

DUNAÚJVÁROS

MEGYEI JOGÚ VÁROS

TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE, HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

É S

A SZABÁLYOZÁSI TERV

módosítása

A TERVEZETT INTERMODÁLIS CSOMÓPONT

TERÜLETÉN

a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 42. § (tárgyalásos eljárás) szerinti
v é l e m é n y e z é s i d o k u m e n t á c i ó

TT1 Tanácsadó és Tervező Kft.

2021. március

DUNAÚJVÁROS
MEGYEI JOGÚ VÁROS

TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE,
HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA
É S
A SZABÁLYOZÁSI TERV

módosítása

A TERVEZETT INTERMODÁLIS CSOMÓPONT
TERÜLETÉN

2021. MÁRCIUS

A 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 42. §, TÁRGYALÁSOS eljárás szerinti

v é l e m é n y e z é s i d o k u m e n t á c i ó

Megrendelő: **Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata**
2400 Dunaújváros, Városháza tér 1-2.

Tervező: **TT1 Tanácsadó és Tervező Kft.**
Budapest, 1121 Kakukkhegyi út 9.
Tel: 1-246-3104, 20-244-8492
e-mail: tervezes@tt1.hu

Településtervező: **Nemesánszky Ildikó** **TT/1 01-1641**
okl. építészmérnök, településrendező vezető tervező

Közlekedéstervező: **Dr. Macsinka Klára** **MK 13-1017**
okl. építőmérnök

JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

DUNAÚJVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA

Határozat-tervezet mellékletei

DUNAÚJVÁROS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁNAK MÓDOSÍTÁSA

Rendelet-tervezet

a szabályozási terv módosított szelvényei

1. melléklet a Dunaújváros Megyei Jogú Város Közgyűlése .../....() önkormányzati határozatához

DUNAÚJVÁROS MEGYEI JOGÚ VÁROS
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVÉNEK
módosítása
L E Í R Á S

1. Dunaújváros Megyei Jogú Város 299/2016. (V. 19.) önkormányzati határozattal elfogadott településszerkezeti tervének leírásának 2.5. „Közlekedés” pontjában

1.1. a 2.5.4. „Kerékpáros közlekedés” pontjában a „Tervezett nyomvonalak” „Helyi jelentőségű nyomvonalak” felsorolása kiegészül „az intermodális csomóponthoz kapcsolódó gyalogos-kerékpáros alagút a vasútállomás és a Béke körút-Hengerész utca között”,

1.2. a 2.5.5. „Gyalogos közlekedés” pont kiegészül az alábbi mondattal:

„Az intermodális csomóponthoz kapcsolódóan gyalogos-kerékpáros aluljáró épül, biztosítva a Béke városrész és az állomás közvetlen, biztonságos gyalogos kapcsolatát.”

2. Új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre, a biológiai aktivitásérték legalább azonos értéken tartását nem kell biztosítani.

3. A módosítás összhangja a területrendezési tervekkel

A terv véleményezése tárgyalásos eljárással történik. Előzetes adatkérés nem történt, ugyanakkor rendelkezésre állnak a 2017. júliusi adatszolgáltatások, amelyeket a településképi arculati kézikönyv készítéséhez a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósága és az örökségvédelmi nyilvántartást vezető Miniszter szolgáltatott, valamint az Országos Erdőállomány adattár 2020. évi állapota.

Az összhang vizsgálata során figyelembe vett és alkalmazott jogszabályok:

OTrT: 2018. évi CXXXIX. törvény (Trtv.) Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési terve, Második Rész, amelyben foglaltak területi hatálya kiterjed az ország teljes közigazgatási területére (2. § (1) bek.), valamint a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet (a továbbiakban MvM R.)

FmTrT: Fejér Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 7/2020. (II.28.) rendelete Fejér megye területrendezési tervéről

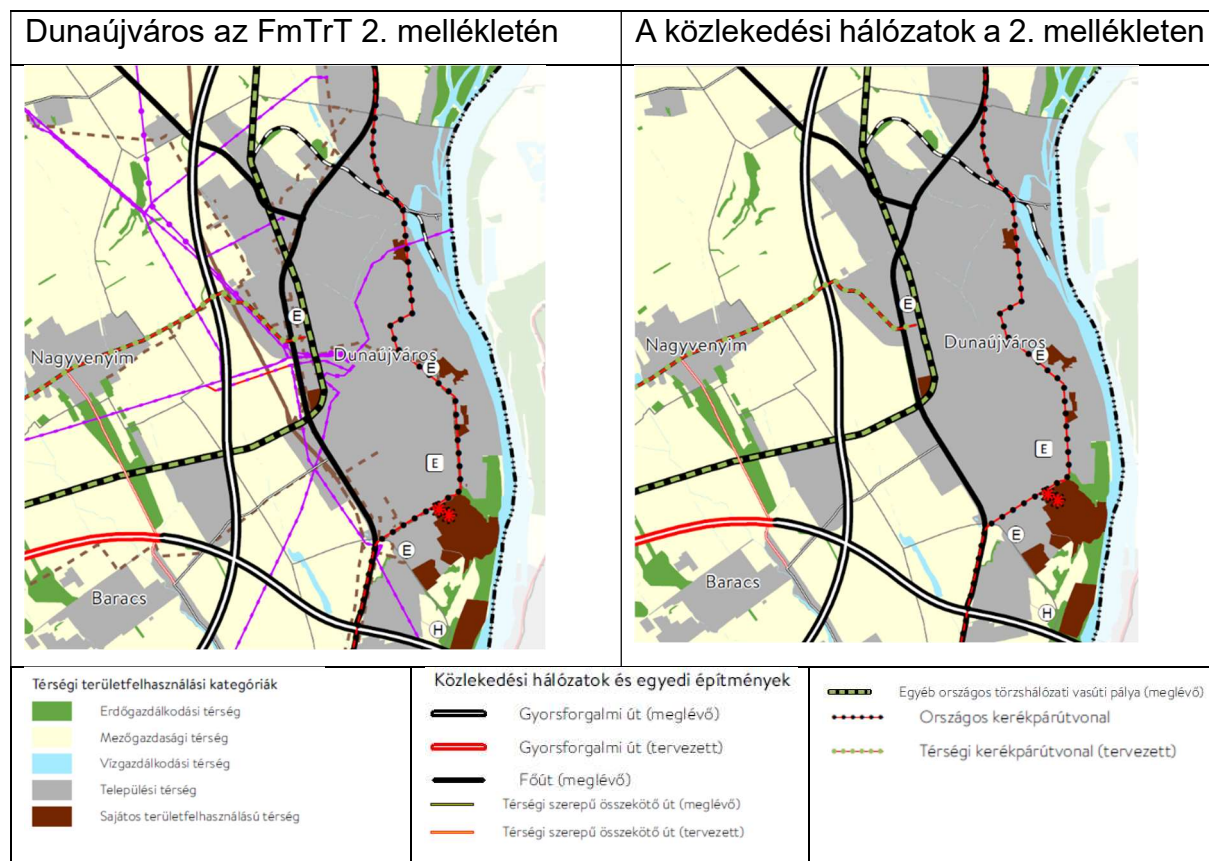
Az FmTrT 2020. március 28-a óta összhangban van az OTrT-vel. Az összhang igazolásánál az FmTrT-vel való összhangot igazoljuk. Az FmTrT 6. § (4) bekezdés szerint Az országos és a megyei övezetekre vonatkozó szabályokat - a 7-15. §-okban foglaltakon túl - az Trtv. és a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet állapítja meg.

Az FmTrT 1.1. melléklet felsorolja és táblázatos formában határozza meg az egyes Fejér megyei településeket és ezek övezeti érintettségét.

Az országos és térségi közlekedési hálózatok és egyedi építményeik térbeli rendjét a 2. melléklet, a térbeli rend szempontjából meghatározó településeket az 1.2. melléklet tartalmazza.

3.1. Fejér megye szerkezeti tervét a 2. melléklet tartalmazza.

A változtatással érintett terület az FMTrT szerkezeti terve szerint települési térségben fekszik. Az OTrT 11. § d) pontja szerint A kiemelt térségi, illetve megyei területfelhasználási kategóriák területén belül a települési területfelhasználási egységek kijelölése során a települési térség területén bármely települési területfelhasználási egység kijelölhető.



3.2. DunaúJVárostrom érintő, az 1.2. melléklet szerinti közlekedési hálózati elemek:

1. Gyorsforgalmi utak

A	B	C
	Meglévő szakasz	Tervezett szakasz
M6:	(Budapest (M0)) – DunaúJVáros – (Szekszárd – Bóly térsége)	
M8:	– Baracs – DunaúJVáros – (Apostag) –	(Balatonfőkajár) (M7) – Sárbogárd – Baracs – (Apostag – Kecskemét – Szolnok (M4))

2. Főutak

Meglévő szakaszok

A	B
6. sz. főút:	(Budapest) – DunaúJVáros – (Szekszárd – Pécs – Barcs) – (Horvátország)
62. sz. főút:	DunaúJVáros (6. sz. főút) – Székesfehérvár (7. sz. főút)

3. Térségi szerepű összekötő utak (meglévő)

A	B
---	---

6219	Dunaújváros - Nagyvenyim - Baracs - Mezőfalva - Sárbogárd
------	---

4. Egyéb mellékutak (meglévő)

A	B
6221	Dunaújváros - Baracs [Apátszállás]
51124	Dunaújváros
51316	Dunaújváros
51317	Dunaújváros
51318	Dunaújváros

5. Meglévő egyéb országos törzshálózati vasúti pályák

42. Pusztaszabolcs – Dunaújváros – Paks

6. Meglévő országos vasúti mellékvonalak

342. Dunaújváros – Dunaújváros Kikötő

7. Országos kerékpárút törzshálózati vonal

6.C: Százhalombatta – Ercsi – Dunaújváros – Dunaföldvár,

8. Térségi kerékpárútvonalak

26. Dunaújváros – Mezőfalva (csatlakozik a 15. Gárdony [Agárd] - Seregélyes Sárkeresztúr – Sárosd – Hantos – Mezőfalva – Daruszentmiklós – (Dunaföldvár) nyomvonalhoz)

A tervezési területet érinti

- 42. Pusztaszabolcs – Dunaújváros – Paks, Meglévő egyéb országos törzshálózati vasúti pálya, **a településrendezési eszközök módosítása nem érinti**

- 51318 j. utat 2020. nyarán törölték az országos úthálózatból, a településszerkezeti terven „országos mellékút/városi főút” jelöléssel **nem módosul**

- Dunaújváros – Mezőfalva Térségi kerékpárútvonal **a településszerkezeti terven a módosítás nem érinti**, a nyomvonal egy realisabban megvalósítható nyomvonalváltozattal szerepel az FmTrT-hez képest a hatályos településszerkezeti terven is.

3.3. Az FmTrT 1.1. melléklet szerint az egyes övezetek érintettsége Dunaújváros területén

térségi övezet érintettsége	DUNA- ÚJ- VÁROS	TERVE- ZÉSI TERÜLET
3.1. melléklet: Ökológiai hálózat magterületének övezete, az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete és az ökológiai hálózat puffterületének övezete	+	-
3.2. melléklet: Kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete, és a jó termőhelyi adottságú szántók övezete	+	-
3.3. melléklet: Erdők övezete, és az erdőtelepítésre javasolt terület övezete	+	+
3.4. melléklet: Tájképvédelmi terület övezete	+	-
3.5. melléklet: Világörökségi és világörökségi várományos területek övezete által érintett települések	+	települési szintű
3.6. melléklet: Vízhatalom-terület övezete	+	+
3.7. melléklet: Nagyvízi meder övezete	+	-
3.8. melléklet: Honvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett települések	-	
3.9. melléklet: Ásványi nyersanyagvagyon övezete által érintett települések	-	
3.10. melléklet: Rendszeresen belvízjárta terület övezete	-	
3.11. melléklet: Földtani veszélyforrás terület övezete által érintett települések	+	települési szintű
3.12. melléklet: Felzárkóztatandó belső periféria övezete által érintett települések	-	
3.13. melléklet: Turizmus szempontjából kiemelt, fejlesztendő övezet által érintett települések	-	
3.14. melléklet: Megyei jogú városok vonzáskörzete gazdaságfejlesztési övezete által érintett települések	+	települési szintű
3.15. melléklet: Borvidéki és kertgazdálkodási fejlesztési övezet által érintett települések	-	
3.16. melléklet: Kulturális örökségi-történeti fejlesztési övezet által érintett települések	+	települési szintű
3.17. melléklet: Majorsági térség övezete által érintett települések	-	
3.18. melléklet: Karsztvízszint emelkedésével érintett terület övezete által érintett települések	-	
3.19. melléklet: Naperőmű létesítés céljából korlátozottan igénybe vehető terület övezete	+	-

A tervezési terület érintett az OTrT 3.3. melléklet: Erdők övezetével és az FmTrT 3.3. melléklet: Erdők övezete, és az erdőtelepítésre javasolt terület övezetével.

Az OTrT 4. § 8. szerint az „erdők övezete: az OTrT-ben megállapított, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben alkalmazott övezet, amelybe az Országos Erdőállomány Adattárban szereplő erdők és az erdőgazdálkodási célokat közvetlenül szolgáló földterületek tartoznak;”

A térségi övezetek lehatárolása az OTrT 22. § alapján a 2020. évi Erdőállomány Adattár nyilvántartása szerint vettük figyelembe. (OTrT 22. § A kiemelt térségi és megyei területrendezési tervek, valamint a településrendezési eszközök készítése során a térségi övezetek által érintett területeket az e törvény felhatalmazása alapján kiadott kormányrendelet szerint, az abban meghatározott államigazgatási szervek előzetes adatszolgáltatását mérlegelve kell lehatárolni. A mérlegelésnél az e törvényben és a megyei területrendezési tervben meghatározott szerkezeti terv szerinti települési térséget kell elsősorban figyelembe venni.)

Követelmény (OTrT 29. § (1)): „Az erdők övezetébe tartozó területeket az adott településnek a településrendezési eszközében legalább 95%-ban erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolnia...”

Az adatszolgáltatás szerinti Erdőállomány Adattári erdőt tartanak nyilván a Hengerész utca és a vasút közötti területen, a 730/425 hrsz. telken. A telek érintett része a hatályos településszerkezeti tervben Ek közjóléti erdő, a szabályozási tervben Ek övezet, a módosítás során nem változik.

A tervezési terület nem érintett az erdőtelepítésre javasolt terület övezetével.

A tervezési terület érintett az MvM R. 4. melléklete és az FmTrT 3.6. melléklet: Vízminőség-védelmi terület övezetével. Követelmény:

MvM R. 5. §	FmTrT 7. §
(1) A vízminőség-védelmi terület övezetében keletkezett szennyvíz övezetből történő kivezetéséről és az övezeten kívül keletkezett szennyvizek övezetbe történő bevezetéséről, illetve a szennyvíz övezeten belüli kezelésének feltételeiről a megye területrendezési tervében rendelkezni kell. (2) A vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédellemmel érintett területeket. A kijelölt vízvédellemmel érintett területekre vonatkozó egyedi szabályokat a helyi építési szabályzatban kell megállapítani. (3) A vízminőség-védelmi terület övezetében bányászati tevékenység folytatása a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó előírások alkalmazásával engedélyezhető.	(1) A vízminőség-védelmi terület övezetének területét érintően a településrendezési eszközök készítésénél külön ki kell térni a vízminőség-védelmi szempontok fokozott érvényesítésére. (2) Az övezet területén tisztítatlan, vagy tisztított szennyvíz sem helyezhető el. Gondoskodni kell a szennyvizek eltávolításáról, illetve kivezetéséről az övezetből. (3) Az övezet területére kívülről – regionális szennyvízgyűjtő- és -tisztító rendszerre szennyvízcsatorna-hálózaton történő csatlakozás kivételével – a szennyvíz bevezetése tilos.

Dunaújváros összes beépítésre szánt területe, -így a módosítással érintett terület is,- vízminőség-védelmi területen belül helyezkedik el. A helyi építési szabályzat (DÉSZ) egyedi szabályokat állapított meg a vízvédelemre vonatkozóan (19. § A település közigazgatási területén szennyvizet szikkasztani ideiglenes jelleggel sem szabad. 20. § Az utak, vasutak területéről, részsűrűről lefolyó vizeket ártalommentesen el kell vezetni, termőföldre, erdőterületre engedni nem lehet.)

Településszintű a lehatárolások

Településszintű a lehatárolás, és Dunaújváros közigazgatási területe érintett az FmTrT 3.5. Világörökségi és világörökségi várományos terület és a 3.11. Földtani veszélyforrás területe övezetekkel.

FmTrT 3.5. melléklet: világörökségi és világörökségi várományos terület	FmTrT 3.11. melléklet: földtani veszélyforrás területe
OTrT. 31. § (1) „A világörökségi és világörökségi várományos terület övezetét a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.”	MvM R. 11. § (1) „A földtani veszélyforrás területének övezetét a településrendezési eszközökben kell a tényleges kiterjedésnek megfelelően lehatárolni.”
2017. júniusi adatszolgáltatás alapján a tervezési terület nem érintett.	A tervezési terület a hatályos településrendezési tervek alapján nem veszélyeztetett.

Településszintű a lehatárolás, és Dunaújváros közigazgatási területe érintett az FmTrT szerinti 3.14. Megyei jogú városok vonzáskörzete gazdaságfejlesztési övezete által érintett települések és a 3.16. Kulturális örökségi-történeti fejlesztési övezet által érintett települések övezetekkel.

A vonatkozó, az FmTrT-ben megfogalmazott rendelkezések a következők.

FmTrT 10. §: Megyei jogú városok vonzáskörzete gazdaságfejlesztési övezete által érintett települések

követelmény	összhang igazolása
A megyei jogú városok vonzáskörzete gazdaságfejlesztési övezetbe tartozó települések településfejlesztési koncepcióinak, integrált településfejlesztési stratégiáinak, valamint település-szerkezeti terveinek készítése, módosítása során azokat a megyei önkormányzattal és az érintett megyei jogú város vonzáskörzetébe tartozó valamennyi településsel is egyeztetni kell.	Az érintett települések: Rácalmás, Nagyvenyim, Kulcs, Kisapostag A szomszédos településekkel és a Megyei Önkormányzattal a település-szerkezeti terv módosításakor a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 42. § (4) b) bekezdés alapján is egyeztetni kell a településrendezési eszközök módosítását.
(2) Az érintett megyei jogú város vonzáskörzetébe tartozó települések esetében közös, társulásban elkészített településfejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia, valamint településszerkezeti terv kidolgozása javasolt.	Jelenleg nem tervezett

(3) A tervdokumentumokban különösen az alábbi térségi jelentőségű tartalmi elemeket kell összehangolni, a térségi szinten rendelkezésre álló humán, gazdasági és természeti erőforrások együttes vizsgálata alapján: a) a közlekedési hálózat elemeit, b) a több település ellátását szolgáló közműhálózati elemek helyét, nyomvonalát, c) a kereskedelmi-gazdasági területek, ipari gazdasági területek, ipari parkok, innovációs, logisztikai területek helyét és méretét, d) az érintett térségben rendelkezésre álló munkaerőhelyzet igényeit, e) a rendelkezésre álló szabad „barnamezős” területeket, figyelemmel a kialakult hagyományos, értékes településszerkezetekre, és a táj terhelhetőségére.	Az IMCS a szomszédos települések lakosságát is szolgálja majd, mert ide érkehetnek a helyközi járatok és mert Nagyvenyimnek és Kisapostagnak nincs vasútállomása. A közlekedési hálózat módosítása a kerékpárút-hálózat meglévő elemeinek összekötését, kiegészítését jelenti, közvetlenül nem érintik a vonzáskörzet településeit. A településrendezési eszközök szerinti Nagyvenyim-Dunaújváros kerékpárút megépülte után Nagyvenyimről érkező kerékpárosok könnyebben fogják elérni Dunaújváros lakó, intézményi és munkahelyi területeit. A területfelhasználás és a közműhálózat alapvetően nem változik.
---	---

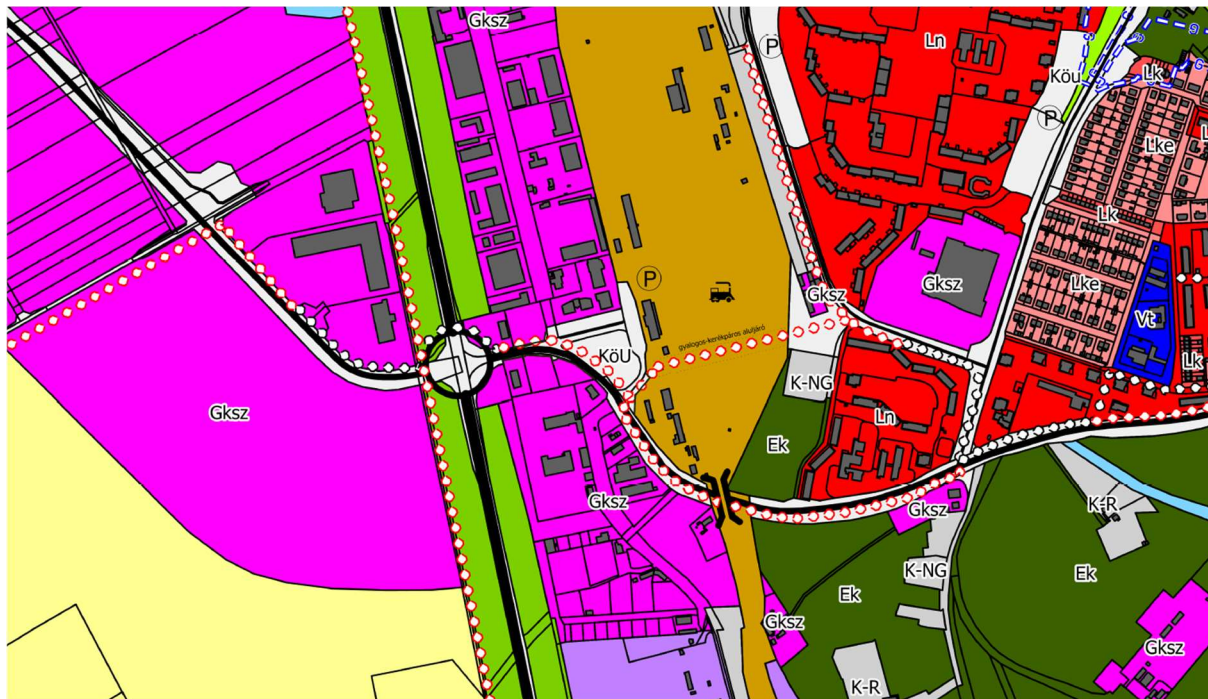
FmTrT 12. §: Kulturális örökségi-történeti fejlesztési övezet által érintett települések

követelmény	összhang igazolása
(1) Kulturális örökségi-történeti fejlesztési övezetbe tartozó települések településfejlesztési koncepcióit és az integrált településfejlesztési stratégiáit, valamint településrendezési eszközeit a település jellemző kulturális örökségének megőrzésére és fejlesztésére tekintettel, a turisztikai értékek, vonzerők bemutatathatóságát is figyelembe véve kell kidolgozni.	Az IMCS és a kerékpárúthálózati fejlesztések a turisztikai értékek, vonzerők bemutatathatóságát, könnyebb elérhetőségét is szolgálják.
(2) A településképi rendeletekben ki kell jelölni azoknak a településképvédelmi szempontból meghatározó területeknek a határát, amelyek a védendő örökségi és történeti objektumokat és területegységeket, valamint ezek környezetét, védőövezetét foglalják magukban.	A településképi rendelet módosítása az IMCS-vel összefüggésben nem tervezett. A hatályos településképi rendeletek kijelölte az örökségvédelem szempontjából védett területeket és „objektumokat”, azaz épületeket, épületelemeket, művészeti alkotásokat.

