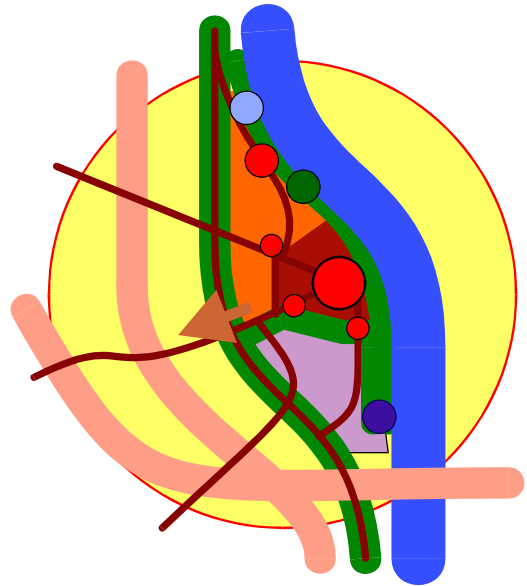


**BFVT Kft.**



# **Dunaújváros Megyei Jogú Város Településszerkezeti Terve**

**Dunaújváros Megyei Jogú Város Közgyűlésének 171/2003.  
(V.15.) KH számú határozatával jóváhagyva**

Aláírólap

# Tartalom

<b>1. MŰLEÍRÁS</b>	<b>2</b>
<b>1.1 A településszerkezeti terv alkalmazási módja</b>	<b>2</b>
1.1.1 A településszerkezeti terv alkalmazása	2
1.1.2 Kapcsolat a szabályozási tervvel, helyi építési szabállyal	2
<b>1.2 A tervezett városszerkezet és szabályozási irányelvek</b>	<b>2</b>
1.2.1 A beépítésre szánt területek	2
1.2.2 A beépítésre nem szánt területek	2
1.2.3 Tartalékterületek	2
<b>1.3 Építési korlátozás alá eső területek</b>	<b>2</b>
<b>1.4 Az épített és természeti örökség alakítása és védelme</b>	<b>2</b>
1.4.1 Régészeti védelem	2
1.4.2 Műemléki védelem	2
1.4.3 Helyi védelemre érdemes építészeti-történeti örökség	2
1.4.4 Természeti környezeti értékek	2
<b>1.5 Közlekedésfejlesztés</b>	<b>2</b>
1.5.1 Közúti közlekedés	2
1.5.2. Közforgalmú közlekedés	2
1.5.3. Kerékpáros közlekedés	2
1.5.4. Vízi közlekedés	2
1.5.5. Légi közlekedés	2
<b>2. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK</b>	<b>2</b>
<b>2.1 A méretezés alapja: a népességprognózis</b>	<b>2</b>
2.1.1 Az alkalmazott módszerek, hipotézisek	2
2.1.2 A prognosztizálható folyamatok	2
<b>2.2 A városfejlesztés hosszútávú célrendszere</b>	<b>2</b>
2.2.1 Társadalmi célkitűzések	2
2.2.2 Gazdaságpolitikai célkitűzések	2
2.2.3 A fizikai környezet fejlesztési célkitűzései	2
<b>2.3 A városszerkezet fejlesztési alapelve: a dinamikus jövőkép</b>	<b>2</b>
2.3.1 A dinamikus város	2
2.3.2 A dinamikus terv	2
2.3.3 Fejlesztéspolitikai irányelvek - az összpontosított minőségfejlesztés	2
<b>2.4 A tervezett városszerkezet</b>	<b>2</b>
2.4.1 A szerkezetfejlesztés alapelve - a decentralizált koncentráció	2
2.4.2 A beépített területek	2
2.4.3 Eljárási típusú irányelvek	2
<b>2.5 Az épített örökség alakítása és védelme</b>	<b>2</b>
2.5.1 Régészeti védelem	2
2.5.2 Helyi védelemre érdemes építészeti-történeti örökség	2

2.5.3	Városépítészeti karakter	2
<b>2.6</b>	<b>Tájrendezési javaslatok</b>	<b>2</b>
2.6.1	Belterületi zöldfelületek	2
2.6.2	Külterületi zöldfelületek	2
<b>2.7</b>	<b>Környezetalakítási, környezetvédelmi javaslatok</b>	<b>2</b>
2.7.1	Építésföldtan	2
2.7.2	A föld	2
2.7.3	A víz	2
2.7.4	A levegő	2
2.7.5	Hulladékgazdálkodás	2
2.7.6	Zaj- és rezgésvédelem	2
2.7.7	Az élővilág	2
2.7.8	Az épített és természeti környezet összefüggései, egymásra hatása	2
<b>2.8</b>	<b>Közlekedési javaslatok</b>	<b>2</b>
2.8.1	Közúti közlekedés	2
2.8.2	Közforgalmú közlekedés	2
2.8.3	Vasúti közlekedés	2
2.8.4	Kerékpár-közlekedés	2
2.8.5	Vízi közlekedés	2
2.8.6	Légi közlekedés	2
<b>2.9</b>	<b>Közművesítési javaslatok</b>	<b>2</b>
2.9.1	Vízellátás, vízvezetés	2
2.9.2	Energiaellátás	2
<b>2.10</b>	<b>Hírközlési javaslatok</b>	<b>2</b>
<b>2.11.</b>	<b>Geotechnikai szaktervezői nyilatkozat</b>	<b>2</b>
<b>3. A MUNKA RÉSZTVEVŐI</b>		<b>2</b>
<b>4. FORRÁSOK</b>		<b>2</b>

# 1. Műleírás

Dunaújváros MJV Településszerkezeti Terve az épített környezet alakításáról és védelméről szóló, többször módosított 1997. évi LXXVIII. tv. (Étv.), valamint az országos területrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (OTÉK) alapján került elkészítésére, azt Dunaújváros MJV Közgyűlése a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. tv. (Ötv.) 16. § (1) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján, az Étv. 7. § (3) b) pontja szerint határozattal állapítja meg, a város teljes közigazgatási területére.

A településszerkezeti terv a Dunaújváros MJV Közgyűlésének 220/1999. (VII. 20.) KH sz. határozatával elfogadott hosszútávú településfejlesztési koncepció figyelembevételével készült.

## 1.1 A településszerkezeti terv alkalmazási módja

### 1.1.1 A településszerkezeti terv alkalmazása

Az Étv. 10. §-ban foglaltak szerint “a településszerkezeti terv meghatározza a település alakításának, védelmének lehetőségeit és fejlesztési irányait, ennek megfelelően az egyes területrészek felhasználási módját, a település működéséhez szükséges műszaki infrastruktúra elemeinek a település szerkezetét meghatározó térbeli kialakítását és elrendezését, az országos és a térségi érdek, a szomszédos vagy a más módon érdekelt többi település alapvető jogainak és rendezési terveinek figyelembevételével a környezet állapotának javítása vagy legalább szintentartása mellett”.

Mivel a terv elkészítése során az Étv. 9. §-ban foglalt előírások maradéktalanul betartásra kerültek, a településszerkezeti tervben foglaltakat alkalmazni kell:

1. Dunaújváros MJV Önkormányzata saját terveinek elkészítése során, ide értve a különféle fejlesztéspolitikai, településfejlesztési koncepciókat, programokat, ágazati dokumentumokat és a szabályozási terveket is
2. A más tervező hatóságoknál készülő területi tervek, valamint ágazati tervek készítése során, legalább az önkormányzat, a polgármesteri hivatal véleményezési jogkörének gyakorlása alkalmával,
3. A különféle magán fejlesztési kezdeményezések, kérelmek elbírálása során.

### 1.1.2 Kapcsolat a szabályozási tervvel, helyi építési szabállyal

A településszerkezeti tervben foglaltak - a tervfajta sajátosságainak megfelelően - nem keletkeztetnek építési jogokat, alapjául szolgálnak a további, az építési szabályokat megállapító rendezési tervezésnek.

A településszerkezeti terv jogszabályban rögzített sajátossága, hogy az egyes területfelhasználási egységekre nézve állapít meg előírásokat, amelyek azonban általában nem kisebbek egy közterülettel határolt telektömbnél. Ezen területfelhasználási egységeken belül a településszerkezeti tervben rögzített területfelhasználási módnak az OTÉK-ban foglalt előírásait figyelembe véve kerültek rögzítésre a területhasználati előírások és szabályozási irányelvek. Az Étv. szerint “a

szabályozási tervnek a jóváhagyott településszerkezeti tervvel összhangban kell lennie, eltérés szükségessége esetén a településszerkezeti tervet előzetesen módosítani kell”. Tekintettel a jogszabályi előírásokra, a településszerkezeti tervet a szabályozási terv jóváhagyását megelőzően akkor kell módosítani, ha a szabályozási terv valamely területfelhasználási egység területén olyan építési övezetet hozna létre, amelyben a létesíthető építmények köre meghaladja az OTÉK-ban az adott területfelhasználási módra vonatkozó előírásokat (az OTÉK 6. § (3) pontjában egyjegyű számmal jelzett kategóriák figyelembe vételével), vagy a terven feltüntetett terület-felhasználási módhoz tartozó szintterület-sűrűség tekintetében, vagy ha a terven feltüntetett meglévő, továbbá, ha a tervezett utak vezetése olyan módon megváltozna, hogy az út két oldalán tervezett területhasználati mód kategóriákat is az előbb értelmezett módon megváltoztatná.

## **1.2 A tervezett városszerkezet és szabályozási irányelvek**

### **1.2.1 A beépítésre szánt területek**

A hosszú távú településszerkezeti terv a város jelenleg beépítetlen területei közül - a korábban készült, vagy jelenleg készülő részletesebb tervek, tanulmányok, illetve a várható igények analízise alapján - az intenzív területgazdálkodásra való törekvés jegyében főként azokat javasolja beépítésre, amelyek jelenleg is a belterületi határt jelentő 6-os úton belül vannak.

Ezen belül a jövő számára is megtartásra kell kerüljön az az eredeti alapelv, amely szerint a környezetet nem szennyező funkciói - pl. lakás, intézmények, kereskedelem, stb. - a város északi részén, míg a funkció, vagy a vonzott forgalom miatt a környezetre - elsősorban a levegőre - szennyezési kockázatokat jelentő létesítmények a déli területeken kerülhetnek elhelyezésre.

#### **1.2.1.1 Lakóterületek**

A város lakóterületei - a megtartó képesség javítása érdekében - távlatban is elsősorban szabadon álló családi házas, kertvárosias területekkel bővülnek, az

1. Úpentele,
2. Táborállás,
3. Északi városrész,
4. a volt szovjet laktanya városrészekben, valamint
5. az új mellékközpontnak a Pentele felé eső részein, a Petőfi utca déli és északi oldalán (részben megindult, befejezése az infrastruktúra-fejlesztés függvényében várható).

A fenti területek beépülése az elmúlt időszak szabályozási tervezéseit követően megindult, befejeződése 3-5 éven belül várható.

A megtartó képességet növelő területi kínálatbővítés érdekében indokoltá vált nagyobb egybefüggő terület kertvárosi lakóterületi célra való kijelölése, önálló városrészként a 6-os úttól nyugatra, a Nagyvenyim felől kapcsolatot teremtő 6219. számú út jelenlegi nyomvonalától északra. Tekintettel arra, hogy a terület igénybevétele erősen függ a jelenlegi fejlesztési területek tényleges igénybevételétől, a magántulajdonú területet a

terv tartalékterületként jelöli ki, ahol az építkezés a konkrét igényeknek megfelelő szabályozási terv, és a fejlesztési feltételrendszer tisztázása alapján válik majd lehetségessé.

#### **1.2.1.1.1 Nagyvárosias lakóterületek**

1. A nagyvárosias lakóterületeken nyíljon lehetőség a kereskedelem, a szolgáltatások, a közintézmények továbbfejlesztésére, a zöldfelületek és a parkolás létesítményeinek összehangolt biztosítására,
2. a szintterület-sűrűség ne haladja meg az  $1,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$ -t,
3. a közművesítettség mértéke teljes legyen.

#### **1.2.1.1.2 Kisvárosias lakóterületek**

1. A kisvárosias lakóterületeken a parkolás telken belüli biztosítására különös gondot kell fordítani.
2. a szintterület-sűrűség ne haladja meg az  $1,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$ -t.
3. a közművesítettség mértéke teljes legyen.

#### **1.2.1.1.3 Kertvárosias lakóterületek**

1. A tervezett kertvárosias lakóterületeken az elkészült létesítmények használatba vétele a mérnökgeológiai adottságok és a környezetvédelmi követelmények miatt csak teljes közművesítettség mellett legyen lehetséges.
2. a szintterület-sűrűség legfeljebb  $0,45 \text{ m}^2/\text{m}^2$  legyen,
3. a közművesítettség mértéke teljes legyen, de átmenetileg egyes közművek a hálózat megépültéig közműpótló berendezéssel is pótolhatók.
4. A meglévő kertvárosias lakóterületeken a kialakult állapothoz illeszkedő előírások alkalmazása indokolt, az előkészítés alatt álló, vagy folyamatban lévő területeken pedig a vonatkozó korábbi rendezési tervek előírás-rendszerét indokolt alapul venni.

#### **1.2.1.2 Vegyes területek**

##### **1.2.1.2.1 Településközpont vegyes területek**

1. A vegyes területek a lakó, közintézményi, kereskedelmi, szolgáltatási és üzleti funkciók egyidejű elhelyezését biztosítják:
2. E területeken a szintterület-sűrűség legfeljebb  $2,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$  legyen.
3. a közművesítettség mértéke teljes legyen.

#### **1.2.1.3 Gazdasági területek**

A város intézményi és ipari, kereskedelmi, szolgáltató funkciói számára - a prognózisok figyelembe vételével - a belterületen belül lévő működő, illetve tervezett területek hosszú- és nagy távon is kellő tartalékkal rendelkeznek - a jelenleg sok esetben meglehetősen extenzív hasznosítás intenzívebbé tétele esetén -, ezért ilyen célból a területszerkezeti terv jelenlegi külterületek belterületbe vonását csak korlátozott mértékben javasolja. Ennek oka kettős:

- Egyrészt az, hogy az igen jelentős kommunális költségekkel járó “zöldmezős” helyszínek kínálatnak bővítése egyúttal a jelenleg alulhasznosított területek további romlását, szlömösödését eredményezi,
- Másrészt pedig az az általános tapasztalat, hogy a zöldmezős fejlesztési területeket kereső befektetők rendszerint nem a fejlesztésre már kijelölt, ezért felértékelődött területeket preferálják azok magasabb ára miatt, hanem gyakran előbb kívánnak birtokba kerülni az adott mezőgazdasági területrészen, és ezután véghezvinni a terület építési szabályrendszerének módosítását, így a fejlesztési területek kijelölésének számos esetben “riasztó” hatása van.

Kivételt képeznek ez alól a nagyterületű kereskedelmi létesítmények, amelyek elhelyezésére - a jelentkező társadalmi igényekkel szemben - a város adottságai csak korlátozott mértékben adnak módot, így ilyen létesítmények számára a 6-os úthoz csatlakozóan került terület kijelölésre, a tervezett közlekedési fejlesztésekkel is összefüggésben, továbbá a kis- és középvállalkozások elhelyezésére szolgáló terület, amelyet a terv - a vonatkozó testületi döntéssel összhangban - szintén tartalékterületként a 6-os útnak a Déli Iparterülettel átellenesen fekvő nyugati oldalán alakít ki helyet.

A város intézményi-kereskedelmi területi kínálatának fejlesztése tervezett

1. az új mellékközpont városközponti vegyes és kisvárosias kategóriába tartozó területein,
2. a volt szovjet laktanya térségében, az Innopark projekt területéhez kapcsolódva,
3. az északi városrész keleti és nyugati sávjában, a tervezett lakóterülethez kapcsolódó kereskedelmi-szolgáltató funkciók kapcsán,
4. a városközpont fejlesztése, valamint
5. a déli iparterület északi részén előirányzott kereskedelmi-raktározási célú tömbök révén is.

A nagy alapterületű kiskereskedelmi létesítmények - bevásárló központok, szakáruházak, stb. - számára a terv részben

1. a 6-os és 62-es utak csomópontjánál, a Vásártér területén,
2. a Déli iparterület északi részén,
3. a 6-os út nyugati oldalán, a Venyimi út jelenlegi és tervezett nyomvonala között,
4. a Kistemető utca, Hun utca, a Magyar út és az Aranyvölgy út találkozásánál,
5. a Béke városrész új kereskedelmi központjaként az egykori 26. ÁÉV sporttelep helyén

biztosít területi kínálatot, összhangban az elkészült részletes tervekkel, illetve a részben megvalósulás alatt álló projektekkel is, a városból és a környező településekről egyaránt könnyen megközelíthető, a város belső területén az átmenő forgalmat nem növelő elhelyezéssel.

Az ilyen célú területek esetében különösen lényeges az a szempont, hogy a



kiskereskedelmi létesítmények elhelyezése mellett a város zöldfelületi rendszerének fontos részét képező erdősávok, biológiailag aktív területek - esetenként a kereskedelmi létesítmény telkén belül erdő, illetve közpark jelleggel megtartandó zöldfelületként - megmaradjanak.

Az ipari jellegű munkahely-kínálat bővül

1. A volt szovjet laktanya környezetkímélő, magasan fejlett technológiájú gazdasági tevékenység számára szolgáló munkahelyi területein,
2. a tervezett déli iparterület megvalósulása, és a
3. 6-os út és a vasút közötti jelenleg is iparterületi besorolású sávnak - a Nyugati Iparterületnek - a jelenleginél intenzívebb hasznosításává, vegyes kereskedelmi-ipari-telephelyi területté alakítása esetén.

A DUNAFERR jelenlegi területén a technológiai korszerűsítések nyomán a jelenleg is meglévő területi tartalékok növekedése prognosztizálható, amely várhatóan munkahelyek megszűnését is eredményezi, ugyanakkor az itt felszabaduló területek ipari-raktározási célú hasznosítása a várhatóan felszabaduló munkaerő egy része számára újabb munkahelyi területet biztosít.

Mindezek együttesen az előreszámítások szerint az összes városi munkahely számának mintegy 2-4 ezerrel való növekedésére biztosít területet, kisebb részben az ipari, nagyobb részben pedig az intézményi-irodai munkahelyek szektorában, ami összhangban áll a város javasolt gazdasági szerkezet-korrekciójára, illetve a regionális szerepkör növelésére irányuló törekvésekkel.

#### **1.2.1.3.1 Kereskedelmi, szolgáltató területek**

1. A kereskedelmi, szolgáltató területeken, amelyek sok ember huzamos jellegű helyben tartózkodását biztosítják, a zajterhelési határértékek tekintetében a tömör beépítésű lakóterületekre vonatkozó előírások alkalmazása indokolt,
2. a szintterület-sűrűség legfeljebb  $1,00 \text{ m}^2/\text{m}^2$  legyen.
3. a közművesítettség mértéke teljes legyen, de átmenetileg egyes közművek a hálózat megépültéig közműpótló berendezéssel is pótolhatók.

#### **1.2.1.3.2 Nagyterületű kiskereskedelmi területek**

A nagyterületű kiskereskedelmi területek a  $3-20.000 \text{ m}^2$  közötti bruttó szintterületű, kiskereskedelmi célú, tehát közvetlen lakossági értékesítést megvalósító épületek, és kapcsolódó létesítményeik elhelyezésére szolgálnak.

A nagyterületű kiskereskedelmi területeken

1. a zajterhelési határértékek tekintetében a tömör beépítésű lakóterületekre vonatkozó előírások alkalmazása indokolt,
2. a szintterület-sűrűség legfeljebb  $0,80 \text{ m}^2/\text{m}^2$  legyen
3. a közművesítettség mértéke teljes legyen.

### **1.2.1.3.3 Ipari, közüzemi és raktározási területek**

Az ipari, közüzemi és raktározási területeken

1. a zajterhelési határértékek tekintetében az ipari területekre vonatkozó előírások alkalmazása indokolt,
2. a szintterület-sűrűség legfeljebb  $1,50 \text{ m}^2/\text{m}^2$  legyen.
3. a közművesítettség mértéke teljes legyen.

### **1.2.1.4 Üdülőterület - Hétvégi házas területek**

A hétvégi házas területek jelenleg a város északi részének Duna-parti sávjában, valamint a 6-os úthoz kelet felől csatlakozó kiskertes területeken található. A terv a Duna menti térségben számol a hétvégi házas funkció távlati fennmaradásával.

#### **1.2.1.4.1 Üdülőházas üdülőterületek**

Az üdülőházas üdülőterületeken

1. a zajterhelési határértékek tekintetében az üdülőterületi előírások alkalmazása indokolt.
2. a szintterület-sűrűség mértéke legfeljebb  $0,50 \text{ m}^2/\text{m}^2$  legyen.
3. a közművesítettség mértéke teljes legyen, de átmenetileg egyes közművek a hálózat megépültéig közműpótló berendezéssel is pótolhatók.

#### **1.2.1.4.2 Hétvégi házas területek**

A hétvégi házas területeken

1. a zajterhelési határértékek tekintetében az üdülőterületi előírások alkalmazása indokolt.
2. a szintterület-sűrűség legfeljebb  $0,15 \text{ m}^2/\text{m}^2$  legyen.
3. a közművesítettség mértéke teljes legyen, de átmenetileg egyes közművek a hálózat megépültéig közműpótló berendezéssel is pótolhatók.

### **1.2.1.5 Különleges területek**

Az egyéb, különleges területek közül a honvédelmet és belbiztonságot szolgáló, a nagyterjedésű egészségügyi területeken, a hulladékelhelyezési területeken, valamint a nagyterjedésű gépjármű-elhelyezési területek területén

1. a szintterület-sűrűség legfeljebb  $1,50 \text{ m}^2/\text{m}^2$ ,
2. a zajterhelési határértékek tekintetében a tömör beépítésű lakóterületekre vonatkozó előírások alkalmazása indokolt,

A különleges területek közül az alapvetően zöldterületi jellegű temető, nagyterjedésű zöldfelület-jellegű intézmények, sport, szabadidős és kulturális területek (pl. Városliget, Sport- és Szabadidőközpont, Romkert, stb.)

területén

3. a szintterület-sűrűség a fentiek szerint differenciáltan legfeljebb  $0,05\text{-}0,15 \text{ m}^2/\text{m}^2$

között legyen.

4. a zajterhelési határértékek közül az üdülőterületekre előírt határértékek alkalmazása indokolt,

A honvédelem és a belbiztonság területeihez tartozó Pálhalmi Börtön és Rabgazdaság területén - mivel e terület részben huzamos emberi tartózkodásra szolgál - a laza beépítésű lakóterületekre vonatkozó zajvédelmi határértékek alkalmazása indokolt.

Sajátos, a korábbi szabályokon alapuló előírások alkalmazása indokolt a garázsvárosok területén.

#### **1.2.1.5.1 Temető**

A város jelenleg működő temetője - a tervezett bővítés, az urnás temetkezések arányának, az ilyen temetkezési lehetőségek számának várható növekedése ellenére is - távlatban megtelhet.

A településszerkezeti terv ezért - helybiztosítás jelleggel - a 6-os út nyugati oldalán, a jelenlegi temetőhöz közel, jól megközelíthető területen jelöl ki új temető területet, mintegy 20 hektár kiterjedéssel, amely várhatóan nagy távlatban is képes eleget tenni a temetkezés követelményeinek.

A közművesítettség mértéke teljes legyen, de átmenetileg egyes közművek a hálózat megépültéig közműpótló berendezéssel is pótolhatók.

#### **1.2.1.5.2 Egészségügyi terület**

A területfelhasználási módhoz sorolja a terv a Szent Panteleon Kórház területét.

A közművesítettség mértéke teljes legyen.

#### **1.2.1.5.3 Nagy kiterjedésű zöldfelületekkel bíró kulturális, sport- és szabadidő-eltöltési területek**

A fenti területfelhasználási módokhoz tartoznak a nagy kiterjedésű sport- és szabadidő-eltöltési létesítmények - pl. sportpályák, sportcsarnokok, a strand - területei.

#### **1.2.1.5.4 Romkert, régészeti park**

A terv ilyen módon tünteti fel azokat a régészeti területeket, ahol a meglévő régészeti emlékek feltárása, bemutatása tervezett.

A közművesítettség mértéke teljes legyen.

#### **1.2.1.5.5 A honvédelem és a belbiztonság területei**

A honvédelem és a belbiztonság célját szolgáló területek fogalomköréhez Dunaújvárosban a Pálhalmi Börtön és Rabgazdaság területe tartozik. A terv a jelzett területen a jelenlegi hasznosítás továbbélésével számol. Annak esetleges módosítása a későbbiekben - tekintettel a funkcióhoz kapcsolódó speciális követelményekre - ilyen irányú igény esetén részletes továbbtervezés keretében indokolt.

A közművesítettség mértéke teljes legyen, de átmenetileg egyes közművek a hálózat megépültéig közműpótló berendezéssel is pótolhatók.

#### **1.2.1.5.6 Hulladékkezelők, lerakók területei**

E területfelhasználási módhoz a terv hulladékkezelők és hulladéklerakók területeit sorolja, ide értve a települési szilárd és folyékony hulladékkezelés (szennyvíztisztítás), és az ipari hulladékkezelés és -elhelyezés területeit is. Az ilyen területeken a létesítmények csak a vonatkozó jogszabályok szerinti engedélyek alapján kerülhetnek elhelyezésre.

A közművesítettség mértéke teljes legyen, de átmenetileg egyes közművek a hálózat megépültéig közműpótló berendezéssel is pótolhatók.

#### **1.2.1.5.7 Nagykiterjedésű gépjárműelhelyezési területek**

A terv a fenti területfelhasználási módhoz a Dunaújvárosban nagy számban meglévő "garázs városokat" sorolja, amelyek felszámolása nagy távon sem lehet reális, lényeges bővítésük, számuk gyarapítása azonban szintén nem kívánatos. Javasolható ezek helyett a lakóhelyhez közeli parkolás fejlesztése, amelyek az adott területre készített részletes tervek alapján, célszerűen a lakótelep-rehabilitációval összekötve indokolt.

A közművesítettség szempontjából megengedett a hiányos mérték.