2. számú melléklet Dunaújváros Megyei Jogú Város Közgyűlése .../....()
önkormányzati határozatához

DUNAÚJVÁROS MEGYEI JOGÚ VÁROS
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVÉNEK 1/a
TERV LAPJÁNAK
módosítása

A tervezett Intermodális csomópont és a hozzá kapcsolódó „Kandó Kálmán tér közlekedésbiztonsági fejlesztése Dunaújvárosban” területén Dunaújváros Megyei Jogú Város Településszerkezeti tervének 1/a tervlapján a területfelhasználás az alábbi szerint módosul:



DUNAÚJVÁROS MEGYEI JOGÚ VÁROS KÖZGYŰLÉSÉNEK
.../... (....) ÖNKORMÁNYZATI RENDELETE

Dunaújváros Helyi Építési Szabályzatáról szóló 15/2016. (V.20.) önkormányzati rendelet
módosításáról

Dunaújváros Megyei Jogú Város Közgyűlése az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdés 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § (1) bekezdés 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 28. § (2) bekezdése szerinti partnerek, a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 9. mellékletében meghatározott államigazgatási szervek és az érintett területi és települési önkormányzatok véleményének kikérésével a következő rendeletet alkotja:

1. § A Dunaújváros Helyi Építési Szabályzatáról szóló 15/2016. (V.20.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: DÉSZ) T2 melléklet 2. pont „Beépítésre nem szánt területek beépítési határértékei” táblázat 4. sora, „megengedett legnagyobb beépítettség mértéke %” oszlopa cellában a „3” szövegrész helyébe „3,5” lép.

2. § A DÉSZ R1 melléklet

a) a 29. szelvénye helyébe az 1. melléklet

b) a 34. szelvénye helyébe a 2. melléklet

lép.

3. § Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.

Dunaújváros,

polgármester

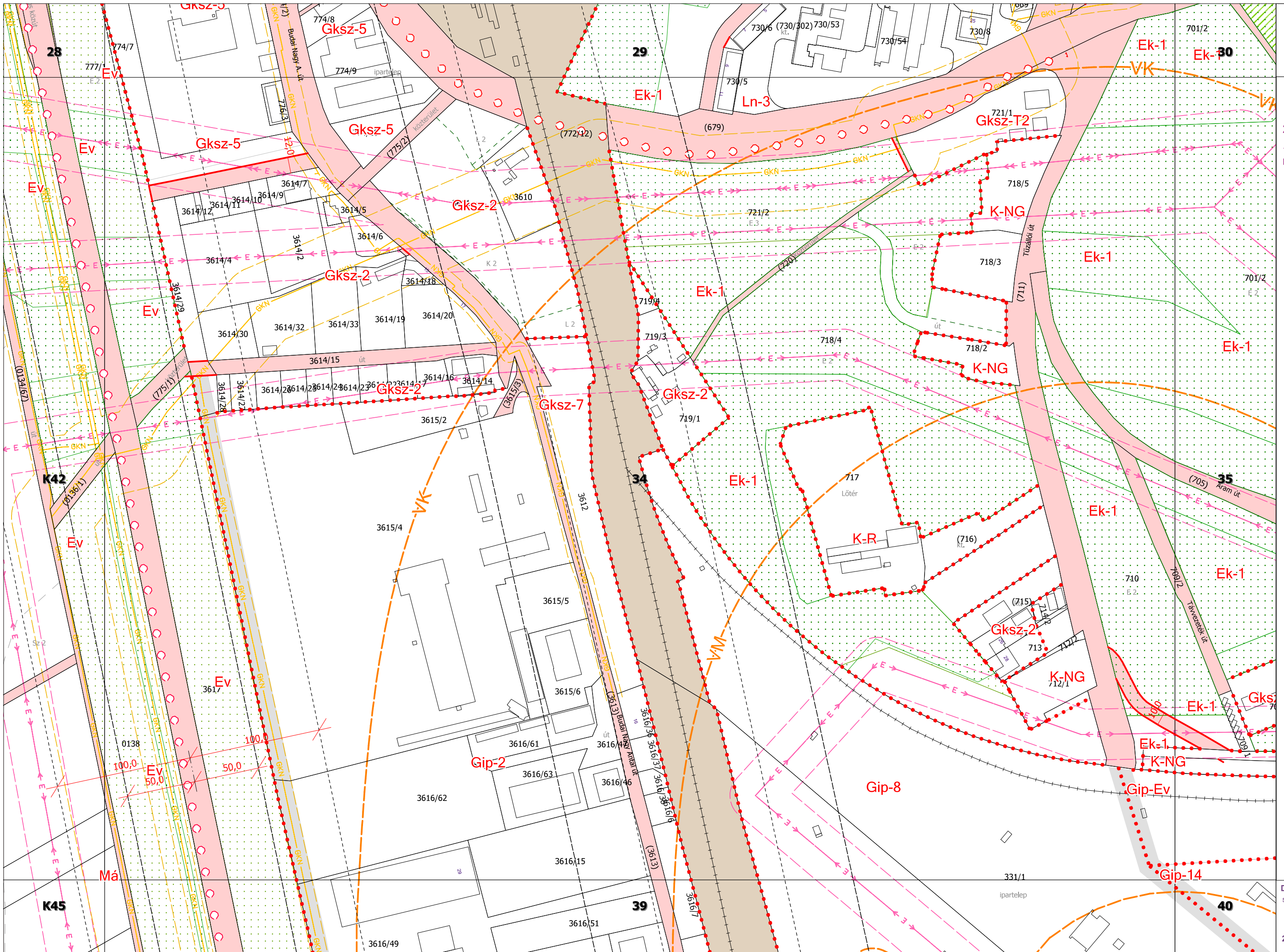
jegyző

Záradék:

E rendelet..... napján kihirdetésre került.

jegyző





ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

TARTALOM

1. A MÓDOSÍTÁSOK CÉLJA	2
2. HELYZETFELTÁRO MUNKARÉSZ (ADOTTSÁGOK)	3
2.1. A TERVEZÉSI TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE	3
2.2. HATÁLYOS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DÖNTÉSEK BEMUTATÁSA.....	5
2.2.1. Településfejlesztési koncepció és Integrált településfejlesztési stratégia	5
2.2.2. Integrált Területi Program (ITP).....	6
2.2.3. Dunaújváros fenntartható városi mobilitási terve (SUMP).....	7
2.2.4. Dunaújváros Kerékpárforgalmi Hálózati Terve.....	9
2.3. HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK.....	15
2.3.1. A Településszerkezeti terv (299/2016. (V. 19.) önkormányzati határozat).....	15
2.3.2. A Szabályozási terv és Dunaújváros helyi építési szabályzata	16
2.4. A TERVEZÉSI TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA.....	19
2.4.1. A tervezési terület helye a településszerkezetben	19
2.4.2. A tervezési terület és környezetének kialakulása, jellege, arculata	20
2.4.3. Földhivatali nyilvántartási állapot, tulajdonviszonyok	25
2.4.4. Telkek mérete, beépítettsége	25
2.4.5. TELEPÜLÉSKÉP, ÖRÖKSÉGVÉDELEM	26
2.5. Táji és természetvédelmi adottságok, zöldfelületek.....	28
2.6. KÖZLEKEDÉS.....	28
2.6.1. Közúti Hálózatok és hálózati kapcsolatok	28
2.6.2. Községi közlekedés.....	34
2.6.3. Gyalogos és kerékpáros forgalom.....	35
2.6.4. Parkolás	35
2.7. JELENLEGI KÖZMŰELLÁTÁS ÉS ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS	35
2.8. KÖRNYEZETVÉDELEM.....	35
3. ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT	35
3.1. A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK	35
3.1.1. A körforgalmak	35
3.1.2. Az IMCS projektleírása	36
3.2. KÖRNYEZETALAKÍTÁSI JAVASLAT.....	37
3.2.1. Az épített környezet és a közterület arculati fejlesztése.....	37
3.2.2. Közlekedési javaslat.....	37
3.2.3. Közművek, hírközlés	42
3.3. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK JAVASOLT MÓDOSÍTÁSA.....	43
3.3.1. A településszerkezeti terv módosítása.....	43
3.3.2. A DÉS és a szabályozási terv módosítása	43
4. TOVÁBBTERVEZÉSI JAVASLAT	44

Melléklet: főépítési feljegyzés

1. A MÓDOSÍTÁSOK CÉLJA

Dunaújvárosban a Modern Városok Program keretében épül meg a az intermodális csomópont (a továbbiakban IMCS) a Kandó Kálmán tér és a vasútállomás megújításával, átépítésével.

Magyarország Kormánya a dunaújvárosi IMCS-t 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 1. mellékletében felsorolt fejlesztést nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánította. Az 1. mellékletet a 236/2020. (V. 26.) Korm. rendelet 7. § és 1. melléklet állapította meg, és 2020. V. 27-től hatályos, ennek 3. Városi közlekedési projektek, pontja, 3.2. Átszállókapcsolatok alpontja alatt kerül nevesítésre a „3.2.11. Dunaújváros megyei jogú város intermodális pályaudvar és közösségi közlekedés fejlesztése a NIF Zrt. mint építtető megvalósításában”.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF) Zrt. által lefolytatott közbeszerzési eljárás eredményeképpen a terveket a Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft. készítette el.

Az IMCS-hez kapcsolódóan, de időben még azt megelőzve Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata (a továbbiakban Önkormányzat) TOP-os pályázati forrásokat felhasználva építi át a Kandó Kálmán tér közútjait, csomópontjait, gyalogjárdáit, és építi meg a téren áthaladó kerékpárutat.

Tervezési feladat az elkészült infrastruktúra-tervek integrálása Dunaújváros településrendezési eszközeibe. A településszerkezeti terv módosításai új beépítésre szánt terület kijelölését nem célozzák.

A településrendezési eszközök módosításának véleményezése a nemzetgazdasági szempontból kiemelt (IMCS) és az önkormányzati döntéssel kiemelt (Kandó Kálmán tér közlekedésbiztonsági fejlesztése Dunaújvárosban) beruházásra tekintettel tárgyalásos eljárással történhet.

A 2 kiemelt beruházáshoz kapcsolódik a Dózsa György út kerékpárút hiányzó szakaszainak építése. A hiányzó szakasz építési engedéllyel rendelkezik, a településrendezési eszközök módosítása e tekintetben nem feladat.

2. HELYZETFELTÁRO MUNKARÉSZ (ADOTTSÁGOK)

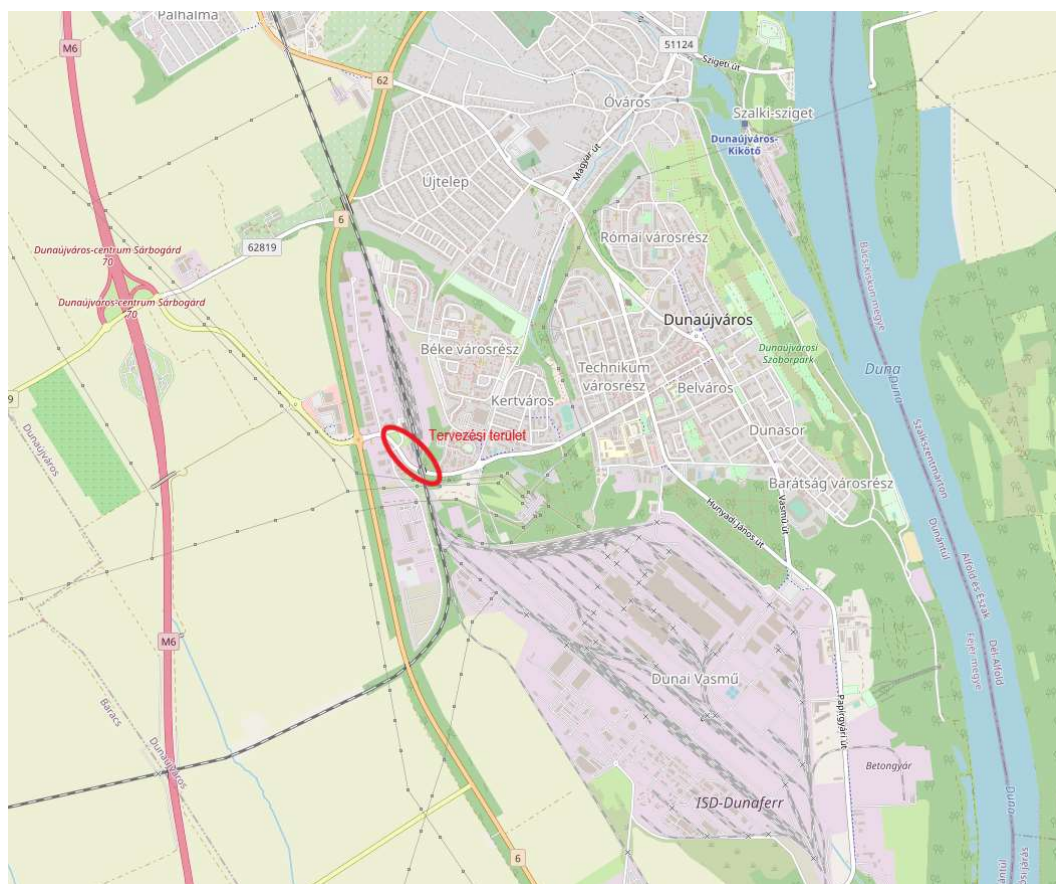
2.1. A TERVEZÉSI TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE

(Településhálózati összefüggések, a település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok)

A tervezett INTERMODÁLIS CSOMÓPONT (a továbbiakban IMCS) Dunaújvárosban a Kandó Kálmán téren, és hozzá kapcsolódóan, a vasútállomás épületét is felhasználva, a vasútállomás területén valósul meg, és kiterjed, - a gyalogos és kerékpáros kapcsolatokat megteremtő aluljáró végpontja által-, a Béke városrészre is.

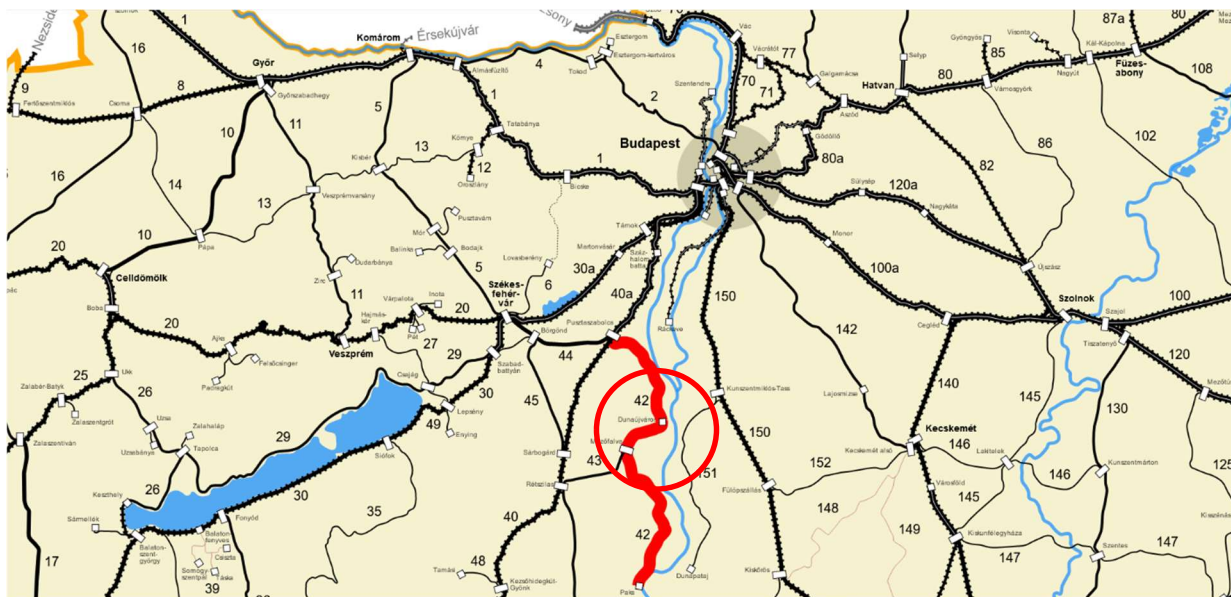
A vasútállomás Dunaújvárosban excentrikusan, a város beépített területeit elkerülő 6. sz. főúthoz közel, az országos utat a belvárossal összekötő Dózsa György út mentén helyezkedik el.

A térségi közúti kapcsolatokat a 6. sz. főút, valamint az un. „új Nagyvenyimi út” biztosítja. Utóbbi közvetlen kapcsolatot biztosít az M6 gyorsforgalmi út Dunaújváros 3 lehajtója közül a középső, a 70-es km szelvény „Dunaújváros-Centrum” autópálya csomópontjához, valamint megteremti a kapcsolatot Nagyvenyimen és Mezőfalván keresztül Sárobgárd (és a 63., valamint a 64. sz. utak) irányába.

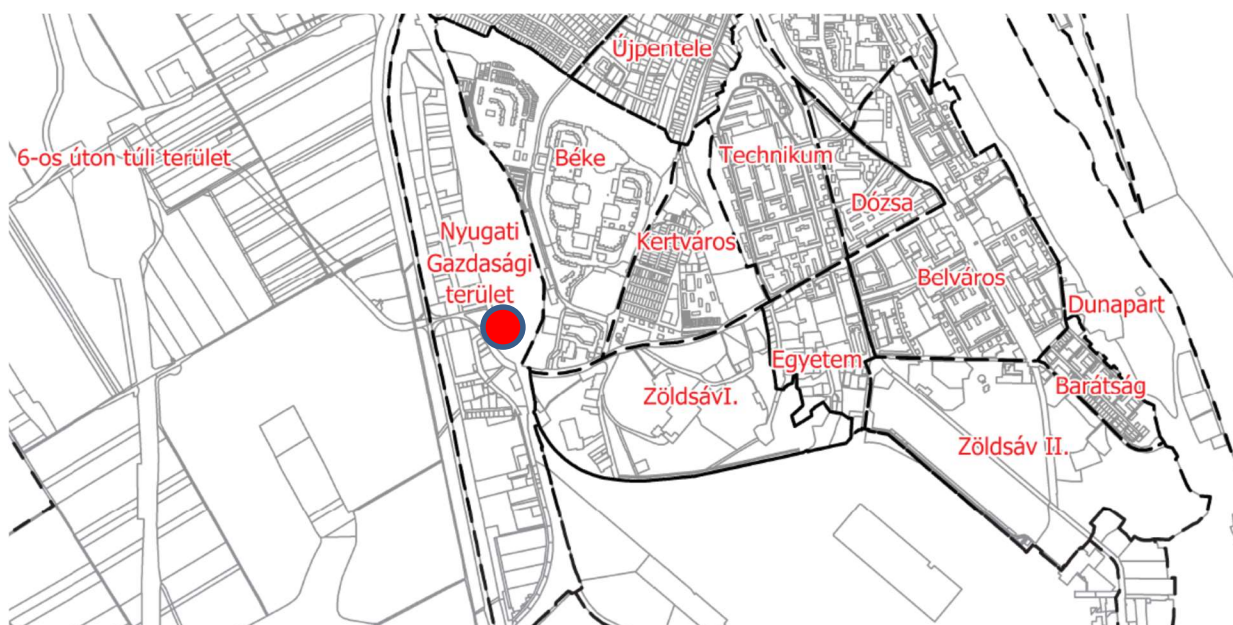


A Pusztaszabolcs–Dunaújváros-Paks-vasútvonal a MÁV 42-es számú, egyvágányú, Dunaújvárosig villamosított vasútvonala a Duna jobb partja mentén. A 43-as számú vasútvonal tulajdonképpen a 42-es számú vonal kiegészítése Rétszilas irányába. (A vasútvonalon Mezőfalva és Paks között a személyszállítás 2009. december 13-tól, a 2009/2010. évi menetrendváltástól szünetel.) A vidéki nagyvárosok állomásai között

Dunaújváros állomása a teherforgalom nagysága szempontjából kiemelkedő helyen van.¹



Az IMCS területi elhelyezkedése alapján a Nyugati Gazdasági Terület városrészt érinti, hatása azonban sokkal inkább van a város lakóterületeire és általában a lakosság életminőségére.



¹ Forrás: Wikipédia

2.2. HATÁLYOS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DÖNTÉSEK BEMUTATÁSA

2.2.1. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ÉS INTEGRÁLT TELEPÜLÉS- FEJLESZTÉSI STRATÉGIA

A Településfejlesztési Konceptióról (TFK) Dunaújváros Megyei Jogú Város Közgyűlése a 222/2014. (VI.19.) számú határozatával döntött. Felülvizsgálva és módosítva: Dunaújváros Megyei Jogú Város Polgármestere a 309/2020. (04.09.) határozatával és Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése a 222/2020. (VII.16.) határozatával.