Bár léptékük miatt a településszerkezeti terv nem tünteti fel, sajátosságaik miatt - különleges területként említést érdemelnek az alábbiak:

#### **1.2.1.5.8 A Pincesor**

amely az egykori Dunapentele pincéinek ma is meglévő, egy utcányi maradványa, amely sajátos beépítési viszonyrendszere miatt önálló szabályozást igényel.

A közművesítettség szempontjából megengedett a részleges mérték.

#### **1.2.1.5.9 Üzemanyag-töltő-állomások**

A városszerkezetben elfoglalt helyzetük, forgalmi és környezeti hatásaik miatt speciális szabályozás szükséges a városban létesíthető üzemanyag-töltő-állomások tekintetében is, ha azok nem a gazdasági területeken, vagy az azokkal határos utak mentén létesülnek.

A közművesítettség mértéke teljes legyen.

### **1.2.2 A beépítésre nem szánt területek**

A településszerkezeti terv szerint hosszútávon a város beépítésre nem szánt területeinek mértéke a beépített területek minőségi fejlesztésére, intenzív hasznosítására való törekvés következtében lényeges mértékben nem változik.

#### **1.2.2.1 Közlekedési és közműterületek**

A közlekedési területek a városszerkezetben a lineáris jellegű, hierarchikus hálózati elemek, és az azokhoz tartozó területi jellegű elemek rendszereként jelennek meg.

A közúti közlekedést tekintve a településszerkezet meghatározó vonalas elemei a magisztrális főútvonalak, a meglévő és tervezett városi forgalmi és gyűjtőutak. A területi jellegű elemek közül a főként felszíni parkolási célokat szolgáló Vasmű tér érdemes kiemelésre.

A vasúthálózat csak nagy távlatban, az új kikötő létesítésével összefüggésben bővül, a Dózsa György út nyomvonal-korrekciója révén azonban új, a jelenleginél kedvezőbb településszerkezeti pozícióba kerül a MÁV pályaudvar és környezete.

A terv lényegében a jelenlegi közlekedési felületek igénybevételével tartalmazza a kerékpáros hálózatok fejlesztését, illetve a gyalogos közlekedést is szolgáló csillapított forgalmú övezetek kijelölését.

A Belváros, és több lakótelep esetében a közterületek fejlesztése, a közlekedési, parkoló- és zöldfelületek megfelelő arányának kialakítása, környezeti-építészeti összehangolása érdekében részletes, az érintett közterületet komplexen vizsgáló terv készítése és megvalósítása indokolt.

Nagy helyigényű településszerkezeti elemként jelenik meg - a szükséges hálózati kapcsolatokkal együtt - a távlati déli kikötő, amely várhatóan nagyrésztben átveszi a teherforgalmat a jelenlegi kikötőtől, és ezzel jelentősen tehermentesíti a város úthálózatát, környezeti helyzetét egyaránt.

A közlekedési és közműterületek vonatkozásában az általános és eseti előírásrendszert kell betartani.

#### **1.2.2.2 Hulladékgazdálkodási területek, környezetvédelem**

Jelentősebb területigénnyel, illetve védőtávolsággal a város déli, a belterülethez közvetlenül csatlakozó részére javasolt új, korszerű hulladékelhelyező telepet tünteti fel a terv. A veszélyes hulladékok elhelyezésére szolgáló DUNAFERR-FERROMARK és a TERSZOL létesítmények a környezetvédelmi engedélyezés eredményes lefolytatását követően kerültek be a tervbe.

#### **1.2.2.3 Zöldfelületek, rekreációs területek**

A város jelenlegi zöld-, szabadidős és sportterületei méretüket tekintve várhatóan hosszú- és nagy távlatban egyaránt megfelelnek a társadalmi igényeknek, ez azonban nem állja meg a helyét e területek minőségét illetően.

Ennek megfelelően a hosszú távú terv vonatkozásában szükséges:

1. A városközpont-hoz csatlakozó Duna-part olyan fejlesztése, amely a jelenleginél vonzóbbá, látogatottá teszi a táji szempontból igen attraktív területet, a városközpont-hoz való jobb vizuális és fizikai kapcsolat megteremtésével,
  - a felső partsáv jelenleg is gondozott területének vonzó, élménygazdag városi közparkként való kialakításával, a közparkok szabályozása szerint, a partvédelem érdekében kialakított szigorú műszaki előírások maradéktalan betartásával megvalósított oktató és művelődési, kisebb vendéglátó építmény(ek), valamint más - pl. a szoborparkot ismertető bemutatóhely, kilátó, stb. - a látogatottságot elősegítő létesítmények megvalósításával, gazdagabb kertészeti kialakítással, illetve bútorozással;
  - az alsó partsávban az ártéri követelményeknek megfelelő rekreációs létesítmények - pl. medencés strand - létrehozásával, a vízisportok céljára történő fejlesztéssel.

Az alsó és a felső partsáv vonatkozásában egyaránt igen fontos a megközelíthetőség biztosítása, ami a felső terület vonatkozásában a városközponttal való attraktív gyalogos megközelítés lehetőségét, az alsó területtel kapcsolatosan pedig az ott létesülő, nagyobb látogatóforgalmat vonzó rekreációs lehetőségek esetén a közforgalmú közlekedés biztosítása szükséges.

A Duna-part fejlesztése során az alsó és a felső terület esetében egyaránt kiemelt jelentőségű a város legnagyobb táji vonzerejét biztosító látvány megóvása, a kilátás és a rálátás tekintetében is.

2. A kisebb, városi, illetve lakóterületi közparkoknak a mindennapos pihenést a jelenleginél magasabb szinten biztosító minőségfejlesztése, amelyek között kiemelten fontos szerepet kapnak a Belváros térségének közparkjai és közterületei. E tereket ezért komplex környezetfejlesztési tervek alapján kell megvalósítani, figyelembe véve a színvonalas környezet iránti igények mellett a pihenés, közlekedés, parkolás, illetve a térfalak sávjában működő funkciók igényeit is. Hasonló tervek készítését a lakótelepi parkok esetében a jelenlegi szűkös parkolási helyzet megoldásának, és a zöldfelületek optimalizálásának együttkezelése indokolja.
3. A Szalki-sziget területén szintén a jelenlegi szabadidős funkciók fejlesztése, gazdagítása szükséges, részben a helyi és környékbeli lakosság, részben pedig az ide látogatók, a turizmus igényeit szolgálva.
4. A Szalki-sziget szabadidős területeitől a Rácdombon és az Öreghegyen át, a Castrumot is érintve a városközpontig, illetve az attraktív Duna-partig tervezett ú.n. "történeti sétaút" szintén egyszerre szolgálja a dunaujvárosi helyi ismeretek terjesztését, a tartalmas szabadidő-eltöltés lehetőségeit, a lokálpatriotizmus növelését, és a turizmus fejlesztése számára alapot adó látványosságok, érdekességek előtérbe helyezését.
5. A helyi és környékbeli lakosság szabadidő-eltöltési igényeit, a városi attrakciók gyarapítását egyaránt szolgálja a Vidámpark térségének komplex városi sport- és szabadidőközponttá fejlesztése, amely a jelenlegi adottságokra alapozva hoz létre - a budapesti Városligethez hasonlóan - olyan városi szabadidőparkot, ahol a zöldterületbe ágyazott szórakoztató és sportlétesítmények működtetése mellett megtalálható a kulturális igényeket szolgáló szabadtéri színpad, és ahol különféle nagy közönséget vonzó szabadtéri szabadidő és sportrendezvények - pl. majális, mezei futóverseny, stb. -, illetve alkalmi programok - pl. cirkusz - egyaránt megrendezhetők, jó megközelíthetőség mellett.
6. A kulturális jellegű szabadidő-eltöltés lehetőségeit gyarapítja a jelenleg igen beszorított területi szituációban lévő növénygyűjtemény területének olyan kiterjesztése, amely botanikus kertként könnyebben látogatható, előnyösebben szemlélhető, élvezhető módon teszi lehetővé a különféle növényérdekességek, különlegességek bemutatást, parkszerű környezetben.
7. Az előzőhöz hasonló módon hosszú távon indokolt a partvédő mű déli térségében beindított rendszerezett fásítás arborétummá fejlesztése is.

A zöldterületek vonatkozásában az általánosan érvényes előírásrendszer figyelembe

vétele indokolt.

#### **1.2.2.4 Erdőterületek**

A város zöldfelületekkel mennyiségi értelemben meglehetősen jól ellátottnak mondható. Mivel a mezőgazdasági területek az ország legjobb termőterületei közé tartoznak, ezért a terv jelentősebb mértékű erdőtelepítéssel csak a DUNAFERR iparterülettől délre fekvő, nagy kiterjedésű rekultivációs területen számol.

Szükséges ugyanakkor

1. a Vasmű melletti északi - az erdőnyilvántartás szerint parkerdő besorolású - erdősávnak a városrendezési szabályozás tekintetében is egészségügyi-szociális erdővé való átalakítása, figyelemmel a jelenlegi tényleges használatra, és a környezet szennyezettségének eddigi és várható további csökkenésére,
2. a szántóföldi területeken a területet tagoló védőerdősávok telepítése,
3. a Duna-parti galériaerdőknek - a talajmegkötő képesség biztosításában betöltött szerepük miatt - gazdasági erdőből védőerdővé átsorolása,
4. a jelenlegi, igen jó minőségű véderdők megóvása mellett a tervezett infrastrukturális, vagy más - pl. ipari - létesítményekhez szükséges véderdők telepítése, kiemelt fontossággal a Déli Iparterület megvalósítása során,
5. a Vasmű területén a technológiai korszerűsítés nyomán várható területi átrendeződés során a zöldfelületek arányának növelése.

Az erdők tekintetében az általánosan érvényes előírásrendszer alkalmazása indokolt. A Településszerkezeti Terv ugyanakkor nem különbözteti meg művelési ág szerint az erdőket, azokban az OTÉK előírásai szerint lehet létesítményeket elhelyezni, az erdőterv szerinti besorolásnak megfelelően.

#### **1.2.2.5 Mezőgazdasági területek**

Dunaújváros - és a térség - mezőgazdasági területei az ország legjobb termőhelyi adottságokkal rendelkező térségeihez számítanak, és ennek a természeti erőforrásnak a megóvása hosszú- és nagy távban egyaránt kiemelten fontos célkitűzés.

Ennek megfelelően a településszerkezeti terv a mezőgazdasági területek csökkentését a jelenlegi jogi állapothoz képest csak igen indokolt esetekben javasolja,

1. hosszú távon kizárólag a város fejlődéséhez alapvetően fontos magisztrális infrastruktúrák - az M6 és M8 autópályák - területén,
2. a fentiekén kívül a város megtartóképességének érdekében szükséges lakó-, valamint nagy kiterjedésű kereskedelmi-szolgáltató területi fejlesztéshez.

A meglévő viszonyok figyelembevételével reálisan nem javasolható ugyanakkor új mezőgazdasági területek kijelölése sem.

A hagyományoknak és az adottságoknak, valamint a jövőbeli gazdálkodás racionalitásának megfelelően a mezőgazdasági területeken kialakítandó szabályozás az országosan általánosan érvényes jogszabályi kereteken belül, a helyi sajátosságoknak

megfelelő módosításokkal indokolt, úgy, hogy azok az indokolt gazdasági igényeket kielégítsék, ugyanakkor ne segítsék elő a terület nemkívánatos, és hosszú távon fenn nem tartható átalakulását.

A meglévő zártkerti jellegű mezőgazdasági területek közül a 6-os út csomópontjaiban fekvőket a településszerkezeti terv tartalék lakóterületként veszi számításba, míg az északnyugati nagy kiterjedésű zártkertek város közeli rekreációs kertként távlatban is jelenlegi szerepüket töltik be.

A szabályozás a helyi sajátosságoknak megfelelően tegye lehetővé a mezőgazdasági műveléshez szükséges gazdasági építmények, épületek elhelyezésének lehetőségét, ezen belül törekedjen a kiváló minőségű mezőgazdasági területek minél teljesebb mértékű megővésére, a további elaprózódás elkerülésére.

Ennek érdekében a szabályozás során

1. az általános mezőgazdasági területeken az országosan érvényes szabályok szerinti létesítmények helyezhetők el.
2. a hobbikertként működő kistelkes mezőgazdasági területekre az OTÉK keretei között sajátos előírások kidolgozása szükséges

#### **1.2.2.6 Egyéb területek - Az árvízvédelem és a partvédelem területei**

Az egyéb, különleges területek között a város életében, működésében - a sajátos mérnökgeológiai viszonyok miatt - kiemelt jelentősége van a magas löszpart mozgását gátló partvédelmi műnek.

A terv a meglévő partvédő mű feltételrendszerének megtartása mellett annak továbbfejlesztése szükséges,

1. középtávon a Taborállás térségében,
2. nagyobb távlatban pedig - a kikötő déli áttelepítéséhez csatlakozó beruházásként - a város déli Duna-partján is.

A Duna-parttal összefüggésben jelöli ki a terv a mértékadó árvízszintek figyelembe vételével a Duna hullámterét, vízjárta területét.

A jelenlegi, illetve tervezett partvédelmi mű felszíni területének felhasználásra az általában érvényes jogszabályok szerint a közparkokra vonatkozó előírások alkalmazása indokolt, sajátos többlétszabályok megfogalmazásával,

1. a talaj terhelhetősége,
  2. az esetleges talajmozgásból fakadó épületkárok,
  3. a földben vezetett, nyomás alatt lévő víz- és csatornavezetékek tilalma
- témakörében.

A szabályozat keretében elő kell írni a vízpartokra, illetve a löszpartokra vonatkozó sajátos építési szabályokat is.



### **1.2.2.7 Egyéb beépítésre nem szánt területek - Nagyterjedésű zöldfelületi területek**

A terv ilyen területfelhasználási móddal tartalmazza azokat a rekultivációra szoruló területeket, amelyeken a beépítés a rekultiváció után sem lehetséges, a konkrét funkció - erdő, vagy park - a rekultiváció tervezése során állapítható meg.

A terv ilyen területfelhasználási móddal tartalmazza azokat a rekultivációra szoruló területeket, amelyeken a beépítés a rekultiváció után sem lehetséges, a konkrét funkció - erdő, vagy park - a rekultiváció tervezése során állapítható meg.

### **1.2.3 Tartalékterületek**

A Településszerkezeti terv egyes területeket tartalékterületként jelöl ki a jelenlegitől eltérő hasznosításra. E területeken a terven feltüntetett területfelhasználási mód figyelembe vételével a településszerkezeti terv módosítása mellett, a területre vonatkozó szabályozási terv keretében kell a hasznosításra, beépítésre, annak műszaki feltételrendszerére vonatkozó előírásokat megállapítani, az ilyen irányú társadalmi igények és gazdasági lehetőségek konkrét jelentkezése esetén.

## **1.3 Építési korlátozás alá eső területek**

A város építési korlátozás alá eső területei nagyrészt a geotechnikai adottságokkal függenek össze. Szigorú korlátozás alá esik ezért a partvédelmi mű, amely kettős védőterülettel rendelkezik, és korlátozni kell az építkezést a városban több helyen - pl. az Aranyvölgy u mellett - is meglévő löszfalak, rézsúk környezetében is.

A vízbázis-védelem érdekében kerültek területi jellegű, a jogszabályok szerint differenciált korlátozások elrendelésre a Szalki-szigeti víznyerő-helyek térégében, és szintén differenciáltan korlátozásra kerül az építkezés a város területén húzódó magisztrális infrastuktúra-hálózatok egyes elemei mentén.

Az építési korlátozás alá eső területek településszerkezetet befolyásoló elemeit a településszerkezeti tervlap tünteti fel. Az építési korlátozásokkal kapcsolatos részletes szabályokat a helyi építési szabályzat és a szabályozási terv tartalmazza.

## **1.4 Az épített és természeti örökség alakítása és védelme**

A Településszerkezeti terv javaslata tartalmazza a már országos védettség alatt álló értékeken kívül a jelenleg védetté nyilvánítási eljárás alatt álló, valamint a helyi védelemre érdemes, jelentős építészeti-várostarténeti emlékeket is.

### **1.4.1 Régészeti védelem**

A legnagyobb jelentőségű feltárás a római kori település, Intercisa, amely építészeti-történeti értékei miatt fontos része a nemzeti kulturális örökségnek is. A római katonai tábor (Castellum) és polgári település, valamint az ettől délre fekvő avar és Árpád-kori magyar falu területét (87/2, 87/3, 451/1, 451/74, 451/75, 451/76, 1915,

1951/3, 1951/7, 1978, 63/1, 452, 454/1, 1935/4, 1938/2, 1952/2, 1952/3, 1954, 61, 62/1, 62/2, 87/15, 447, 448, 1916, 1936, 1937, 1950, 1952/1, 1953, 1955, 1956, 1957/1, 1957/2, 1958, 1982/2, 1982/3, 1982/4 hrsz-ú területek) a Művelődési és Közoktatási Minisztérium 1992-ben régészeti szempontból védetté nyilvánította. Ugyancsak védettséget élvez a Rácdomb, (2108, 2112/1, 2116, 2117, 2148, 2138, 2132, 2115, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2125, 2126, 2127, 2131, 2129, 2130, 2133, 2135, 2136, 2137, 2139/1, 2139/2, 2144, 2145, 2146/1, 2146/2, 2147, 2149, 2150, 2146/3 hrsz-ú területek) a már említett középső kőkorszaki település, valamint a későbbi korokból származó leletek feltárása következtében.

Ezekon kívül különös figyelmet érdemelnek - területi fejlesztés, illetve beavatkozás esetén - azok a régészeti jelentőségű területek is, ahol ismert, illetve feltárt lelőhelyek vannak (ld. a 2. sz. tervlapot).

A 378. és 374 hrsz-ú telekkel lehatárolt Koszider, őskori földvár az 1996. Évi LIII. tv. 23.§ (1) alapján, a törvény erejénél fogva természetvédelmi oltalom alatt áll.

### **1.4.2 Műemléki védelem**

Az építészeti örökség alábbi, műemléki védettséget élvező emlékei az országos műemlékjegyzékben szerepelnek:

- Castellum - római katonai tábor maradványai (Öreghegy, hrsz. 448), valamint az ezzel összefüggő katonai fürdő maradványai (hrsz. 1952/2, /3)
- római ikerház maradványai (Római városrész, hrsz. 451/73),
- rác templom, barokk, 1696. (Rácdomb, hrsz. 2122),
- kúria, klasszicista, 1830. (Magyar út 87. hrsz. 1449/4).

Az új törvény hatálya kiterjed - a műemlék fogalmán kívül - a műemléki jelentőségű területre és a műemléki környezetre (együttesen: védett műemléki terület), valamint a védelem sajátos tárgyai közül - Dunaújváros esetében - a romemlékekre és a temetőre.

A tervekészítés időszakában került felterjesztésre az illetékes hatósághoz az alábbi épületek védetté nyilvánítása (zárójelben tervezőjük feltüntetésével), és mivel ideiglenes jegyzékbe vételük megtörtént, remélhetően sor kerül a rendelet meghozatalára is:

- Dózsa Filmszínház (Szrogh György) és környezete (az előtte lévő, szimmetrikusan lehatárolt térrel),
- 1. sz. Rendelőintézet (Ivánka András).
- Kikötőépület (Gergely István),

Részben a korábbi tervjavaslatokkal összefüggésben - folyamatban van az alábbi ingatlanok, területi egységek védtségének előkészítése:

- Az I-II. építési ütem teljes területe a Schall József féle lakóház típusokkal (kocka, csont, kis- és nagybivaly), a főutat kísérő szocreál lakóházakkal, mint városi együttes,

- Bartók Kamara Színház és Művészetek Háza (Zilahy István)
- Üzletház (Vági Oszkár)
- Egykori Arany Csillag Szálloda, ma Csillagház Irodaház (Zilahy István),
- Egykori Pártház, jelenleg Múzeum (Weiner Tibor),
- Vasmű igazgatósági épület (Szendrői Jenő, Lauber László)
- a Fő teret a Vasmű főbejáratával összekötő "felvonulási" (egykor Sztálin) út - területi védelme, összekapcsolható a Vasmű igazgatósági épülete és a rendelőintézet egyedi védelmével,
- Egykori Technikum, ma Főiskola (Malomsoky József)
- Kórház (Farkasdy Zoltán)
- Pentelei református templom (Szabó István).

### **1.4.3 Helyi védelemre érdemes építészeti-történeti örökség**

A helyi védelemre javasolt építészeti és településszerkezeti értékek, a védettség típusa szerinti csoportosításban az alábbiak:

- Városképi szempontból védendő terület
- Városképi szempontból védendő épület, épületegyüttes
- Városképi szempontból védendő tér, park
- Városkép szempontjából kiemelten kezelendő terület
- Népi építészeti emlék
- Jellegetes, hagyományos falusi utcakép

### **1.4.4 Természeti környezeti értékek**

A természeti környezet vonatkozásában Dunaújváros nem rendelkezik kimagasló értékekkel.

Városképi és botanikai értékük miatt helyi védelemre érdemesek viszont a következő fasorok:

- Vasmű út, (platánsor)
- Panoráma út, (juhar fasor)
- Szórád M. utca, (gömbjuharsor)
- Táncsics M. utca, (platánsor)
- Martinovics I. utca, (vadgesztenye fasor)
- Eszperantó utca. (hársfák)

A zöldfelületi - florisztikai értékek kihangsúlyozása, a területek hosszútávú megőrzése,

az ilyen irányú tudatosságnövelés érdekében indokolt rendeletileg helyi védett természeti területnek nyilvánítani az arborétumot és a botanikus kertet - melyek közül a Duna-parti területileg is bővíthető - valamint a Szalki-szigeti ártéri ligeti csillagvirágos növényegyüttest.

## **1.5 Közlekedésfejlesztés**

### **1.5.1 Közúti közlekedés**

#### **1.5.1.1 Úthálózat**

Dunaújváros közlekedés fejlesztési szempontból igen kedvező helyen, az ország közepén fekszik. Elhelyezkedéséből adódó helyzeti előnyének kihasználását az országos gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése biztosítja, mivel mind az M6, mind az M8 gyorsforgalmi út tervezett nyomvonala érinti a város közigazgatási területét.

Az M6 autópálya (észak-déli irányú közlekedési kapcsolat) a várostól nyugatra - a korábbi nyomvonalváltozatok közül legkedvezőbb alternatíva továbbtervezéseként - kerül kialakításra három csomóponttal. A 62. sz. és a 6219. sz. közutakkal alkotott csomópontok biztosítják a város közvetlen elérését, míg a legdélebbi csomópont az M8 gyorsforgalmi úttal biztosítja a hálózati kapcsolatot

Az M8 gyorsforgalmi út (kelet-nyugat irányú közlekedési kapcsolat) a várostól délre kerül kialakításra, oldva a jelenleg Budapest centrikus úthálózat kötöttségét az új dunai átkelőhely létesítésével. Az M6 autópályával tervezett csomópont a hálózati kapcsolatokat, a 6. sz. közúttal tervezett csomópont a város közvetlen elérését biztosítja.

A kistérségi úthálózat fejlesztését a Dunaújváros - Nagyvenyim közötti 6219. sz. összekötő út bevezető szakaszának új nyomvonalon történő kialakítása biztosítja. Az M6 autópálya és a 6. sz. főút közötti nyomvonal korrekció eredményeképp a kistérségi kapcsolatokat biztosító országos mellékút közvetlenül kapcsolódik a város belső főúthálózatához.

A városi úthálózat fejlesztése a déli iparterület környékére koncentrálódik. Az iparterület bővülésével együtt, annak közúti kapcsolatait is fejleszteni kell. A Budai Nagy Antal út déli meghosszabbítása és a Papírgyári út közötti új út alkotja a déli iparterület úthálózatának gerincét.

A Belváros forgalmi terhelésének megosztása javasolt a Vasmű út, illetve a Szórád Márton út - Hunyadi J. utca között. Ez elsősorban az Aranyvölgyi úti és a Vasmű téri csomópontok korrekciójával érhető el.

Az M6 autópálya elkészülte után számolni kell a Dózsa György út és a Baracsi út forgalmának növekedésével, mivel ezen útvonalak biztosítják a legkedvezőbb autópálya

kapcsolatot.

A közlekedés biztonsága és az alárendelt irányok kapacitásának növelése érdekében a főúthálózat alábbi csomópontjaiban javasolt a jelzőlámpás forgalomirányítás bevezetése, vagy körforgalom kiépítése:

- Aranyvölgyi út - Szórád Márton út
- Vasmű út - Hunyadi János utca
- 6-os út - Petőfi Sándor út
- 6-os út - Dózsa György út
- 6-os út - Papírgyári út
- Papírgyári út - Kikötői út

Az országos úthálózat tervezett fejlesztései megvalósításának elősegítésének és a helyi úthálózat fejlesztésének kiemelt szerepet kell szánni.

A közúthálózatának helyigényét a hatályos Településszerkezeti tervben meghatározott hálózati szerepnek megfelelően, a Helyi Építési Szabályzat és Szabályozási Terv szerint kell kialakítani. Általánosan az alábbi szabályozási szélességek kialakítása szükséges:

a) Gyorsforgalmi utak

szabályozási szélesség 60 m

tervezési kategória K.I.B., K.II.C

b) Országos fő- mellékutak - 6. sz. főút, 62. út

szabályozási szélesség 40 m, illetve 30 m

tervezési kategória K.III.C.

c) Belterületi I. rendű főút

Petőfi Sándor utca - Aranyvölgy út - Vasmű út - Papírgyár út

szabályozási szélesség 30 m, (illetve a már kialakult szabályozási szélesség)

tervezési kategória B.III.b.D.

d) Belterületi II. rendű főút

Magyar út (a kikötő felé vezető elágazásig egyben országos mellékút belterületi szakasza)

Dózsa György út

Béke körút - Szilágyi Erzsébet út

Baracsi út

Szórád Márton út - Hunyadi János utca

tervezett déli iparterületi összekötő út, a Budai Nagy A. út - Papírgyári út között

szabályozási szélesség 30 m, (illetve a már kialakult szabályozási szélesség)

tervezési kategória B.IV.c.D.

e) Belterületi gyűjtő utak

szabályozási szélesség: 16-22 m, (illetve a már kialakult szabályozási szélesség)  
tervezési kategória B.V.c.D.

f) Kiszolgáló utak

szabályozási szélesség 12,0 - 16,0 m, esetenként 8,0 m  
tervezési kategória B.VI.d.D.

g) Gyalog-és kerékpárutak

szabályozási szélesség min. 3,0 m  
tervezési kategória K.IX. - B.IX., K.X. -B.X.

h) Egyéb külterületi közutak

szabályozási szélesség min 8m  
tervezési kategória K.VIII.C.