A TFK megalapozó vizsgálata szerint „Dunaújváros létrejötté óta iparváros, ennek megfelelően a megye egyik foglalkoztatási centruma is: egy jól lehatárolható körben nagyon erős (30% feletti), illetve erős (10-15% feletti) a foglalkoztatottak körében a naponta Dunaújvárosba ingázók aránya. A vonzáskörzet élesen lehatárolt, aminek oka, hogy egy határon túl már a szomszédos foglalkoztatási központok (Budapest, Székesfehérvár, Kecskemét, Paks) vonzereje érvényesül. Az elmúlt évtizedekben a fő kiköltözési célterületek Rácalmás, Baracs, Nagyvenyim, Daruszentmiklós és Kisapostag voltak. Látható ugyanakkor, hogy az M8-as Duna-híd 2007-es átadását követően néhány éven belül kialakult a bejárás a túlpartról (Apostag, Dunaegyháza is).”(29-30. old.)

„Dunaújváros oktatási vonzáskörzete még kiterjedtebb és erősebb. A Dunaújvárosi Egyetem országos hatókörű (jelentős arányú esti, levelező és távoktatással), de számos alap- és középfokú oktatási intézménye is vonzerőt gyakorol Fejér megye délkeleti részére és a közeli Tolna és Bács-Kiskun megyei településekre is. A bejárás ezen belül elsősorban a középfokú oktatásban jelentős.” (24. old.)

A TFK a jövőkép alapján két hosszú távú, átfogó célt fogalmaz meg, melyek közül az egyik a város térségi gazdasági központ szerepének erősítésére, a másik a lakosság életkörülményeinek javítására irányul.

A koncepció megfogalmazza a városi környezet és életminőség fejlesztésének szükségességét, amelyhez a közterületi fejlesztéseket, az infrastruktúrák megújítását, valamint az intelligens közlekedési rendszerek kialakítását javasolja. A városi közlekedésre és a módok közötti kapcsolatok erősítésére a következőt fogalmazza meg:

„Fejleszteni kell a külső és belső közlekedési kapcsolatokat, meg kell teremteni az intermodalitás feltételeit. Szükséges a tömegközlekedés fejlesztése, fenntartható közösségi közlekedés kialakítása.”

Prioritások szintjén a P6. A város külső és belső közlekedési kapcsolatainak átfogó fejlesztése foglalkozik a mobilitási lehetőségekkel. A kerékpáros közlekedésre vonatkozó beavatkozási irány a következő: A városi- és térségi hivatásforgalmú kerékpárút hálózat fejlesztése, felújítása, bővítése.

A 2020-ban elfogadott felülvizsgálat új megállapítása, hogy „a megvalósítandó beruházások kapcsán figyelembe kell venni „Dunaújváros Megyei Jogú Város Smart City koncepciója” fejlesztési célkitűzéseit és az ott rögzített beavatkozásokat is, különös tekintettel az e-mobilitás gazdaságfejlesztési aspektusait, valamint az okos gazdaságot erősítő projektelképzeléseket”.

Az Integrált településfejlesztési stratégiáról (ITS) Dunaújváros Megyei Jogú Város Közgyűlése a 309/2014. (IX.23.) számú határozatával döntött. Ezt Dunaújváros Megyei Jogú Város Polgármestere a 310/2020. (04.09.) határozatával és Dunaújváros Megyei

Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése a 222/2020. (VII.16.) határozatával felülvizsgálták és módosították.

Hálózatos projektek:

- Kerékpárút hálózat fejlesztése, felújítása, bővítése

Az akcióterületi projektek közül 2 kapcsolódik a kerékpárút-hálózat fejlesztéséhez (1. Szocreál kerékpárút megvalósítása, 2. a Papírgyári utat keresztező iparvasút alatti közúti aluljáró kiszélesítése/átépítése, a biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek biztosítása érdekében) áttételesen, de mindkettőhöz kapcsolódik a Dózsa György úti kerékpárút, mint a térségi és intermodális kapcsolatokat biztosító Kerékpárút.

Az ITS felülvizsgálat szerint **az alábbi projektek esetében az előkészítés van folyamatban (137. o.):**

- Kerékpárút hálózat fejlesztése, felújítása, bővítése,
- - Balesetveszély csökkentése közlekedésbiztonsági fejlesztésekkel,
- - Pusztaszabolcs - Paks vasútvonal átépítése – I. ütem: Pusztaszabolcs – Dunaújváros (0+450 - 27+450 szelvények között),
- Dunaújváros – Rétszilas vasútvonalon korszerű biztosítóberendezés kiépítése,
- Helyi és helyközi autóbuszállomány korszerűsítése, cseréje - nulla emisszió, ipari tevékenységből keletkező metángáz hasznosítása,..

2.2.2. INTEGRÁLT TERÜLETI PROGRAM (ITP)

A megyei jogú városok számára a 1702/2014. (XII.3.) Korm. határozat írja elő a 2014-2020-as időszakhoz kapcsolódóan a TOP forráskeretből rendelkezésre álló forrás mértékét. E forrás felhasználásának kapcsán a megyei jogú városok elkészítették az úgynevezett Integrált Területi Programjukat. Dunaújváros Megyei Jogú Város esetében az először 2014-ben elfogadott (386/2014. (XI.13.)), majd azóta többször módosított Integrált Területi Program azokat a konkrét fejlesztéseket tartalmazza, melyeket a város a fentebb hivatkozott Kormányhatározatban rögzített keretösszeg mértékéig a TOP támogatása révén kíván megvalósítani. (forrás: ITS felülvizsgálat)

„Dunaújváros Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2015.”, Dunaújváros Megyei Jogú Város Közgyűlésének 501/2015. (IX.17.) határozatával került elfogadásra. Az ITP legutóbbi, hatályos verzióját a Közgyűlés a 24/2020. (I.23.) közgyűlési határozatával fogadta el.

A program elkészülése során fontos szempont volt az egyes fejlesztési dokumentációkra és támogatási forrásokra való építkezés. A város mobilitásának fejlesztését az ITP 2. célkitűzése támogatja: „A település infrastrukturális adottságainak fejlesztése”. Ez a célkitűzés közvetlenül kapcsolódik az ITS specifikus céljához és a megjelölt TOP forrásokhoz.

Az ITP forrásallokációja kiemelten kezeli a fenntartható városi közlekedésfejlesztést:

„6.4 Fenntartható városi közlekedés-fejlesztés: az intézkedés keretében fenntartható közlekedési terv kidolgozása mellett **a kerékpárút hálózat fejlesztése**, továbbá **módváltó rendszerek integrált fejlesztése** jelenik meg a vasútállomás vonatkozásában.”

2.2.3. DUNAÚJVÁROS FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)

Dunaújváros fenntartható városi mobilitási tervét 2018-ban a Mobilissimus Kft. (Derts Zsófia, Ekés András, Gertheis Antal, Sipos Zsófia, Szabó Noémi) készítette.

A SUMP célrendszere négy stratégiai célt fogalmaz meg, melyek illeszkednek az Településfejlesztési Konceptióban megfogalmazott fejlesztési irányokhoz:

1. a térségi elérhetőség javítása: Dunaújváros fővárossal való és térségi kapcsolatrendszerének erősítését célozza a közösségi (pl. a Budapest – Pusztaszabolcs – Dunaújváros vasútvonal felújítása, intermodalitás fejlesztése, helyi, regionális és országos buszközlekedés, valamint a vasút közötti munkamegosztás és menetrendi hangolás fejlesztése, tarifaközösség létrehozása), a közúti és a kerékpáros közlekedés fejlesztésével,
2. a gazdasági növekedés elősegítését szolgáló mobilitásfejlesztés: a munkahelyek jobb elérhetőségére és a munkába járás feltételeinek javítását segíti elő (pl. a vasút hivatásforgalmi szerepének növelése) valamint a város logisztikai potenciáljának erősítésére törekszik,
3. Dunaújváros belső közlekedési kapcsolatainak és szolgáltatásainak fejlesztése: közösségi közlekedés hálózata, eszközparkja megújul, a szolgáltatás színvonala erősödik. Dunaújváros kerékpáros és gyalogos közlekedésében jelentős minőségi javulást eredményeznek a tervezett beruházások,
4. élhető és biztonságos városi környezet megteremtése: fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezését szolgálja.

A stratégiai célok beavatkozási területekre bomlanak, ezek közül elsősorban az „1.4 Térségi közösségi közlekedési kapcsolatok integrált fejlesztése”, a „3.2 A közösségi közlekedési szolgáltatások színvonalának emelése”, a „3.3 A városon belüli gyalogos infrastruktúra fejlesztése, akadálymentesítése” és a „3.4 A városon belüli kerékpáros infrastruktúra fejlesztése” beavatkozások kapcsolódnak leginkább az IMCS-hez.

A projektek közül az IMCS-hez kapcsolódik:

- a térségi elérhetőség javítása érdekében szükséges **„Budapest – Pusztaszabolcs – Dunaújváros vasútvonal felújítása”**, amelynek a leírása az alábbi: „40a vasútvonal felújításának ütemei: Kelenföld - Százhalombatta és Százhalombatta – Pusztaszabolcs. A 42-es vonal felújításának várható ütemei: hosszú távon Pusztaszabolcs - Dunaújváros, illetve távlatban Dunaújváros – Paks. A 40a vonal felújításával UIC 60 rendszerű felépítmény létesül, 120 km/h pályasebesség kiépítése valósul meg. Az állomásokon és megállóhelyeken sk+55cm magas peronok létesülnek, akadálymentességet biztosítva. A megállók és állomások közvetlen közelében P+R parkolók és B+R tárolók készülnek. A pálya megújítását követően új biztosítóberendezés is épül”,
- a térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése, ezek közül leginkább a 2. ütemben javasolt **„Dunaújváros-Nagyvenyim kerékpáros útvonal kiépítése a 6-os utat keresztező meglévő szakaszhoz kapcsolódóan (Park Centernél)”**,
- Helyi, regionális és országos buszközlekedés, valamint a vasút közötti munkamegosztás és menetrendi hangolás fejlesztése, tarifaközösség létrehozása
- a vasút hivatásforgalmi szerepének növelése,
- a hiányzó városi gyalogos kapcsolatok és járdaszakaszok kialakítása,

- a kerékpáros főhálózat kiépítése I. ütem: hiányzó szakaszok pótlása, legfontosabb hálózati kapcsolatok kiépítése, kerékpáros főhálózat kiépítése II. ütem: főhálózat teljessé tétele, kerékpárparkolás és -tárolás feltételeinek fejlesztése,

A SUMP önálló projektként határozza meg az IMCS-t, az „**Intermodalitás fejlesztése Dunaújvárosban**” címen. A projekt leírása: A változatelemzés két szinten történik: koncepcionális, az autóbusz-hálózat struktúráját és kulcspontjait vizsgáló elemzés, valamint konkrét helyszínrajzi változatok vizsgálata a vasútállomás térségében. A II. koncepcionális változat (átlapoló hálózaton alapuló intermodalitás) alapfeltételezése, hogy a vasútállomásnál létrejön egy új autóbusz-állomás, amely a kertvárosi irányú járatok betérésén kívül egyes más irányból érkező járatok meghosszabbításával azok végpontja is lenne. Ezzel több irányból is lehetővé válna a vasútállomás elérése úgy, hogy eközben a legtöbb járat végállomása a Béke téri autóbusz-állomáson maradna. Opcionálisan egyes – akár a Kertváros felől, akár északi irányból érkező – járatok meghosszabbíthatók az ipari területekig, javítva azok kiszolgálását.

Az intermodális csomópont tervei a tervezés jelenlegi szintjén a következőket tartalmazzák:

- gyalogos-kerékpáros aluljáró és útvonal a felvételi épület déli oldalától a vasút keleti oldaláig, ill. a Béke városrészig
- autóbusz-állomás a felvételi épület előterében, jó gyalogos kapcsolattal a vasúthoz és az aluljáróhoz, 2 helyi csuklós, valamint 6 helyközi kocsiállással
- P+R és K+R parkoló a felvételi épület tágabb környezetében, előzménytervek alapján kb. 100-150 fh
- B+R parkolók
- taxiállomás
- gyalogos, kerékpáros megközelítési útvonalak
- közúti megközelítési útvonalak fejlesztése: bejáratú utak felújítása, Dózsa György út – Budai Nagy Antal út csp. körforgalommá átépítése.

Indokoltság: „Napjaink mobilitási szükségletei gyors, tervezhető és kiszámítható utazási feltételeket és szolgáltatásokat követelnek meg. A közösségi közlekedés akkor tud versenyképes lenni, és vonzó alternatívát nyújtani a személygépkocsival szemben, ha minél hatékonyabban, komfortosabban és megfizethető áron nyújtja a háztól házig való eljutás lehetőségét, azaz, a teljes utazási lánc során megfelelő szolgáltatásokat kap a használó. Ez csak az esetek egy részében jelenthet közvetlen és átszállásmentes kapcsolatot, gyakran szükség van a közlekedési eszközök és módok közötti váltásra.

Más hazai városokhoz hasonlóan Dunaújvárosban is problémát okoz a városközpontban található autóbusz-pályaúdvár és a sűrűn beépített városközpont peremén található vasútállomás elkülönülése, a helyi és országos-regionális (vasúti és autóbusz-) hálózatok és szolgáltatások integrációjának alacsony szintje. Gyalogos megközelíthetősége megoldatlan, a Dózsa György úttól nincsen kiépített gyalogjárda; sokan a lényegesen rövidebb, de balesetveszélyes csapásokat választják a vágányokon keresztül. Ehhez kapcsolódik a vasút városrészeket elvágó hatása is: a Dózsa György út és a 6-os főút Venyimi úti aluljárója között nincsen szabályos átjutási lehetőség gyalog és kerékpárral sem, így az elvágja a sűrűn beépített lakóövezetet a munkahelyi és

bevásárló területektől, és a módváltást is kedvezőtlenül, a személygépkocsi-használat irányába befolyásolja.”

2.2.4. DUNAÚJVÁROS KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE

A SUMP részeként elkészült Dunaújváros Kerékpárforgalmi Hálózati Terve (a továbbiakban KFHT).

Dunaújváros Kerékpárforgalmi Hálózati Tervének célja, hogy felmérje a város területén, valamint az országos hálózatok és szomszédos települések felé való kapcsolatok terén a kerékpáros közlekedés legfontosabb akadályozó tényezőit, és iránymutatást adjon azok megoldására, a szükséges beavatkozások tervezéséhez.

A KFHT terv főbb megállapításai és javaslatai a következők.

Dunaújvárosban a gyalog megtett utazások aránya nagy, akár a lakosság összes utazását, akár a munkába járást nézve 30-36 %. A kerékpárral közlekedők aránya az összes utazás 8 %-a, a munkába járás 14 %-a történik.

A Dunaújváros határát átlépők 73%-a személygépkocsival, 23%-a helyközi autóbussszal, **2%-a vasúton** és 1%-a motorkerékpáron érkezik, illetve hagyja el a várost.

A meglévő kerékpáros hálózat SWOT analízise szerint, a HÉSZ módosításhoz kapcsolódókat kiemelve,

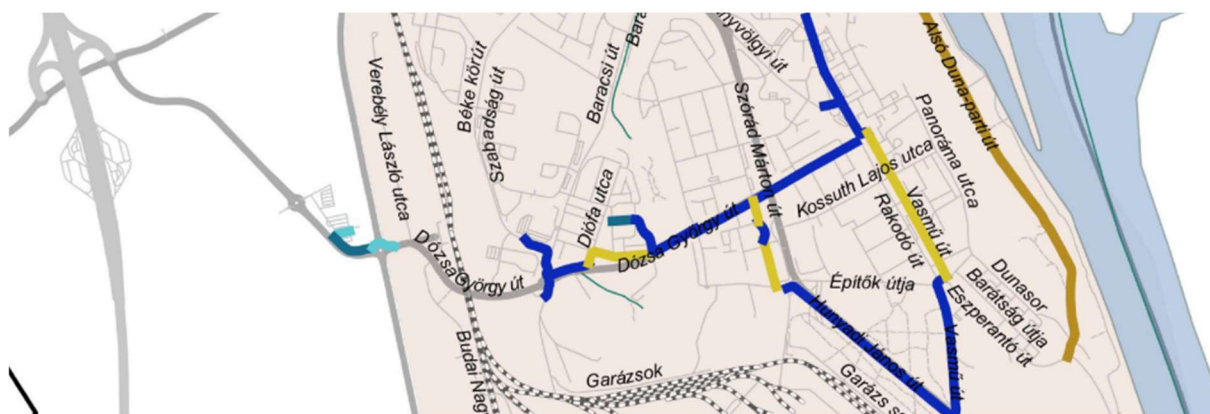
- **előny, hogy** Elkészült a kerékpáros főhálózat több fő eleme
- **gyengeség, hogy**
 - Térségi és elővárosi kerékpáros kapcsolatok hiányoznak
 - Kerékpáros főhálózat hiányzó szakaszai, kapcsolatai
 - Meglévő kerékpárutak kialakítása gyakran nem szerencsés (pl. egyoldali kialakítás; rossz csomóponti kapcsolatok és átvezetések)
 - A kisebb forgalmú utakon kevés a kerékpározást segítő megoldás (burkolati jelek, egyirányú utcák megnyitása stb.)
 - Biztonságos, kényelmes kerékpárparkolás lehetőségei sok célpontnál nem adóttak
 - Főútvonalak elválasztó hatása (keves átkelési lehetőség, ott is nehéz átjutás)
- **lehetőség:**
 - Városon belül jellemzően rövid utazási távolságok
 - Meglévő igény a kerékpáros közlekedésre
 - EuroVelo 6 útvonal közelsége
 - Elegendő hely (a tervezett városrészekben a főutak nagy szabályozási szélessége)
 - TOP források kerékpáros és közlekedésbiztonsági fejlesztésekre

- **veszélyek**

- Egyes városrészek kedvezőtlen domborzata
- Szűk keresztmetszetek – aluljárók, hidak (pl. Papírgyári úti aluljáró)

A vasútállomás környékére fókuszálva a kerékpárút-hálózat szempontjából a legnagyobb probléma, hogy nincsen kerékpárforgalmi létesítmény többek között a Dózsa György út (Baracsi út – 6. sz. főút között, 8000-9000 szgk/nap/irány) mentén, így a vasútállomás és a 6-os út menti bevásárlóközpont kerékpáros megközelíthetősége veszélyes.

A KFHT 22. ábrája: Dunaújváros meglévő kerékpáros főhálózata



jelmagyarázat:

sárga: ajánlott kerékpáros nyomvonal

sötétkék: kerékpárút

világoskék: elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút

türkiz: elválasztott gyalog- és kerékpárút

A meglévő hálózat leírása, értékelése a KFHT-ben:

„A város kerékpáros főhálózatának több fő eleme elkészült. Ezek azonban csak részben alkotnak összefüggő rendszert; több kritikus szakasz hiányzik. Emellett több városrész nincs, vagy csak korlátozottan van bekötve a főhálózatba (pl. Óváros, Újtelep). Ezzel kapcsolatban lehetőséget jelentenek a következők:...kiépített elemekhez való kapcsolódás, azok rendszerbe foglalása a hiányzó szakaszok kiépítésével (pl. Dózsa György út...).”

„Egyes népszerű, kis forgalmú úton vezetett kerékpárforgalmi nyomvonalak mentén jellemző a merőleges parkolás. Ezeken a helyeken vizsgálandó a parkolási rend átalakításának lehetősége.”

„Kerékpárparkolás, multimodalitás: a kerékpáros közlekedés része, hogy a kerékpáros úti célja elérésével a kerékpárját biztonságos kerékpárparkolóban tudja lezárni.....hosszabb távú tárolás esetén (pl. munkahelyek, B+R parkolók) védi a kerékpárokat az időjárástól, és kamerás megfigyelés is biztosított a lopás ellen....B+R kerékpárparkoló kialakítására lehetőséget ad az intermodális csomópont tervezett kiépítése”

Útvonaljelző táblarendszer jelenleg nincsen, ahogy városi (és/vagy környéki) kerékpáros térkép sem. Ezen a téren a következő lehetőségek vannak: kerékpáros útirányjelző táblarendszer kiépítése főhálózaton, főként annak csomópontjaiban és

végpontjain...kerékpáros útirányjelző táblarendszer kiépítése a turisztikailag jelentősebb útvonalakon:...vasútállomás – belváros”

A Fenntartható Városi Mobilitási terv „**Intermodalitás fejlesztése Dunaújvárosban**” projektleírásához képest a KFHT-ben a tervezés előrehaladásával történt módosításokat aláhúzással jelölték.

Projekt azonosító és projektnév	1.4.2.	Intermodalitás fejlesztése Dunaújvárosban
SUMP prioritás	1. Térségi elérhetőség javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	1.4. Térségi közösségi közlekedési kapcsolatok integrált fejlesztése	
További beavatkozási területek	3.2. A közösségi közlekedési szolgáltatások színvonalának emelése	
Leírás	A változatelemzés két szinten történik: koncepcionális, az autóbusz-hálózat struktúráját és kulcspontjait vizsgáló elemzés, valamint konkrét helyszínrajzi változatok vizsgálata a vasútállomás térségében. A II. koncepcionális változat (átlapoló hálózaton alapuló intermodalitás) alapfeltételezése, hogy a vasútállomásnál létrejön egy új autóbusz-állomás, amely a kertvárosi irányú járatok betérésén kívül egyes más irányból érkező járatok meghosszabbításával azok végpontja is lenne. Ezzel több irányból is lehetővé válna a vasútállomás elérése úgy, hogy eközben a legtöbb járat végállomása a Béke téri autóbusz-állomáson maradna. Opcionálisan egyes – akár a Kertváros felől, akár északi irányból érkező – járatok meghosszabbíthatók az ipari területekig, javítva azok kiszolgálását. Az intermodális csomópont tervei a tervezés jelenlegi szintjén a következőket tartalmazzák: • gyalogos-kerékpáros aluljáró és útvonal a felvételi épület déli oldalától a vasút keleti oldaláig, ill. a Béke városrészig • autóbusz-állomás a felvételi épület előterében, jó gyalogos kapcsolattal a vasúthoz és az aluljáróhoz, 2 helyi csuklós, valamint 6 helyközi kocsállással • P+R és K+R parkoló a felvételi épület tágabb környezetében, előzménytervek alapján kb. 100-150 fh • B+R parkolók • taxiállomás • <u>1. gyalogos, kerékpáros megközelítési útvonalak, különösen a Baracsi út – Dózsa György út csomóponttól a vasútállomás érintésével a 6-os főút csomópontjánál meglévő kerékpárútig vezető kerékpáros kapcsolat</u> • közúti megközelítési útvonalak fejlesztése: bejárati utak felújítása, Dózsa György út – Budai Nagy Antal út csp. körforgalomra átépítése	
Megvalósításban érintettek	• Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. • Dunaújváros MJV Önkormányzata	

Projekt azonosító és projektnév	1.4.2. Intermodalitás fejlesztése Dunaújvárosban
	• MÁV Zrt. • Magyar Közút Nonprofit Zrt. • KNYKK Zrt. • KTI KI
Indokoltság	Napjaink mobilitási szükségletei gyors, tervezhető és kiszámítható utazási feltételeket és szolgáltatásokat követelnek meg. A közösségi közlekedés akkor tud versenyképes lenni, és vonzó alternatívát nyújtani a személygépkocsival szemben, ha minél hatékonyabban, komfortosabban és megfizethető áron nyújtja a háztól házig való eljutás lehetőségét, azaz, a teljes utazási lánc során megfelelő szolgáltatásokat kap a használó. Ez csak az esetek egy részében jelenthet közvetlen és átszállásmentes kapcsolatot, gyakran szükség van a közlekedési eszközök és módok közötti váltásra. Más hazai városokhoz hasonlóan Dunaújvárosban is problémát okoz a városközpontban található autóbusz-pályaudvar és a sűrűn beépített városközpont peremén található vasútállomás elkülönülése, a helyi és országos-regionális (vasúti és autóbusz-) hálózatok és szolgáltatások integrációjának alacsony szintje. Gyalogos megközelíthetősége megoldatlan, a Dózsa György úttól nincsen kiépített gyalogjárda; sokan a lényegesen rövidebb, de balesetveszélyes csapásokat választják a vágányokon keresztül. Ehhez kapcsolódik a vasút városrészeket elvágó hatása is: a Dózsa György út és a 6-os főút Venyimi úti aluljárója között nincsen szabályos átjutási lehetőség gyalog és kerékpárral sem, így az elvágja a sűrűn beépített lakóövezetet a munkahelyi és bevásárló területektől, és a módváltást is kedvezőtlenül, a személygépkocsi-használat irányába befolyásolja.
Előzmény	ITS ("Dunaújváros vasútállomás intermodális személyforgalmi csomópont - megvalósíthatósági tanulmány felülvizsgálata • Dunaújváros vasútállomás átépítése és intermodális személyforgalmi csomópont kiépítése • Módváltó rendszerek fejlesztése Dunaújváros vasútállomáson (pl. P+R parkolók)" • MVP
Előfeltételek	Előkészítés, tervezés
Kapcsolódó projektek	1.4.3. Helyi, regionális és országos buszközlekedés, valamint a vasút közötti munkamegosztás és menetrendi hangolás fejlesztése, tarifaközösség létrehozása 1.4.1. Béke téri autóbusz-pályaudvar és környezetének rekonstrukciója 3.4.2. Kerékpáros főhálózat kiépítése I. ütem: hiányzó szakaszok pótlása, legfontosabb hálózati kapcsolatok kiépítése

A kerékpáros főhálózat fejlesztését szolgáló projektjavaslatok (1.3.1, 3.4.2, 3.4.3, 4.3.2.) létesítményválasztását és annak indoklását az alábbi táblázat foglalja össze, elsősorban a Tandem Mérnökiroda Kft. által kimondottan a főhálózat elemeire vonatkozóan elkészített tanulmányterv² javaslatai alapján.

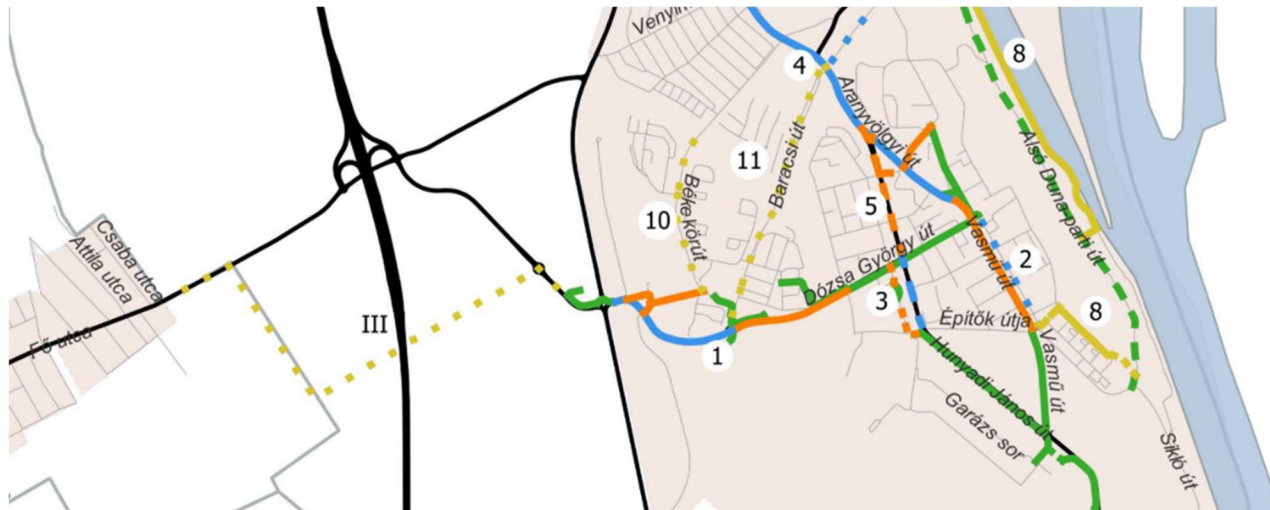
1. táblázat: A kerékpáros főhálózat fejlesztését szolgáló projektjavaslatok létesítményválasztása

Projekt	Nyomvonal	Szakasz	Létesítmény	Javaslat	Indoklás
1.3.1.	III. nyugati irány (Nagyvenyim, 6129. sz. közút mentén)	Dunaújváros-Nagyvenyim kerékpáros útvonal kiépítése a 6-os utat keresztező meglévő szakaszhoz kapcsolódóan (Park Centernél)	Útpályán vezetett nyomvonal	Meglévő és stabilizációt igénylő vegyes használatú útpályán kijelölt kerékpáros útvonal	Nagyvenyim irányába egy meglévő mezőgazdasági földút vezet, mely kiépített külön szintű keresztezéssel rendelkezik az M6 autópálya felett. Ezt kihasználva jelölhető ki a nyomvonal. A mezőgazdasági út burkolat nélküli szakaszain kerékpározásra alkalmas stabilizált út kialakítása indokolt. A nyomvonal szinte forgalom mentes
3.4.2.	1. Dózsa György út (részben a személyforgalmi csomópont projekt részeként)	Dózsa György út (Kallós Dezső úttól a Tűzállói útig)	Önálló kétirányú kerékpárút, kisforgalmú utcán kijelölt nyomvonal	Meglévő kerékpárút felújítása, a hiányzó szakaszon kis forgalmú utcán történő kijelölés, a Dózsa György út - Bocskai István utca - Kallós-Dezső utca jelzőlámpás csomópont forgalomtechnikai felülvizsgálata (minimálisan a kerékpárút-átvezetések pótlása és az elsőbbségi viszonyok egyértelmű jelzése, de vizsgálandó körforgalmú csomópont kialakítása is)	A 2x2 sávós Dózsa György út gépjármű forgalma 14.700 E/nap, ezért a gépjármű és a kerékpáros forgalom elválasztása szükséges. Az Erdősor utca, Diófa utca kis forgalmú utakon vezetett ajánlott útvonal, mely irányváltást is igényel, ennek ellenére nincsen kijelölve.
		Dózsa György út (Tűzállói úttól a Budai Nagy Antal útig)	Gyalog- és kerékpárút	A Dózsa György út északi oldalán gyalog- és kerékpárút kialakítása	Az útpálya forgalma 9.300 E/nap. Mivel a szakasz mindkét végén a Dózsa György út északi oldalán vezetett kerékpárúthoz csatlakozik (ezen az oldalon található a vasútállomás is), kétszeri oldalváltás nem javasolt. Ugyanezen okból nem reális a szakaszon a gyalogosforgalom tiltása sem, jóllehet a déli oldalon meglévő járda vezet. A vasútvonal keresztezése a ma is meglévő, megfelelő szélességű és megfelelő belmagasságú aluljáróval történne.

² Döntéselőkészítő tanulmányterv – Műszaki leírás, Tandem Mérnökiroda Kft., 2017. április

Projekt	Nyom- von	Szakasz	Létesítmény	Javaslat	Indoklás
		Kandó Kálmán tér (Budai Nagy Antal úttól a 6. sz. főútnál meglévő kerékpárút- szakaszig)	Elválasztott gyalog- és kerékpárút	Elválasztott gyalog- és kerékpárút kialakítása	Az intermodális csomópont kapcsolódóan a Kandó Kálmán téren csomópontjában körforgalmú csomópontok létesülnek, melyekre külön tanulmányterv keretében készült vizsgálat. A kerékpáros és gyalogos forgalom számára az állomási környezetben elválasztott rendszerű gyalog- és kerékpárút építése javasolt. A Kandó Kálmán téren B+R és P+R kialakítása is tervbe van véve, melynek megközelítését biztosítani kell. A javasolt gyalog- és kerékpárút a Dózsa Gy. úton a vasútállomáshoz vezető kerékpárforgalmi nyomvonal és a nyugati irányban (a 6. sz. fkl. úton túli) a kereskedelmi létesítményekhez vezető, meglévő gyalog- és kerékpárutat köti össze.
3.4.3.	10. Béke körút		Vizsgálandó		
3.4.3.	11. Baracsi út		Vizsgálandó		(indokoltsága vizsgálandó)

A kerékpáros főhálózat fejlesztését szolgáló projektjavaslatok alapján a tervezett kerékpárhálózatot a KHFT 33. ábrája „A kerékpáros főhálózat tervezett fejlesztései, ütemenkénti bontásban” mutatja be.



Jelkulcs:

zöld folyamatos vonal: meglévő gyalogos és kerékpárút

kék folyamatos vonal: tervezett gyalogos és kerékpárút 1/A ütem

narancs folyamatos vonal: tervezett gyalogos és kerékpárút 1/B ütem

sárga pöttyösor: vizsgálandó megoldás

A KFHT szerinti ütemezés:

- 1/A ütem: rövid táv (2022-ig), forrás biztosított
- 1/B ütem: rövid táv (2022-ig), forrás nem biztosított
- II. ütem: közép- és hosszútáv (2022 után)

Egyes intézkedések (pl. kerékpárparkolók telepítése, kísérő intézkedések) folyamatos megvalósítást igényelnek.

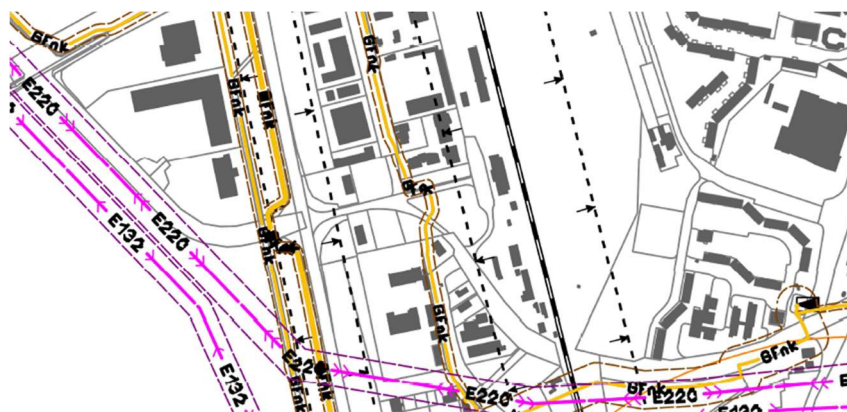
Az ütemezés alapján az „1.4.2. Intermodalitás fejlesztése Dunaújvárosban” az I/B üteműnek ítélték 2018-ban, míg a térségi megközelíthetőség fejlesztéséhez, 1.3.1. Térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése projekthez tartozó „III. nyugati irány (Nagyvenyim, 6129. sz. közút mentén): Dunaújváros-Nagyvenyim kerékpáros útvonal kiépítése a 6-os utat keresztező meglévő szakaszhoz kapcsolódóan (Park Centernél)” 2022 után várható.

2.3.1. A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV (299/2016. (V. 19.) ÖNKORMÁNYZATI HATÁROZAT)

A településszerkezeti terv szerint a vasúti területek, ideértve az állomás épületének területét is, Kök Kötőtpályás közlekedési terület területfelhasználású. A Kandó tér, és a Dózsa György út, csakúgy, mint a 6. sz. országos főút, valamint a tervezett aluljáró érkezési pontjában a közlekedési kapcsolatot jelentő Béke körút Köu közúti közlekedési területek. A tervezett aluljáró érkezési helye kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület, valamint az útszabályozások is érintik a Kandó Kálmán tér Gksz területeit.

A geotechnikai adottságokból nem adódik korlátozás a területen.

A hatályos TSZT 1/b tervlapja, a más jogszabályok által érvényesülő korlátozások:



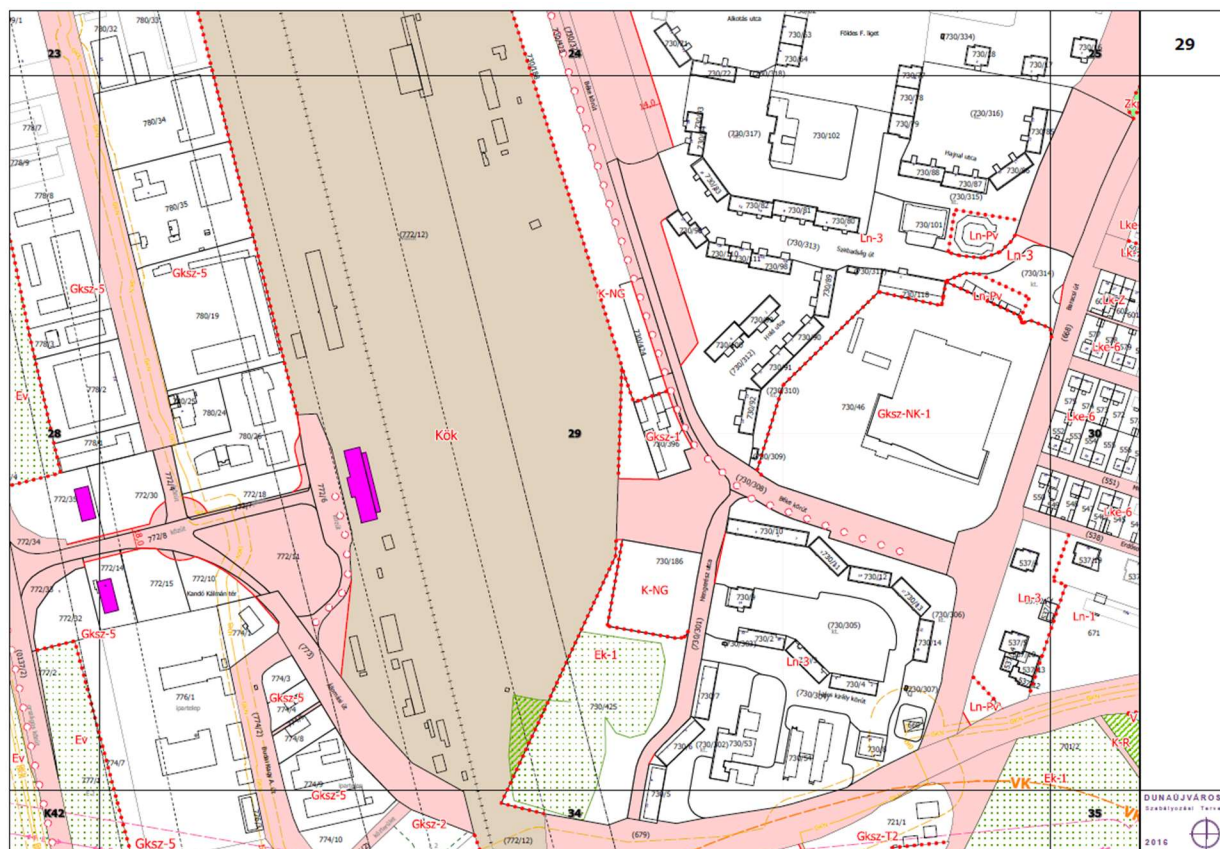
A Településszerkezeti terv a korlátozásokat bemutató 1/b tervlapja szerint a területfelhasználást és az építést korlátozó tényező csak a 6. sz. országos út Úttötvény szerinti 100 m-es, és az OTÉK szerinti 250 m-es védőtávolság.

A tervezési területet a közmű-gerinchálózatok közül a nagyközépnymású földgáz szállítóvezeték érinti.

Egyéb korlátozó tényező nincs a változtatással érintett területen.

2.3.2. A SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS DUNAÚJVÁROS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

A hatályos Településszerkezeti Terv és Szabályozási terv összhangban vannak. Az IMCS területe teljes egészében a 29. szelvényen van.



A szabályozási tervben jelölésre került 3 helyi védett épület, amelyek közül az egyik az állomás épülete, a másik 2 az állomásépület tengelyére szimmetrikusan elhelyezett épület.

A szabályozási terv helyet biztosít a tervezett körforgalmaknak és a P+R parkoló bővítésének, de az azóta elkészült részletes tervek alapján a szabályozási vonalakat felül kell vizsgálni.

A tervezett aluljáró érkezésének területe közlekedési célú közterületként szabályozott.

A HÉSZ közúti és vasúti közlekedési területekre vonatkozó előírásai:

„II. Fejezet

Közterület alakításra vonatkozó előírások

2. Közutak, közterek, közparkok kialakítására vonatkozó előírások

4. § (1) A tervezett 10 m, vagy szélesebb szabályozási szélességű utak területén egyoldali, 12 m, vagy szélesebb szabályozási szélességű utak területén kétoldali fasor telepítése kötelező, legfeljebb 8-8 m-es tőtávolsággal.

(2) Az 5 gépjárműnél nagyobb befogadóképességű felszíni várakozó- (parkoló) helyet fásítani kell, minden megkezdett 4 db várakozó- (parkoló) hely után 1 db fa telepítésével, egyebekben az általános szabályok szerint.

(3) A járdák előírt szélességén túl 0,5-0,5 m széles biztonsági sávot kell kialakítani, ha a járda mellett nincs zöldsáv.

(4) A beépítetlen és burkolattal el nem látott közterület-részeket zöldfelületként kell kialakítani.

(5) Az utakat és egyéb közterületeket, a vízelvezető rendszereket és fasorokat úgy kell kialakítani, átépíteni, felújítani, hogy a DÉSZ R1 melléklete szerinti javasolt kerékpárutak megvalósítását segítse elő.”

„**18. §** (1) Magánterületen megvalósuló utak, parkolók fásítására vonatkozóan a közterületen megvalósuló utakra és parkolókra vonatkozó előírások vonatkoznak.”

„**20. §** Az utak, vasutak területéről, rézsűiről lefolyó vizeket ártalommentesen el kell vezetni, termőföldre, erdőterületre engedni nem lehet.”

„17. Telekalakításra vonatkozó általános előírások

38. § ...

(2) Szabályozási vonallal érintett telek esetében a szabályozási tervnek megfelelő építési telek akkor alakul ki, amikor a szabályozási tervben meghatározott szabályozási vonalak mentén a telket megosztják.

(3) A tervezett szabályozási vonal mentén a telkek akkor is megoszthatók, ha a megosztás után kialakuló telkek mérete nem éri el a T1 mellékletben az építési telek legkisebb kialakítható területére, vagy az (1) bekezdésben a szélességére meghatározott méretet.”

„ 41. Közlekedési és közműelhelyezési területek

79. § (1) A **Kö-U** közúti közlekedési területen és a közlekedési célú közterületen

a) a közlekedést kiszolgáló és a közlekedésüzemi,

b) a tömegközlekedést kiszolgáló építmények,

c) pavilonok szerelt jellegű szerkezettel, vagy

d) parkolóház

helyezhetők el.

(2) Az övezetben elhelyezett épületek épületmagassága legfeljebb 10 m.

(3) Az (1) bekezdés c) és d) pontja szerinti építmények elhelyezése

a) csomópontban az csomópont és a hozzá kapcsolódó, legalább 50 m-es útszakaszokra, vagy

b) két csomópont közötti útszakaszra

kiterjedő közterület-alakítási terv alapján történhet.

..

81. § (1) A vasúti terület **Kö-K** övezete a kötöttpályás közlekedés építményeinek elhelyezésére szolgál.

(2) A Kö-K övezetben a vasúti közlekedéshez, utasforgalomhoz, szállításhoz kapcsolódó

a) közlekedési építmények,

b) parkolóház

c) igazgatási, szolgálati és utasforgalmi építmények,

d) vendéglátó, kereskedelmi, szálláshely-szolgáltató építmények,

e) szolgálati lakások, vagy

f) a teherszállításhoz kapcsolódó raktárépületek

helyezhetők el.

(3) Nem helyezhető el:

a) egyedi és sorgarázs vagy

b) az utasforgalmat zavaró kereskedelmi és szolgáltató rendeltetés.”

A beépítésre nem szánt területek övezeteiben alkalmazott beépítési határértékeket a DÉS Z T2 melléklete állapítja meg.