### **1.5.1.2 Parkolás**

Az utóbbi évek társadalmi-gazdasági átalakulása jelentős mértékben hatott a lakosság gépkocsi ellátottságára és a gépkocsi használati szokásokra. A jelenlegi mintegy 190 szgk/1000 lakos ellátottsági érték várhatóan 15 év alatt megkétszereződik. A teljes gépjármű ellátottság idején várható 430szgk/1000 lakos értékből adódó forgalomterhelés várhatóan nem meríti ki a közúthálózat kapacitását, hanem a parkolásban, a gépjármű tárolásban fog problémát okozni. A gépkocsiállomány kb. 85 %-a személygépkocsi, melyek elhelyezéséről a - jelentős részben telepszerűen kialakított - lakóterületeken kell gondoskodni. A közlekedés szolgáltatási színvonalát jelentősen befolyásolják a fokozatosan változó közlekedési szokások, melyeket elsősorban a szolgáltató szektor bővülése, a kereskedelmi-szórakoztató komplexumok megjelenése és a munkahelyi-ipari területek átalakulása határoz meg.

Egyes területek esetében olyan tervek kidolgozása indokolt mely konkrét javaslatokat tartalmaz a lakosság gépkocsi tárolási igényének kielégítésére, szabályozza a frekvenciált helyek forgalmát összhangban a közforgalmú közlekedés fejlesztésével. Egyedi garázsok építésére a lakótelepeken általában nincs lehetőség, de földalatti teremgarázsok kialakítására már készültek tervek. Ugyancsak földalatti teremgarázsok építése indokolt a Belvárosban, illetve a Dózsa és Ságvári városrészekben. A városközpontban, a bevásárló és ügyfélforgalom miatt a rövid idejű parkolás megoldására fizető rendszerű földalatti teremgarázsokat célszerű távlatban kialakítani. Ilyenek építhetők a Városház tér, a Vasmű út és a Széchenyi park alatt. A jobb kihasználtság és a kedvezőbb megtérülési idők érdekében kedvezményes éjszakai lakossági igénybevétellel.

Azokon a helyeken, ahol nagy a rövid idejű parkolási igény (pl. polgármesteri hivatal, piac, áruházak környéke, stb.), helyi rendelettel fizető parkolási övezet került bevezetésre.

### **1.5.1.3. Forgalomcsillapítás**

A belső városrészekben, főként a lakóterületeken, célszerű a forgalomcsillapított

területeket létrehozni, a Forgalm szabályozási Műszaki Szabályzatot tartalmazó 20/1984 (XII.21.) KM sz. rendelet alapján. A "korlátozott sebességű övezetek"-et, illetve "lakó-pihenő övezetek"-et úgy kell kijelölni, hogy azokat fő vagy gyűjtő útvonalak határolják, így az átmenő forgalom természetes módon kerül el a forgalomcsillapított területeket. A határoló fő és gyűjtő utak esetében nem célszerű sebességkorlátozást elrendelni, a közúthálózat teljesítőképességének megtartása miatt.

Az övezetek csak jelzőtáblákkal történő kijelölése - bár fogalomtechnikai szempontból megfelelő - nem fogadható el. Minimális célként kell megfogalmazni, hogy legalább az övezetek kapuiban ne csak jelzőtábla, hanem megfelelő közúti keresztmetszet kialakítása (pl. növényzet ültetése, burkolattípus váltás, sávszűkítés...) is felhívja erre a figyelmet.

A 30 km-es sebességkorlátozású övezetekben, (az ún. tempó 30-as zónákban) a közforgalmú közlekedést biztosító autóbuszok továbbra is közlekedhetnek. Hatásos és természetes sebességcsökkentő módszer az egyenrangú útkeresztezések kialakítása.

A lakó- pihenő övezetekben - már több helyen létezik Dunaújvárosban - 20 km/órás sebességkorlátozás mellett a gyalogos forgalom számára biztosított az elsőbbség. Az övezeten belül nem közlekedhetnek a közforgalmú közlekedés járatai, nem jelölhető ki főútvonal, és a csomópontokban elsőbbség.

Az övezetek kijelölését a településrendezési tervek terület felhasználási és közúthálózat fejlesztési elképzeléseinek figyelembevételével, önálló fogalomtechnikai tervek keretében célszerű kijelölni.

Az általános érvényű alapelveknek megfelelően Dunaújvárosban elsősorban a belső városrészek régi lakótelepi részein: Belváros, Dunasor, Barátság, Ságvári, Dózsa városrészekben indokolt forgalomcsillapított hálózat kialakítása, de javasolható a laza, családi házas beépítésű területek forgalomcsillapított övezetbe sorolása is, pl. a Pentele, Táborállás, Újtelep, Kertváros városrészek területén.

A városközpontban az urbánus jelleg hangsúlyozására gyalogos utcák és terek kialakítása, valamint a parkolási lehetőségek korlátozott bővítése célszerű. A Városháza téren a parkolást felszín alatti teremgarázsban oldva meg, gyalogos felület, parkosított felületek alakíthatóak ki. A Kis Vasmű út forgalmi szempontból szükségtelen, forgalmát a Vasmű út kapacitása távlatban is elbírja. Helyén gyalogos sétányt, kerékpárutat, felszíni parkolót, illetve az esetlegesen létesülő objektumok kiszolgáló és biztonsági megközelítési lehetőségét indokolt biztosítani.

## **1.5.2. Közforgalmú közlekedés**

### **1.5.2.1. Autóbusz-közlekedés**

#### *1.5.2.1.1. Helyi járatok*

A városon belüli forgalom teljes egészét, és az agglomerációs forgalom döntő részét is az autóbusz hálózat bonyolítja le.

A közforgalmú közlekedés szempontjából kitüntetett célterületet jelent a Vasmű, mint a város legkoncentráltabb munkahelyi területe, továbbá a Városháza tér - Vasmű út térsége, mint a város igazgatási-intézményi központja, a Dózsa György út, amely jelenleg a város leglátogatottabb kereskedelmi területe, továbbá - hasonló okokból - a piac területe.

A jelenlegi bonyolult vonalvezetésű viszonylatok használata nagy helyismeretet igényel, a nem honos lakosok számára a hálózat áttekinthetetlen. A sok végállomás üzemeltetési oldalról is problémát jelent, így szükséges, olyan mintegy 3-6000 m<sup>2</sup> nagyságú végállomási területek kialakítása, ahol a minimális szociális ellátás (pihenő-és mellékhelyiség), a járművek tárolása, és az utasforgalommal összefüggő funkciók - bérletpénztár, váróhelyiség, büfé - biztosíthatók. Ezek jelentik a Béke téri autóbusz pályaudvaron kívül a város fejlesztésében már korábban is felmerült ún. "decentrumokat

A város úthálózata, és az utazási igények területi megoszlása alapján az alábbi helyszíneken javasoljuk decentrumok kiépítését:

- Vasmű tér
- Béke városrész
- Kandó K. tér (Volán-telep)
- Papírgyár
- Laktanya

A viszonylatok vonalvezetését célszerű úgy átalakítani hogy a decentrum és a külső végállomás között az autóbuszok lehetőleg mindkét irányban azonos útvonalon, míg decentrumokat a belső városrészekkel összekötő viszonylatoknál hurokszerűen közlekedjenek. A 17 viszonylatból álló hálózat kialakítható oly módon, hogy a sűrűbben lakott városrészek és a nagyobb forgalmat vonzó létesítmények közötti közvetlen összeköttetés mellett, a város bármely pontja legfeljebb egy átszállással elérhető legyen.

A gazdaságos üzemeltetésre törekedve betétjáratok, műszakváltáshoz kötődő járatok, csúcsidejű járatsűrítés bevezetése javasolható.

Az autóbusz hálózat kialakításánál a lakosság jobb kiszolgálása érdekében javasoljuk néhány új útvonalon autóbusz közlekedés bevezetését.



Az új útvonalakon és a kedvezőtlen ellátottságú területeken javasoljuk új megállóhelyek létesítését, egyes csomópontban a meglévő megállóhelyek áthelyezését. Ezeket a feladatokat részletes útépítési és forgalomtechnikai tervezés keretében kell megoldani.

A városfejlesztési elképzelésekkel összhangban új viszonylatokat kell indítani az eddig ellátatlan területekre. Így meg kell oldani a Laktanya környékének, a déli iparvidék és az új kikötő, az új temető és a 6-os úttól nyugatra kialakítandó lakóterület tömegközlekedési ellátást. Meg kell vizsgálni egy Duna-parti járat közlekedtetésének lehetőségét is, különösen az Alsó Duna-parti kapcsolat megteremtésének lehetőségét a rekreációs, szabadidős igényeknek megfelelően.

A hálózat átalakítását, bővítését részletes utasszámlálás és igényfelmérés alapján kell megvalósítani, hogy az utazási igényeket a lehető legjobban kielégíthessék.

#### *1.5.2.1.2. Helyközi és távolsági járatok*

A helyközi és távolsági autóbuszjáratok számára a Béke téri autóbusz pályaudvart továbbra is fenn kell tartani, mert annak központi elhelyezkedése, mind a közúthálózat, mind a frekvenciált úti célok szempontjából kedvező. Utasforgalmi és üzemeltetési szempontból kívánatos a helyközi (agglomerációs) járatok decentralizálása úgy hogy a járatok érintsék a Belvárost. Az utasok jelentős része így nem kényszerül átszállásra.

A helyközi és távolsági járatokat az alábbi, helyi járatokkal közös decentrumokon lehet végállomásoztatni.:

- Vasmű tér
- Laktanya
- Kandó Kálmán tér (Volán telep)

A Vasmű téren különösen a műszakváltási időszakokban lehet az autóbuszokat fogadni. A tartalék és pihenő járművek tárolása is biztosítható.

A Laktanya városrészben a rendelkezésre álló terület mérete lehetővé teszi a helyi járatok mellett a távolságiak végállomásoztatását is.

A Kandó Kálmán téren kedvező a vasúti kapcsolat. Az autóbuszok tárolását, a gépkocsivezetők számára szükséges infrastruktúrát akár a Volán telepen is lehet biztosítani.

#### **1.5.2.2. Vasúti közlekedés**

A MÁV tervezett fejlesztései elsősorban a szolgáltatások minőségére és a forgalom

szervezésére irányulnak, mely a szolgáltatási színvonal emeléséhez nem igényli a vasúti területek bővítését. Dunaújváros vasúti pályaudvara és vágányhálózata a távlati igényeknek is megfelel.

Nagy távlatban a város déli térségében kiépülő új kikötő esetén a vasúti kapcsolatot (új iparvágányt) a Papírgyári úttól délre kell kiépíteni. Ennek várható forgalma mintegy 250 vagon/nap értékre prognosztizálható, mely a jelenlegi érték négyszerese. Az északi kikötő megszüntetésével, vagy funkcióváltásával egyidejűleg a Szalki-szigeti vontató vágány áruszállítási funkciója megszűnik.

### **1.5.3. Kerékpáros közlekedés**

Dunaújvárosban igen jelentős a kerékpáros közlekedés. A Belváros és a Vasmű között épültek ugyan kerékpárutak, de a városon átvezető és az agglomerációs kapcsolatokat biztosító hálózat hiányzik. Összefüggő hálózat kialakítására törekedve ki kell jelölni a Duna-menti kerékpárút Dunaújvároson átvezető szakaszát. A városi kerékpárút hálózatot ki kell egészíteni - az agglomerációs kapcsolatok biztosításának figyelembevételével - egy új úttal a Dózsa György út - Venyimi út között az Alsó-foki patak és mellékágainak völgyében, mely az Újtelep városrészt kapcsolja be a hálózatba. Valamint a Belvárosból északi irányban a Aranyvölgyi út - Arany J. u. - Halász sor - Üdülő sor vonalán Rácalmás, déli irányban a Papírgyári úttól a tervezett kikötő felé az új bekötő út mentén, mely különálló kerékpárútként folytatódhat a Duna mellett Kisapostag község felé, nyugati irányban pedig a Dózsa György út és az új Venyimi út mentén, Nagyvenyim felé.

Az országos kerékpárút hálózatfejlesztési tervek az M8 gyorsforgalmi út vonalában tartalmazzák egy kelet-nyugat irányú elem kiépítését, mely a Duna hídon keresztül kapcsolatot létesít a Duna-Tisza közével is.

### **1.5.4. Vízi közlekedés**

Hosszútávon (a szükséges előkészítő munkák 8-10 éves időigénye miatt) a jelenlegi kikötő megmaradásával reális számolni, de nagy távon a város szempontjából feltétlenül indokolt új kikötő megépítése. Erre a legalkalmasabb helyszín a várostól délre Kisapostag felett kínálkozik. A déli térségben épül meg az M8 gyorsforgalmi út a Duna híddal, mely kedvező kapcsolatot biztosít a kikötő, valamint a keleti és nyugati országrészek iparvidékei, gazdasági centrumai között.

Az M8 gyorsforgalmi út közúti hídjá feleslegessé teszi a dunai komp közlekedtetését, az elvben megszüntethetővé válik.

További célvizsgálatokat igényel, hogy a személyforgalom részére átkelő kishajóárat indítására van-e gazdaságosan kielégíthető igény (horgászok, üdülők, turisták).

A MAHART a személyszállító hajóforgalmat gazdaságossági okokból a közeljövőben

nem szándékozik visszaállítani, további mérlegelés kérdése, hogy nagy távon - az országos közforgalmi kikötőnek délre történő telepítését követően - a megmaradó kikötő hasznosítása milyen módon történhet.

Dunaújváros területi elhelyezkedése kedvező lehetőséget biztosít egy logisztikai központtal összekapcsolt központi kikötő létesítésére.

#### **1.5.5. Légi közlekedés**

A kisapostagi meglévő füves repülőtér jelenleg sportolási és mezőgazdasági célokat szolgál, menetrend szerinti személyszállítás bevezetését indokoltá tevő utazási igény jelenleg nincs. A repülőtér jelentős fejlesztése az országos szakági elképzelések szerint belátható időn belül nem várható, ugyanakkor a kisméretű forgalom fogadási feltételeinek javítása elősegítené a városnak a nemzetközi üzleti életbe való fokozottabb bekapcsolódását.

## 2. Alátámasztó munkarészek

### 2.1 A méretezés alapja: a népességprognózis

#### 2.1.1 Az alkalmazott módszerek, hipotézisek

A demográfiai prognózisok rendszerint megelőzik a tervezés többi témakörét, mert eredményei lehetőségeket és korlátokat vázolnak fel a távlatra, amelyek alapvetően befolyásolják a tervezési és fejlesztési feladatokat. Az utóbbi évek népesedési folyamatai országos és városi szinten is csökkenést mutatnak, és ez új kihívást jelent a népesség korösszetételének, társadalmi struktúrájának változásából adódó jellemzők, hatások elemzésében, a tervezési folyamatba való beépítésében egyaránt.

A természetes szaporodás számítása az országos KSH prognózisok figyelembevételével készült. Az országos előreszámítás 1995-2015 között az élveszületések és halálozások különbözeteként 4-6%-os népességcsökkenést becsül. A prognózis az 1990. Évi népszámlálás adataira épült, ami növeli a becslés megbízhatóságát, a természetes népmozgalmi folyamatok esetében pedig termékenységi és halandósági hipotéziseken alapszik. A várható születések számának jellemző paramétere a teljes termékenységi mutató. Ez az anya teljes termékenységi ideje alatt született gyermekek számát jelenti, ami jelenleg 1,8. Tekintettel arra, hogy az európai átlag 1,3-1,5 között van, valószínűsíthető, hogy a fenti mutató nálunk is csökkenni fog. A halandóság számításának alapja a nemenkénti halandósági tábla, ennek jellemző paramétere a születéskor várható élettartam hossza, ami jelenleg a férfiaknál 64-70 év között, a nőknél 70-74 év között van.

#### 2.1.2 A prognosztizálható folyamatok

A fenti hipotézisek alapján Dunaújvárosban a természetes népmozgalmi folyamatok következtében 2000-2005 között 250 fős, a következő tíz évben 2015-ig további 1100 fős népességcsökkenés lenne várható. Az élveszületések és halálozások különbözete, a természetes népmozgalmi előreszámításai nyomán mintegy 20 év alatt a jelenlegi népességszám 97%-ra, összesen 1800 fővel csökkenne. Az országos előreszámításoknál ez az érték 1-3%-kal magasabb, mert a város lakosságának életkori összetétele az országosnál kedvezőbb, ennek következtében a születési és halálozási arányok is kedvezőbbek. A városban az elmúlt tíz évben az 1000 lakosra jutó élveszületési arányok az országos átlagnak megfelelően csökkentek, de 1993-ig magasabb értékeket mutattak. 1994 óta a születésszámok csökkenésének mértéke nagyobb, az 1000 lakosra jutó élveszületési arányok az országos átlagnál 0,5-1 ezrelékkal alacsonyabbak. Az 1000 lakosra vetített halálozási arányok a városban 3-4 ezrelékkal kedvezőbbek az országos átlagnál.

A vándorlások számítása a jelenlegi tendenciákból indult ki, tehát távlatban elvándorlással számol. Három alternatíva készült:

- a jelenlegi mértékű és 2015-ig állandó,
- a jelenleginél kisebb és 2015-ig csökkenő tendenciájú

- a jelenleginél nagyobb növekvő mértékű elvándorlás prognózisa.

A jelenlegi mértékű elvándorlás 1995-höz képest a következő 20 év alatt összességében 7.800 fővel, a csökkenő mértékű elvándorlás 4.200 fővel, a növekvő elvándorlás pedig 9.850 fővel csökkentené a lakosság számát. A ténylegesen alakuló vándorlásokat a város által biztosított élet- és munkalehetőségek alapvetően befolyásolják. A hosszútávú tervek célkitűzéseinél e körülmények változtatásával lehet az elvándorlásokat, illetve a bevándorlásokat növelni, vagy csökkenteni, utóbbi Dunaújváros esetében igen fontos célkitűzés.

### **1. számú táblázat: Lakónépesség adatok és prognózis 1995-2015**

Év vége egyenleggel elvándorlással	A lakónépesség száma			A jelenlegi vándorlási Növekvő mértékű
	Természetes népmozgalom (vándorlás nélkül) Csökkenő mértékű elvándorlással			
1995	57.438	57.438	57.438	57.438
2000	55.313	55.313	55.313	55.313
2005	55.063	52.513	52.888	51.863
2010	55.463	49.913	52.613	49.338
2015	53.913	48.363	51.913	47.113

### **Lakónépesség 2015-ig**

#### 2.1.2.1 Következtetések

Mindegyik alternatíva szerint a népesség csökkenése várható, reálisnak a vándorlásokat figyelembevevő alternatívák látszanak. Elvándorlás következtében a tervezési időtávlaton belül igen jelentős, 6-15%-os népességcsökkenés mutatkozik. Bár a népességcsökkenés önmagában véve előnyös is lehetne - pl. a jelenlegi ellátási mutatók mennyiségi fejlesztés nélkül, csak a minőségre koncentrálna kedvezőbben alakulhatnának - a tapasztalatok szerint a gyakorlatban, Dunaújvárosban az aktív, a város demográfiai újratermelődését biztosító, anyagilag is jobb helyzetben lévő rétegek települnek ki a városból, illetve gyakran a magas képzettséget máshol megszerző dunaújvárosi fiatalok nem költöznek vissza szülővárosukba, hanem máshol telepednek meg diplomájuk elérése után. Gyakori az a jelenség is, hogy a környékre költözők változatlanul a városba járnak vissza dolgozni. Mindezek következtében az elvándorlások változatlan mértékű, vagy növekvő folytatódása egyrészt a város demográfiai újratermelődését veszélyezteti, másrészt a városban lakók aktivitási, és adófizetési mutatóinak romlását eredményezi majd, úgy, hogy eközben a megnövekvő településközi közlekedés terhei - pl. az ebből fakadóan növekvő parkolási igény a Belvárosban - is növekedni fognak.

A fentiek figyelembe vételével leszögezhető, hogy a város alapvető érdeke a megtartóképesség növelése, a népesség csökkenését fékező fejlesztési stratégia alkalmazása, amely szem előtt tartja az igényeknek megfelelő lakás- és telekkínálat, a

színvonalas és elérhető árú városi szolgáltatások, a megfelelő munkahelyi szerkezet és a rekreációs-szabadidős kínálat megteremtését. E stratégia a jelenlegi és a várható igények alapján elsősorban a családi házas lakóterületi fejlesztés céljából kívánja meg eddig beépítetlen területek beépítését, míg - bár az intézményi, munkahelyi és rekreációs fejlesztések számára a város ilyen célra fenntartott, vagy jelenleg beépített, de gyakran külterjesen hasznosított területei kiterjedésükben megfelelő teret nyújtanak - az elérhetőség, a megvalósíthatóság kritériumai a kereskedelmi-szolgáltató területek kisebb mérvű bővítését igénylik.

## **2.2 A városfejlesztés hosszútávú célrendszere**

A városfejlesztés hosszútávú célrendszere azokat a társadalmi, gazdasági és fizikai környezetre vonatkozó legfontosabb célkitűzéseket foglalja össze, amelyek területi követelményei lényegesen befolyásolják a város településszerkezetének és területfelhasználásának tervezését, megalapozva az egyes célkitűzésekhez szükséges fizikai környezet biztosítását, illetve az egyes területegységek további sorsának, beépíthetőségi feltételrendszerének kialakítását.

A városfejlesztésnek az alábbiakban megfogalmazott célkitűzései részben a jóváhagyott Településfejlesztési Konceptió, részben pedig a szintén korábban elkészült középtávú szakmai programok alapján kerültek összefoglalásra.

### **2.2.1 Társadalmi célkitűzések**

#### **2.2.1.1 Demográfia**

A város lakosságát demográfiai oldalról érintő legfontosabb célkitűzés az, hogy a népesség számának évtizedes csökkenése lelassuljon, és lehetőleg megálljon, optimális esetben ismét növekedjen. Ez a célkitűzés a város megtartókéességének és vonzerejének növelését igényli, a lakóterületek, a közintézmények, a munkahelyi lehetőségek és a rekreációs, szabad-időeltöltési lehetőségek oldaláról egyaránt.

A lakásállomány fejlődése tegye lehetővé a fiatalok első lakáshoz jutását és a családalapítók és a többgyermekes családok igényeinek helyben történő kielégítését, növelve ezzel a gyermekkorúak arányát, a sokszínű iskolarendszer a helyben való iskolába járást, a vonzó, városias közszolgáltatások, sokrétű munkavállalási, kulturális és rekreációs lehetőségek, kereskedelem és szolgáltatások pedig a felsőfokú tanulmányaikat máshol megszerzők visszatérését, továbbá a városba történő betelepülést is.

#### **2.2.1.2 Képzettség**

A társadalom képzettsége rendszerint összefügg az adaptációs képességekkel is, azaz azzal, hogy az adott társadalmi csoportok hogyan képesek alkalmazkodni a változó gazdasági környezethez, illetve a globalizáció, a technológiai fejlődés, a gazdasági szerkezet változásai következtében az emberi erőforrásokkal kapcsolatosan is egyre növekvő követelményekhez.

A dunaújvárosi lakosság iskolázottsági, képzettségi szintjét tekintve célul tűzhető, hogy

- stabilizálódjon az általános iskolát végzettek kedvező, viszonylag magas aránya;
- növekedjen a középfokú végzettségűeknek, ezen belül elsősorban az érettségivel rendelkezőknek a - jelenleg a városok országos átlagánál kissé alacsonyabb - aránya;
- emelkedjen a felsőfokú végzettségűek - más városok átlagánál jelenleg szintén alacsonyabb - részaránya.

Ennek előfeltétele, hogy

- fejlődjön a középiskolák kínálata, a műszaki ismeretek mellett továbbra is nyíljon lehetőség a pénzügyi, gazdasági, illetve a humán - pl. nyelvi, művészeti, turisztikai, - szakterületek középfokú ismereteinek elsajátítására,
- továbbra is növekedjen a Főiskola képzési formáinak kínálata,
- bővüljön a középiskola utáni, diploma utáni, illetve az iskolán kívüli képzés kínálata és intézményrendszere.

A fenti tényezők a megtartóképesség növelése mellett a város regionális központi szerepét is erősítik, visszahatva a gazdasági szerkezet többszínűvé válására is.

### **2.2.1.3 Gazdasági aktivitás, foglalkoztatottság**

A város foglalkoztatottsági viszonyai jelenleg az országos átlagnál kedvezőbbek, ugyanakkor a kívánatos gazdasági szerkezetfejlesztéssel párhuzamosan várható, hogy a jelzett viszonylag kedvező arány fenntartása hosszabb távon további erőfeszítéseket igényel. Ezen belül kedvező lehet

- az önálló foglalkozásúak szám- és aránynövekedésének elősegítése;
- a szellemi foglalkozásúak aránynövekedésének támogatása a fizikai foglalkozásúakkal szemben;
- a tovább- és átképzési lehetőségek továbbfejlesztése
- a részmunkaidős foglalkoztatás feltételrendszerének javítása.

### **2.2.1.4 Kultúra, művészetek**

A város kulturális, művészeti élete hagyományosan a közérdeklődés fókuszában áll, és a jövőben is fontos cél, hogy Dunaújváros imázsának összetevői között az "iparvárosi", "acélos" és a "sportos" elemek mellett a kultúrával összefüggő elemek is növekvő mértékben szerepeljenek, és egyre bővülő körben terjedjenek.

Ennek alapjai a városban ma is megvannak, de több szempontból továbbfejlesztésre szorulnak. Szükséges ennek megfelelően

- a lokálpatriotizmust, az identitástudatot erősítő rendezvények, események minél szélesebb köröket mozgósító szervezése,
- az öntevékeny társadalmi szerveződések, helytörténeti, és lokálpatrióta egyesületek támogatása,
- az előadóművészetek, képzőművészetek működési körülményeinek javítása,

különös tekintettel a színház- és a táncművészetre,

- a vizuális kultúra fejlesztése, az iskolai oktatásban, és az iskolán kívüli tevékenységekben,
- a design fokozott mértékű alkalmazása a városi közterületek, azok berendezéseinek alakításában, illetve a városi önkormányzat arculatformálásában, kiadványaiban, PR anyagaiban, sajtótermékeiben egyaránt.