2. Beépítésre nem szánt területek beépítési határértékei

1.	övezet jele	beépítési módja	legkisebb beépíthető telekméret	megengedett legnagyobb beépítettség mértéke	legkisebb zöldfelület mértéke	megengedett legnagyobb épületmagasság	egyéb
			m2	%	%	m	
2.	Kö-U			1		5	Pavilon legfeljebb 10m2 hasznos alapterülettel
4.	Kö-K			3		8	

A Kandó Kálmán tér gazdasági területei Gksz-5 övezetbe soroltak, amelynek a beépítési határértékei a DÉSZ T1. melléklete szerint:

1.	A	B	C	D	E	F	G
2.	építési övezet jele	beépítési módja	legkisebb telekméret	megengedett legnagyobb beépítettség mértéke	legkisebb zöldfelület mértéke	megengedett legnagyobb épületmagasság	egyéb
			m2	%	%	m	
47.	Gksz-5	szabadon álló	2000	40	20	8,0	

2.4. A TERVEZÉSI TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA

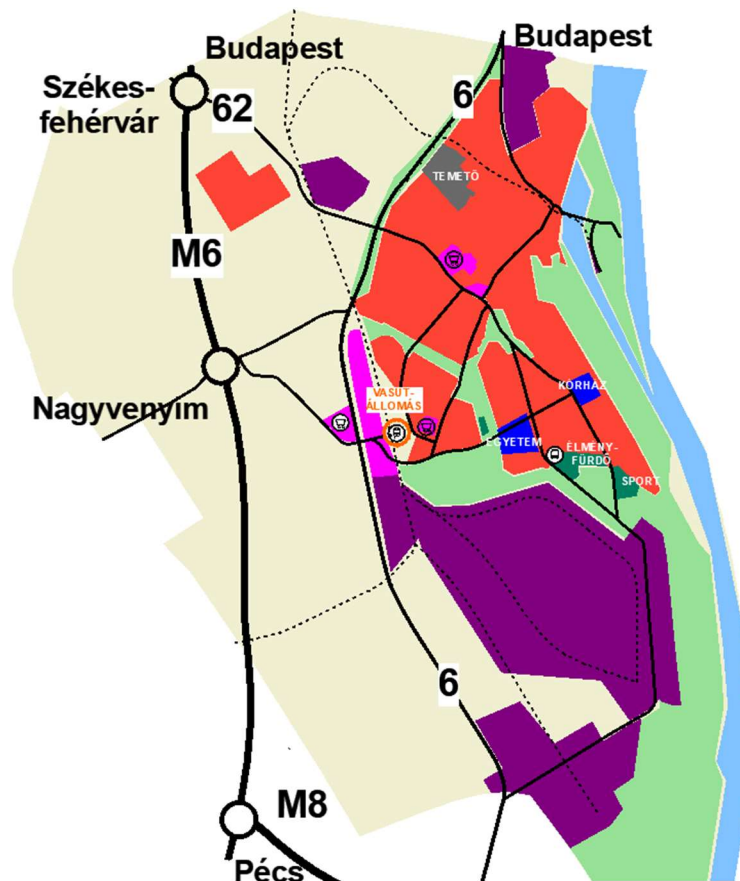
2.4.1. A TERVEZÉSI TERÜLET HELYE A TELEPÜLÉSSZERKEZETBEN

A település mai szerkezete a középkori eredetű Duna-pentele közigazgatási területén megépített Vasmű, és a Vasmű és Pentele közötti területen a Vasmű dolgozói számára tervezett szocialista mintaváros megépítésével alakult ki, az 1950-es évektől kezdődően.

Az újvárosi rész a modern várostervezés több jellemvonását is magán hordozza: az egyes lakótelepépítési akciókhoz köthető, és arculatukban is eltérő városrészek, - egymástól a völgyekben húzódó zöldfelületekkel tagoltan, térben elválnak egymástól. Jellemzőek a monofunkciós területek; a tisztán lakó és intézményi, illetve az ipari településrészek.

Az Újváros lakótelepeinek városrészeit széles, többsávos utak tagolják és kötik össze, amelyek az intézmények elérhetőségét is biztosítják.

Az Óváros és az elmúlt évtizedekben épült kertvárosok hagyományos szerkezetűek, az Új-pentele városrészt kivéve organikus úthálózatúak. Az Óvárosból és a kertvárosokból, valamint a viszonylag nagyobb távolság és a kevésbé kiépített gyalogos és kerékpáros



Jelmagyarázat

piros: lakóterületek

lila: ipari területek

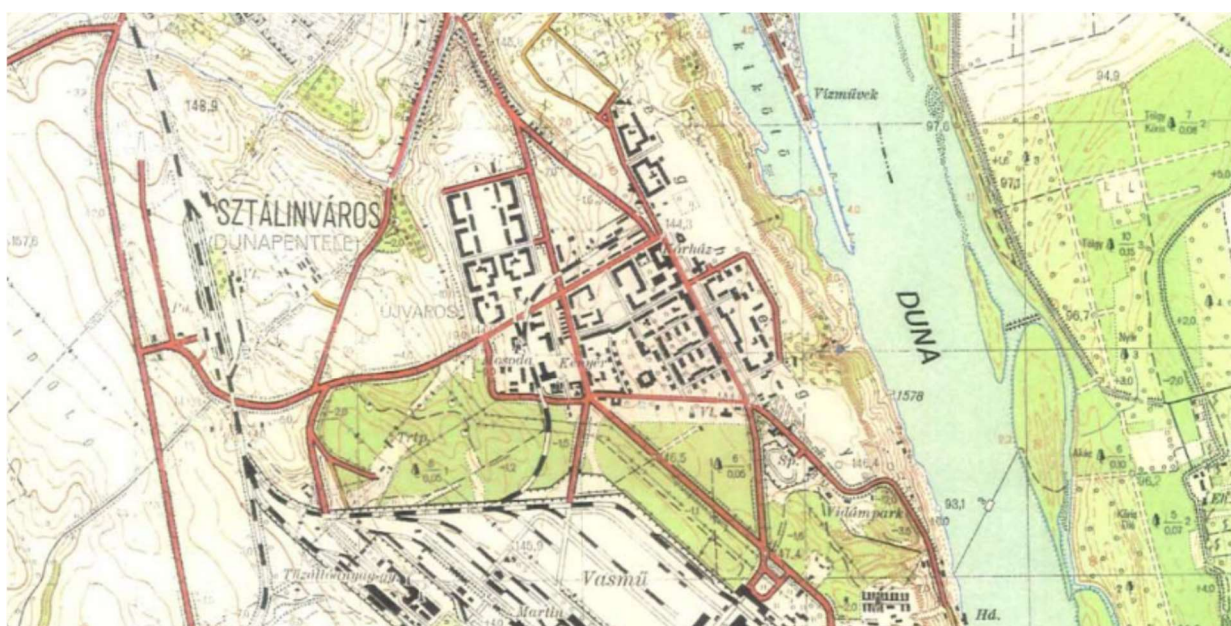
pink: kereskedelmi, szolgáltató területek

hálózat nehezíti az intézmények (polgármesteri hivatal, bíróság, kórház, egyetem, piac, sportterületek, élményfürdő, stb.) szolgáltatásainak igénybevételét.

A város területén két nagy kereskedelmi terület található, az egyik a város határában, a Dózsa György út és a 6-os számú út kereszteződésénél lévő csomópont északnyugati oldalán, a másik Óváros és Újtelep között, az Aranyvölgyi út mentén. Jelentős a forgalomvonzó hatása a Béke körút - Baracsi út találkozásánál az INTERSPAR-nak és a városi piacnak és környékének, valamint a Vasmű út mentén, a lakóterületek déli határán épült, elsősorban napi cikket árusító üzletláncok boltjainak.

2.4.2. A TERVEZÉSI TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK KIALAKULÁSA, JELLEGE, ARCULATA

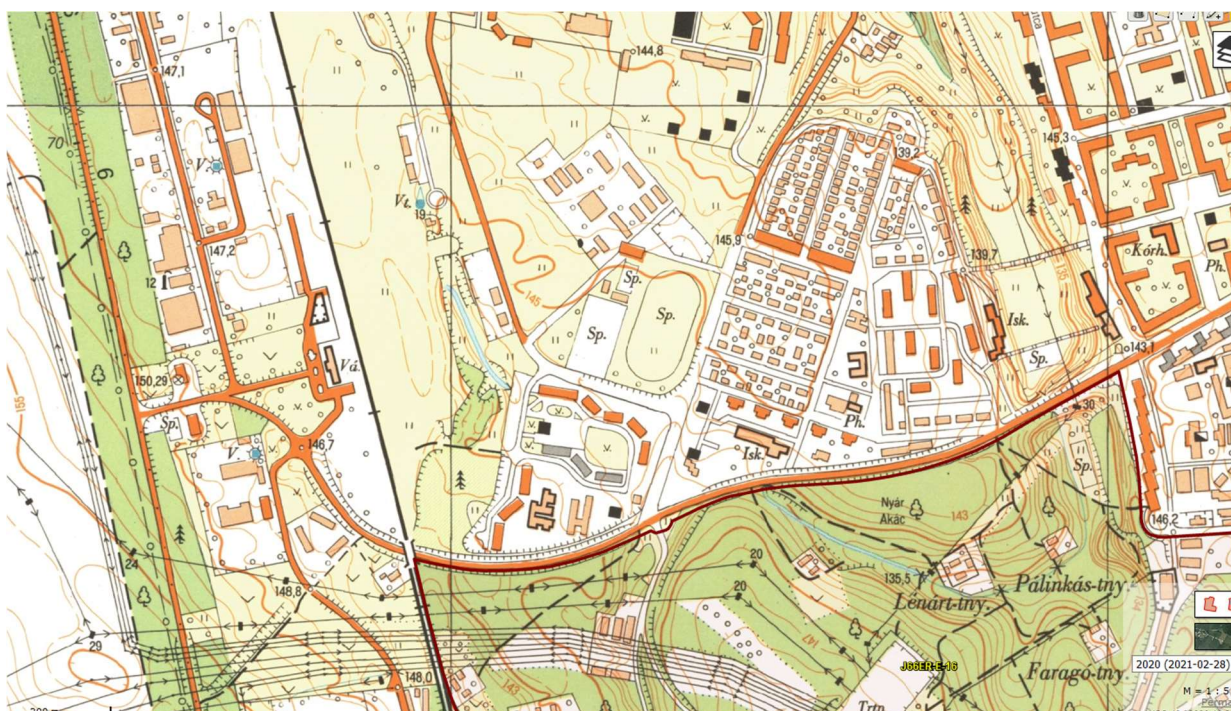
A vasútállomás az új város születésekor, Sztálinváros építésekor az elsők között épült meg, hiszen a vasút elengedhetetlen volt mind az építőanyagok, mind a munkaerő, majd a Vasmű elindulását követően az alapanyagok és a késztermékek szállításához.



térkép az 1950-es évekből, forrás: Dunaújváros örökségvédelmi hatástanulmánya

Míg az úthálózat az 1950-es évekre kialakult, a vasútállomás és a Kandó Kálmán tér 6-os út menti részén álló két, a bekötőútra szimmetrikus épület megépült, addig az ún. Nyugati Gazdasági Terület később alakult ki. A gazdasági terület épületei 1-2 szintesek.

A vasút város felőli oldalán a Béke városrész lakótelepe a város utolsónak megépült lakótelepe volt. Az épületek alagútzsalus technológiával, 4 - 10 szintes lakóépületekkel létesült.



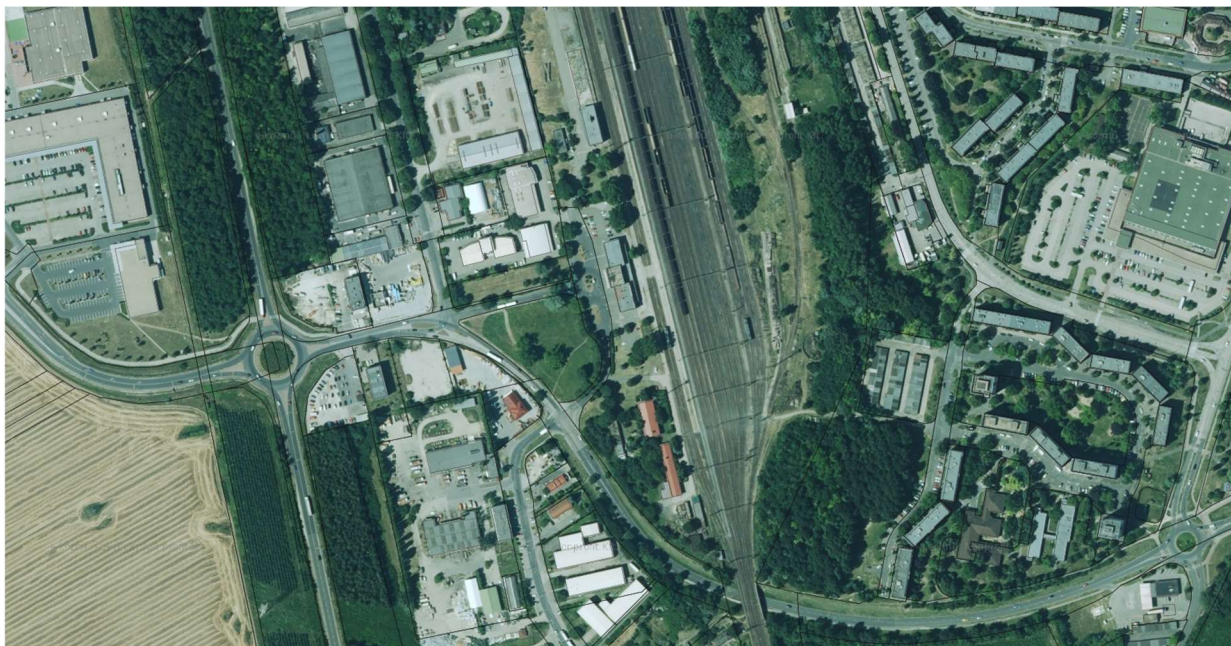
katonai térkép az 1980-as évekből, forrás: MEPAR böngésző

A környezetben a 6-os úton túli bevásárlóközpont az ezredforduló után, az autópályához készült ún. Új Venyimi úttal összefüggésben került kialakításra, ekkor épült a 6-os út-Kandó Kálmán tér körforgalom, és a rövidke kerékpárút is.

A Béke városrészben, a Béke körút és a Baracsi út találkozásánál megépült INTERSPAR az egész várost szolgálja ki, így jelentős forgalomvonzó hatása van. Korábban sportpályák álltak a helyén. Az áruház telkén belül a gyalogos és kerékpáros kapcsolatokat igyekeztek kiépíteni, de a városi közterületekhez való kapcsolódás nagyon szerencsétlenül sikerült. Különösen „elvarratlan” a kapcsolat nyugati, a vasút felé eső irányban.

A Béke körút-Hengerész utca vonal és a vasúti területek között garázssorok és erdős-ligetes területek váltakoznak. A Dózsa György úthoz közeli rész az Erdőállomány Adattárba is bekerült, míg a tervezett aluljáró érkezési pontján a fás-ligetes területet, amelyen néhány pihenésre alkalmas padot is kihelyeztek, egy vízfolyás szeli ketté.

A garázssorok liget felőli végén egy autóalkatrész-kereskedés és egy faházban üzemelő büfé települt meg. Az épületek, a garázssorhoz hasonlóan, földszintesek.



Az állomás épülete (google.maps.hu)



A Budai Nagy Antal utca - Dózsa György út csomópontja (google.maps.hu)



Az állomás melletti északi parkoló (google.maps.hu)



Az „iker” épületek (google.maps.hu)



A Verebéli László utca (google.maps.hu)



A 6-os út menti erdősáv, a Kandó Kálmán téri autókereskedéssel (google.maps.hu)



A gyalogos-kerékpáros aluljáró érkezési pontja (google.maps.hu)



Kijelölt kutyafuttató terület a gyalogos-kerékpáros aluljáró érkezési pontjánál



Béke körút a gyalogos-kerékpáros aluljáró érkezési pontjánál



Garázssor a Hengerész utcában



Dózsa György út



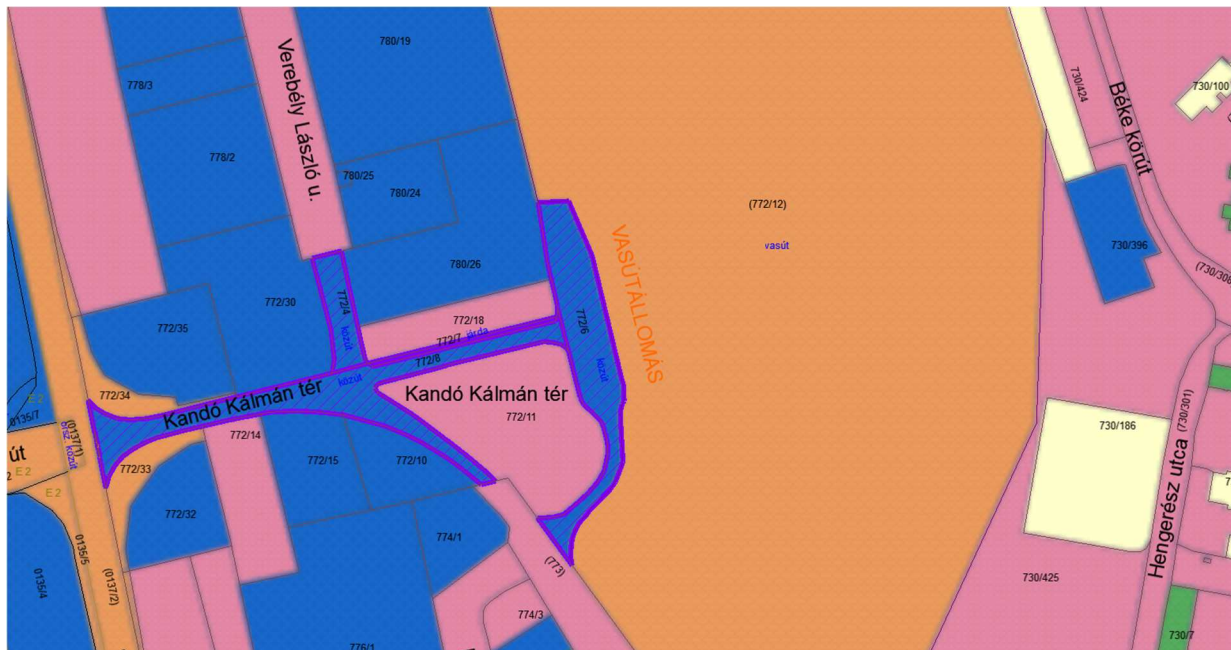
Interspar (területen kívül)



Béke városrész (területen kívül)

2.4.3. FÖLDHIVATALI NYILVÁNTARTÁSI ÁLLAPOT, TULAJDONVISZONYOK

Önkormányzati tulajdon a 772/14 hrsz, hajléktalanszálló és telke, a 6. sz. főút menti erdősáv, valamint az állomás előtti parkos terület és a Dózsa György út (a térképen rózsaszín). A MÁV, mint gazdasági társaság tulajdona a Kandó Kálmán tér egy jelentős része, így nem közterület, annak ellenére, hogy közútként, illetve járdaként vannak nyilvántartva (a térképen kék alapon lila sraff és keret). Állami tulajdon a vasútállomás és a 6. sz. országos út, valamint a Dunaújváros-Centrum autópálya-csomóponthoz vezető Új Nagyvenyimi út (narancssárga). A Gksz övezetbe sorolt építési telkek gazdasági társaságok tulajdonában vannak (kék), a garázssorok szövetkezeti tulajdonos (sárga).



A tervezett körforgalmakhoz kapcsolódóan jelenleg folyamatban van a 772/15, 772/10, 772/30 telkek kerítésen kívüli részeinek kisajátítása.

Az Önkormányzat tervezi a MÁV tulajdonában lévő 772/4, 772/7 és 772/8 hrsz. telkek megvásárlását, és összevonását a kisajátított területekkel. Így ezek közterületté válhatnak majd.

Az aluljáró érkezési oldalán a 730/425 hrsz. telek önkormányzati tulajdon, de a nyilvántartás szerint nem közterület.

2.4.4. TELKEK MÉRETE, BEÉPÍTETTSÉGE

Az építési telkek jelenlegi beépítettségi adatai (a földhivatali térkép alapján), csak a változással érintett telkekre vizsgáljuk.

HRSZ	tulajdon	telek területe	épület területe	telek beépítettsége
		m2	m2	%
772/10	gazdasági társaság	1935	0	0*
772/14	önkormányzat	2811	331	12 %
772/15	gazdasági társaság	2610	0	0
772/30	gazdasági társaság	4585	0	0

* a telken egy, a földhivatali nyilvántartásban föl nem tüntetett nyitott szín áll

Az állomás telkének határa a Kandó Kálmán tér felé módosul úgy, hogy a kerékpárút közterületre ne MÁV-területre) kerülhessen. A telken több épület is áll ezért ennek a teleknek is vizsgáljuk a beépítettségét.

HRSZ	tulajdon	telek területe	épület területe	telek beépítettsége
		m2	m2	%
772/12	Magyar Állam	294.952	9370	3,2



2.4.5. TELEPÜLÉSKÉP, ÖRÖKSÉGVÉDELEM

A tervezési területen és szomszédságában nincs országosan védett műemlék, nyilvántartott műemléki érték.

A vasútállomás környéke, a vasúttól nyugatra településképi szempontból nem meghatározó terület. A Béke városrész, egészen a vasútig kiterjedően, ide értve a garázssorokat is, a „nagyvárosias terület” településképi szempontból meghatározó területbe tartozik.

A 2017. decemberében elfogadott településképi rendelet (43/2017. (XII. 22.) ök. rendelet) szerint helyi védett építmény

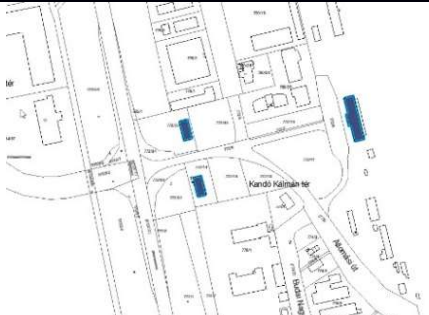
- az 1952-ben épült állomásépület
- és a két szimmetrikus, az állomással közel egy időben épült, eredetileg vasúti szolgálati épület.

Az állomásépület tudományos értékelése a „Dunaújváros Építészeti Kalauz 1950-1960” című, Barka Gábor, Fehérvári Zoltán, Prakfalvi Endre által jegyzett tanulmányban, majd könyvben olvasható.