#### **2.2.1.5 Sport, rekreáció**

A sport, az aktív rekreáció a városban a társadalmi érdeklődés középpontjában áll, és a város külső megítélésének is igen lényeges eleme, így e terület fejlesztése továbbra is elsőrendű célkitűzés. E törekvések jegyében született meg a városban pl. a jégcsarnok, és ez motiválja a stadion megújítását, komplex sportcentrummá fejlesztését is.

Az aktív szabadidőeltöltéssel összefüggő célok érvényesülhetnek városi szinten a Vidámpark, a Szalki-sziget területeinek továbbfejlesztése során is.

### **2.2.2 Gazdaságpolitikai célkitűzések**

E fejezet célja az, hogy a városszerkezet, területfelhasználás megalapozott tervezése érdekében összefoglalja azokat a városi léptékű, gazdaságpolitikai típusú célkitűzéseket, amelyek a tervekészítés során figyelembe vételre kerültek. Nem a teljesség igényével készült tehát, hanem azért, hogy illusztrálja, hogy milyen - nagyrészt az elfogadott Gazdasági Konceptióból és a Településfejlesztési Konceptióból származó - információkra, alapelvekre, szempontokra épül a fizikai környezet tervezése.

#### **2.2.2.1 Gazdasági szerkezet**

A város gazdasági szerkezete - más városokhoz képest - csak kitaró munkával, és lassan mozdul el az évtizedek óta jellemző monostrukturális viszonyoktól, hiszen, bár számos cég működik Dunaújvárosban, az ország egyik legnagyobb termelő gazdálkodó szervezetét jelentő DUNAFERR csoport nagyságrendekkel múlja felül az utána következő - önmagukban egyáltalán nem jelentéktelen - cégek jelentőségét, mind a foglalkoztatásban, mind a helyi adók terén, mind pedig az egyéb gazdasági mutatókban.

A város gazdasági fejlődését illetően a fizikai tervezés arra a célkitűzésre épül, hogy kívánatos a nehézipar folyamatosan korszerűsödő továbbélése, a dinamikus iparváros fejlődése mellett egyre azonban színesebbé, többértévé váljon a gazdasági szerkezet.

#### **2.2.2.2 Ipar**

A gazdasági struktúrán belül az ipar szerepe a tervezési időtávlatban várhatóan domináns marad.

A ma meglévő ipari funkciók mellett kívánatos a jövőben a nehéziparhoz kapcsolódó feldolgozóipar, az egyéb feldolgozóipari, környezetvédelmi-ipari, élelmiszeripari, illetve építőipari tevékenységek fejlődése, különös tekintettel a fejlett technológiát magukban foglaló iparágakra, amelyek felszívhatják a kohászat várható technológiai fejlődésével összefüggésben felszabaduló munkaerőt, és bővíthetik a város gazdaságának jövedelem- és adótermelő képességét is, a személyi jövedelemadóhoz, illetve a helyi



adókhoz kapcsolódóan egyaránt.

Indokolt ugyanakkor a termelő szervezetek nagyságbeli változatosságának elősegítése is, a nagy cégek mellett az EU célkitűzéseinek megfelelően elsősorban a kis- és közepes nagyságú vállalkozások bátorításával, működésük területi biztosításával, illetve piacra jutásuk elősegítésével.

### **2.2.2.3 Kereskedelem, szolgáltatások**

A kereskedelem és a szolgáltatások színvonala, ellátottsági mutatói a városban jelenleg kielégítőnek nevezhetők. Bár a kiskereskedelmi egységek gyakori változásai a rendszerváltozást követően a hálózat labilitására utaltak, a változások amplitudója csökkenő trendet mutat, az nagyjából beállt a piacgazdaságban természetesnek tekinthető változások szintjére.

A jövőben a stabil, vonzó kiskereskedelmi hálózat kialakítása érdekében indokolt az olyan fejlesztések támogatása és elősegítése, amely

- biztosítja az alapellátáshoz tartozó üzletek, szolgáltató egységek folyamatos működését a város lakónegyedeiben,
- növeli a kisebb szaküzletek színvonalát és választékát a városközpontban,
- gyarapítja a nagyobb üzletek, üzletházak választékát a tömör és laza beépítésű övezetek határán,
- elősegíti a város nagyságának és régiójának megfelelő méretű bevásárlóközpontok és szakáruházak létrehozását a településszerkezeti tervlapon feltüntetett területeken.

A szolgáltatások terén indokolt a jelenlegi szolgáltatási választék bővítése a nem anyagi szolgáltatások szférájában, ide értve elsősorban

- a pénzügyi, banki szolgáltatások,
- a gazdaságfejlesztéshez kapcsolódó marketing, PR tanácsadás, és csatlakozó szolgáltatások,
- a szabadidőhöz, rekreációhoz kapcsolódó szolgáltatások

területeit.

### **2.2.2.4 Tudomány, kutatás + fejlesztés**

A K+F tevékenység Dunaújvárosban hagyományosan a Vasmű, illetve az eredetileg a Vasmű számára szakembereket képző Főiskola által végzett, nemzetközileg is elismert, a nehéziparhoz kapcsolódó szakterületeken folyt. Az elmúlt évtizedben a kép színesedett, elsősorban azáltal, hogy a Főiskola profilja - az ország más felsőoktatási intézményeihez hasonlóan - többbétűvé vált, és a nehéziparhoz tartozó szakterületek mellett megjelent, és egyre fontosabbá válik pl. a gazdaságtudomány, a vállalatszervezési és más hasonló tudományterületek oktatása, illetve az ide tartozó témák kutatása is.

A jövő tekintetében - a város gazdasági szerkezete kívánatos diverzifikálásának megfelelően - indokolt a kutatási és felsőoktatási profilok további gazdagítása, a nehéziparhoz csatlakozó területek továbbfejlesztése mellett elsősorban a pénzügyi,

gazdasági és a humán tudományok terén is. Ennek hatása kiterjedhet a város mellett a térségre is, tovább fokozva Dunaújváros regionális jelentőségét, erősítve a kapcsolatrendszert a város és környéke között, fokozva a város és térsége hazai és nemzetközi versenyképességét.

### **2.2.2.5 Turizmus**

A turizmus a városban az elmúlt évtizedben nagymértékben visszaesett, és tekintettel annak korábbi struktúrájára a régen megszokott módon való feltámadása, megerősödése nem is várható.

A város turizmusában jelenleg a rendezvényturizmus dominál, főként a sporthoz, illetve a szakmai utazásokhoz, konferenciákhoz tartozó módon. Emellett a kisebb igényű, természetközeli elhelyezést igénylő városlátogató turizmus is megjelenik, a kempinghez csatlakozóan, az idegenforgalom fejlesztésének infrastruktúrája azonban igen hiányos, a szálláshelyeket, a látnivalókat, valamint az információáramlást illetően is.

A jövőben ezért a turizmus fejlesztésével kapcsolatos tevékenységek az eddigi alapokon, de a mennyiségi és minőségi fejlesztést egyaránt szem előtt tartva javasolhatók, ide értve mindenek előtt

- a szállásférőhelyi kapacitások fokozatos, kisebb egységekben megvalósuló megerősítését,
- a város meglévő attraktivitásának, természetes és művi elemeinek, városképi és történeti összetevőinek színvonaljavítását, azok előtérbe helyezését, és megmutatását, továbbá
- a turizmust segítő PR munka intenzívebbé tételét.

Nélkülözhetetlen összetevői e munkának:

- a felső Duna-part közpark jellegű színvonaljavító, vonzerő-növelő fejlesztése, már középtávon,
- a Vasmű út keleti oldalának rendezése, imázsalkító beruházásokkal, középtávon,
- a Rácdomb és az Öreghegy térségének fejlesztése, a Rác templom látogathatóvá tétele mellett képzőművészeti műtermek, galériák meggyökeresítésével,
- a várost ismertető kiadványok széles körű terjesztése,
- a városi információs rendszer javítása, turisztikai információs irodával, tájékoztató és információs térképekkel, táblákkal, a tömegközlekedés információival, stb.

## **2.2.3 A fizikai környezet fejlesztési célkitűzései**

### **2.2.3.1 Lakásállomány**

1991-95. között a városban évente átlagosan 54 lakás épült, ebből 14-15 lakás volt családi ház. Az évente épülő lakások száma csökkenő tendenciát mutatott. Évente átlagosan 12 lakás szűnt meg összevonás, avulás következtében. A folyamatot az elmúlt években a stagnálás jellemezte, 1998-99-ben 35-40 új lakással, az elmúlt évben azonban a családi házas építkezések gyarapodása vált szemmel láthatóvá,

elsődlegesen az északi lakóterület, és az Újpentele városrészek szabályozási terveinek jóváhagyását, illetve a szükséges műszaki infrastruktúra-fejlesztések beindításának nyomán.

A lakásállomány nagy többsége (65,3 %-a) két szobás lakásokból áll - az országos átlag 40,8 % -, 100 lakásra átlagosan 217 szoba jut, az országos átlag 100 lakásonként 239 szoba. Egy lakás átlagos alapterülete Dunaújvárosban 54,7 m<sup>2</sup>, míg országosan 60,5 m<sup>2</sup>. A lakásállományban a három- és többszobás lakások aránya mindössze 20,8 %, míg az országos átlag 45,3 %.

A lakásállománynak mintegy 9 %-a található családi házban, ami országos viszonylatban is nagyon alacsony, ugyanis a városi átlag 40 % körül alakul. A lefolytatott kutatások szerint a helyi igények is két irányban jelentkeznek nagyobb arányban: a belvárosi, téglaeépítésű lakások, és a kertes családi házas terén. Mindezek következtében a lakóterületek fejlesztésénél továbbra is nagyobb részben a családi házas beépítésre alkalmas területek bővülésére kell törekedni, szem előtt tartva ugyanakkor a 6-10 lakásos társasházak kereslet igényeit is. Ez nemcsak az évente épített lakások számának növelését, hanem a lakosság helyben tartását is elősegíti. Indokolt ugyanakkor a tervezett, a Belvároshoz közeli lakóterületek egy kisebb részének társasházak kialakítása is, az ilyen irányú kereslet kielégítésére.

### **A lakásállomány alakulása 2015-ig**

Időszak végén	lakásépítés	lakásmegszűnés	növekmény	Állomány az időszak
1995-2000 között	650 - 800	50-150	600	22.927
2000-2005 között	900 - 1000	100-200	800	23.720
2005-2010 között	600 - 650	100-150	500	24.220
2010-2015 között	550 - 580	50- 80	500	24.720

A jelenlegi átlagos mutatók alapján a lakásállományban a három- és többszobás lakásoknak nagyobb arányt kellene képviselniük. Mivel a lakások nagy része lakótelepi épületben helyezkedik el, itt a lakások szobaszám szerinti bővítésére csak lakásösszevonásokkal nyílik lehetőség, ami a jelenlegi állomány csökkenésével jár.

Ehhez azonban szintén az ott meglévő laksűrűség csökkenése szükséges, ami a kertvárosi fejlesztések megvalósulása, a lakótelepekről a kertvárosokba, illetve kisebb társasházakba való kiköltözések nyomán várható.

A népességprognózissal szoros összefüggésben a távlati lakásépítés és megszűnés az alábbiak szerint számítható:

A lakásállomány fejlesztésének e prognózisa a kertvárosi beépítésre alkalmas területek felszabadításával lényeges változást jelent az elmúlt években tapasztalt jelenségekhez -

az évente épülő 50-60 lakáshoz - képest, ugyanakkor a prognózis viszonylag mértéktartónak, szerénynek mondható, hiszen csak a 2005-2010. közötti időszakban számol évi 200 lakás létesítésével, ami egyébként még mindig alulról közelíti a nemzetközi szakirodalom szerint - a lakások amortizációja alapján számítva - kívánatosnak tartott évi 1 %-os újratemelődési szintet.

### ***Lakásprognózis 2015-ig***

1995-ben Dunaújvárosban egy lakásban átlagosan 2,6 fő, míg 2000-ben 2,4 fő élt. A mutató a magyar városi átlaggal megegyezik, mivel azonban a dunaújvárosi lakások átlagos szobaszáma, nagysága elmarad az országos átlagtól, az egy lakásra jutó személyek számánál a tényleges laksűrűség (fő/szoba) annál kb. 10 %-kal magasabb. A jelenlegi lakásállománnyal (22.927 lakás) számolva 2015-ben az egyes alternatívák népességszáma alapján egy lakásra a vándorlás nélkül készült alternatívánál 2,2 fő, a vándorlással számolt alternatíváknál 1,9-2,1 fő jutna majd átlagosan. (A nemzetközi városi átlag a fejlett országokban 2,0 fő/lakás, a különböző hazai hosszútávú tervek 2,15 fő/lakás mutatóval számolnak, míg a budapesti tényadat 1996. Végén 2,31, 2001-ben 2,16 fő/lakás volt.)

A hosszútáv végére a tervezett - és részben megvalósulás alatt álló - lakásfejlesztések következtében az egy lakásra jutó személyek száma a háromféle elvándorlással, illetve vándorlás nélkül várhatóan 1,9 és 2,2 fő között alakul majd.

A területfelhasználás méretezése számára a lakásfejlesztések nyomán csökkenő mértékű elvándorlással számoló változat került felhasználásra, ami azt is jelenti, hogy amennyiben nem sikerül az elvándorlás lassítása, úgy a tervezési időszakban a beépítésre tervezett területek egy része várhatóan beépítetlen marad, viszont ha a város vonzóvá tétele, dinamizálása jobban sikerül, úgy sor kerülhet a 6-os úttól nyugatra tervezett tartalék kertvárosi terület beépítésére is.

### ***A népesség- és lakásprognózis alternatíváira számolt fő/lakás mutatók***

A terv lakóterületi fejlesztésként mintegy 2000 alapvetően családi ház építésére alkalmas telek kialakítását tervezi. A várható lakásnövekmény előreláthatóan legalább háromszobás lakásokkal és átlagosan 100 m<sup>2</sup>-es lakásterülettel növeli a lakásállományt.

A lakóterületekkel kapcsolatos tervek megvalósulása során jelentős szerepet játszik az önkormányzat árpolitikája is. A kertvárosba költözés első hulláma ugyanis már a 80-as években megindult, és napjainkra nagymértékben lelassult. Ez azt jelenti, hogy a legtehetősebb rétegek minőségi lakásigényeinek kielégítése - jelentős mértékben a városból való kiköltözések kapcsán - nagyobb részben befejeződött, és az elkövetkező évek, a tervezési időszak kertvárosi lakásépítéseit a jövőben tehetősebbé válók, a kevésbé tehető közép- és alsórétegek, valamint - kisebb részben - a már kertvárosi lakással bíró gazdagabb rétegek második, befektetési céllal, vagy utódaik számára épített lakásként fogják megvalósítani.

Javasolható ugyanakkor a kertvárosba költözéssel párhuzamosan - kihasználva a belső városrészek bizonyos mértékű fellazulását, illetve az e városrészekben lévő nagyobb lakások iránt jelentkező igényeket - a lépcsőzetes lakáscseréket elősegítő mechanizmusok kialakítása is.

Ugyancsak indokolt a lakáspolitikai folyamatok olyan értelemben történő kiaknázása, hogy az önkormányzat - csak igen csekély mértékű, nehezen felszabadítható bérlakással rendelkezve - vásároljon a piacon megjelenő kisebb és közepes lakásokból, hogy azokat a városban letelepedni kívánó, a város fejlődését elősegítő fiatal értelmiségieknek bérbeadhassa, piaci, vagy - ilyen irányú, az anyagi lehetőségektől függő döntés esetén - annál kedvezményesebb lakbérért.

Az egyes alapfokú ellátó intézmények fejlesztésénél a csökkenő népességszám miatt lényeges bővítési igénnyel nem kell számolni, a hangsúly a színvonal emelésére, a szolgáltatás minőségének javítására helyezhető. Bővítési igény az időskorúak ellátásánál merülhet fel, mert a korábban viszonylag fiatal népesség-összetételű városban az idősök arányának emelkedése várható, illetve a lakásgazdálkodást is elősegítő nyugdíjasházak építése kapcsán.

### **2.2.3.2 Közintézmények, kereskedelem, szolgáltatás**

A jelzett fejlődés a városi népességszám csökkenése mellett megy végbe, és az országosan érvényes trendek a városnak kiköltözési célterületével együtt, településcsoportra vetítve számított népességét tekintve is csökkenést jeleznek. Ez azt jelenti, hogy nem csak a Dunaújvárosban lakók, hanem a környékbeli városhasználók - a dolgozni bejárók, az intézmények, üzletek igénybevevői, stb. - is kevesebben lesznek, hacsak a városrégió fejlődése nem válik országos viszonylatban különösen kedvezővé, olyan mértékben, hogy az beköltözést indukáljon a távolabbi vidékeken élők körében is.

Reálisan számolva valószínűsíthető, hogy a népesség csökkenése - a gazdasági szerkezet változásával, a "városi össztermék", a "városi hozzáadott érték" és az adóbevételek növekedésével együtt - lehetőséget teremt az intézmények színvonalának emelésére, a minőség javítására. Ennek megfelelően a településszerkezeti terv viszonylag kis mértékben tartalmaz közintézményi célú területeket, hiszen várható, hogy a jelzett minőségjavulás részben a jelenlegi székhelyen belül, vagy lépcsőzetes "székhelycserék" során valósul majd meg, amelynek során egy új irodaház pl. három-négy másik intézmény helyigényének kielégítésére is alkalmat teremthet.

A közeli jövőben várható a város kereskedelmi hálózatának konszolidációja is, alapvetően kétféle módon:

- várható egyrészt, hogy a gazdasági helyzet stabilizációja, az enyhén növekedésnek indult életszínvonallal együtt növekvő kereslet stabilizálja a mindaddig meglehetősen labilis kisebb, tőkeszegény kereskedelmi cégek, vállalkozások egy részét, míg másik része végképp felhagy a kereskedelemmel,
- látható másrészt, hogy az országszerte egyre jelentősebb szerepet betöltő és egymással erősen konkuráló áruházláncok a százezer lakos fölötti lakosságú városok "telítése" után eljutnak az ilyen szempontból második vonalnak számító középvárosokhoz is, amelyek között Dunaújváros - lakosainak viszonylag kedvező jövedelmi viszonyai, valamint centrális fekvése miatt - meglehetősen jó pozíciót tölt

be, amelyet nagy távlatban az M6 - M8 autópályák és a híd erősítenek majd tovább. Várható ugyanakkor, hogy a tőkeerősebb, és gyakran olcsóbb "nagyok" megjelenése a városban gyorsítja majd a tőkeszegény helyi kiskereskedők tönkremenetelét is.

A területszerkezeti terv a kereskedelmi, szolgáltatási területek számára többféle módon is biztosít kínálatot:

- kisebb területrészek beépítésével a városközponti vegyes övezetekben, a belvárosi területeken, illetve emeletráépítéssel, épületbővítésekkel e területeken,
- nagyobb összefüggő területeken a város mellékközpontjaiban,
- kisebb - főként alapellátást nyújtó - üzletek számára a lakótelepek központjaiban, földszintjein,
- igen nagy összefüggő területeken a nagyterületű típusok számára, a város külső területein, jól megközelíthető helyen, a 6-os útról és a Magyar utcán át egyaránt jól elérhető volt szovjet laktanya térségében, és a Déli Iparterület északi részén, a 6-os úthoz és a Dózsa György úthoz csatlakozó fekvéssel, valamint a 6-os út nyugati oldalán kijelölt fejlesztési területen.

### **2.2.3.3 Munkahelyek**

A város munkahelyeinek csaknem fele a déli térségben, a DUNAFERR területén és a környező ipari területeken található, és a másik fele működik a város központjának térségében működő intézményekben, a város más, kisebb ipari-szolgáltató jellegű területein illetve a lakóterületi intézményekben, vagy a viszonylag kis számú kereskedelmi-szolgáltató, kisipari termelő vállalkozásaiban.

A tervezett területszerkezet a Déli Iparterület beépíthetővé tételével nagyjából megtartja a jelenlegi területi arányokat, úgy, hogy a Vasmű várható technológiai fejlesztésével, illetve a gazdasági szerkezet többszínűvé válásával párhuzamosan felszabaduló munkaerő számára az új munkahelyi területeken biztosít helyet. Tovább bővíti a kínálatot a tervezett központrendszer egyes elemeiben - a főközpontban és a mellékközpontokban létrehozható irodai és intézményi, valamint kereskedelmi, szolgáltatási területek, létesítmények, és nem elhanyagolható a volt szovjet laktanya térségében, az északi városrész 6-os út menti sávjában, valamint a vasút és a 6-os út közötti sáv intenzívebb hasznosításával létrehozott és a továbbiakban létrehozható munkahelyek szerepe sem.

Mindezen fejlesztések megvalósulása a jelenleginél több munkahely számára biztosíthat területet, így a távolabbi jövőben Dunaújváros foglalkoztatási szerepköre regionálisan is növekedhet, ami emelheti a bevándorlás mértékét, és az ingázást is, ez utóbbi viszont indokolja a környező és távolabb fekvő településekkel a fizikai - közlekedési - kapcsolatrendszer javítását, egyes a városba vezető utak nyomvonal-korrekcióját is.

### **2.2.3.4 Logisztika**

A város gazdasági potenciálját, fekvéséből adódó gazdasági előnyeinek kihasználását, regionális szerepvállalását, jelentőségét növelheti a logisztikai funkciók fokozott előtérbe helyezése. Az ilyen létesítmények számára - a közúti, vasúti és vízi szállítás,

kisebb részben a légi megközelíthetőség súlypontjában - a Déli Iparterület déli részein nyílik elsődleges lehetőség, feltételezve az új déli kikötő megépítését, valamint az M8 gyorsforgalmi útnak a várostól délre való vezetését, összefüggésben a makroszerkezeti sajátosságokkal is. Tekintettel Dunaújváros sajátos kiterjedésére, várható, hogy a logisztikai szerepvállalásból nem csak a város, hanem a délre fekvő Kisapostag is profitálhat.

#### **2.2.3.5      Rekreáció**

A rekreáció, a szabadidő-eltöltés területei és létesítményei iránti igények az elmúlt években - a társadalmi polarizációval párhuzamosan - növekedő tendenciát mutattak, és az életszínvonal, a jövedelmi viszonyok javulása ezen igényeket egyre erősíteni fogja.

Ennek megfelelően indokolt a településszerkezeti terv azon törekvése, amely a jelenleg is nagyterjedésű zöldterületek minőségének, szolgáltatásainak fejlesztése révén azok kihasználtságának, hatásfokának emelését tűzi célul, javítva ezzel a városképet és az életminőséget egyaránt.

A különféle rekreációs lehetőségek súlyvonalát a Duna-parthoz csatlakozó területek jelenthetik, a Szalki-szigeti létesítményektől a történeti sétaúton át a Duna-part felső és alsó területeinek tartalommal való megtöltésén keresztül a Vidámpark területéig. Ezt a választékot bővítik a városi sport- és szabadidős létesítmények, a meglévő sportcsarnok, uszoda és a jégcsarnok mellett a Vidámpark egy részén, illetve a Kádár-völgyben javasolt közcélú városi sport- és szabadidőközponttól a Kádár-völgyben tervezett, illetve a Vasmű jóléti erdővé átsorolandó véderdejében ma is működő, továbbfejlesztésre szoruló sportligetig, erdei szabadidőközpontig. Tovább bővítik a kínálatot a lakónegyedek közparkjainak játszóterei, sportpályái, iskolai tornatermei is.

Ezek a lehetőségek - összhangban a város sportkoncepciójával - lehetővé teszik a rekreációs igények igen széles körének kielégítését, a versenysport és az iskolai sport lehetőségei mellett a szabadidősport, a kikapcsolódás különféle módozatai számára területet, és létesítményt nyújtva.

### **2.3      A városszerkezet fejlesztési alapelve: a dinamikus jövőkép**

A városszerkezet fejlesztése hosszú időn át folyamatosan tartó, kitartó és következetes munka eredménye, olyan módon, hogy a megvalósított elemek szervesen illeszkedjenek a mindenkor meglévő összetevőkhöz, és lépésről-lépésre javítsák a város fizikai környezetét. Ennek megfelelően a településszerkezeti terv mintegy 15 éves időtávlatra történő kitekintést tartalmaz, hogy a szerkezetfejlesztéssel, területhasználattal, illetve annak változásával összefüggő feladatok sorrendisége, a különféle fejlesztések összehangolása a rendezési tervek alapján biztosítható legyen.

#### **2.3.1      A dinamikus város**

Az öt évtizede új iparvárosként létrejött Dunaújváros az elmúlt évtizedben fokozatosan veszített korábbi versenyképességéből, amelynek okai között a meglehetősen egyfunkciós gazdaság mellett a hasonlóan viszonylag homogén, az egyedi igények kielégítésére kevés teret nyújtó lakásállomány, épített környezeti színvonal, városi

szolgáltatások is fellelhetők.

A város versenyképességének javítása érdekében ezért a meglévő hagyományokra, emberi, gazdasági és fizikai környezetre támaszkodó, de többrétű, változatos komplex környezet fejlesztése indokolt, amely nem pusztán követi az igények általánosan tapasztalható változását, hanem ismerve saját erősségeit és lehetőségeit "elémegy" a kihívásoknak, a globális trendekben megtalálva azokat a lehetőségeket, amelyek tovább javíthatják az itt élők körülményeit, és vonzóvá teszik a jelenleg nem mindenben attraktív települést az idelátogatók, az itt megtelepedni, vagy befektetni kívánók számára is. Ehhez olyan dinamikus, időben változó, innovatív, kezdeményező fejlesztéspolitika szükséges, amely tervszerűen koncentrálna az elérhető erőforrásokat a kitűzött célok megvalósítására, megteremtve az egyes kulcstényezők szervezeti-megvalósítási hátterét is.