Eszerint az állomásépület „Vass Dénes és Molnár Rudolf (KÖZÉPTERV) tervei alapján 1951–52-ben épült, szocreál stílusban. A tervezők szándéka szerint az épület a funkcionalista és konstruktivista törekvésektől való elfordulás jegyében fogant, tömegképzésben a székesfehérvári pályaudvar felvételi épületének egyszerűsített változata. A középtengelyben a vasbeton szerkezetű várócsarnok a főhomlokzat elé

kihúzott tömbje 3 axisos, timpanonos lezárású, a vaspálya felőli oldalon visszaugrik. A 2 szintet átfogó, az oldalszárnyaknál magasabb csarnok belső, magas lábazata harashti mészkő lapokkal burkolt, mennyezete vasbeton kazettás. A kétszintes oldalszárnyak a főhomlokzat felé 8, a vasút felé 9 tengelyesek. A szárnyak főhomlokzatának szélső tengelyeiben nyíló oldalkapukat lizéna fogja közre. A lábazat harashti mészkőlap, a lezáró-párkányzat az ablaktengelyekben konzolosan tagolt, a szárnyak sík fedésűek. A vaspálya felőli oldalon a 12 oszloppal alátámasztott peront alulbordás vasbeton lemez fedi.”

A helyi védett épületek listája a rendelet mellékletében, részletes leírása az értékleltárban van, ami a rendelet függeléként kerül a nyilvánosság elé. Eszerint védendő:

TÉRKÉP	VÉDENDŐ, MEGŐRZENDŐ ELEMÉK
	A vasútállomás egész épülete A két szimmetrikusan elhelyezett épület tömege Javaslat: a vasútállomás felújítása az eredeti állapot szerint, a színezés visszaállítása



forrás: Fortepan

2.5. TÁJI ÉS TERMÉSZETVÉDELMI ADOTTSÁGOK, ZÖLDFELÜLETEK

A közlekedési fejlesztések, ide értve az ICSM területét is, természeti értéket nem érintenek, védett terület nem található a területen, sem a környezetében.

Az Erdőállomány Adattárban tartják nyilván a 6-os út menti erdősávokat és a Hengerész utca – Dózsa György út – vasút közötti terület egy részét, ezeket azonban a tervezés nem érinti.

Nagy lombtömegű fák vannak az útépítéssel érintett területeken. Ezek felméréséről, fakataszter elkészültéről nincs információnk.

2.6. KÖZLEKEDÉS

A közlekedési munkarészben az útkategóriák meghatározását, valamint a javasolt közúti elemek tervezését, paramétereinek kialakítását az e-UT 03.01.11 (ÚT-2-1.201:2008) számú, „Közutak tervezése (KTSZ)” című Útügyi Műszaki Előírásban, a csomópontok tervezését az e-UT 03.03.21 (ÚT 2-1.214:2004) számú „Szentbeni közúti csomópontok méretezése és tervezése” című Útügyi Műszaki Előírásban foglaltak szerint végeztük el.

A tervezés során betartottuk az e-UT 02.01.41 (ÚT 2-1.218:2003.) számú, a településrendezési tervek alátámasztó közlekedési munkarészeinek tartalmára vonatkozó Útügyi Műszaki Előírás rendelkezéseit.

2.6.1. KÖZÚTI HÁLÓZATOK ÉS HÁLÓZATI KAPCSOLATOK

A tervezési terület fő megközelíthetőségét és az országos főúthálózathoz való kapcsolatát közvetlenül a 6. sz. (Budapest-Pécs-Barcs) elsőrendű főút és közvetetten a 6219. j. (Dunaújváros-Mezőfalva-Sárbogárd) összekötő úton keresztül az M6 (Budapest – Bóly) autópálya adja. Az M6 gyorsforgalmi út 70. sz. Dunaújváros centrum csomópontja a tervezési területtől mindössze 2 km-re található, így az országos közlekedési hálózathoz kiváló kapcsolatot biztosít számára.

GYORSFORGALMI ÚTHÁLÓZATI KAPCSOLATOK

- **M6 Budapest – Bóly autópálya**

(Útkategória: K.I.A.)

A gyorsforgalmi út érintett szakaszán aszfaltburkolattal, 2x2 forgalmi sávval, kétoldali műszaki sávokkal kiépített.

ORSZÁGOS FŐUTAK

- **6. sz. (Budapest-Pécs-Barcs) I. rendű főút**

(Útkategória: K.III.A.)

Érintett szakaszán külterületi jelleggel, aszfaltburkolattal, 2x1 forgalmi sávval és nyílt szikkasztó árkos csapadékvíz elvezetéssel kiépített. A főút 4 ágú csomópontjai körforgalomként kiépítettek, ennél kevesebb ág esetén hagyományos csomópontok jellemzőek, melyek jelzőtáblával irányítottak.

A tervezési terület térségi jó megközelítését a fenti főúthálózati szakaszokon kívül az országos mellékúthálózat közeli elemei biztosítják.

ORSZÁGOS MELLÉKUTAK

- **6219. j. (Dunaújváros-Mezőfalva-Sárbogárd) összekötő út**

(Útkategória: K.V.A.)

Az M6 autópálya és a 6. sz. főút közötti szakasza külterületi jelleggel, aszfaltburkolattal, 2x1 forgalmi sávval és nyílt árkos szikkasztó árkos csapadékvíz elvezetéssel kiépített. Vizsgált szakaszán két körforgalom és egy fordulósávokkal kialakított, jelzőtáblával irányított csomópont található.

- **korábban³ 51318. j., Dunaújváros állomáshoz vezető út, Vasútállomási út**

Belterületi jelleggel, aszfaltburkolattal, 2x1 forgalmi sávval kiépített. Az útszakaszok belterületen húzódnak, közvilágítással rendelkeznek, a csapadékvíz elvezetés zárt rendszerű.

A korábbi országos út 2 szakaszra osztható.

Vasútállomási út 0+050-0+240 km sz. közötti szakasz, a Vasútállomási út – Verebély L. út – Dózsa György út kereszteződése egy jelzőtáblával szabályozott forgalmi csomópont, elsőbbséggel rendelkező főirány a Vasútállomási út (6.sz. főúti ág) - Dózsa György út. A forgalmi csomópont helyszínrajzi kialakítás a 70'-es évek forgalmi igényeinek megfelelő. A csomópont kialakítása, elsőbbségi viszonyai, útirányok felismerhetősége kritikus. A Vasútállomási út (6.sz. főúti ág) - Dózsa György út útszakasz teremt kapcsolatot a 6. sz. fkl. út, illetve a 6219. j. út mellett épült bevásárlóközponttal és az M6 autópálya Dunaújváros centrum csomópontjával.

Vasútállomási út (6.sz. főúti ág) 6.sz. főút - Dózsa Gy. út forgalmi csomópont közötti szakasza „belterületi II. rendű főút”, ennek megfelelően:

- Tervezési osztály: B.IV.
- Hálózati funkció: b.
- Környezeti körülmény: C.
- Tervezési sebesség: $v_t = 50$ km/h

Vasútállomási út (vasútállomási ág) Dózsa Gy. út forgalmi csomópont - vasútállomás közötti szakasza „belterületi mellékút, gyűjtőút”, ennek megfelelően

- Tervezési osztály: B.V.
- Hálózati funkció: c.
- Környezeti körülmény: C.
- Tervezési sebesség: $v_t = 40$ km/h

Megjegyzendő, hogy a településszerkezeti terv leírása szerint a Dózsa György út városi főút, útkategória: B.III.a.C., a Vasútállomási út, akkor még 51318 j. út B.V.c.B.

ORSZÁGOS UTAK FORGALMI TERHELÉSE

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. által kiadott „Az országos közutak 2019. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” alapján az érintett útszakaszok a következő forgalmi terheléssel bírnak:

³ SZABOLCS Mérnökiroda Kft. által készített Vasútállomási úti körforgalmú csomópont Tervszám: M-I-09/2019 műszaki leírása szerint

6. sz. (Budapest-Pécs-Barcs) I. rendű főút
(68+992 – 70+420 km szelvények között)

Szgj	m	Kistg	Szóló busz	Csukló s busz	Középtg	Nehéz t	Pótkoc sis	Nyerg es	Speciális	Mkp	Kp	Lass ú jmű	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	Ejm/nap
7853	1782	57	9	66	149	75	598	0	106	8	23	12165	

6. sz. (Budapest-Pécs-Barcs) I. rendű főút
(70+420 – 72+106 km szelvények között)

Szgj	m	Kistg	Szóló busz	Csukló s busz	Középtg	Nehéz t	Pótkoc sis	Nyerg es	Speciális	Mkp	Kp	Lass ú jmű	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	Ejm/nap
6389	1492	60	8	61	146	102	623	0	90	3	9	10481	

6219. j. (Dunaújváros-Mezőfalva-Sárbogárd) összekötő út
(0+000 – 1+1159 km szelvények között)

Szgj	m	Kistg	Szóló busz	Csukló s busz	Középtg	Nehéz t	Pótkoc sis	Nyerg es	Speciális	Mkp	Kp	Lass ú jmű	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	Ejm/nap
7237	1372	70	3	49	126	57	419	0	127	32	7	10545	

51318. j. Dunaújváros állomáshoz vezető út
(0+000 – 0+240 km szelvények között)

Szgj	m	Kistg	Szóló busz	Csukló s busz	Középtg	Nehéz t	Pótkoc sis	Nyerg es	Speciális	Mkp	Kp	Lass ú jmű	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	Ejm/nap
9116	1647	101	95	68	139	36	176	0	135	62	3	12175	

Kapacitásszámítás:

A vonatkozó útügyi műszaki előírás (ÚT 2-1.201:2008, „Közutak tervezése” – e-UT 03.01.11.) szerint:

- *Külterületen két forgalmi sávú utak esetében a megfelelő szolgáltatási színhez tartozó forgalom nagyság: 1400 Ejm/ó, míg az eltűrhető szolgáltatási színhez tartozó: 2000Ejm/ó.*
- *Belterületen két forgalmi sávú utak esetében a megfelelő szolgáltatási színhez tartozó forgalom nagyság: 1500 Ejm/ó, míg az eltűrhető szolgáltatási színhez tartozó: 2000Ejm/ó.*

A Magyar Közút ZRt. 2019. évi forgalomszámlálásában meghatározott MOF (Mértékadó Óra Forgalom) figyelembe vétele esetén megállapítható:

6. sz. (Budapest-Pécs-Barcs) I. rendű főút (68+992 – 70+420 km szelvények között):

MOF= 1095 Ejm/ó < 1400 Ejm, tehát 28% kapacitástartalékkal rendelkezik a megfelelő szolgáltatási szint eléréséig.

6. sz. (Budapest-Pécs-Barcs) I. rendű főút (70+420 – 72+106 km szelvények között):

MOF= 943 Ejm/ó < 1400 Ejm,
tehát 48% kapacitástartalékkal rendelkezik a megfelelő szolgáltatási szint eléréséig.

6219. j. (Dunaújváros-Mezőfalva-Sárbogárd) összekötő út (0+000 – 1+1159 km szelvények között):

MOF= 1054 Ejm/ó < 1400 Ejm, tehát 33% kapacitástartalékkal rendelkezik a megfelelő szolgáltatási szint eléréséig.

51318. j. Dunaújváros állomáshoz vezető út (0+000 – 0+240 km szelvények között):

MOF= 1096 Ejm/ó < 1500 Ejm, tehát 37% kapacitástartalékkal rendelkezik a megfelelő szolgáltatási szint eléréséig.

VÁROSI HÁLÓZAT

A város térségének fő országos és térségi megközelítés biztosító útjai az M6 autópálya és a 6. sz. főút, amelyhez a tervezési terület közvetlenül kapcsolódik. A terület országos és térségi kapcsolatai ezért nagyon jók. A 6 sz. főút és a Dózsa György út nagyméretű körforgalma jelenti a tervezési terület megközelítő pontját a külterület irányából. Ugyanakkor a tervezési területnek, éppen a vasút elválasztó szerepe miatt, a város irányába egyetlen közúti kapcsolata van, a Dózsa György út.

A Dózsa György út a településszerkezeti terv szerint városi főút, besorolása: B.III.a.C.

Dózsa György út a SZABOLCS Mérnökiroda tervében „belterületi II. rendű főút”, ennek megfelelően:

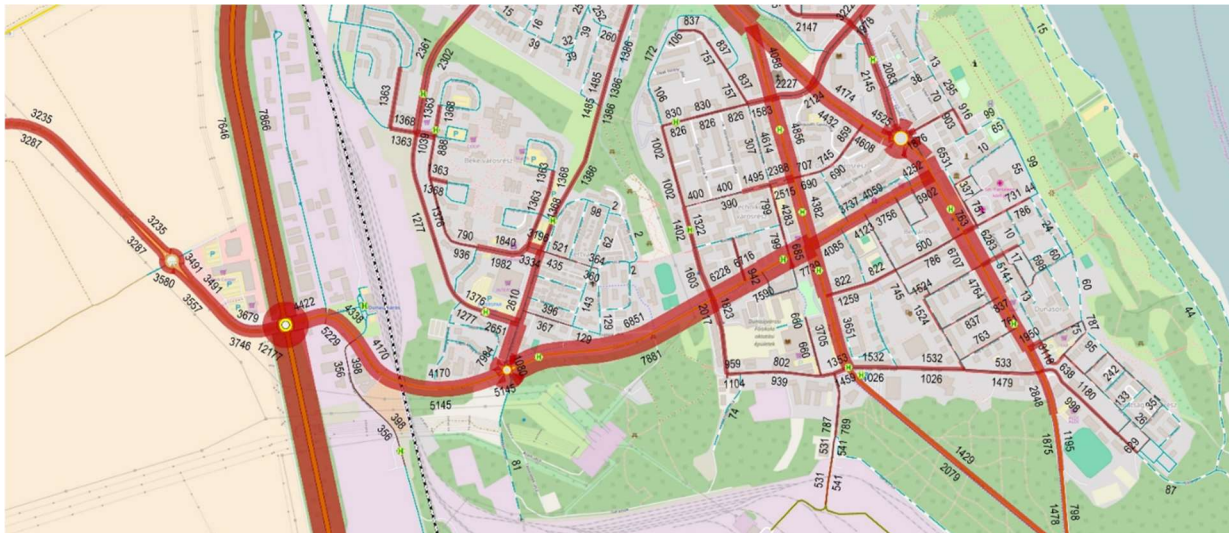
- Tervezési osztály: B.IV.
- Hálózati funkció: b.
- Környezeti körülmény: C.
- Tervezési sebesség: $v_t = 50$ km/h

A 6. sz. főút felől és felé jelentős közúti forgalmat vivő, aszfaltburkolattal kiépített útszakasz. A 6. sz. főút és a Baracsi út között 2x1 forgalmi sávval, további szakaszain 2x2 forgalmi sávval üzemel. Ez a városi főút biztosítja az autópálya Dunaújváros-Centrum lehajtójának és a város nyugati agglomerációs és országos, valamint a 6. sz. főút és a város centruma közötti nyugati irányú fő közúti kapcsolatot, így csomópontjaiban nagymértékű gépjárműforgalom jelentkezik.

A Dózsa György út vizsgált szakasza jelenleg belterületi jelleggel, aszfaltburkolattal, 2x1 forgalmi sávval, déli oldalán gyalogjárdával kiépített út, amelynek északi és déli oldalát magas rézsű határolja. A vasútvonalat közúti aluljáróban keresztezi. A 6. sz. főúttal alkotott körforgalom és az aluljáró között két szintbeni csomópontban is kereszteződik a nyomvonal a vasútállomáshoz és a vasútvonallal párhuzamosan elhelyezkedő gazdasági területekhez vezető kiszolgáló utakkal. A gazdasági/ipari területek feltáró útja, a Verebély László utca és a Vasútállomási út (Kandó Kálmán tér) hagyományos szintbeni, jelzőtáblákkal irányított, bonyolult geometriájú és nehezen átlátható csomópontja és a Dózsa György út – Kandó Kálmán tér – Budai Nagy Antal út négyágú kereszteződése egymástól kb. 130 m távolságban található. Mivel mindkét csomópontot használja a csatlakozó gazdasági területek által vonzott forgalom, konfliktusok és torlódások fordulnak elő az útszakaszon. A keresztező utcák (Verebélyi László, Budai Nagy Antal) kiszolgáló utak (útkategória: B.VI.d.B.), amelyek mellett

jellemzően nem épült járda (kivéve a vasútállomás közvetlen környezetét) és a csapadékvizek elvezetését helyenként nyílt árkok, máshol zárt csapadécsatorna biztosítja.

A városi hálózat forgalmi terhelése (forrás: SUMP Forgalm nagyságok, Dunaújváros, (jármű, szgk/nap), 2016)

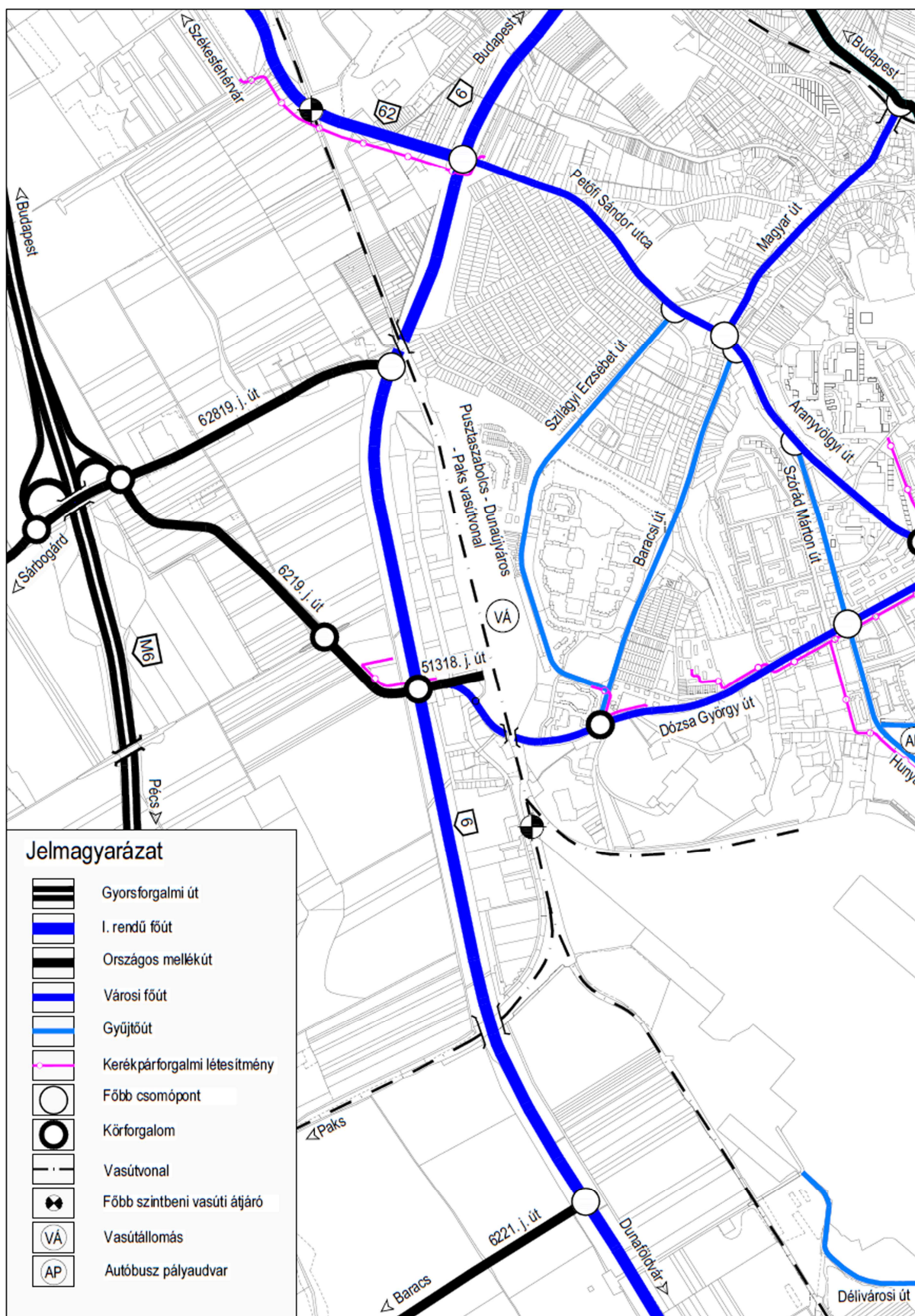


A Dózsa György út forgalma Dunaújváros MJV Önkormányzata 2018. évi forgalmi adatai alapján:

- Összes forgalom: 9317 j/nap, 9659 E/nap.

(forrás: SZABOLCS Mérnökiroda Kft. által készített körforgalmú csomópontok terveinek műszaki leírása)

A Baracsi út (körforgalmú csomópont) -Budai Nagy Antal út között szakaszon a 42. számú Pusztaszabolcs-Dunaújváros-Paks vasútvonalon épült vasúti híd található. A műtárgy 8,00 m útpálya szabadnyílással, valamint mind két oldalon 3,00 m „gyalogos átvezetés” szabadnyílással kialakított, magassági 4,00 m úrszelvényt (forrás: Zahora Kft. Dunaújváros, Dózsa György úti kerékpárút műleírása).