### **2.3.2 A dinamikus terv**

A fenti célkitűzésnek megfelelően Dunaújváros településszerkezeti terve is dinamikus jellegű, a megvalósítás fontosságát, várható lehetőségeit, időbeli lefolyását tekintetbe véve készült.

A településszerkezeti és területfelhasználási tervlap ezért egyrészt rögzíti a város hosszú távon kiegyensúlyozott, fenntartható működéséhez, fejlődéséhez szükséges legfontosabb meglévő és tervezett településszerkezeti elemeket (az egyes területrészek felhasználási módját, a település működéséhez szükséges műszaki infrastruktúra elemeinek a település szerkezetét meghatározó térbeli kialakítását és elrendezését), amelyek megvalósulásának a terv időtávatán - tíz-tizenöt éven - belül reális esélyei vannak, ezért a szabályozási terv és a helyi építési szabályok az e tervben foglaltakra épülve kerülnek kidolgozásra. A tervlap ugyanakkor tartalékterületként tünteti fel azokat az elemeket, amelyeknek az adott helyen való megvalósulása - a vonatkozó közgyűlési döntések értelmében - előnyös lesz a város számára, megvalósulásuk azonban egyelőre bizonytalan, vagy csak nagy vonalakban körvonalazott, ezért a szabályozási terven való feltüntetésük csak további - a konkrét fejlesztési igényekre, feltételrendszerre alapozott - szabályozási tervezési munka alapján indokolt.

### **2.3.3 Fejlesztéspolitikai irányelvek - az összpontosított minőségfejlesztés**

Dunaújváros tervezett város voltának jelenleg is érzékelhető következménye az organikusan fejlődött, történeti városokhoz viszonyítva rendezettebb települési környezet, amely azonban értékei dacára a közmegítélésben már sok vonatkozásban középszerűnek, elavultnak, jellegtelennek tűnik, és az általánosan inkább viszonylag jónak mondható városi környezet és szolgáltatások fizikai és erkölcsi kopása, avulásának megakadályozása a jövőben is céltudatos beavatkozásokat igényel.

Az e helyzetből való kitörés érdekében az erőforrások és az energiák olyan összpontosítása szükséges, amely a városfejlesztési projektekben hosszabb és rövidebb időtávban egyaránt a települési környezet meglévő értékeire, attraktív elemeire helyezi a hangsúlyt, és a mennyiségi fejlesztés helyett általában a megkopóban lévő, vagy hiányos minőség értékőrző megteremtését tűzi célul, a fizikai környezet, illetve a város arculatának, imázsának alakítása során egyaránt.



A fenti fejlesztéspolitika megvalósítását illetően megkülönböztetett figyelmet igényel:

1. a város prosperitását segítő munkahelyi területek fejlesztése, illetve revitalizációja, összpontosítva
  - a déli iparterületek kialakítására,
  - a volt szovjet laktanya térségére,
  - a nehézipari technológia fokozatos korszerűsítésével párhuzamosan felszabaduló Vasmű területegységei környezetbarát újrahaznosításának elősegítésére,
  - a részben kevésbé kihasznált nyugati telephelyi-ipari sáv újrahaznosítására a vasútvonal és a 6-os út térségében, elsősorban a kisebb és közepes termelő vállalkozások számára;
2. a város megtartóképességének növeléséhez nélkülözhetetlen új lakóterületek kialakítása, főként a széles körben megjelenő igényeknek megfelelő laza kertvárosias, szabadon álló családi házas lakónegyedek létrejöttének elősegítésével, a jelenleg beépítetlen, vagy alulhasznosított belterületeken;
3. a város legattraktívabb adottságának, az egyelőre - a gondos fenntartás, és a Belváros közvetlen közelsége ellenére is - meglehetősen kihasználatlan Duna-parti zöld sávnak olyan fejlesztése, amely csodálatos természeti környezetével, és az ezt erősítő, legfeljebb kisebb léptékű beruházásokat igénylő, de színvonalas létesítményeivel vonzóvá teszi e területrészt a város lakói, és az idelátogatók számára;
4. a város imázsát megtestesítő, kulturális örökségként is jelentős értéket képviselő, de városszerkezeti szempontból torzóban maradt szocialista-realista Belváros olyan értékőrző továbbfejlesztése, rehabilitációja, amely a magas minőségi színvonalat megjelenítő beruházásokkal teremti meg a városias környezet vonzerejét, és a pezsgő, színes, színvonalas városi szolgáltatásokat is. Különös jelentősége van ennek a város tényleges és ugyanakkor szimbolikus főutcája, a Vasmű út esetében, de indokolt a kiemelt figyelem a Belváros más közterületeinek, közparkjainak, városépítészeti elemeinek vonatkozásában egyaránt;
5. a szintén szimbolikus jelentőségű főtér megteremtése a Városháza tér környékén, továbbá a Pentele városrész mellékközpontjában is;
6. a városi szintű közintézmények, kereskedelmi és szolgáltató létesítmények fejlesztése az Aranyvölgy útnak a pentelei és újpentelei városrész közti átalakuló szakaszán;
7. a volt szovjet laktanya térsége, amely a város fejlesztéséhez szükséges innováció területei mellett a nagyterületű kereskedelmi létesítmények és a minőségi lakásépítés számára is ideális helyszín;
8. a rekreációs, szabadidős és sportterületek színvonalának, minőségének fejlesztése, főként a Szalki-sziget környékén és az alsó Duna-parti zöld sáv területén, továbbá a Vidámpark térségében, valamint a Kádár-völgy - Cirkusz tér városi sport- és szabadidőközponttá fejlesztésével;

9. a nagyterjedésű, és ezért kellemes, de meglehetősen egysíkú, ugyanakkor hasznosíthatatlan zöldfelületek - pl. rézsúk, geotechnikai védőművek - attraktivitásának fokozása, pl. képzőművészeti alkotások, jellegpontként szolgáló objektumok elhelyezésével;

## **2.4 A tervezett városszerkezet**

### **2.4.1 A szerkezetfejlesztés alapelve - a decentralizált koncentráció**

A városfejlesztési koncepcióban összefoglalt fejlesztéspolitikai alapelvek városszerkezeti leképezését a decentralizált koncentráció elve adja.

Ezen belül a decentralizáció a javasolt fejlesztéseknek a város területén való szétszórását biztosítja, a kiegyensúlyozott, harmonikus makroszerkezeti fejlődés elősegítésére. A városszerkezet fejlesztésének két legfontosabb, nagy önkormányzati erőfeszítéseket igénylő összetevője a központrendszer továbbfejlesztése, valamint a városon belüli, illetve a regionális apcsolatokat biztosító közlekedési rendszer fejlesztése.

A koncentráció a terv értelmezésében kettős tartalommal bír.

- Egyrészt azt jelenti, hogy a meglehetősen nagy - sok helyen extenzív hasznosítású, sok területi tartalékot magában foglaló - belterülettel, ugyanakkor viszonylag kicsi, de igen jó termőhelyi adottságú külterülettel jellemezhető város fejlesztését célszerű az intenzív hasznosítás irányában tartani, azaz a szükséges projekteket a lehető legnagyobb mértékben a meglévő belterület határain belül megvalósítani, a források minőségjavítást eredményező felhasználása, az infrastruktúra gazdaságossága, és a kiváló minőségű mezőgazdasági területek védelme érdekében, és csak igen mértéktartóan és körültekintően, koncentráltan és jól előkészítetten kerüljön sor eddigi külterületek beépíthetőségének tételére.
- Másrészt viszont a belterületen belül is a beavatkozások, az ezekhez tartozó közösségi erőforrások fókuszálása indokolt az egyes kisebb problématerületekre, az adott feladat jellegének megfelelő eljárással.

#### **2.4.1.1 Regionális összefüggések**

A város - Magyarország megyei jogú városai egyikeként - társadalmi, gazdasági, munkahelyi, és lakóhelyi szempontból egyaránt fontos szerepet tölt be, Székesfehérvár mellett Fejér megye mellékközpontjaként. A tervezett területhasználat, közlekedési főhálózatok azt a célt tükrözik, hogy a város az eddiginél is nagyobb hatáskörben játsszon központi szerepet, a két gyorsforgalmi út és a Duna-híd csatlakozásánál fekvő javítsa sokrétű kapcsolatait az ország távolabbi térségeivel, illetve a Duna szemközti oldalán fekvő területekkel is.

A város vonzáskörzetének településeivel összefüggésben a terv a közlekedési kapcsolatok javításán túlmenően a térség munkahelyi, kereskedelmi, gazdasági, kulturális, oktatási, egészségügyi turisztikai és intézményi központi szerepkörének továbbfejlesztésével számol, az attraktivitás növelésével, a fejlesztési területek kijelölésével is gyarapítva a megtartóképesség növelését, a környéki szuburbanizáció

mérséklését is szem előtt tartva.

#### **2.4.1.2 Makroszerkezet**

A város eredetileg a klasszikus várostervezési elvek, a lakóterületek és az ipari területek szétválasztásának jegyében került megtervezésre, úgy, hogy az uralkodó északi és északnyugati szél a délen telepített ipar levegőszennyezését a lakatlan külterületek felé továbbítsa, és ez az elv a további fejlesztések során maradéktalanul betartandó. A településszerkezet továbbfejlesztése során ezért az északi negyedekben indokolt a lakó, az intézményi, valamint az ezekhez csatlakozó kereskedelmi, szolgáltatási, rekreációs és egyéb, környezetüket nem szennyező funkciók telepítése, míg a környezetet jobban terhelő, vagy jelentős teherforgalmat vonzó funkciók a déli, ipari városrészben kaphatnak helyet.

A várostest határát ma a 6-os út vonala jelenti, és a tervezés során lefolytatott méretezési számítások szerint megfelelő területhasználat esetén a jelenlegi belterület - néhány kivétellel - nagy távlatban is elegendő területet nyújt a fejlesztésekhez. Így a terv a beépítésre szánt területek bővítését, a 6-os út "átlépését" - a temető bővítésén túlmenően - csak a családi házas kertvárosi lakóterület, és az ehhez térben csatlakozó kereskedelmi-szolgáltató terület, továbbá a kereskedelmi-szolgáltató gazdasági területek vonatkozásában javasolja. Ellenkező esetben ugyanis - pl. az egyébként vonzó zöldmezős ipartelepítés esetén - a fejlesztési erőforrások a külterületekre koncentrálnának, ami egyúttal a belterületek, a jelenleg is igen nagy extenzív tartalékokkal bíró várostest további leromlását eredményezné, ahogy ez az elmúlt években Budapest, és más nagyvárosok esetében tapasztalható volt.

Dunaújváros városszerkezete eredetileg - a város nagyságrendjének megfelelően - a hálós rendszernek a topográfiai viszonyokhoz alkalmazásával került kialakításra, és bár az elmúlt évtized fejlesztései - pl. a 6-os út elkerülő nyomvonala, az Aranyvölgy út és a Béke körút - a gyűrűs-sugaras szerkezet irányában módosították a makrostruktúrát, ennek továbbfejlesztése a forgalmi prognózisok figyelembe vételével csak kismértékben, inkább a fejlesztési területekhez csatlakozóan, illetve a térségi kapcsolatrendszer erősítése érdekében indokolt.

A fentiek értelmében indokolt az is, hogy a tervezett országos magisztrális hálózati elemek - az M6 és M8 autóutak, vagy a kikötő tervbevett, és egyébként kívánatos áttelepítése - a kialakult szerkezetet ne módosítsák alapvetően.

#### **2.4.1.3 Központrendszer**

A városszerkezet alapvető elemei azok a központok, amelyek a városi szövet többfunkciós sűrűsödési pontjaiként szimbolizálják magát a települést, jelzik a település életének minőségét, ugyanakkor funkcióikkal, szolgáltatásaikkal, építészeti-fizikai környezetükkel teret nyújtanak a város lakói igényeinek kielégítéséhez, az egymással való találkozáshoz, időeltöltéshez is.

Dunaújváros központrendszere a fenti igényeket jelenleg csak részben elégíti ki, hiszen főközpontja, egyes mellék- és lakónegyed központjai jelentős részben - tervezett, vagy spontán kialakítással - megvannak, ugyanakkor a központban szükséges - a történeti városokban megszokott - minőség továbbfejlesztésre szorul.

A város központrendszerét illetően a terv a meglévő állapot figyelembe vételével háromszintű tagolódást javasol,

1. a város főközpontja
2. a főközponti funkciók decentralizálását elősegítő mellékközpontok és
3. az egyes lakónegyedek helyi központjait jelentő alközpontok megkülönböztetésével.

A központrendszer pontszerűen sűrűsödő, jelentős részben intézményeket, munkahelyeket koncentráló fő- és mellékközpontjai között a lineáris tengely - főutca - jellegű, földszintjükön kereskedelmi, szolgáltatási funkciókat tartalmazó sávok teremtenek kapcsolatot, amelyek továbbfejlesztése a városias arculat folyosószerű kiterjesztésével a célul tűzött minőségjavítás fontos feltétele.

#### **2.4.1.3.1 Városközpont**

A város főközpontjában a Városháza tér, az ahhoz csatlakozó Dózsa György út, Vasmű út térségében olyan, az urbanus közösségi, vagy üzleti szolgáltatásokhoz - pl. regionális és városi közintézmények, kereskedelem, bankok, szálloda, stb. - tartozó fejlesztések kívánatosak, amelyek - kiegészítve a karakteres, tradíciókon nyugvó, de helyenként megkopóban lévő városképet - építészeti kialakításukkal, minőségükkel javítják a települési környezet minőségét, ugyanakkor javasolható itt olyan létesítmények telepítése is, pl. kulturális funkciókkal, amelyek magas színvonalukkal, egyedi, esetleg meglepő építészeti formavilágukkal új jellegpontját, szimbólumát adhatják a városnak, és hozzájárulhatnak a szabadidő-eltöltés minőségének javításához is.

#### **2.4.1.3.2 Mellékközpontok**

A város legfontosabb meglévő mellékközpontja a Pentele városrész központja, amelynek helyét a pentelei főter szimbolizálja. A cél e területen a hagyományos településképhez illeszkedő módon megvalósuló olyan fejlesztés, amely segít csökkenteni az Újváros és az Óváros közötti minőségi különbségeket, a kertvárosiasodó Óvárosban jelenleg hiányzó, illetve nem kellően fejlett intézmények, üzletek, szolgáltatások számára lehetőséget biztosítva úgy, hogy az a városiasabb arculat kialakítását eredményezze, elsősorban a Magyar úton, és az Aranyvölgy úton át kapcsolatba kerülve a főközponttal.

Az Aranyvölgy út két oldalán, a Szilágyi Erzsébet utca - Magyar út közötti szakaszon olyan új mellékközpont kialakítása szükséges, amely jó megközelíthetőséggel, a főközponttal való szerves kapcsolattal ad helyet a szükséges városi jellegű közintézményeknek, továbbá üzleti, irodai, kereskedelmi funkcióknak.

A főközponti funkciók teljesítését segíti a város két további mellékközpontja, egyrészt a Béke tér környezetében, az üzleti-kereskedelmi tengellyé fejlődő Dózsa György úthoz a Szórád Márton úton át kapcsolódva, továbbá a Vasmű út - Építők útja kereszteződésénél, amely egyúttal az attraktív "főutca" szerepű Vasmű út végpontját is jelenti.

#### **2.4.1.3.3 Alközpontok**

A város lakónegyedeinek alközpontjai leginkább a lakótelepi jellegű területeken

szorulnak továbbfejlesztésre, úgy, hogy azok megfelelően biztosítani tudják az ott élők számára a napi igények kielégítését, az alapfokú ellátást, az ehhez szükséges közintézmények, kereskedelmi, szolgáltató egységek mellett helyet adva a közösség életéhez szükséges találkozásoknak, együttlétnek is. A meglévő lakónegyedek közül elsősorban a Ságvári városrész és a Kertváros központi funkciói szorulnak fejlesztésre, míg a tervezett új lakónegyedek központjellegű területeit a részletes tervek rögzítik., ide értve a volt szovjet laktanya vegyes területhasználatra tervezett térségét is.

#### **2.4.1.4 Közlekedési kapcsolati rendszer**

A város kapcsolati rendszere két síkon értelmezhető, mégpedig

1. a térségi kapcsolatok, és
2. a városon belüli kapcsolatrendszer témaköreiben.

##### **2.4.1.4.1 Térségi kapcsolatok**

A regionális kapcsolatrendszeren belül az országos kapcsolatok döntően közúton, jelenleg a 6-os úton, és a 62. Sz főúton keresztül bonyolódnak. Hosszú távon a közúti megközelítés dominanciája - a vasúti közlekedés és a vízi közlekedés fejlődése mellett is - várhatóan fennmarad, ugyanakkor az M6 autópút és az M8 autópútnak a tervezett dunai hídhoz csatlakozó szakaszának építése a tervezési időszak során várhatóan megvalósul, és ezek döntő mértékben javítják majd a város országos kapcsolatrendszerét.

A település eredeti szomszédsági kapcsolatrendszere a közúthálózatot tekintve a város megépülése óta elbizonytalanodott. A szomszédos településekről beérkező utak ugyanis Pentele központjába vezettek, és ezeket az Újváros városrészei elzárták, másrészt a várossá alakult település főközpontjához a bevezető - sugárirányú - utak csak részben - gyakorlatilag a 62. Számú út bevezető szakaszának kiépítése óta - teremtenek kapcsolatot a környékkel, egyébként a 6-os útig vezetnek, és ez nehezebben, bonyolultabban megközelíthetővé teszi a város belső területeinek megközelítését, vagy elhagyását a szomszédos települések irányából. Szükséges ezért a kapcsolatrendszer javítása érdekében a bevezető szakaszok kisebb átszervezése és kiegészítése, amely

1. a Kandó Kálmán tér környékének kisebb korrekcióját, valamint a Nagyvenyim felé vezető - és Sárbogárd irányában a nagyobb térségben is jelentőséggel bíró - út új nyomvonalon való kiépítését,
2. a Baraccsal kapcsolatot teremtő - és Daruszentmiklós felé távlatban a 61-es úttal is kommunikáló - út új bevezető nyomvonalának kialakítását, a Déli Iparterület városközponti kapcsolatával összehangoltan,
3. A város északi és déli szomszédaival - Rácalmással és Kisapostaggal - való kapcsolatainak fejlesztését, elsősorban meglévő nyomvonalak megfelelő kiépítésével jelenti.

##### **2.4.1.4.2 Városon belüli kapcsolatok**

A városon belüli kapcsolati hálózat az elmúlt évtizedek fejlesztései nyomán alapvetően alkalmassá vált szerepkörének betöltésére, és érdemi módosítását - a térségi szerepű

bevezető utakkal kapcsolatos teendőkön kívül - a városon belüli fejlesztések sem indokolják. A feladat a tervezési időszakban e téren is a minőség javítása, amelynek részletes megoldásai a folyamatos továbbtervezés során rögzíthetők, különös tekintettel a közforgalmú közlekedés hálózatának fejlesztésére, továbbá az új fejlesztési területek feltárására is.

## **2.4.2 A beépített területek**

### **2.4.2.1 Beavatkozást igénylő területek**

A "tervezett város" területszerkezeti szempontból a beépített területeken - az általános minőségfejlesztésen túl - csak néhány, pontszerűnek minősíthető területen igényel a város léptékében is számottevő beavatkozást.

Ilyennek tekinthetők:

1. a Városháza tér és a Duna-part kapcsolatának megteremtése, a tér környékének a Vasmű úton és a Dózsa György út felé is folytatandó minőségjavító fejlesztésével együtt,
2. a Közüzemi tömb területe, ahol a terv a vegyes területhasználat megtartása mellett a regionális és városközponti funkciók erősítését, a Főiskola bővülését tűzi célul,
3. a Béke tér és a Piac környéke, ahol a közforgalmú közlekedés rendszerének racionalizálását követően nyílik lehetőség a központ jellegű fejlesztésre,
4. a pentelei Főtér környéke, a mellékközponti szerepkör betöltése érdekében, részben az Aranyvölgy úti tervezett mellékközponttal is összehangoltan, Pentele városrész központból a szovjet emlékmű távlatokban történő temetőbe kihelyezése,
5. a korábban Új Városközpontnak nevezett terület fejlesztése, ahová a terv már a lakóterület mellett új mellékközponti funkciókat javasol, aminek megvalósítása a jelenlegi, nagyrészt kedvezőtlenül vegyes használatok felszámolását igényli,
6. a Rácdombnak és az Öreghegységnek a meglévő, értékes, sajátos település szerkezet megóvását hosszú távon biztosító fejlesztése,
7. a garázs városok helyzetének rendezése, amellyel a terv - csak nagy távlatban számol,
8. a DUNAFERR területétől keletre eső iparterület helyzetének esedékes rendezése,
9. A 6-os út véderdeje és a vasúti pálya közé eső, jelenleg alulhasznosított, korábbi ipari-telephelyi jellegű Nyugati Iparterület fokozatos rendezése.

Hosszabb távon - a változó társadalmi-lakossági igényekhez való alkalmazkodás, a versenyképes életkörülmények megteremtése, ezzel együtt az elvándorlás csökkentése céljából - több kevesebb beavatkozást igényelnek a város nagy területeit elfoglaló, nagyrészt úszótelkes lakótelepei is. Ezen belül - a lakóépületek korszerűsítésére, építészeti színvonalának emelésére, a szükséges új funkciók elhelyezésére, illetve a monotonitás oldására, a funkcióvegyesség eltérő mértékű gazdagítására való törekvés mellett - a részletes továbbtervezés során előtérbe kell helyezni a közterületek újraalkotását, kiemelt figyelmet fordítva a parkolás megoldásának is, a zöldfelületek

megóvása, a terepviszonyok, a mérnökgeológiai helyzet és a közmű adottságok figyelembe vétele mellett. Indokolt szem előtt tartani azt a távlati törekvést is, amely szerint az eredetileg az egyes lakótelepekhez tartozó, de jelenleg közterületként használt és fenntartott szabad területeknek a lakótömbökhöz való "visszacsatolását", privatizálását célozza meg.

#### **2.4.2.2 Beállt területek**

A város azon beépített területein, amelyek "beálltnak" tekinthetők, tehát jelenlegi szerkezetük és terület-felhasználásuk módosítása távlatban sem szükséges, a terv városi léptékben is számottevő beavatkozással nem számol.

E területeken hosszú távon az önkormányzat tennivalója a szerves fejlődés feltételrendszerének megteremtése, amely

1. a jogalkotás szempontjából a terület arculatának megfelelő, de a társadalmi igényeknek eleget tevő magán-kezdeményezéseket a szükséges mértékben lehetővé tevő építési szabályozás megalkotását, és annak betarttatását,
2. az operatív teendők szempontjából pedig e területeken az infrastrukturális ellátás, a közterületek minőségét javító akciók végrehajtását, illetve ilyen akcióknak az ott élők bevonásával megvalósuló kezdeményezését és szervezésének támogatását, valamint a folyamatok figyelését, és a nemkívánatos tendenciák jelentkezése esetén a szükségessé váló beavatkozások megtételét jelenti.

#### **2.4.3 Eljárási típusú irányelvek**

1. A városképileg kiemelten kezelendő területeken lévő közterületi beavatkozások olyan egyes közterekre, utcaszakaszokra készülő komplex belvárosi környezetfejlesztési tervek alapján valósítandók meg, amelyek együtt tartalmazzák a kialakítandó zöldfelületek és a közlekedési területek elrendezését, részletmegoldásait, pl. a javasolt utcabútorokat, növénytelepítést, stb., figyelembe véve a térfalakat jelentő épületek karakterét és funkcióját is, és javaslatot tesznek az esetlegesen lehetséges új építmények, épületek helyére, funkciójára, építészeti kialakítására.
2. A megjelölt lakótelepek területére - ilyen társadalmi igények megfogalmazása esetén - olyan szabályozási tervek készítése szükséges, amelyek részletes javaslatot tesznek a zöldfelületek és a parkolás együttes fejlesztésének konkrét megoldásaira az adott területen, figyelembe véve a térfalakat jelentő épületek karakterét és funkcióját is, és javaslatot tesznek az esetlegesen lehetséges új építmények, épületek helyére, funkciójára, építészeti kialakítására.
3. Az 5000 m<sup>2</sup>-nél nagyobb szintterületű, nem lakás- és irodai célú beruházások esetében az építési engedélyhez az előzetes környezeti hatásvizsgálat tartalmával a föld, a levegő, a zaj, hulladék témakörökben azonos szakértői tanulmány mellékelése szükséges, a szükséges szakhatóságokkal való egyeztetés, illetve állásfoglalások beszerzése érdekében, a beruházásnak a környezetre várható hatásainak tekintetében.

## **2.5 Az épített örökség alakítása és védelme**

Dunaújváros igen jelentős történeti-építészeti múlttal rendelkezik, ezt meggyőzően tanúsítják a területén talált régészeti leletek, a meglévő történeti, építészeti emlékek.

A legkorábbi település maradványai a középső kőkorszakból - Kr. Előtt 5-4. Évezredből - származnak a Rácdombról, de a város területén a későbbi korokból is számos értékes lelet került elő, melyek közül főként a bronzkori, római kori és középkori leletek jelentősek.

A város területén a régmúlt emlékei mellett jellegzetes történeti-építészeti értékeket képviselnek a régi mezőváros, Pentele öreg házai és településszerkezete, valamint a mára kordokumentum-értékűvé vált "első szocialista munkás-város", a kor városépítészeti elvei szerint tervezett Sztálinváros is, épületegyütteseivel, nagy zöldterületeivel. Végül nem utolsó sorban mai Dunaújváros is rendelkezik olyan építészeti értékekkel, melyek fontos elemei a város arculatának. A település kulturális örökségének.

### **2.5.1 Régészeti védelem**

A város területén az eddig ismert leletek nagy száma és elhelyezkedése alapján megállapítható, hogy régészeti szempontból tulajdonképpen a város teljes területe potenciális lelőhelynek minősül.

A legnagyobb jelentőségű feltárás a római kori település, Intercisa, amely építészeti-történeti értékei miatt fontos része a nemzeti kulturális örökségnek is. A római katonai tábor (Castellum) és polgári település, valamint az ettől délre fekvő avar és Árpád-kori magyar falu területét a Művelődési és Közoktatási Minisztérium 1992-ben régészeti szempontból védetté nyilvánította (87874/92/787. Számú határozattal). Ugyancsak védettséget élvez a Rácdomb, a már említett középső kőkorszaki település, valamint a későbbi korokból származó leletek feltárása következtében (58742/91. Számú határozat).

Ezeken kívül különös figyelmet érdemelnek - területi fejlesztés, illetve beavatkozás esetén - azok a régészeti jelentőségű területek is, ahol ismert, illetve feltárt lelőhelyek vannak (ld. a 2. sz. tervlapot).

A 378. és 374 hrsz-ú telekkel lehatárolt Koszider, őskori földvár az 1996. Évi LIII. tv. 23.§ (1) alapján, a törvény erejénél fogva természetvédelmi oltalom alatt áll.

### **2.5.2 Helyi védelemre érdemes építészeti-történeti örökség**

E témához kapcsolódóan már korábban több tanulmány készült az önkormányzat megbízásából, melyek részletesen elemzik Dunaújváros népi építészeti, városépítészeti, építészettörténeti értékeit, különös tekintettel a ma már történeti-esztétikai szempontból, valamint társadalmi megítélését tekintve is átértékelődött "szocialista realista" stílusú építészet jellegzetességeire.

A helyi értékvédelmi munkarész kidolgozása mindezek figyelembe vételével történt, összefoglalva azokat a leglényegesebb elemeket, amelyek a városfejlesztés, -rendezés



szempontjából értékes adottságként tekintendők, a hagyományok, értékek megújításához, a területek felértékelődéséhez helyi erőforrást jelentenek.

Fontos megemlíteni, hogy a gyakorlatban - bizonyos esetekben - az értékvédelem, megőrzés csak abban az esetben tud eredményesen működni, ha az adott objektum funkciója, hasznosítása megfelelő, és fenntartása, bemutatása biztosítható.

A helyi védelemre javasolt építészeti és településszerkezeti értékek, a védettség típusa szerinti csoportosításban az alábbiak:

#### **2.5.2.1 Városképi szempontból védendő terület**

Olyan terület, amelyen az épületek együttesen alkotnak jellegzetes, védendő városképi egységet, utcaképet, teret, akkor is, ha önmagában nem minden egyes épület képvisel védendő értéket.

#### **2.5.2.2 Városképi szempontból védendő épület, épületegyüttes**

A város területén megvalósult korai épületek, melyek jellegzetesen "modern", illetve szocialista realista stílusúak, esetenként értékes díszítő elemeket, részletképzéseket tartalmaznak, illetve az alkotás jeles építész, képzőművész nevéhez fűződik.

#### **2.5.2.3 Városképi szempontból védendő tér, park**

A városi táj olyan karakteres eleme, amely az épített környezet, városkép alakításában meghatározó szerepet tölt be, védendő értéket képvisel.

#### **2.5.2.4 Városkép szempontjából kiemelten kezelendő terület**

Olyan terület, amelyen az épületek együttesen alkotnak figyelemre méltó, kiemelten kezelendő városképi egységet.

#### **2.5.2.5 Népi építészeti emlék**

Az Óváros területén még megtalálható - és megőrzésre érdemes - jellegzetes régi építmények; főként mezőföldi típusú, jellegzetes homlokzatú, nyeregteretű lakóházak.

#### **2.5.2.6 Jellegzetes, hagyományos falusi utcakép**

Az előző kategória több, egymás melletti eleme, melyek együttesen jellegzetes, harmonikus utcaképet alkotnak, s ebben a formában megőrzésre érdemesek.

### **2.5.3 Városépítészeti karakter**

Az egyes városrészek építészeti megjelenése, hangulata egymástól többnyire jellegzetesen eltérő, attól függően, hogy mikor keletkeztek, milyen jellemző beépítési mód, -építési technológia alkalmazásával épültek, milyen stílusjegyeket hordoznak.

Dunaújváros területén ily módon - a lakófunkciójú városrészeket vizsgálva - öt eltérő, egymástól karakteresen megkülönböztethető típust határozható meg:

- alacsony, hagyományos beépítésű, falusias jellegű terület,
- alacsony, egyedi családi házas beépítésű, kertvárosias jellegű terület,

- alacsony, intenzív (csoportos) beépítésű terület,
- többszintes, hagyományos keretes, illetve tömbös beépítésű terület,
- többszintes, vagy középmagas, blokkos, illetve paneles beépítésű, lakótelep jellegű terület,

Külön típusba sorolhatók azokat a területek, melyek mind funkciójukban, mind beépítésük jellegében heterogén tulajdonságokkal rendelkeznek, mint például:

- Üzemi, intézményi épületekkel vegyes, vásárló-szolgáltató jellegű terület,

Zöldterületi és városképi jelentőségénél fogva kiemelésre érdemes a Szalki-sziget területe, amely:

- Zöldterületekkel és közintézményekkel vegyes, zöldfelület jellegű terület.

A karakterértékelés szempontjából a tervben megkülönböztethetők:

- a kedvező, illetve beavatkozást nem igénylő,
- a megőrzendő, értékes,
- a értéknövelő rehabilitációval, revitalizációval fejlesztendő,
- a karakterváltást, szabályozást igénylő,

területeket. Ezekre a részletes előírások kidolgozása a Szabályozási terv, illetve a Helyi építési szabályzat feladatát képezi.

A városépítészeti karakterrel összefüggő szabályokat - részben a településszerkezeti tervi javaslatok alapján - Dunaújváros MJV Közgyűlésének 12/1999. (III. 24.) KR sz. rendelete szabályozza.

## **2.6 Tájrendezési javaslatok**

### **2.6.1 Belterületi zöldfelületek**

#### **2.6.1.1 Adottságok, fejlesztési alapelvek**

Dunaújváros belterületi zöldfelületeit a mennyiségileg kielégítő ellátottság, de a minőségileg mutatkozó problémák, az attraktivitás hiánya, a lakosság és a vendégforgalom pihenési igényeit a felszereltség-berendezettség nivótlansága miatt nem kellő színvonalon kielégítő kínálat jellemzi. A belterületi zöldterület-fejlesztési program ennek az ellentmondásnak kiküszöbölését tűzte ki alapcélul.

#### **2.6.1.2 Belterületi erdőterületek**

A belterületi erdőterületek legnagyobb összefüggő tömbje a Dunai Vasműtől északra fekvő szabdaltszerű felszínű dombos térségen fekszik, beágyazódott, oda nem illő funkciójú létesítményekkel (garázstelepek, elektromos-állomás, tanyák stb.) felszabdalva. Javasolt az erdőfolt megtisztítása az oda nem illő funkcióktól, ezzel együtt az északi - az iparterülettel ellentétes lejtőn fekvő - erdőrészt parkerdővé nyilvánítása és ilyen irányú továbbfejlesztése. A rekreációs funkciók kínálata (sétaút, pihenő, erdei vendéglő, stb.) ily módon bővíthetővé válik, egyben részben mód nyílik az erdőkben nem kívánatos

létesítmények lecserélésére és felszámolására is.

A belterületi erdőterületek legértékesebb része a Szalki-szigeten, a Szigeti úttól délre lévő területen található. Indokolt a döntően őshonos-tájbaillő fafajokból álló mintegy 1,1 ha-os állomány helyi védelembe vonása, védett helyi természeti értéké nyilvánítása.

A Vidámpark - Szabadtéri színpad - Műjégpálya mellett lévő összefüggő 1,7 ha-os erdőterület parkerdő jellegének fokozása, a felszereltség javítása szükséges.

A belterületi véderdők teljes területe (a már ismertetett parkerdővé történő átminősítésen túl) csonkítatlanul megtartandó, nem javasolható sem a védősávok keskenyítése, sem egyéb beavatkozás, mert az a bevált, jól funkcionáló, kialakult háromszintes állomány megbontását, a védőhatás drasztikus csökkenését jelentené.

### **2.6.1.3 Parkfejlesztés - Duna-parti zóna**

Dunaújváros egyik legnagyobb természeti értéke a Duna-part, mely a partvédőmű építése során extenzív parkterületté vált. Hiányoznak azonban azok a vonzó attrakciók, amelyek a lakosságot nagyobb számban ide csalogatnák, ezért a térség ma alig használt kutyasétáltató terület.

Javasolt ezért a felső partélen néhány ponton - kihasználva a pompás kilátást - néhány kis alapterületű, alacsony közműigényű és a part állékonyságát nem veszélyeztető létesítmény (kilátó, esőbeálló, információs pavilon stb.) elhelyezése, mely a szoborpark funkciójához jól igazodik és kapcsolódik.

Az alsó partszakaszon javasoljuk strandfürdő létesítését oly módon, hogy a partél korlátlan közhasználatú volta ne csorbuljon, a sétányok az elkészített zöldfelületi létesítmény mellett elhaladhassanak, fasor, kerékpárút, horgász helyek, stb. továbbra is szabadon létesülhessenek és működhessenek.

A térségben már megindult arborétum-létesítés folytatása kívánatos, sőt javasolható az arborétum helyi védelem alá vonása is.

### **2.6.1.4 Idegenforgalmi - rekreációs célú fejlesztések**

Dunaújváros vonzerejének növeléséhez hozzájárulhat a meglévő római ásatási terület méltó környezetrendezését követően annak a dunai park együttesbe integrálása, sétaúttal való összekapcsolása. A városközpont és az ásatási terület között, a partvédőmű mellett elvezető "történelmi sétaút" megfelelő információs rendszerrel ellátva, kilátópontokhoz is kapcsolódva, idegenforgalmi kínálatnövelő lehet, szabadtéri helytörténeti múzeumként szolgálhat.

A Szalki-sziget kínálja a sportturizmus fejlesztésének legjobb lehetőségét. A távlatban innen kitelepítendő ipari kikötő és malátaüzem helyén jachtkikötő és az ahhoz kapcsolódó műszaki ellátó bázis létesülhet, mely a lassan növekvő dunai vízi turizmus minőségi kiszolgáló pontja lehet. Egyben jól kapcsolódhat a Dunaújvárosra jellemző vízi sportok (motorcsónakversenyek, stb.) verseny rendezvényeihez is, esetleg szállásférőhelyet is biztosítva.

Javasolható ugyanakkor az eredeti funkcióját egyre inkább elvesztő Vidámpark területén a tizenéves korosztályok jelenleg hiányzó kalandparkjának kialakítása, amelyhez csatlakozhatnak a városi "elit" szabadidősport létesítményei is.

A helyi rekreáció kínálatnövelését szolgálja a kisebb parkok, közkertek, értéknövelő felújítása, a szebb, vonzóbb játszó és sportszerek kihelyezése, mely a lakosság helyben tartását is elősegíti. Alapvető a bőséges sportlétesítmény kínálat megőrzése, nem javasolható a létesítmények feláldozása rövidtávú üzleti célok (egyéni vagy kiscsoportos érdekek) oltárán. Dunaújváros "sportos" arculatának megőrzése a kevés helyi jellegzetesség megtartását és erősítését segíti.

#### **2.6.1.5 Védelemre javasolt területek**

Helyi védelemre javasolhatók a következő fasorok, városképi és botanikai értékük miatt:

- Vasmű út,
- Panoráma út,
- Szórád M. utca,
- Táncsics M. utca,
- Martinovics I. utca,
- Eszperantó utca.

A zöldfelületi - florisztikai értékek kihangsúlyozása, a területek hosszútávú megőrzése érdekében indokolt *helyi védett természeti területnek* nyilvánítani a helyi arborétumot és a botanikus kertet - melyek közül a Duna-parti területileg is bővíthető - valamint a már említett Szalki-szigeti növényegyüttest.

Javasolható a védett területek nagyobb reklámja, ismeretterjesztésre szolgáló jobb felhasználása - egyben az intenzív felügyelet is.

*Kiemelt városképi védelemre* javasolható a városfejlődés jellegzetes képét leginkább hordozó Vasmű út térsége, a középső sáv zöldfelületi jellegének távlati megőrzése mellett.

#### **2.6.1.6 Városképi - környezetkondicionáló fejlesztések**

Dunaújváros kedvező táji adottsága a tagolt domborzat, az egyes városrészeket elválasztó völgyeletek. Ezek meredek oldalai többnyire zöldfelületek, a völgyeletekben haladó vonalas létesítmények (utak, patak völgyek) azonban fásítással kevésbé kihangsúlyozottak. Javasolt kettős fasorral kiemelni az Aranyvölgyi utat és a Magyar utat, valamint a Dózsa György utat, segítve egyben a hegy-völgyi légcserét, ily módon a belvárosi térségek levegőminőségének javulását.

Javasolható fásított völgyeletként megtartani az Alsó-foki patak és a Lebuki-patak belterületi völgyeletét is, tájvédelmi és környezetvédelmi okokból.

#### **2.6.1.7 A temetőterületek bővítése**

Dunaújváros temetőterületei a már elhatározott bővítések ellenére nagy távlatban várhatóan nem elégítik ki az igényeket, a területek beszorultsága, a bővítési lehetőség korlátozottsága miatt. Ezért - a városi szakhatóságokkal egyetértésben - szükségessé válhat nagy távlatban egy 20,0 ha-os új temető megnyitása, melyből első lépésként mintegy 5,0 ha alakítható ki.

A javasolt fejlesztési terület a 6. Sz. főút és a vasút északi találkozási pontjánál a 6. Sz. főúttól nyugatra fekszik, a bővítés több ütemben végrehajtható. Az új, tervezett és a meglévő, kismértékben helyben bővíthető temető együtt már igen nagy - szinte beláthatatlan - távlatban elegendő lehet, a jól ütemezhető helymegváltás - helyfelszabadulás miatt. Ezt segítheti még a helytakarékos temetkezési módok várható elterjedése is.

A fejlesztést segíti, hogy a meglévő és az új terület - bár a 6. Sz. út egymástól elválasztja őket - némi áldozattal összekapcsolható.

#### **2.6.1.8 Az ipari térségek zöldfelület-fejlesztése**

Dunaújváros környezeti szempontból legveszélyesebb területe a Dunai Vasmű térsége. Összefüggő holt táj - épületek, utak, műhelyek, szabadtéri tárolók együttese - melynek a mai állapotában semmilyen pozitív környezetkondicionáló szerepe sincs, miközben a várost érő ártalmak túlnyomó részét idézi elő. A terület átalakítás előtt áll. Indokolt az átrendezés során a területrendezési folyamatok olyan irányítása, hogy legalább 15% zöldfelületi arány a telephelyen belül is biztosítható legyen, lehetőleg fásítva. Így a már kialakítás előtt álló új iparterületek kapcsolódó zöldfelületeivel együtt ökológiaileg kedvezőbb térség keletkezhet - esetleg igényes ipari befektetők érdeklődését is jobban felkeltve - a kulturáltabb, zöldbeágyazott arculat révén.

### **2.6.2 Külterületi zöldfelületek**

#### **2.6.2.1 Alapadottságok, fejlesztési alapelvek**

Dunaújváros külterületei - lényegében a 6. Sz. főúttól Ny-ra fekvő terület - monolit nagyüzemi mezőgazdasági tájnak tekinthető, ahol a kiemelkedő földminőségre támaszkodó szántóföldi termesztés az uralkodó művelési ág. A föld kiemelkedő értéke miatt (mely alig mozaikos - egyenletesen igen jónak mondható) jelentős táj átalakítás indokolatlan lenne. Ezért a külterületi zöldfelületfejlesztés-tájrendezés csak az alapvető műszaki beruházások (út és hídépítés) tájba illesztését tűzi ki célul.

#### **2.6.2.2 Véderdők**

Véderdők létesítése javasolható az új 6. Sz. főút, valamint a Nagyvenyimbe vezető új út mellett, a mai 6. Sz. főút mellett kialakult kialakítási módban, mintegy 25-25 m kétoldali szélességben.

További néhány K-Ny-i irányú útfásítás létesülhet a ma fátlan dűlőutak mellett, fokozva a térség defláció elleni védelmét.

#### **2.6.2.3 Mezőgazdasági területek**

Indokolt a döntően szántóföldi művelés megőrzése, semmilyen olyan javaslatot sem támogatva, mely a földek elaprózódását és beépítését szolgálná. Ezért a tanyás jellegű területfejlesztés sem kedvező, javasolható a tájhasználat mai jellegének megtartása.

#### **2.6.2.4 Tájfásítás, mezővédő erdősávok**

A meglévő külterületi fasoroknak csak a már említett mértékletes bővítését tervezett, csak a talajelhordás elleni szélvédelem érdekében javasolható kismértékű mezővédő

erdősáv-bővítés.

### **2.6.2.5 Rekultiváció**

A városnak a Dunai Vasműtől és a Papírgyártól délre eső területei súlyosan elszennyezettek. Itt a környezetvédelmi fejezetben elemzett talajtisztítást követheti új növényzet rekultivációs jellegű telepítése. Termesztőfelületek, vagy rekreációs területek azonban ebben a térségben belátható időn belül semmiképpen sem alakíthatók ki.

A terület rekultivációját végrehajtani, a rendkívül nagy mértékű talaj, talajvíz és vízszennyezést felszámolni csak nagyberuházáshoz kapcsolódva reális. Ezért környezetvédelmi szempontból is üdvözlendő a tervezett kikötő és híd projektek beindítása, melyek az egyébként elviselhetetlenül költséges kárelhárítást legalább némileg valószínűvé tehetik.

## **2.7 Környezetalakítási, környezetvédelmi javaslatok**

### **2.7.1 Építésföldtan**

Dunaújváros a Dunántúl jelentős részét alkotó Mezőföld Dunára néző peremén, pleisztocén kori löszablán fekszik. Telepítési helyét az ötvenes években jelölték ki, a Duna 1575 - 1581 fkm szelvénye között a régi Dunapentele szomszédságában a Duna jellegzetes (kb. 50 m magas) lösz magaspartján.

Építésföldtani tekintetben Dunaújváros hazánk legnagyobb olyan települése, amely típusos löszből álló területre épült, közvetlenül egy kb. 50 m magas löszfal szélére. A város nem szerves fejlődés során, hanem központi kormány-döntés utasításait követve jött létre és később is döntően ilyen módon épült tovább. Mindezek a szempontok - amelyeket, ha nem is teljes körűen, de igyekeztek figyelembe venni - már kezdettől fogva problémákat okoztak a város életében, és igen komoly többletköltségeket eredményeztek, amelyek jó részét korábban a központi költségvetés fedezte (pl. a partvédelem kiépítésének és a védőművek üzemeltetésének költségeit).

Építésföldtani szempontból a város jelenlegi állapota kielégítő, sőt, a terület nagy részén általában kedvezőnek mondható. Egyedül a DUNAFERR területén jelentkező nagy talajvízszint-emelkedés ad okot aggodalomra. Szükségesnek látszik a táborállási partszakasz partvédelmi rendszerének mielőbbi kiépítése.

#### **2.7.1.1 Talajminőség**

A terület legnagyobb részén előforduló típusos pleisztocén lösz, felső 10 - 15 m vastag zónája laza, makroporozus szerkezetű, roskadásra hajlamos. Jellemző a vízérzékenysége, ami a roskadáson túlmenően a felszíni és felszín alatti erózió veszélyét is jelzi.

Természetes állapotában és terheletlenül bizonyos magasságig függőlegesen is megáll, jó teherbírású. Azonban, ha az alapok alá csapadékvíz, vízi közművekből eredő víz jut, az egyébként megfelelő teherbírással rendelkező lösz megroskad, süllyedést, épületkárt okoz.

A talajvízszint alatt a lösztalajra a puha, folyós állapot a jellemző. Így a domboldalak

meredekségétől függően a fekvő agyagon megcsúszhat.

A lösztalajok alapvető tulajdonságából (nagy hézag-térfogat, függőlegesen több nagyságrenddel nagyobb vízáteresztő-képesség, mint vízszintesen) adódóan a lefedés (beépítés) az átlagosnál jelentősebb talajvízszint emelkedést okoz.

### **2.7.1.2 Talajvíz**

Dunaújváros esetében a talajvíz szintjének megemelkedése lényegesen komolyabb veszélyt jelent az alapozások szempontjából, mint ami a közműhálózatok minőségének romlásából általában következne. Ez ellen a csatornák szakszerű építésével, üzemeltetésével lehet védekezni, beleértve folyamatos ellenőrzésüket is.

#### **2.7.1.2.1 A korábban bekövetkezett épület - és közműkárak**

Az épület és közműkárak a csapadékcsatornák, szennyvíz - csatornák nem megfelelő vízzáróságából, a felszíni vizek nem megfelelő elvezetéséből erednek. Az ebből származó károsodások a város több helyén előfordultak. Így vált szükségessé a Római városrészben két erősen megbillent épület visszabilentése is, amely igen kényes művelet volt.

Az iparterületen a károkat az erősen emelkedő talajvízszint okozza A DUNAFERR területén jelentkező nagymértékű talajvízszint - emelkedés aggodalomra ad okot.

#### **2.7.1.2.2 Bekövetkezett partmozgások és helyreállítások**

A kedvezőtlen geológiai adottságok miatt az egykori szakadópart periodikusan ismétlődő rogyásokat szenvedett.

A beépítés következtében a talajvíz megemelkedett, ami a mozgási periódusok felgyorsulását és a mozgások méretének növekedését okozta. 1964. Február 29-én a Vasmű - partszakaszon egy katasztrofális mértékű, majd 1965-ben az újonnan épült város partszakaszán egy újabb partomlás következett be. A természeti katasztrófának tekintett károk elhárítására, illetve az feltételezhető újabb mozgások megelőzésére az építésügyi miniszter vezetésével kormánybizottság alakult.

A megindult partvédelmi munkák keretében a város és a Vasmű előtti partszakaszon nagymértékű, komplex beavatkozás történt. A kormánybizottság a munkák befejeztével a tevékenységét lezárta, de felhívta az akkori Dunaújváros Városi Tanács VB. Figyelmét arra, hogy az érintett partszakaszon folytatni kell az előírt vízszint megfigyeléseket és mozgásméréseket, továbbá évenként el kell végezni az állékonyság ellenőrzését szolgáló számításokat. Az e célra létrehozott Partfigyelő és Fenntartó Költségvetési Üzem (a mostani Partvédelmi Vállalat elődje) megfigyelései és a MÉLYÉPTERV I. Irodája - a mai MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft. jogelődje - által végzett értékelések következményeként került sor 1973-74. És 1983-89. Között a városi partszakaszon épült védőművek kibővítésére.

A partvédelmi rendszer elemei:

- a magaspart lerészűzése, lelépcsőzése;
- talajvízszint csökkentés a magaspart alatt: víztelenítő aknák és/vagy víztelenítő táró;
- a felszín alatti vízrendezés a törmeléklejtőben: víztelenítő nyílt horhosok, illetve

szivárgók;

- passzív zóna tömegének növelése: lábmegtámasztó töltések;
- a part lábának védelme a Duna eróziójától: vezetőművek;
- biológiai védelem: a kialakított rézsűkre telepített (talaj-és éghajlati viszonyoknak meg felelően kiválasztott) növényzet,
- megfigyelés, fenntartás, fejlesztés.

A táborállási partszakasz partvédelmi rendszere - bár a tervei elkészültek - még nem épült meg.

#### **2.7.1.2.3 Egyéb helyeken bekövetkezett rézsűmozgások és helyreállítások :**

A város belterületén található, eróziós patakokat határoló meredek lejtőkön a Felsőfoki-, Lebuki- és Alsófoki-patakok mentén mozgások tapasztalhatók. Egyrészt a patakok, másrészt azok közvetlen környezetének rendezésével a mozgások megálltak, de további helyreállítások szükségesek.

Az Öreghegy északi részén történt kis szakaszra kiterjedő tereprendezés a mozgásokat csökkentette, de az Öreghegy nagy része ma is mozgásveszélyes terület. A Duna-part déli része - főleg az Apostagi-sziget magasságában - szintén rendezetlen, mozgásveszélyes terület.

#### **2.7.1.2.4 Építési tilalmak**

A már régebben kijelölt építési tilalom a kikötői öböl felett a Duna-part belvárosi szakaszán a magasparton került rögzítésre. Az építési tilalom területe a magaspart felső élétől a város felé számított mintegy 150 m széles sáv, továbbá egy fokozott elővigyázatosságot igénylő további 150 m szélességű sáv.

Ez a korlátozási rendszer a továbbiakban is betartandó. További korlátozások bevezetése szükséges a meredek domboldalak térségében mindenütt, mindaddig, amíg a stabilitás biztosítása nem valósul meg.

#### **2.7.1.3 Javaslatok.**

- A dunaújravárosi löszplatói térsége a makroporozus talajokra vonatkozó beépítési előírások szigorú betartása mellett építhető be.
- Továbbra is érvényes és betartandó a már régebben kijelölt építési tilalom és korlátozás a Duna-part városi szakaszán és a Vasmű partszakaszon, amely magasparton került rögzítésre. A tilalom zónája a magaspart (rendezett) felső élétől számított 150 m széles sáv a Dunától távolodó irányban, továbbá a korlátozásé egy szintén 150 m szélességű sáv.
- További építési korlátozás bevezetése szükséges a meredek domboldalak, löszpartok mellett mindenütt, amíg a stabilitás biztosítása nem valósul meg.
- Beépítésre nem javasolhatók az eróziós völgyek meredek oldalai és természetesen a Duna-part rendezett területe a magaspart felső éléig sem.
- Ahol a partrendezés már megtörtént, a Duna korábbi medrébe készített feltöltésre (az



ún. lábmegettámasztásra) bizonyos feltételek betartásával lehet építkezni.

- A város egész területén rendkívül fontos a felszíni vízrendezés - a felszíni vizek gyors levezetésének azonnali - megoldása.
- Kiemelt feladat a vizes közművek fokozott vízzáróságának biztosítása, azoknak a műtárgyakhoz történő flexibilis csatlakoztatása, mindezek rendszeres felülvizsgálata.
- Továbbra is szükséges a Partvédelmi Vállalat működésében a partvédelmi rendszer védőműveinek tervszerű működtetése, az észlelőrendszerek folyamatos észlelése, az észlelési adatok évenkénti feldolgozása és értékelése.
- Szükségszerű a védőművek és az észlelőrendszerek tervszerű karbantartása a védőmű teljes szakaszán.
- A DUNAFERR területén jelentkező talajvízszint-emelkedés aggodalomra ad okot, e tekintetben mielőbbi intézkedés szükséges!
- Célszerű a táborállási partszakasz partvédelmi rendszerének mielőbbi kiépítése.
- Javasolható, hogy a város egész területén minden létesítményhez (épületalapozás, vizes közművek, tereprendezés, mélyépítés) feltétlenül készüljön geotechnikai szakvélemény.