Meglévő közlekedési hálózat

2.6.2. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

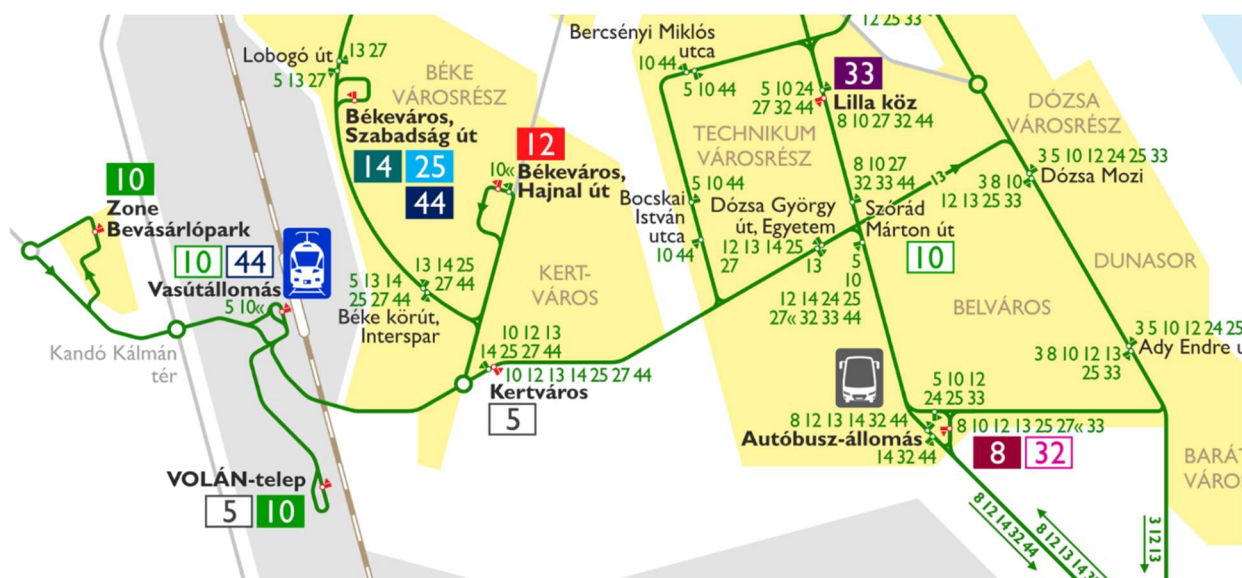
Dunaújvárost a Dunaújvárosi vasútállomáson keresztül érinti a 42. sz. Pusztaszabolcs–Dunaújváros–Paks vasútvonal, amely jó kapcsolatot biztosít az országos kötött pályás hálózattal, közvetetten elérhető a főváros is. Budapest és Dunaújváros között napi 13 vonatpár közlekedik.

A vasútállomás a városon belterületének nyugati szélén fekszik, jelen szabályozási terv módosítása által érintett területen belül.

A tervezési terület vasútállomás közeli elhelyezkedése miatt jól kapcsolódik a várost átszelő helyi- és helyközi autóbuszjáratai alkotta közösségi közlekedési és a térségi kötöttpályás hálózathoz. A legközelebbi megállóhely a Dunaújváros, vasútállomás, ahol közvetlen átszállási lehetőség adott az autóbuszjáratok és a vonatok között.

Az alábbi ábrán jól látható, hogy az egész városra elmondható, hogy közösségi közlekedési járatok által jól lefedett.

A városi hálózatot, csakúgy, mint a helyközit, a Volán üzemelteti, 2021 március 1-től Dunaújváros helyi autóbuszhálózata jelentősen átalakult.



Közösségi közlekedési hálózat, forrás: Volan.hu



SUMP 10. ábra: Forgalm nagyságok, utas (fő/nap), .. alapállapot (2016)

2.6.3. GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS FORGALOM

A Dózsa György út és csatlakozó területek jelentette tervezési területen szakaszosan van jelen kiépített egyoldali gyalogjárda, míg a Kandó Kálmán téren (a vasútállomásra vezető út mentén) található gyalogjárda, összeköttetést jelentve a vasútállomás és a 6. sz. főút nyugati oldalán fekvő kereskedelmi létesítményekkel. Nagyon hiányzik a várost és a (várostól „elforduló”) vasútállomást összeköttetését biztosító, közvetlen gyalogos kapcsolat.

A kerékpáros forgalom számára jelenleg a kereskedelmi létesítmények és a 6. sz. főút – Dózsa György út körforgalmának Dózsa György út felőli oldala között található kerékpáros átvezetés és szakaszonként elválasztott-, vagy elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút.

2.6.4. PARKOLÁS

A vasútvonal nyugati oldalán jellemzően gazdasági területek találhatók, itt mind a Budai Nagy Antal út, mind a Verebély László utca mentén található jelentős számú parkoló autó. Bár a Dózsa György útin nincs lehetőség közterületi várakozásra, a tervezési terület közvetlen környezetében, a Budai Nagy Antal út mentén egy 25 férőhelyes merőleges állású parkoló található. További parkolási lehetőség adott a vasútállomás előtt, ahol kiépített, de parkolóként nem jelölt felületen kb. 40 gépjármű várakozására van lehetőség.

2.7. JELENLEGI KÖZMŰELLÁTÁS ÉS ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS

A tervezési terület közművesítettsége teljes. A távfűtő hálózat nem épült ki, a szomszédos területek közül a Béke városrész ellátott távhővel.

2.8. KÖRNYEZETVÉDELEM

A tervezett közúti, kerékpáros hálózat fejlesztési beruházások és az IMCS a közlekedés környezetbarátabbá tételét szolgálják, a város fejlesztési dokumentumaiban és ezek alapján a megalapozó vizsgálat fejezeteiben részletezett módon.

A tervezett fejlesztésekhez a tervezés során a megvalósításához szükséges környezetvédelmi fejezetek elkészülnek.

3. ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT

3.1. A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK

A KÖRFORGALMAK⁴

Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata a Kandó Kálmán tér és csatlakozó utcái közlekedésbiztonsági fejlesztését határozta el. A fejlesztéseket a TOP pályázati

⁴ TOP-6.4.1-16-DU1-0002 azonosítószámú „Kandó Kálmán tér közlekedésbiztonsági fejlesztése Dunaújvárosban”, Vasútállomási úti körforgalmú csomópont Egyesített terve, Tervező: SZABOLCS Mérnökiroda Kft. (2421 Nagyvenyim, Deák Ferenc utca 67.), 2020. július műszaki leírása alapján

lehetőségekhez igazodóan kívánták végrehajtani, kapcsolódva a Vasútállomás (tervezett intermodális csomópont) tervezett fejlesztési elképzeléseihez. A Terv tárgya: TOP-6.4.1-16-DU1-0002 azonosítószámú „Kandó Kálmán tér közlekedésbiztonsági fejlesztése Dunaújvárosban”.

A tervezett közlekedésbiztonsági fejlesztések érintett útszakaszai (a terv által alkalmazott utcaneveket használva):

- Vasútállomási út (korábban: 51318. j. út), valamint a Verebély László - Dózsa György út forgalmi csomópontja;
- Dózsa György út - Budai Nagy Antal - Állomási út forgalmi csomópontja.

A tervezési területen található csomópontok átépítésére körforgalmú csomóponttá a nyugati iparterületen működő vállalkozások 2013. évben egyeztetést kezdeményeztek az Önkormányzattal és az érintettekkel. Több forduló egyeztetéseken a LINDE GÁZ Magyarország Kft. bemutatta, hogy a veszélyes anyagot szállító tehergépjárműveik esetlegesen bekövetkező közlekedési baleset esetén milyen mértékű kárt okoznak a város ezen területén.

Az Önkormányzat sikeresen pályázott a tervezett közlekedésbiztonsági fejlesztésekre, a támogatott projekt azonosítószáma: TOP-6.4.1-16-DU1-0002.

Fejér Megye Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési, Mérésügyi Fogyasztóvédelmi Főosztály Ütügyi Osztály **2020. július 15-én** a FE-08/UT/00488-4/2020 iktatószámú Határozatában **az 51318. jelű országos közutat helyi közúttá minősítette át.**

A fenti Határozatnak megfelelően az 51318. j. út megnevezése a körforgalmak terveiben: Vasútállomási út (a város térképein Dózsa György út, Kandó Kálmán tér).

A terület környezetében jelentős forgalomvonzó létesítmények (vasútállomás-tervezett intermodális csomópont, vállalkozások, szolgáltatók, bevásárló központ) található, ennek megfelelően kiemelt feladat a gyalog és kerékpárral történő közlekedés biztonságos feltételeinek megtervezése. A teljes tervezési területen a gyalogjárda és kerékpárút akadálymentes kialakítással az egyetemes tervezés iránymutatásai szerint került megtervezésre.

AZ IMCS PROJEKTLÉÍRÁSA⁵

Dunaújvárosban a Kandó Kálmán téri vasútállomás mellett, azt megújítva épül meg, a kormány által finanszírozott Modern Városok Program keretében az intermodális csomópont. A városlakók régi vágya valósulhat meg a Kandó tér átfogó rekonstrukciójával és a vasútállomás fejlesztésével.

A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a vasútállomás mellé közvetlenül odatelepipítik a buszpályaudvart, hogy az átszálláshoz ne kelljen utazni. A pályaudvarokat és környezetüket felújítják, és P+R, B+R parkolókat is építenek. Fontos elem a közös utastájékoztató rendszer, amely tartalmazza az átszálláshoz szükséges információkat, valamint a közös jegypénztár. Ez a fejlesztés teszi lehetővé végső soron, hogy a MÁV és a Volán menetrendjét összehangolják.

A tervezett beruházás tartalmazza a dunaújvárosi vasútállomás épületének részleges felújítását, az IMCS kialakítást, a közlekedési funkciók jellegük szerinti szétválasztásával. Valamint a közvetlen utasforgalommal és utaskiszolgálással

⁵ Forrás: <https://www.duol.hu/kozelet/helyi-kozelet/modern-varosok-program-intermodalis-kozpont-lesz-3234033/>, DUOL 2020. 02. 13.

kapcsolatos épületfejlesztést mintegy 665 négyzetméteren, és a helyi védelem alatt álló felvételi épület körüli homlokzat felújítását, a nyílászárók korszerűsítését, a tetőszigetelés korszerűsítését is.

A vasútállomás előtt buszpályaudvart alakítanak, itt kap helyet három darab szóló helyközi induló állás és két darab csuklós helyi induló állás. Mindkét oldalon a megállóknál fedett utasvárókat építenek. A beruházás részeként számos új parkolóhellyel bővül a csomópont, összesen 57 férőhelyes, zöldfelületekkel határolt parkolót alakítanak ki, ezekből négy mozgáskorlátozottaké, három pedig elektromos autók töltésére szolgáló lesz. Ezen kívül négy taximegállóhelyet is létrehozna, valamint 46 férőhelyes fedett kerékpárparkolót is elhelyeznek az állomás szomszédságában.

A városközpont felé gyalogos és kerékpáros átjárást biztosító aluljárót alakítanak ki a vágányok alatt. Az aluljáró szélessége mintegy 5-6 méter lesz, hossza pedig 150 méter. Az aluljáróból a II. és a III. vágányok közti peronhoz végfeljárós kapcsolat létesül majd és liftet is telepítenek. A valós idejű utastájékoztatást digitális táblákkal oldják meg, részben a közterületen, részben az állomásépületben elhelyezve.

A személy- és vagyonbiztonság érdekében kamerarendszert is kialakítanak. A kamerák az alábbi területeket figyelik majd: az új autóbusz-állomás, a felvételi épület utasforgalmi tere, a P+R és B+R parkolók, a gyalogos kerékpáros aluljáró, valamint egyes speciális biztonsági utasforgalmi területek.

Az intermodális csomópont tervezése 2020. évben megkezdődött. Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata az IMCS tervezési munkáihoz kapcsolódóan az elkészült Kandó Kálmán tér közlekedésbiztonsági fejlesztése Dunaújvárosban terveinek, valamint az IMCS terveinek harmonizációját rendelte el.

3.2. KÖRNYEZETALAKÍTÁSI JAVASLAT

3.2.1. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉS A KÖZTERÜLET ARCULATI FEJLESZTÉSE

Az épített környezet minősége elsősorban a vasútállomás épületének felújításával fog szintet lépni, de fontos az is, hogy az állomáshoz kapcsolódó építmények, mint a buszváró, peronlefedés, kerékpártárolók jó építészeti színvonalon készüljenek el.

A buszvárók elhelyezésénél, kialakításánál figyelni kell arra, hogy az állomásépületre a rálátás, a szimmetrikus, tengelyes térszervezés ne, vagy ne nagyon sérüljön.

A zöldfelületek, fasorok tervezése során is javasoljuk, hogy az állomásépület szimmetrikus homlokzata érvényesüljön.

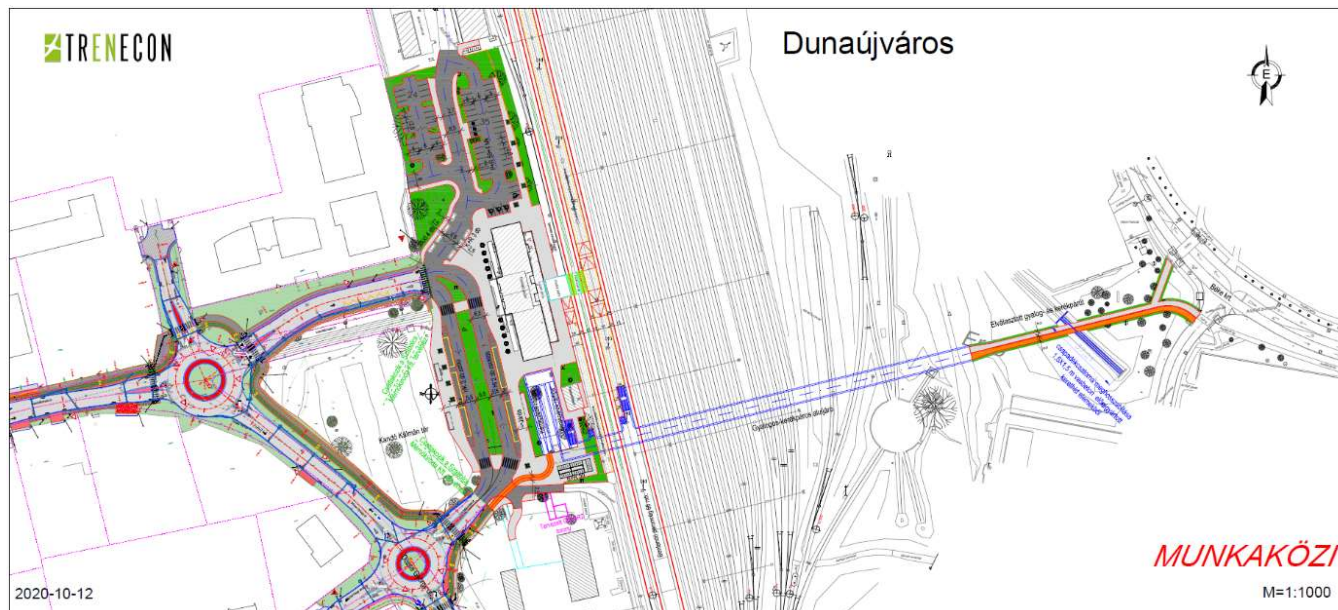
Az állomás előtti tér rendezése során legyen szempont egy új közösségi tér kialakítása.

A Béke körút-Hengerész utca csomópontjában az aluljáró érkezési pontja is lehetőség egy városi teresedés kiépítésére, a meglévő fás szárú növényzet megtartásával, a vízfolyás medrének természetvédelmi szempontú rendezésével.

3.2.2. KÖZLEKEDÉSI JAVASLAT

A tervezési területre vonatkozó, jelenleg hatályos szabályozási terv módosítására a Dunaújváros vasútállomáshoz tervezett intermodális csomóponthoz kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések miatt van szükség. A Dózsa György út érintett szakaszán elhelyezkedő két forgalmas csomópontban körforgalmak, a vasútállomásnál buszállások és P+R parkolófelület, valamint kerékpárút, kerékpártárolók és csomóponti kerékpáros átvezetések tervezettek. A gyalogosok számára járdafelületek és kijelölt gyalogátkelőhelyek épülnek majd. A fejlesztés egyik legfontosabb eleme a vasútállomást a Hengerész utcával és a Béke körúttal összekötő, az állomás vágányait

keresztező gyalogos és kerékpáros aluljáró lesz, amely a város (és leginkább a Béke városrész) számára közvetlen gyalogoskapcsolatra ad lehetőséget a vasútállomás és a gazdasági területek irányába.



K-8 Az intermodális csomópont Trenecon Kft. által készített munkaközi helyszínrajza

Közúti kapcsolatok:

A vasútállomás megközelítését továbbra is a Dózsa György út szolgálja majd városi főútként. Érintett szakaszán a Dózsa György úthoz kapcsolódik a vasútállomás mellett tervezett P+R parkoló és a buszállomás forgalma, valamint a Budai Nagy Antal út teherforgalma és a Verebély László utcán érkező iparterületi forgalom, amelyek számára ez az egyetlen megközelítési lehetőség az iparterületek felé. Emiatt a csomópontok kialakítását úgy kellett megtervezni, hogy a legnagyobb biztonsággal bonyolíthatóak le a keveredő, eltérő típusú forgalmakat (gyalogosok, kerékpárosok, autóbuszok, személygépjárművek és tehergépjárművek). Figyelembe kellett venni a 6. sz. főút és a Dózsa György út kereszteződésében üzemelő nagyméretű körforgalmi csomópontot is.

A fentiek miatt a vasútállomás mindkét csomópontja közepes méretű körforgalmi csomóponti kialakítással épül majd. A kapott adatszolgáltatás alapján az északi körforgalmat 17 m, míg a délit 15 m külső sugárral tervezték. Mindkét körforgalom 4 ágú, egy forgalmi sávossal kialakítást kapott. A körforgalmakhoz tartozó ágak 8 méter szélességű aszfalt burkolattal lesznek kiépítve a Verebély László utca és a Budai Nagy Antal út kivételével, ahol 6 m, illetve 9 m széles burkolatot tervezett. A tervek részét képezi a Dózsa György út menti kerékpárút egy rövid kapcsolódó szakasza is.

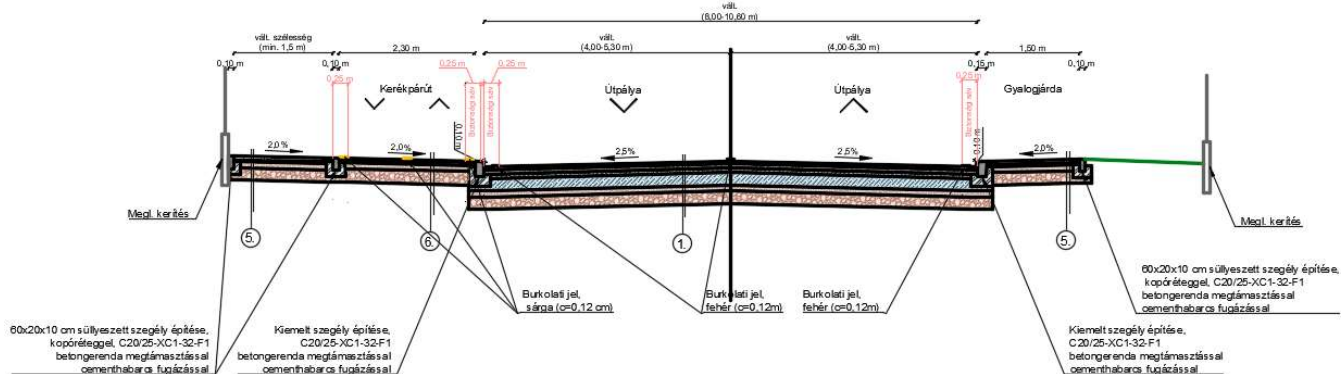
A tervezett körforgalmak tervei alapján csak olyan területek kiszabályozása szükséges, amelyek jelenleg sem beépítettek, az érintett ingatlanoknál a meglévő kerítés vonalain túlnyúló kisajátítás nem szükséges.

Az alábbi ábrákon részletesebben látható a körforgalmakhoz készített tervekhez szükséges terület és a meglévő telekhatárok viszonya és megmutatjuk a tervezett útszakaszok mintakeresztmetszéveit is.

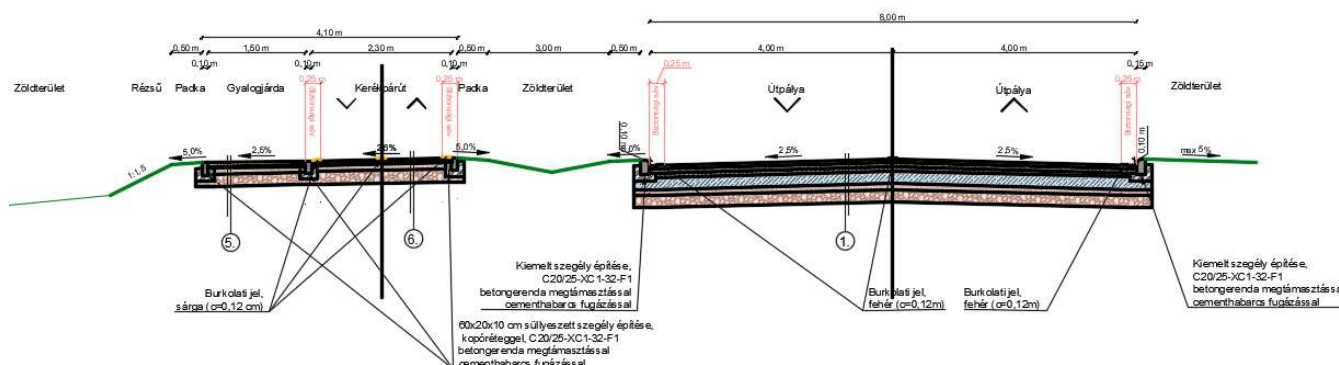


K-9 Helyszínrajz (forrás: Szabolcs Mérnökiroda Kft.)