## **2.7.2 A föld**

### **2.7.2.1 Talajszennyezettség**

Környezetvédelmi szempontból a felszínközeli talajrétegek fontos kémiai jellemzői kerülnek tárgyalásra.

A DUNAFERR (Vasmű) térségében, annak RRT-je készítése során végeztek ilyen célú - a nehézfém-tartalomra kiterjedő - vizsgálatokat, melyek során megállapították a terület talaja egyes részeinek szennyezettségét, miszerint. Cd és Cr vonatkozásában több ponton is túllépi a magyar (szokványos) és az ún. "Holland-lista" határértékeit, a hányó területén pedig Cd és Cr szennyezésen kívül a Pb és a Zn is határérték feletti volt.

A talaj szennyezését - amennyiben az ipari üzemek tevékenységük során teljesítik a munkavédelmi és a környezetvédelmi előírásokat - ki lehet küszöbölni. Feltétele ennek az is, hogy a hulladékhányóra csak a kiépítésnek megfelelő hulladékok kerüljenek, a veszélyes hulladékokat az e célra kialakított (helyi vagy máshol működő) veszélyes hulladék-tárolóban kell ártalmatlanítani.

### **2.7.2.2 Javaslatok**

Szükségesnek tartható

- az üzem (azaz a Hengermű, a Koksoló és a meddőhányó) területén minimálisra csökkenteni a talaj nehézfémekkel való szennyezésének lehetőségét (pl. a kezelési és/vagy a szállítási-rakodási technológia korszerűsítésével);
- a levegő és a talaj szennyezését is okozó porkibocsátások csökkentése.

## **2.7.3 A víz**

### **2.7.3.1 Felszíni vizek**

Dunaújváros keleti határán folyik a Duna, területén közvetlenül átfolyik a Felsőfoki-patak, valamint a város területén az Alsófoki-patakkal egyesülő Lebuki-patak.

A felszíni vizek közül a terv a Mezőföld keleti határát képező Dunával, mint a térség erózió bázisával, ivóvizének "adójával" és szennyvizeinek befogadójával foglalkozik.

#### **2.7.3.1.1 Vízhasztalatok**

Általában a Duna biztosítja a partjaira épült települések ivóvizét úgy, hogy a vízmű a város "fölött" elhelyezkedő partszakaszokon telepített parti szűrésű kutakból (vagy - ritkábban - felszíni vízkivételi műből ), mint vízbázisból nyeri az ivóvizet.

Ez a helyzet Dunaújváros esetében is. Lényeges tehát a Duna vizének tisztasága, ez esetben elsősorban a város északi részén, azaz a Szalki-sziget térségében, ahol a - főként csápos kutak segítségével parti szűrésű vízkészletet termelő - vízmű (DUNAQUA-THERM) települt.

A dunavíz további fogyasztói :

1. DUNAFERR Dunai Vasmű Rt (Dunapack, a BVM, a MOM Rt.)
2. ALBADOMU Maláta Bt.

#### **2.7.3.1.2 Szennyvízkibocsátók**

A Duna mentén települt városoknak a szennyvizeit a folyam fogadja be, oly módon, hogy a városban összegyűjtött (kommunális-) szennyvizeket a város "alatt" - rendszerint csak mechanikai tisztítás után (vagy anélkül) vezetik bele Ennek ismeretében, a szennyező hatások ellenére is szükséges a víz tisztasága a várost déli irányban elhagyó Duna-szakaszon , mivel az ipari és kommunális szennyvizekkel jelentős mértékben megterhelt folyó néhány km-rel lejjebb már Pécs - Komló (stb.) városok vízbázisát táplálja (nem beszélve a közbenső többi, kisebb vízhasznosításról.)

A Duna vízminőségét jelentősen befolyásoló tisztított, illetve előkezelt szennyvizet kibocsátók:

1. DUNAFERR Dunai Vasmű Rt.

Az Rt. tisztított szennyvizeit csapadékvizeit és hűtővizeit három kifolyón át vezeti a Dunába.

Ezek az:

- ún. D-ejtő vezeték, amely sodorvonali beömlésű és főként az üzem hűtővizeit vezeti el,
- Bob-pálya kifolyó, amely az előtisztított ipari és tisztított kommunális szennyvizeket vezeti a Dunába,
- ún. Kisapostag kifolyó, ez a zagyvölgy csurgalék- és csapadékvizeit vezeti a Dunába.

2. Dunapack Rt.

A cég a DUNAFERR Rt. primer rendszeréről évi 7.500.000 m<sup>3</sup> (kb. 20.500 m<sup>3</sup>/d) vizet vásárol, becslések szerint ennek megfelelő mennyiségű szennyvíz keletkezik (a veszteségeket leszámítva). A tisztított szennyvizet a Duna sodorvonalába vezetik. A Dunapack Rt. másik kifolyóján a csapadék-vizeket vezeti a Dunába.

### 3. DUNAQUA-THERM RT.

A vízmű mellett az Rt. üzemelteti a városi szennyvíz-csatorna hálózatot is. A város szennyvizet mechanikai tisztítás után vezetik a Duna sodorvonalába.

A Dunaqua-Therm Rt. részére a környezetvédelmi hatóság által megszabott (engedélyezett) kibocsátási határértékek az alábbiak:

Szennyezőanyag	Egyedi határérték	Jogszabályban meghatározott határérték
KOI <sub>k</sub> mg/l)	720	150
SZOE (mg/l)	72	30
ANA detergens (mg/l)	12	5
Ammónia-N (mg/l)	36	30

A fentiek szerint a környezetvédelmi hatóság - a Dunaújvárosi kommunális szennyvíztisztító megvalósításáig - ideiglenesen egyedi bebocsátási határértékeket engedélyezett.

### 4. ALBADOMU Maláta Bt.

A malátaüzemben keletkező szennyvíz napi mennyisége 900 - 1000 m<sup>3</sup>. Tisztított szennyvizet az üzem nyomócsövön át bocsátja be a Duna sodorvonalába.

#### **2.7.3.1.3 A szennyvízkibocsátások felszíni víz- szennyező hatása**

A dunavíz ivóvízként - magas kémiai és biológiai oxigénigénye miatt - kezelés nélkül nem használható, mint felszíni ("élő"-) víz vassal, mangánnal, stb. erősen szennyezettnek minősül.

A VITUKI mérései szerint a Dunaújváros-Paks városok közötti szakaszon bekerülő tisztított és kezeletlen (nyers) szennyvizet, szennyező anyagok a Paksi Atomerőmű térségéig az év nagy részében a folyó természetes tisztulásának hatására többé-kevésbé lebomlanak, azonban a víz trofitását kisebb-nagyobb mértékben megemelik.

A fentieket összefoglalva hangsúlyozandó, hogy Dunaújváros mind a kommunális, mind

az ipari szennyvízbevezetések tekintetében jelentős mértékben szennyezi a Duna élővizét.

#### **2.7.3.1.4     *Javaslatok***

A szennyvíztisztítás volumenének és hatékonyságának növelésével a Duna vízének további tisztasága (szennyezettségének mértéke) a Budapesten folyamatban lévő szennyvíztisztítási hatások - növeléstől, illetve a Csepelre tervezett új szennyvíztisztító telep üzembe helyezésétől, valamint a százhalombattai ipari térségben a Dunába vezetett tisztított szennyvizek minőségétől - mint potenciális háttérszennyezők tevékenységétől és mindezen szennyező források hatásainak szuperpozíciója eredményétől - függ. Javasolható ezért az aktív, támogató fellépés a város vezetése és a civil szervezetek részéről minden olyan ügyben, ami a várostól északra fekvő települések szennyvizeinek tisztítását célozza.

#### **2.7.3.2        Felszín alatti vizek**

##### **2.7.3.2.1     *Helyzetkép***

A felszín alatti vizek közül a talajvíz szennyezése a csatornák exfiltrációjából ered. A szennyeződések egyben az exfiltráció lokális kontrolljaként vehetők figyelembe (ha annak eredetét kutatják).

A talajvíz szerepe főleg építésföldtani, rézsű-állékonysági szempontból jelentős (lásd az Építésföldtani fejezetet, ahol a talajvízszint megemelkedése rézsűállékonysági és alapozási károk tekintetében lehet káros - főként a dunai magaspártok vonalán -, de ezen túlmenően mind az ipari objektumok térségében, mind pedig a magas házas beépítettségű lakó területeken).

Ami a talajvíz szintjét illeti, az a domborzat függvénye. A magasparton - a kiépített felszín alatti vízvédelmi rendszer hatékony működése következtében - 20-30 m mélységben észlelhető. A város alatt, a rendezett partéltől távolodva az átlagos talajvízszint 20 m körüli, a rendezett partéltől távolodva a felszínhez folyamatosan közeledő szinten áll be. A törmeléklejtőben szintén követi a terepszintet - a horhosok vízkivezető és felszíni szárító hatása következtében. A Duna vízjárása a pannon rétegekben tárolt talajvizet közvetlenül, a felette lévő vízrétegek vízjátékát közvetve szintén jelentős mértékben befolyásolja. A vizek a törmeléklejtőben keverednek és - főként közepes, és alacsony vízállások esetén - a Duna felé szivárognak

A kémiai összetételét illetően, a talajvíz - mint a karbonátos kőzetösszletekben tárolt, illetve azokon átszivárgó víz - rendszerint kemény (kalcium-hidrokarbonát-tartalmú), betonra általában nem agresszív víz. Ivóvízként minősítve - mivel a csatornák mind a lakott területeken, mind pedig az üzemek térségében exfiltrálnak - a talajvíz szennyezettnek minősül, nem tekinthető (nem alkalmas) ivóvíznek.

A mélységi vizek - a B. 85,0 m-es szintről, vagy annál mélyebbről kitermelhető vizek általában nyomás alatti vizek, de nyomásszintjük rendszerint a terepszint alatt marad. Közvetlen szennyezésükre a térségben a földtani adottságok miatt nincs lehetőség; de a távoli - közvetett - szennyezésnek - térben és időben - fennáll a lehetősége.

##### **2.7.3.2.2     *Javaslatok***

A város környezeti állapotának javítását szem előtt tartva szükséges a

szennyvízcsatornák és egyéb közmű vezetékek folyamatos ellenőrzése és karbantartása, különös tekintettel azok exfiltrációjára, mivel a talajvíz "mesterséges" táplálása (közművezetékek szivárgása, hálózati vesztesége, stb.) következtében fellépő talajvízszint emelkedés is, valamint a talajvíz minőségének romlása is káros környezeti hatás.

Mindezek hangsúlyozottan vonatkoznak az ipari objektumok nagy vízfelhasználóira, tekintve, hogy a tömeges "víz-elszökések" - az exfiltráció - Dunaújváros térségében katasztrófákat is előidézhetnek.

#### **2.7.4 A levegő**

Dunaújváros ipara és a városi közlekedés potenciális légszennyező forrásként jelentkezik az ország környezetvédelmi térképén. Az Országos Immissziómérő Hálózat mérései alapján Dunaújváros szennyezett levegőjű település. Ezt a szennyezettséget elsősorban az ülepedő por igen magas koncentrációja okozza.

A város levegőjének minőségét döntően a város területén működő ipari üzemek befolyásolják. Jelentős a határérték feletti szilárd-anyag (por), kén-dioxid és nitrogén-oxidok kibocsátása. A mérési adatok alapján a Dunaújváros területén kibocsátott légszennyező anyagok mennyiségét vizsgálható.

A légszennyezettség fő forrása a városban szinte kizárólag az ipari tevékenység. A lakossági tüzelőanyag felhasználásból és a közlekedésből eredő légszennyező hatások csak igen kicsiny területeken befolyásolják károsan a város levegőjét.

##### **2.7.4.1 Immissziós hatások**

Az ÁNTSZ Fejér Megyei Intézetének mérései alapján vizsgálták a város 1992. Október-1997. Március közötti légszennyezettségi állapotot ülepedő porra, kén-dioxidra és nitrogén-dioxidra.

A város levegője ülepedő porral erősen terhelt, a kén-dioxid átlagimmissziós értékei a megengedett határérték alatt vannak, hasonlóan az  $\text{NO}_x$ - értékekhez.

Az 1992/93. évi és az 1996/97. évi adatokat figyelembe véve 11 mérési pont átlagadatainak feldolgozását tartalmazó diagram szerint az ülepedő por mennyisége jelentős mértékben csökkent.

A maximális immissziós értékeket minden esetben a DUNAFERR telephelye melletti mérőhelyen (a Vasmű IX. sz. kapujánál) mérték, ami ismételten alátámasztja azt, hogy a szennyeződés a DUNAFERR telephelyéről ered.

##### **2.7.4.2 Emissziós hatások**

###### **2.7.4.2.1 Légszennyezőanyag kibocsátások**

Szilárd anyag kibocsátás:

A város területén az összes szilárd anyag kibocsátás döntő része a DUNAFERR Dunai Vasmű Acélművek Kft.-ből származik.

Kén-dioxid kibocsátás

A város területén az ipari kén-dioxid kibocsátás döntő része két vállalattól - DUNAFERR Energiaszolgáltató Kft. és a DUNAFERR Dunai Vasmű Acélművek Kft. - ered.

#### Nitrogén-oxid kibocsátás

A város területén az ipari eredetű nitrogén-oxidok kibocsátásának jelentős része a DUNAFERR Energiaszolgáltató Kft-től és DUNAFERR Dunai Vasmű Acélművek Kft-től ered (a határérték feletti kibocsátás a DUNAFERR Energiaszolgáltató Kft-nél a legnagyobb).

#### **2.7.4.2.2 Javaslatok**

A város levegőminőségének javítása érdekében szükséges:

- a levegő és a talaj szennyezését is okozó porkibocsátások csökkentése;
- az Energiaszolgáltató Kft. és az Acélművek Kft. gyártási technológiájának felülvizsgálata és olyan irányú módosítása, hogy a kén-dioxid és a nitrogén-oxidok emissziója állandóan a határérték alatt maradjon;
- az Energiaszolgáltató Kft. (és az egyéb, jelentős poremissziót képviselő üzemek) szennyező forrásaira felszerelt porleválasztó berendezések hatásfok-növelése, esetleg új berendezések felszerelése;

Tekintve, hogy a város levegőjének szennyezettsége jelenti az egyik komoly környezeti ártalmat, célszerű a jövőben ezzel a kérdéssel mind az észlelések, mind pedig a határérték feletti emissziós hatások korlátozása tekintetében behatóan foglalkozni.

Ezt támasztja alá a levegő védelméről szóló 21/2001 (II. 14.) Korm. rendelet alapján az ország területét a légszennyezettség mértéke alapján zónákba soroló jogszabály-tervezet is, amely Dunaújvárost a szilárd légszennyező anyagok tekintetében a "B" zónába sorolja, ahol a fenti rendelet szerint intézkedési programot kell készíteni a környezeti levegő minőségének javítása érdekében.

Ugyancsak a fenti rendelet szerint a vállalatoknak a kibocsátási határértékeket meghaladó légszennyezést 2007. Október 30-ig meg kell szüntetni, továbbá a légszennyezési források üzemeltetését az elérhető legjobb technika (BAT) alkalmazásával kell végezni.

A fenti előírások teljesítése a DUNAFERR csoport egyes vállalataitól, és más ipari termelőktől is várhatóan igen jelentős beruházásokat igényel majd.

#### **2.7.5 Hulladékgazdálkodás**

Mivel Dunaújváros ipari város, a területén működő üzemek jelenléte potenciális hulladékokat "termelő" bázissá teszi, ennek megfelelően a térségben jelentős mennyiségű termelési hulladék keletkezik. Ezek közül kiemelkednek a nagy tömegben jelentkező ipari hulladékok, nevezetesen a kohászat és a papírgyár hulladékai. Viszonylag nagy tömegben keletkeznek szilárd kommunális hulladékok is, mert a város lakossága napjainkban eléri az 55.000 főt. A fejezet Dunaújváros Környezetvédelmi Programján nyugszik, a részletes elemzés ott található.

### 2.7.5.1 Kommunális hulladékok

Dunaújváros jelenleg üzemelő szeméttelpe a régihez hasonlóan a Kisapostagi holtághoz csatlakozó völgyben van. Helye környezetvédelmi szempontból nem a ideális, a lerakó ugyanakkor nem nyert olyan kialakítást, amely műszakilag megakadályozná a talajvízszennyezést. (A szeméttelpről elfolyó, illetve leszivárgó szennyezett csapadékvizek a Kisapostagi Holt Duna-ág felé gravitálnak.)

A hulladékok gyűjtésével és kezelésével foglalkozó vállalat információi alapján a városban évente 250-300.000 laza m<sup>3</sup> szilárd kommunális hulladékot gyűjtenek össze és szállítanak ki a lerakó telepre. Jelenleg - a kommunális eredetű szilárd hulladékok mellett - a szeméttelpre kerülnek a nagy termelő egységek termelési hulladékai (pl. a papírgyári hulladékok) is.

A hulladékok ártalmatlanítása kizárólag lerakással történik. A lerakott hulladékok környezeti hatását nem vizsgálják.

Tekintettel a kommunális hulladéktermelődés mennyiségére, és az EU-csatlakozás során várható követelményrendszerre, a terv a város déli térségében új kommunális hulladék-lerakó számára jelöl ki területet.

### 2.7.5.2 Termelési hulladékok

#### 2.7.6.2.1 Inert hulladékok.

Dunaújváros térségében történő építkezések és bontási munkák során keletkező építési törmelék és feleslegessé váló földanyag évente jelentős mennyiségű hulladék képződést eredményez, amely azonban összetételénél fogva nem veszélyezteti a környezetet. A keletkező inert hulladékok mennyiségéről pontos adatok nem állnak rendelkezésre. Elhelyezésük részben a városi kommunális lerakóban, részben pedig a Vasmű lerakójában történik.

#### 2.5.6.2.1.1 Veszélyes hulladékok.

A DUNAFERR-ben - mint kohászati üzemben és acélárugyárban - sok olyan termelési hulladék keletkezik, amelyek veszélyesek a környezetre. A keletkező mennyiségeket növeli az egyéb, város-térségi kisebb-nagyobb üzemek által "előállított" veszélyes hulladékok tömege.

### ***A Dunaújvárosban keletkezett veszélyes hulladékok mennyisége , veszélyességi osztály szerinti bontásban 1996-1998. években***

	Veszélyességi osztályok			Összesen		
	I.	II.	III.			
Összesen keletkezett veszélyes hulladék mennyiség (t/év)	1996.	1997.	1998.			
	94,828	63,142	92,293	8.088,105	223,564	8.406,534
				11.927,137	682,335	12.672,724
				9.761,902	193,376	10.074,661

### **2.7.5.2.2    *Javaslatok***

A környezetbarát hulladékgazdálkodás érdekében szükséges:

- a tervezett új szilárd kommunális hulladéklerakó fogadó-képességének előkészítése (az érvényes szabályozás szerinti műszaki védelem kialakításával) és mielőbbi üzembe helyezése;
- a meglévő kommunális hulladéklerakó feltöltés utáni bezárása, majd azonnali szakszerű rekultivációja;
- a meglévő üzemeken kívüli termelési hulladékhányók (zagy-völgyi és kisapostagi erőművi salak-pernye hányók, a Vasműből korábban kikerült martinsalak-hányó, a papírgyári szennyvíziszap-lerakó, stb.) szakszerű rekultivációja, esetleges további szennyező hatásuk ellenőrzésének lehetővé tételével;
- a város ipari üzemekben keletkező termelési hulladékok besorolásuk szerint történő kezelése, ártalmatlanítása;
- a meglévő - veszélyes hulladékokat tároló - átmeneti tárolók felszámolása, illetőleg a bennük tárolt hulladékok minden igényt kielégítő (összevont) közös tároló(k)ban történő végleges lerakása, az ilyen célra a város déli területén engedélyezett területe(ke)n;
- az eddigiekhez képest kevesebb hulladék keletkezésével járó technológia (technológiák) irányában történő üzem-fejlesztés, illetőleg ilyen értelmű új technológiák bevezetése.

### **2.7.6    *Zaj- és rezgésvédelem***

Dunaújváros zajvédelmi helyzetével és a zajterhelés csökkentésének lehetőségeivel a közelmúltban elkészült "Dunaújváros zajszempontú vizsgálata" (2000) című tanulmány részletesen foglalkozott.

A méréseken is alapuló vizsgálatok a város zajterhelését összességében kielégítőnek találták. Általában elmondható, hogy a környezeti zaj nem az elsődleges környezetvédelmi probléma a városban. A zajforrások közül a vonalas zajforrás - a közúti közlekedés - jelent nagyobb problémát.

Az általános üzemi zaj tekintetében a déli iparterülethez legközelebb eső lakóterületeken (Építők útja, Ady E. u. Eszperantó u., Akácfa u.) mértek többször határérték feletti zajszintet. A lakóterületeken üzemelő kisvállalkozások száma nem jelentős, zajszempontból gondot nem jelentenek. A lakó- és intézményterületek mellett üzemelő fonoda és nyomda környezetében a zajszint csak éjszaka érte el a határértéket. Mindkét esetben műszaki beavatkozással megszüntethető a zavaró zajhatás.

A közúti zajvizsgálat mind a laza-, mind a tömör városias beépítésű területeken a főút mellett többször eredményezett határérték feletti értékeket. A Szórád út teljes hosszában és az Építők útja két végén a zajterhelés kritikus mértékű. A beépítés jellege és a közterület szélessége miatt, a nagy forgalom ellenére sem adódik határérték feletti zajszint az Aranyvölgy, a Vasmű és a Dózsa Gy. úton. A Magyar utca és a Baracsi út



északi része mentén laza beépítésű lakóterületeket érint a közúti forgalomból származó, jelentős határérték-túllépésű zajterhelés. A Magyar utcai magas zajterhelés egyértelműen annak a 6. sz útról bevezető forgalom következménye.

Dunaújváros hatályos környezetvédelmi rendelete (12/2000 (IV. 07.) KR sz. rend.) zajvédelmi előírásokat is tartalmaz. A rendeletben még az OÉSZ alapján meghatározott szabályozási övezetek kerültek besorolásra az egyes zajvédelmi kategóriákba.

A szabályozási tervben az egyes területfelhasználási egységeknek a megfelelő területfelhasználási mód alapján, a 8/2002. (III. 22.) KöM-EüM együttes rendelet szerinti zajvédelmi kategóriába sorolása javasolható.

A város zajszerpontú felülvizsgálatát - az utóbbi években történt vizsgálat-sorozatok kiegészítéseként és ellenőrzéseként - tovább kell folytatni. Üzemi tevékenységből és építési munkából eredő zajterhelés nem haladhatja meg az érvényes zajvédelmi határértékeket. Amennyiben határérték túllépés következik be a megfelelő zajgátló berendezések elhelyezése, a zaj és rezgésterhelésből származó kárelhárításra kötelezni kell a káros hatás keletkeztetőjét. A védelem, az elhárítás módját az illetékes környezetvédelmi hatósággal történő egyeztetés, és annak előírásai szerint kell elvégezni.

A közlekedési zajterhelés csökkentésére a 62. sz. főközlekedési út mentén védőfásítás szükséges. A Szórád úton, az Építők útján, a Magyar utcában és a Baracsi úton csak passzív akusztikai védelem jelenthet hosszú távon zajvédelmi megoldást.

Új közutak, vasutak mellett a közlekedésből eredő, határértéket meghaladó zaj és rezgésterhelés továbbterjedését, elsősorban védőfásítással kell mérsékelni. Ha ehhez nincs elég hely műszaki védőberendezésekkel, védőlétesítményekkel, illetve passzív akusztikai védelemmel kell megakadályozni a hang terjedését.

## **2.7.7 Az élővilág**

### **2.7.7.1 Flóra**

A terület növényvilága vonatkozásában - a mezőföldi platót, annak eredetileg tatárjuharos lösztölgyesekkel és löszpusztarétekkel fedett erdős sztyepp területét ma mesterséges erdőfoltokkal tarkított kultúr-mezőség uralja, amelynek legértékesebb természeti kincse a vastag lösztakaróján kialakult, termékeny mezőségi talaja.

A térség szántóföldi hasznosítású földterületei közül jelentős részt tesznek ki a sok növényvel kedvezően hasznosítható kitűnő és jó termékenységű talajok; ugyanezt lehet elmondani a rét-legelőterületekről is.

A Duna-parti törmelékletű területét, illetőleg a folyó szigeteit eredetileg ártéri erdők, nádasok borították. Ez az állapot jelenleg is fennáll a mezőgazdasági, vagy ipari célra eddig még igénybe nem vett ( vagy csak részben igénybe vett ) területrészekben.

Kiemelésre érdemes az a tény, hogy a város telepített erdőinek - köztük a különféle védőerdőknek - az igen gazdag cserjeszintje kiváló életteret biztosít számos állatfaj - köztük változatos madárvilág - számára.

Növényvilágával kiemelésre érdemes a város északi határán lévő dunai sziget, amely a táji érték kategóriába sorolható.

### **2.7.7.2 Fauna**

A terület állatvilága vonatkozásában a város telepítése előtt a Duna árterületén ugyanaz a fauna élt, mint amilyen jelenleg található a Duna Dunaújváros feletti szakaszán., a magas-parti platón élő állatvilág pedig megfelelt a plató többi részén ma is élő állatvilágnak. Ezt a faunát az ipar és a város telepítése - a közvetlenül felhasznált területeken - jelentős mértékben megzavarta. Azokra a területekre, ahová parkokat, erdőket telepítettek, az eredeti állatvilág egy része (véltetően leginkább a rovarok, a madarak és a kis-emplősök) visszatelepült.

Speciális helyzetet jelent a löszoldalok ligetesen kiépített, parkszerűen fenntartott állapota, amelyben az idősebb faállományból a lösztölgyesek fajaiból álló foltok, a kisebb nagyobb cserjések ornitológiai szempontból rendkívül változatos élőhelyet biztosítanak. A partfal felső részének berézsűzése, a részük szabad felszíne a fokozottan védett gyurgyalagok (*Merops apiaster*) számára nyújt megfelelő fészkelőhelyet.