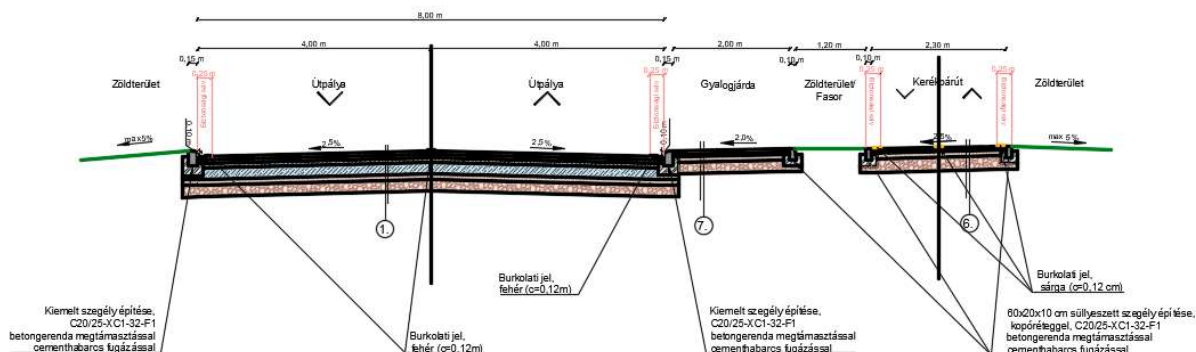
Mintakeresztmetszvény
Dunaújváros, Vasútállomás úti
körforgalmú csomópont,
6. sz. fkl. út csomóponti ág
általános rajza



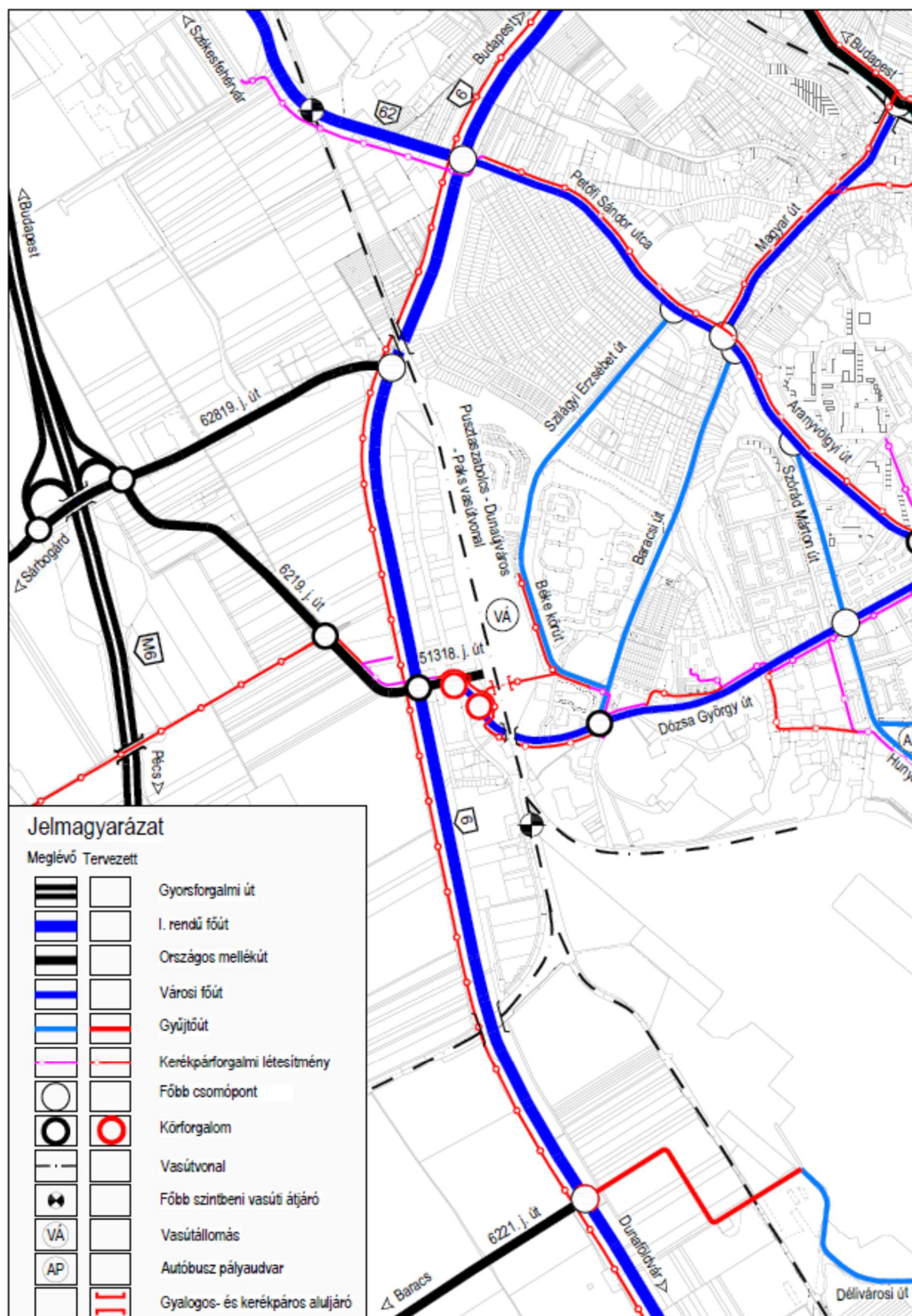
Mintakeresztmetszvény
Dunaújváros, Vasútállomás úti
körforgalmú csomópont,
Dózsa György úti csomóponti ág
általános rajza



Mintakeresztmetszvény
Dunaújváros, Dózsa Gy. út - Vasútállomás út - Budai Nagy Antal út
körforgalmú csomópont
Dózsa György úti (Centrum) csomóponti ág
általános rajza



K-10. Mintakeresztmetszvények (forrás: Szabolcs Mérnökiroda Kft.)



K-11 Tervezett közlekedési hálózat

Közösségi közlekedés

Az intermodális csomópont kiépülése várhatóan a vasútállomás szerepének erősödését eredményezi, különösen, ha a vonal egésze megújul, és több járat fog közlekedni a vasútvonalon.

Az állomáshoz tervezett párhuzamos kialakítású öt indító állás és egy érkező állás a menetrendszerű buszforgalom rendezését, szolgáltatási színvonalának emelkedését jelenti. A párhuzamos állások között széles zöldterület (középsziget) helyezkedik majd el.

Kerékpárforgalmi létesítmények

A főúttal párhuzamosan tervezett kerékpárút a Dózsa György út északi oldalán indulva, a Budai Nagy Antal úti körforgalom után az út déli oldalán folytatódik a centrum felé. A kerékpárút 2,3 méter szélességben, a tervezett 2,0 m széles gyalogjárótól elválasztva épül meg, a vasúti aluljáró kivételével, ahol a meglévő adottságok miatt 3 méter elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárútként halad át, majd újra elválasztva tervezett a Hengerész utcáig.

A kerékpárút mindkét körforgalmon kijelölt átvezetésen halad át. A Budai Nagy Antal úti körforgalomtól önálló kerékpáros kapcsolat tervezett az állomás déli oldalánál elhelyezkedő, nagykapacitású kerékpártárolóig és innen indul a város felé a vágányok alatt átvezető kerékpáros és gyalogos aluljáró is.

A tervezési területen megvalósuló kerékpáros infrastruktúra fejlesztések részét képezik a Dunaújváros centrum – Béke városrész - Vasútállomás (iparterületek) - Nyugati bevásárlóközpont kerékpárútnak. A tervezett szakaszt a kerékpárút-hálózatba kapcsolva fejleszthető az 5 sz. Velencei-tó - Gyula kerékpárút Fejér megyei szakasza: Pákozd (EV-14) - Dunaújváros (Pentele-híd) közötti szakasz Dunaújváros-Nagyvenyim-Mezőfalva-Sárbogárd irányba.

Gyalogos létesítmények

Legalább egyoldali járda épül majd minden átépülő, illetve új útszakasz mentén. A vasútállomásnál kétoldali járdák tervezettek. Jelentős beruházás, de hálózati szempontból nagy hiányosságot pótol a tervezett kerékpáros és gyalogos aluljáró. Az új járdafelületek és gyalogos átvezetések a gyalogosforgalom biztonságos közlekedését szolgálják.

Parkolás

Az intermodális csomópontban 59 parkolóállást magába foglaló P+R parkolófelület, 4 akadálymentes parkolóállás, 4 TAXI-várakozóhely és 3 K+R parkoló is helyet kap.

3.2.3. KÖZMŰVEK, HÍRKÖZLÉS

A tervezett fejlesztések nem igénylik a közmű- vagy hírközlő hálózatok jelentős fejlesztését.

A tervek szerint az állomásépülettől délre a MÁV területén belül GSM torony létesül.

3.3. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK JAVASOLT MÓDOSÍTÁSA

3.3.1. A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁSA

A közútfejlesztési beruházásokhoz és az IMCS-hez a településrendezési eszközök kismértékű módosításra van szükség. Új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre.

A fejlesztésekhez szükségesen kiszabályozandó területeket az átadott adatszolgáltatás, változási vázrajzok alapján határoztuk meg. A hatályos tervhez képest kialakuló új szabályozási vonalak által kismértékben módosul a Köu Közúti közlekedési terület és a Kök Kötőtpályás közlekedési terület határa. Új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre, a biológiai aktivitásérték szinten tartását nem igazoljuk.

Az új kerékpárhálózati elemként megjelenő gyalogos-kerékpáros aluljárót a TRENECON Kft. tervei alapján integráljuk a településrendezési eszközökbe. A Dózsa György úti kerékpárút a hatályos tervekben is megjelenik, a Kandó Kálmán tér és a Dózsa György út tekintetében nem kell a terveket módosítani.

A Fejér Megye Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési, Mérésügyi Fogyasztóvédelmi Főosztály Ütügyi Osztály a FE-08/UT/00488-4/2020 iktatószámú Határozatában a 51318. jelű országos közutat helyi közúttá átminősítette 2020. július 15-én. Ennek megfelelően a Verebélyi László utcától a vasútállomásig tartó útszakaszt nem jelöljük országos mellékútként.

A településszerkezeti terv módosítása összhangban van a területrendezési tervekkel:

- Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény Második Része, az AZ ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV, (továbbiakban OTrT), amelyben foglaltak területi hatálya kiterjed az ország teljes közigazgatási területére (2. § (1) bek.), valamint a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet (a továbbiakban MvM R.)
- Fejér megye területrendezési tervéről (FmTrT -ről) szóló Fejér Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 7/2020. (II.28.) rendelete

A településszerkezeti terv módosításának összhangjának igazolása a területrendezési tervekkel a településszerkezeti terv módosításáról szóló önkormányzati határozat melléklete.

A terv véleményezése tárgyalásos eljárással történik. Előzetes adatkérés nem történt, ugyanakkor rendelkezésre állnak a 2017. júliusi adatszolgáltatások, amelyeket a településképi arculati kézikönyv készítéséhez a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósága és az örökségvédelmi nyilvántartást vezető Miniszter szolgáltatott, valamint az Erdőállomány Adattárban nyilvántartott erdők térképi 2020. évi adatbázisa.

3.3.2. A DÉS Z É S A SZABÁLYOZÁSI TERV MÓDOSÍTÁSA

A szabályozási terv 29. és 34. szelvénye módosul.

Feltüntetésre kerülnek a tervezett kerékpárutak és a gyalogos-kerékpáros aluljáró.

A vasútállomás telkének a beépítettsége meghaladja a DÉS Z T2 melléklete szerinti 3 %-os, és a tervezett szabályozás szerint a területe tovább csökken, a beépítettség új épület elhelyezése nélkül is nő. A fejlesztés érdekében a T2 melléklet „2. Beépítésre nem szánt területek beépítési határértékei” táblázatban a Kö-K övezetre vonatkozóan a 4. sorban, a „megengedett legnagyobb beépítettség mértéke” oszlopban a 3 %-ról 3,5-re változik.

4. TOVÁBBTERVEZÉSI JAVASLAT

A megalapozó vizsgálatok alapján Dunaújváros foglalkoztatási centrum egy jól lehatárolható körben, de egy határon túl már a szomszédos foglalkoztatási központok (Budapest, Székesfehérvár, Kecskemét, Paks) vonzereje érvényesül. Az oktatási intézmények vonzáskörzete kiterjedtebb és erősebb. A bejárás elsősorban a középfokú oktatásban jelentős, míg a Dunaújvárosi Egyetem országos hatókörű.

A TFK a jövőkép alapján két hosszú távú, átfogó célt fogalmaz meg, melyek közül az egyik a város térségi gazdasági központ szerepének erősítésére, a másik a lakosság életkörülményeinek javítására irányul.

A térségi központ szerepkört rögzíti és erősíti, hogy Fejér Megye Területrendezési tervében Dunaújvárost érinti a 3.14. melléklet: Megyei jogú városok vonzáskörzete gazdaságfejlesztési övezete által érintett települések. Eszerint a vonzáskörzet 3 szomszédos település (Rácalmás, Nagyvenyim és Kisapostag), és Kulcs. Az IMCS fejlesztésének szempontjából lényeges, hogy ezek a települések mind, mind a Volán helyközi járataival könnyen elérhetők, a kerékpáros közlekedést elsősorban Nagyvenyim esetében ellehetetleníti a kerékpárút hiánya. Nagyvenyimnek és Kisapostagnak nincs kötőtpályás közlekedése.

Az IMCS akkor lehet hatékony módja a környezetbarát közlekedési megoldások támogatásának, a város élhetőségének javításának és a központi szerepkör erősítésének, ha az IMCS-hez kapcsolódnak olyan, elsősorban az elérhetőséget javító beavatkozások, min a térségi és városi kerékpárúthálózat kiépítése, valamint, ha az IMCS-hez kapcsolódik a közterületek gyalogos felületeinek fejlesztése, és ezáltal új városi terek kialakulása.

Az IMCS hatékonyságának szempontjából javasolt kerékpárutak:

1. Tandem Mérnökiroda tanulmányterve műleírásának 2. táblázata, „a kerékpáros főhálózat fejlesztését szolgáló projektjavaslatok létesítményválasztása” 1.3.1. projektje a III. nyugati irány (Nagyvenyim, 6129. sz. közút mentén), Dunaújváros-Nagyvenyim kerékpáros útvonal kiépítése a 6-os utat keresztező meglévő szakaszhoz kapcsolódóan (Park Centernél). Indoklás: „Nagyvenyim irányába egy meglévő mezőgazdasági földút vezet, mely kiépített külön szintű keresztezéssel rendelkezik az M6 autópálya felett. Ezt kihasználva jelölhető ki a nyomvonal. A mezőgazdasági út burkolat nélküli szakaszain kerékpározásra alkalmas stabilizált út kialakítása indokolt. A nyomvonal szinte forgalom mentes.” Az útvonal dunaújvárosi szakasza a településhatárig hossza kb. 1900 m, a településhatáron 1000 m, a nagyvenyimi szakasz 500 m, csatlakozik a meglévő kerékpárúthoz. A körforgalmak terveit készítő Szabolcs Mérnökiroda műszaki leírása szerint a kerékpárút-szakasz részévé válhat az 5 sz. Velencei-tó - Gyula kerékpárút Fejér megyei szakaszának: Pákozd (EV-14) - Dunaújváros (Pentele-híd), a Velencei tó-Gyula kerékpárút nem szerepel sem az OTTrT-ben, sem Fejér Megye Területrendezési tervében.

2. A hatályos településszerkezeti tervben tervezettként jelölt, és a Mobilissimus Kft. által készített SUMP Kerékpárforgalmi hálózati terv valamint Tandem Mérnökiroda műleírásának 3. táblázata szerint vizsgálandó a Béke körút kerékpárútja. A vasúti kerékpáros aluljáró a Béke körúton éri el a felszínt, megépülése egyértelműen indokoltá teszi a Béke körút mentén a kerékpáros infrastruktúra fejlesztését, és meghosszabbítását a Szilágyi Erzsébet út vonalán az Aranyvölgyi útig.

3. A kerékpáros aluljáró IMCS keretében kiépülő szakasza és a meglévő hálózat között, a Hengerész utcától egy 100 m hosszú szakasz hiányzik. Ezt a szakasz **ELENGEDHETETLEN AZ IMCS ÉPÍTÉSÉVEL EGYÜTT** megépíteni. A meglévő közterületeken a hely rendelkezésre áll.

Az IMCS-hez kapcsolódó közterületek fejlesztése

A körforgalmak, a kerékpárút és a járdák tervezése szigorúan a közlekedés zavartalan és biztonságos lebonyolítása érdekében történt. Az elkészülő új infrastruktúra a városi szövetbe integrálása érdekében javasoljuk az alábbi kiegészítő fejlesztéseket.

4. A vasútállomás előtti terület kialakítása támogassa egy klasszikus városi térfogalomnak megfelelő, nagyobb gyalogos burkolt felületekkel rendelkező tér építését, ahol kényelmesen lehet várakozni, találkozni, megpihenni. A zöldfelületek és a téren elhelyezett építmények kialakítása vegye figyelembe a helyi védelem alatt álló, felújított állomásépületre való rálátás igényét.

5. A Hengerész utcai érkezési ponton javasolt a kereskedelmi egység és a garázssorok közötti területet (730/425 hrsz. északi része) komplex szempontok szerint alakítani. Fontos a meglévő jó állapotú, értékes faállomány, valamint a vízfolyás természetes medrének megőrzése. A csatlakozás a városi környezethez megtervezendő, nem elégséges a kerékpárút és a gyalogjárda egyszerű csatlakoztatása a meglévő járdához és gyalogátkelőhöz. Gondoskodni kell arról, hogy az esetlegesen koncentráltan jelentkező gyalogos és kerékpáros forgalom számára (pl. egy, a várakozások szerint nagy utasforgalmat bonyolító járat érkezésekor) megfelelő nagyságú burkolt terület álljon rendelkezésre, miközben a terület fennmaradó, a vasút területéhez közelebbi részén biztosítani kell a környékbelieknek, hogy a mostanihoz hasonlóan pihenésre, kutyasétáltatásra használják a fennmaradó fás-ligetes területet.

A vasútállomás városi oldalát képviselő közterületek, gyalogos felületek fejlesztésre szorulnak.

Megőrzendő értékek:

ligetes-fás pihenőterület



vízfolyás természetes medre



FŐÉPÍTÉSZI FELJEGYZÉS

Tárgy:

Dunaújváros Megyei Jogú Város Településszerkezeti Terve, Helyi Építési Szabályzata és a Szabályozási Terv módosítása A TERVEZETT INTERMODÁLIS CSOMÓPONT területén

A VIZSGÁLATI MUNKARÉSZ TARTALMI KÖVETELMÉNYEI

1. A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 3/A. § (1) bekezdése szerint az 1. melléklet szerinti megalapozó vizsgálat (a továbbiakban: megalapozó vizsgálat) felhasználható a stratégia és a településrendezési eszköz készítése, valamint a koncepció, a stratégia és a településrendezési eszköz módosítása során is. A (2) bekezdés szerint a megalapozó vizsgálat tartalmát a tervezési terület, a tervezési feladat és a tervezési cél figyelembevételével aktualizálni kell olyan módon, hogy a szükséges tartalmat és annak részletezettségét az önkormányzati főépítész írásban határozza meg.

2. 2014-ben Dunaújváros Megyei Jogú Város új településfejlesztési koncepciót és integrált településfejlesztési stratégiát készítettett. A koncepciót és a stratégiát a 314/2012. (XI. 8.) Kormányrendelet szerinti vizsgálatok alapozták meg, a munkában településrendezési jogosultságú tervezők és szakági tervezők is részt vettek.

A fejlesztési dokumentumok elfogadását követően felülvizsgálatra kerültek a településrendezési eszközök:

- a Településszerkezeti terv a 299/2016. (V. 19.) önkormányzati határozat)
- Dunaújváros Helyi Építési Szabályzatáról szóló 15/2016. (V.20.) önkormányzati rendelet

A településrendezési eszközökhöz az Örökségvédelmi hatástanulmány 2015. decemberében készült.

A településrendezési eszközök felülvizsgálatának a 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet szerinti környezeti értékelése szintén 2015. decemberi keltezésű.

A településkép védelméről szóló rendeletet Dunaújváros Megyei jogú Város Önkormányzata Közgyűlése a 43/2017. (XII.22.) számmal fogadta el.

3. Dunaújváros Megyei Jogú Város Településfejlesztési Koncepciójának és Integrált Településfejlesztési Stratégiájának megalapozó vizsgálata 2019-ben átfogóan felülvizsgálatra került.

4. A fentiek figyelembevételével a megalapozó vizsgálat tartalmát a tervezési területre, a tervezési feladatra és a tervezési célra tekintettel az alábbiak szerint kell kidolgozni, és szükség esetén aktualizálni:

1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

1.1. Településhálózati összefüggések, a település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok	röviden, a tervezési terület elhelyezkedésének bemutatása
1.2. A területfejlesztési dokumentumokkal (Országos Területfejlesztési Konceptióval és a területileg releváns megyei, valamint térségi területfejlesztési koncepciókkal és programokkal) való összefüggések vizsgálata	nem szükséges vizsgálni, mert az IMCS az ITS-ben szereplő projekt
1.3. A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata	az összhang igazolása a településszerkezeti terv leírásba kerüljön be, a megalapozó vizsgálatnál nem kell külön vizsgálni
1.4. A szomszédos települések hatályos településszerkezeti terveinek – a fejlesztést befolyásoló - vonatkozó megállapításai	nem kell vizsgálni
1.5. Hatályos településfejlesztési döntések bemutatása	az ITS IMCS-vel összefüggő része, a DUNAÚJVÁROS FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE IMCS-vel összefüggő része, a 2018-ban készített Kerékpárforgalmi hálózati terv IMCS-vel összefüggő része
1.6. A település településrendezési tervi előzményeinek vizsgálata	a tervezési területre vonatkozóan
1.7. A település társadalma 1.8. A település humán infrastruktúrája 1.9. A település gazdasága 1.10. Az önkormányzat gazdálkodása, a településfejlesztés eszköz- és intézményrendszere 1.11. Településüzemeltetési szolgáltatások, okos város települési szolgáltatások	Nem szükséges vizsgálni, mert - a tervezési területre nem értelmezhető, és - a bővítés támogatásáról országosan és helyi szinten is döntés született
1.12. A táji és természeti adottságok vizsgálata	a tervezési terület és környezete beépített, zöldterületet, mezőgazdasági vagy erdőterületet a változtatás nem érint
1.13. Zöldfelületi rendszer vizsgálata	
1.14. Az épített környezet vizsgálata	a tervezési terület és környezetére vonatkozóan, röviden

1.15. Közlekedés	a tervezési területre és környezetére vonatkozóan
1.16. Közművesítés	nem szükséges vizsgálni, mert az IMCS tervezése során a megvalósításához a közmű-kiváltások és építések megtervezésre kerülnek, az IMCS-hez többletkapacitások várhatóan nem szükségesek
1.17. Környezetvédelem (és településüzemeltetés)	nem szükséges vizsgálni, mert az IMCS tervezése során a megvalósításához szükséges környezetvédelmi fejezetek elkészülnek
1.18. Katasztrófavédelem (területfelhasználást, beépítést, befolyásoló vagy korlátozó tényezők)	nincsenek ismert korlátozó tényezők

2.-3. HELYZETELEMZŐ -HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

A terület nagysága és a feladat összetettsége nem indokolja.

2021. január 28.

Szabó Imre

Dunaújváros Megyei Jogú Város főépítésze