### **2.7.7.3 Lakosság**

A terület lakosságának az iparban foglalkoztatott részét mindazok a káros ipari hatások (zaj- és rezgési hatások, légszennyezés, stb.) közvetlenül érik, amelyek a különböző üzemeken keletkeznek, de - a fentiekben elmondottak szerint - fennáll a valószínűsége annak is, hogy káros hatások érik a város lakóterületein élő - nem az iparban foglalkoztatott - népeiséget is. Ez utóbbi megállapítások érvényesek lehetnek a közlekedésből származó légszennyező - és zajhatásokra is. Mindezen feltételezések tényszerű igazolása, s az esetlegesen szükséges további beavatkozások megtétele a közeljövő környezetvédelmi feladatai közé tartozik.

A fentiekben körvonalazott környezetkárosító hatások közvetetten egyértelműen a térség élővilágára - legtöbb esetben mind a flórára, mind a faunára, mind pedig a helyi lakosságra - kedvezőtlenül hatnak. Ez az oka annak, hogy az ÁNTSZ jelentések Dunaújvárost a szennyezett környezetű városok között említik.

### **2.7.7.4 Javaslatok**

Az élővilág szempontjából szükséges:

- a meglévő városi és város - környéki zöld-területek további gondozása és területüknek növelése; a pihenő parkok olyan értelmű fejlesztése, hogy a fejlesztés ne jelentse azok területi csökkenését;
- a rekultivált hulladékhányók területének zöldterületté való változtatása;
- további vizsgálatok függvényében - a biodiverzitás fenntartása érdekében - a gyurgyalagok fészkelőterülete érdemes lehet a helyi védettség elrendelésére is.

### ***2.7.8 Az épített és természeti környezet összefüggései, egymásra hatása***

Dunaújváros épített és természeti környezeti elemei alapvetően igen szoros összefüggésben állnak, akkor is, ha a fokozott mértékű városfejlesztés évtizedeiben a természeti környezet, a tájbaillesztés szempontjai gyakran háttérbe szorultak.

Különös jelentősége van az épített és természeti környezet egymásra hatásának azért is, mivel a város - számos értéke ellenére - nem rendelkezik olyan nagy tömegű, kimagasló jelentőségű értékkel, mint a hasonló nagyságú történelmi városok többsége, így a meglévő értékekről való sokirányú gondoskodás az értékőrzés, a humánus emberi környezet továbbfejlesztésének kulcstényezője.

Igen fontos ezért, hogy a jövő fejlesztései során az összhang, az egymásra hatások figyelembe vétele fokozott szerepet kapjon. Ennek keretében - a környezetvédelmi előírások maradéktalan teljesítésén túlmenően igen lényeges:

- a város völgyeiben a zöldfelületek, biológiailag aktív területek minél teljesebb körű megtartása, hiszen ez nemcsak a városi táj, hanem a klímát levegőminőséget alapvetően meghatározó szélcsatornák megóvását is jelenti,
- az új építmények, létesítmények tájbaillesztésének, a kilátás, rálátás védelmének fokozott gondossággal való kezelése, amely a tagolt felszínű városi táj értékőrző fejlesztésének alapkövetelménye.

## **2.8 Közlekedési javaslatok**

### **2.8.1 Közúti közlekedés**

#### **2.8.1.1 Úthálózat**

Dunaújváros közlekedésfejlesztési szempontból igen kedvező helyen fekszik: az ország közepén. Jelentős az országos gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése szempontjából, mivel mind az M6, mind az M8 útvonala érinti a város térségét.

Az M6 autópálya, vagy autóút megépítésének kérdése a közelmúltban került újra előtérbe. A korábbi nagyvonalú fejlesztési elképzeléseket a gazdasági élet megtorpanásával együtt szerényebb tervek követték. Az autópálya kiépítése helyett a meglévő 6-os út 2 x 2 sávra bővítésével számoltak. A délszláv válság idején a nemzetközi forgalom igen csak minimálisra csökkent. A háborús helyzet megszüntetésével újra előtérbe került a déli irányú közlekedési kapcsolatok helyreállítása és fejlesztése. A Helsinkiben megrendezett III. összeurópai közlekedési konferencián a kontinens szakminiszterei olyan döntéseket hoztak, amelyek alapján Magyarországnak a leszakadás elkerülése végett újra kell gondolnia eddigi fejlesztési terveit. Kiemelten foglalkoztak egy észak-déli irányú tengellyel, mely az V.C európai folyosóként Budapesten át Észak-Szarajevó irányában érne el az Adriai tengert. Ennek magyarországi szakasza Budapest és Szekszárd között a 6-os út, ami Dunaújvárost is érinti.

Az M6-os út megvalósítására, annak Dunaújvárost elkerülő szakaszára korábban a Tetthely Kft., majd a FŐMETRV Rt. készített három változatos tanulmánytervet, melyek közül a tervben a környezetvédelmi hatásvizsgálat eddigi egyeztetéseinek eredményeként legnagyobb valószínűséggel elfogadásra kerülő nyomvonal szerepel. Dunaújváros térségében három csomópont kialakítása várható: a Székesfehérvárra menő 62-es útnál, a Nagyvenyim felé vezető új útnál és az M8 autópályánál. Ez utóbbinál közvetlen térségi kapcsolat nincs, csak a két autópálya egymás közötti forgalmát bonyolítaná le.

Az M8 autópálya országos léptékben az ország Budapest centrikus úthálózatát kívánja feloldani egy NY-K irányú tengellyel, és új közúti átkelőhelyet létesít a Duna Szekszárd és Budapest közötti szakaszán.

Az autópálya Székesfehérvár - Dunaújváros - Kecskemét - Szolnok vonalon köti össze a Dunántúlt az Alfölddel. Ez az út nyugati irányban Szombathely-Graz irányában képezi részét az európai korridorok hálózatának, illetve ÉK-i irányban Miskolc-Kassa felé vezet tovább, hozzájárulva az ország harántirányú kapcsolati rendszere erősödéséhez. Ez a hálózat lehetővé teszi, hogy Budapest érintése nélkül lehessen az M1-M7 felől déli és keleti irányban továbbhaladni. A forgalom megosztása kedvezően hat a környezetre is.

A regionális úthálózat fejlesztésében, nagy jelentőségű a Dunaújváros - Nagyvenyim közötti összekötő út új nyomvonalának kijelölése. A Dózsa György út jelenlegi nyomvonalán a Kandó Kálmán térnél körforgalom, a 6-os úton pedig új csomópont jön létre, innen vezet tovább a tervezett út Nagyvenyim felé. Ezen úton létesülne az M6 gyorsforgalmi úttal csomópont, mely Dunaújváros centrum, illetve Nagyvenyim, Mezőfalva felé ad kapcsolatot.

Dunaújváros területét áttételesen érinti a Baracs - Nagyvenyim - Perkáta közötti új összekötő út, mégis ennek hatása a 6-os út dunaújvárosi szakaszán fog jelentkezni. Jelenleg Baracsnak északi irányban csak Dunaújvároson keresztül van kapcsolata, ezért ez a forgalom most a 6-os utat terheli. Ez a tervezett út az M6 gyorsforgalmi úttól nyugatra fekvő települések jobb összeköttetését biztosítaná, azzal párhuzamosan, tehermentesítve a 6-os utat, illetve jobb kapcsolatot teremtve a város számára a Sárboárd irányába eső térségekkel is.

A városi úthálózat fejlesztése a déli iparterület környékére koncentrálódik. Az iparterület fejlesztésével együtt, annak közúti kapcsolatait is meg kell tervezni. A Budai Nagy Antal út déli meghosszabbítása a Papírgyári út közötti új út alkotja a déli iparterület úthálózatának gerincét.

A Belváros forgalmi terhelésének megosztása javasolt a Vasmű út, illetve a Szórád Márton út között. Ez elsősorban az Aranyvölgyi úti és a Vasmű téri csomópontok korrekciójával érhető el. A további részletes tervezés során megvizsgálandó, hogy nincs-e egyéb útépitési és forgalomtechnikai beavatkozásra szükség, hogy a Szórád Márton út - Hunyadi János út a forgalomnövekedést elbírja.

Hasonlóképp számolni kell az M6-os út elkészülte után a Dózsa György út és a Baracsi út forgalmának növekedésével, mivel ezen útvonalakon érhető el legjobban a tervezett gyorsforgalmi út, ezért javasolt 2x2 sávossá bővíteni.

A közlekedés biztonsága és az alárendelt irányok kapacitásának növelése érdekében az alábbi csomópontokban javasolt a körforgalom, vagy jelzőlámpás kialakítás, mely egyes esetekben már meg is valósult:

- Aranyvölgyi út - Szórád Márton út
- Vasmű út - Hunyadi János utca
- 6-os út - Petőfi Sándor út
- 6-os út - (új) Dózsa György út

- 6-os út - Papírgyári út
- Papírgyári út - kikötői út
- Magyar út - Petőfi S. u.

### **2.8.1.2 Parkolás**

Az utóbbi évek gazdasági-társadalmi átalakulása jelentős mértékben hatott a lakosság gépkocsi ellátottságára és a gépkocsi használati szokásokra. A jelenlegi 186 gk/1000 lakos ellátottsági érték várhatóan 15 év alatt megkétszereződik. A 370 gk/1000 lakos érték nem a közutak kapacitását veszélyezteti, hanem a parkolásban, a gépkocsitárolásban fog problémát jelenteni. A gépkocsi állomány kb. 85 %-a személygépkocsi, ami azt jelenti, hogy ezek elhelyezéséről a lakóterületeken kell gondoskodni. Egyre gyakoribb, hogy bizonyos munkakörökhöz a munkáltató ad személygépkocsit, amit a munkavállaló személyes okokból is használhat, és azt a lakóhelyén kívánja tartani.

A parkolás időtartamát tekintve az alábbi csoportokat különböztethetjük meg:

- éjszakai parkolás, akik gépkocsijukat rendszeresen használják munkájukhoz, és a lakóhelyükön csak munkaidőn kívül parkolnak;
- tartós parkolás, akik gépkocsijukat ritkán, gyakran csak egyes hétvégéken használják, és a lakóhelyükön, vagy jól elérhető biztonságos helyen kívánják tárolni gépkocsijukat;
- munkahelyi parkolás, a gépkocsik csak munkaidőben tartózkodnak itt, ezek nagyrészt 6-8 órás időtartamot jelentenek;
- ügyfélforgalom, 1-2 órás várakozás, állandó forgalom és cserélődés a parkolóban.

A közlekedési terv rekonstrukciója és komplex környezetrendezési terv alapján olyan parkolási koncepció kidolgozása indokolt, amely megoldja a lakosság gépkocsitárolási igényét, és szabályozza a frekvenciált helyek forgalmát, összhangban a tömegközlekedés fejlesztésével. Ez azt jelenti, hogy a döntően lakótelepi területeken fel kell tárnai a parkolók kialakítására alkalmas területeket, és részletes vizsgálatokat kell végezni az egyes tömbökben, tekintettel a meglévő zöldterületekre. Meg kell keresni azt a megoldást, ami nem a parkok rovására létesít parkolókat, ugyanakkor a meglévő fákat kihasználva, akár rögtön fásított árnyas parkoló is létesíthető. Igénybe kell venni az új anyagokat és eljárásokat (pl.: Hauraton), melynél 95 % a zöldfelület.

Egyedi garázsok építésére a lakótelepeken általában nincs lehetőség, de földalatti teremgarázsok kialakítására már készültek tervek. Ezek az egyszintes mélygarázsok 50-100 személygépkocsi befogadására alkalmasak. Tetejükön megfelelő földtakarással biztosítható a növényesítés és a park helyreállítása. A garázsok igény szerint lehetnek nyilvánosak, ill. zártak. Ahol kizárólag a lakosság használja, a biztonság okából célszerű zárt rendszert alkalmazni. Ugyanezek indokoltak a Belvárosban, illetve a Dózsa és Ságvári városrészekben.

A városközpontban, ahol nagy a bevásárló és ügyfélforgalom, a rövid idejű parkolás

megoldására fizető rendszerű földalatti teremgarázsokat célszerű kialakítani. Ilyenek lehetnek a Városház tér, a Vasmű út és a Széchenyi park alatt. A jobb kihasználtság érdekében éjszakára a lakosság vehetné igénybe ezeket.

Azokon a helyeken, ahol nagy a rövid idejű parkolási igény (pl. polgármesteri hivatal, piac, áruházak környéke, stb.), helyi rendelettel fizető parkolási övezet került bevezetésre.

### **2.8.1.3 Forgalomcsillapítás**

A belső városrészekben, főként a lakóterületeken, célszerű a forgalomcsillapított területeket létrehozni, a Forgalomszabályozási Műszaki Szabályzatot tartalmazó 20/1984 (XII.21.) KM sz. rendelet alapján. Ezek lehetnek "30 kilométeres övezetek", illetve "lakó-pihenő övezetek". Az előbbi, röviden 30-as zóna, lényege, hogy egy adott területen a 30 km/ó sebességhatár érvényes, azt meghaladó sebességgel közlekedni tilos. Az övezeteket úgy kell kialakítani, hogy azokat főútvonalak határolják. A fő-és gyűjtőutak esetében nem célszerű sebességkorlátozást elrendelni, azért azok az övezetből kimaradnak.

A 30 kilométeres zóna előnye, hogy azon belül a tömegközlekedés megmaradhat, természetesen a sebességkorlátozás az autóbuszokra is vonatkozik.

Az övezet kijelölése jelzőtáblákkal történik. Jogilag elégséges, ha az övezet határán elhelyezésre kerülnek a sebességkorlátozás eleje és vége táblák, műszakilag azonban ez a megoldás nem szerencsés. Az útra érvényes jogi szabályozásnak és az út műszaki állapotának, az utcaképnek összhangban kell lennie, ugyanis a gépkocsivezetőkre hat az utca összképe. Számos baleset okozója az ilyen összehangolatlan utcakép. A hatóságok az ilyen baleseteket egyszerűen gyorsajtással indokolják. Egy-egy jelzőtábla kihelyezése igen olcsó megoldás, és ha mellé még rendőr is áll traffipaxszal, még jövedelmezővé is válhat, de a lakóutca és az övezetek kialakítása szorosan összefügg egymással. Minimális célként kell kitűzni, hogy legalább az övezetek kapuiban ne csak jelzőtábla, hanem egy kisebb átépítés (pl.: növényzet ültetése, burkolatváltás, sávszűkítés, vagy elhúzás, vagy más feltűnő jel) is felhívja erre a figyelmet.

Az úthálózat-fejlesztési javaslat azt a célt szolgálja, hogy megszűnjön az övezeteken belül az átmenő forgalom, azt egyértelműen a főúthálózatra kell terhelni. Az övezeteken belül javasolt a tömegközlekedési útvonalak kivételével a csomópontokban a jobbkéz-szabály érvényesítése, mert ez igen hatásos és olcsó sebességcsökkentő és forgalomcsillapító módszer. Természetesen a biztonság fokozása érdekében az alárendelt irányban lehet egyéb épített eszközt is alkalmazni.

Lakó-pihenő övezet már több helyen létezik, ezek elsősorban kertvárosi, vagy lakótelepi részen lettek kijelölve. Az övezetre vonatkozó előírásokat a KRESZ 39/a. § tartalmazza. Az övezet elejét és végét jelzőtábla jelzi. A területre csak célforgalomban lehet behajtani, áruszállítást csak 3,5 t súlykorlátozás mellett lehet végezni. Az övezetben 20 km/h sebességkorlátozás van érvényben. Az utak kialakításánál nem szükséges a járda, hiszen itt a gyalogosokra fokozottan kell ügyelniük a gépkocsivezetőknek. Ennek a figyelemnek azonban kölcsönösnek kell lennie, a gyalogosok sem akadályozhatják szükségtelenül a járművek forgalmát. Az övezeten belül ki kell jelölni a parkolásra

alkalmas helyeket, várakozni csak ott szabad. A területen tömegközlekedési járat nem haladhat keresztül. A lakó-pihenő övezeten belül főútvonalat nem lehet kijelölni.

A csomópontokban mindig a "jobbkéz" szabály érvényesül, azaz egyenrangúak a csomóponti ágak. Az övezeten belül lehetőség van gyalogutak kijelölésére. A szabályok betartása érdekében úttartozékok, sebességcsökkentő küszöbök, növényzet, vagy más hasonló rendeltetésű eszközök elhelyezhetők.

Ezeknek az általános érvényű alapelveknek megfelelően Dunaújvárosban elsősorban a belső városrészek régi lakótelepi részein: Belváros, Dunasor, Barátság, Ságvári, Dózsa városrészekben kell megvizsgálni a forgalomcsillapítási lehetőségeket. Javasolható továbbá a laza családiházias beépítésű területek forgalomcsillapított övezetbe sorolását, pl. Újtelep, Kertváros.

A városközpontban javasolt gyalogos utcák és terek, valamint parkolási lehetőségek kialakítása. A Városháza téren a parkolást felszín alatti teremgarázsban oldva meg, gyalogos felület, parkosított rész alakítható ki. A Kis Vasmű út forgalmi szempontból szükségtelen, forgalmát a Vasmű út kapacitása távlatban is elbírja. Helyén gyalogos sétányt, kerékpárutat, parkolót, illetve az esetlegesen létesülő objektumok kiszolgáló és biztonsági megközelítési lehetőségét indokolt biztosítani.

## **2.8.2 Közforgalmú közlekedés**

### **2.8.2.1 Autóbusz-közlekedés**

Mind a helyi, mind a közeli településekkel történő helyközi forgalmat az Alba Volán autóbusz járatai bonyolítják le, és Dunaújvárosnak az ország más területeivel való kapcsolatrendszerében is igen fontos szerepet töltenek be a távolsági autóbusz-járatok.

A közforgalmú közlekedés szempontjából kitüntetett célterületet jelent a Vasmű, mint a város legkoncentráltabb munkahelyi területe, továbbá a Városháza tér - Vasmű út térsége, mint a város igazgatási-intézményi központja, a Dózsa György út, amely jelenleg a város leglátogatottabb bevásárlóutcája, továbbá - hasonló okokból - a piac területe.

A jelenlegi bonyolult vonalvezetésű viszonylatok használata nagy helyismeretet igényel, a nem honos lakosok számára a hálózat áttekinthetetlen. A sok végállomás az üzemeltető részéről is problémát jelent, így szükséges, hogy legyenek olyan - mintegy 3-6000 m<sup>2</sup> területű helyek, ahol egyrészt a járművek ellenőrizhetően megjelennek, másrészt a gépkocsivezetők részére a minimális szociális ellátás (pihenő-és mellékhelyiség) is megadható, a forgalomból átmenetileg kivont kocsik leállíthatók, és az utasforgalommal összefüggő funkciók - pl. bérletpénztár, váróhelyiség, esetleg büfé - is biztosítható. Ezek jelentik a város tervezésében már korábban is felmerült ún. "decentrumokat". Már korábban készült terv a VOLÁN részéről két decentrum kialakítására a Vasmű téren és a Római körúton 13, illetve 6 viszonylat végállomásoztatására.

Megvizsgálva a szóba jöhető területeket, és tekintettel egy áttekinthetőbb hálózat kialakítási igényére a Területszerkezeti terv, az alábbi négy helyszínen javasolja decentrum létrehozását:

- Vasmű tér
- Kandó Kálmán tér
- Magyar út (a volt szovjet laktanya térségében)
- Papírgyári út (6-os út csomópont térsége)
- Béke városrész

Az első kettő alkalmas lehet helyközi járatok fogadására is a Béke téri autóbusz-pályaudvart kiváltandó.

A decentrumokon ideális esetben 4 - 6 viszonylat végállomásoztatható. A jelölt területeken a szükséges terület biztosítható, a konkrét műszaki megoldás, elrendezés, az optimális területhasznosítás további részletes tervezést igényel. Indokolt a helyközi járatokat is végállomásoztató decentrum olyan kialakítása, ahol a megállóhelyen túlmenő utaskiszolgálás feltételei - pl. jegyváltás, csomagmegőrzés, taxirendelés, várakozás, stb. - kulturáltan biztosíthatók.

- **Vasmű tér**

A 11 viszonylat végállomását biztosító decentrum a legnagyobb tervezett végállomás. Az innen induló járatok lefedik az egész várost a Laktanyától a Papírgyárig. A decentrum számára a tér északi fele hasznosítható jelenleg, itt helyezkednek el a buszmegállók.

- **Béke városrész**

Az utolsónak épült, és ezért a városközponttól kissé elszakadt városrész nemcsak lakossűrűsége és forgalmi igényei, de földrajzi fekvése miatt is ideális hely egy decentrumnak. Ezt a Béke körút és a Szabadság út között, a jelenlegi autóbusz végállomástól délre a parkoló rovására lehet kialakítani. Négy viszonylat számára kell itt helyet biztosítani, melyek a város minden jelentős úti célját érintik (Papírgyár, Római, Barátság, Táborállás városrészek).

- **Laktanya**

A város rohamosan fejlődő északi területén tervezett decentrum négy viszonylat végállomásának elhelyezését biztosítja. A szabályozási terv az e célra kialakított telek későbbi bővítést is lehetővé teszi

- **Kandó K. tér (Volán telep)**

A Volán telepen nincs szükség új beruházásra, az infrastruktúra itt rendelkezésre áll mivel jelenleg is - három viszonylat számára - végállomásként működik. Távolatban a decentrum áthelyezhető a vasútállomáshoz a Kandó Kálmán térre.

- **Papírgyár**

A Papírgyári út északi oldalán, a víztorony közelében javasoljuk a csúcsidőszakban



ideiglenesen üzemelő decentrum kialakítását. A négy viszonylat a déli iparterületet köti össze a Római, a Dózsa-Ságvári, a Béke városrészekkel és a Vasútállomással. A decentrum csúcsidőszakon kívül buszfordulóként üzemelhet.

A viszonylatok vonalvezetésének eldöntése előtt részletes utasszámlálást kell végezni, valamint felmérést az utazási szokásokról, a munkahelyekről és a munkarendről, hogy az utasok igényeit a lehető legjobban kielégíthessék.

Az autóbusz hálózat kialakításánál a lakosság jobb kiszolgálása érdekében javasoljuk néhány új útvonalon autóbusz közlekedés bevezetését. Ezek az alábbiak:

- Aranyvölgy út (Vasmű út - Apáczai Csere János utca között)
- Baracsi út (Aranyvölgy út - Hajnal utca között)
- Szabadság út - Tavasz utca (Mátyás király út - Hajnal utca között)
- Kallós Dezső utca - Kenyérgyári út (Dózsa György út - Béke tér között)
- Eszperantó út (Barátság városrész)
- Siklói út - Alsó Duna-parti út (nyáron, hétvégén)
- Papírgyári út (étterem - 6 .sz. út)
- Laktanya (jelenleg épülő, még névtelen utak)
- Üdülősor (távlatban)

Az új útvonalakon és a kedvezőtlen ellátottságú területeken javasoljuk új megállóhelyek létesítését, egyes csomópontban a meglévő megállóhelyek áthelyezését. Ezeket a feladatokat részletes útépítési és forgalomtechnikai tervezés keretében kell megoldani.

A javasolt új megállóhelyek:

- Aranyvölgy út a Kondor Béla utcánál
- Aranyvölgy út - Apáczai Csere János utca csomópont
- Aranyvölgy út - Szilágyi Erzsébet út csomópont
- Aranyvölgy út - Venyimi út csomópont
- Venyimi út a Rákóczi Ferenc utcánál (Jókai utca helyett)
- Petőfi Sándor út az Árpád utca környékén
- Laktanya, az AIKAWA gyár mellett
- Baracsi út az Aranyvölgy útnál
- Baracsi út a Gőzmalom utcánál
- Szabadság út a Hold utcánál
- Béke körút a Hold utcánál
- Baracsi út a Hajnal utcánál
- Baracsi út a Munkás utcánál
- Dózsa György út az Erdősornánál

- Dózsa György - Szórád Márton út csomópont
- Szórád Márton út - Apáczai Csere János utca (katolikus templom)
- Martinovics Ignác utca a Pajtás utcánál
- Építők útja a Május 1. utcánál
- Eszperantó út
- Alsó Duna-parti út

A városfejlesztési elképzelésekkel összhangban új viszonylatokat kell indítani az eddig ellátatlan területekre. Így meg kell oldani a Táborállás dűlő, a volt szovjet laktanya környékének, a déli iparvidék és az új kikötő, az új temető és a 6-os úttól nyugatra kialakítandó lakóterület tömegközlekedési ellátást. Meg kell vizsgálni egy Duna-parti járat közlekedtetésének lehetőségét is, különösen az Alsó Duna-parti kapcsolat megteremtésének lehetőségeit illetően, a rekreációs, szabadidős igényeknek megfelelően.

A helyközi viszonylatok végállomása a terv szerint távlatban is a Béke téren marad, amelynek terhelését a decentrumok csökkentik. A járatszám gyarodása esetén a közeli Vasmű téri decentrum "segítheti ki" a buszpályaudvart. Célszerű a végállomást az autóbuszoknak lehetőleg a Belváros érintésével megközelíteni, mivel ezzel nem kényszerülnek átszállásra, helyi járatra az ideérkezők.

A távolsági autóbusz-járatok a város központján haladnak át, legfontosabb állomásuk a Dózsa mozi előtti szakaszon működik, ami igen jó kapcsolatot jelent gyakorlatilag a város minden területétől, ezért a távolsági megállóhely biztosítása a Vasmű úton hosszú távon is szükséges. A távolsági autóbuszok végállomása továbbra is a Béke téren marad.

### **2.8.2.2 Taxi közlekedés**

A város taxiközlekedését a rendszerváltozás óta személyszállító vállalkozók biztosítják, a mindenkor igényekhez meglehetősen jól alkalmazkodó kapacitással. A taxik várakozóhelyei az igényeknek megfelelő elhelyezésűek, távlatban is megtartandók. Tekintettel arra, hogy a viszonylag kis kiterjedésű városban a taxik házhöz hívása a jellemző igénybevételi mód, a drosztok sűrítése nem indokolt.

### **2.8.3 Vasúti közlekedés**

A MÁV várható fejlesztése a szolgáltatások minőségének és a forgalom szervezésének javítására irányul, ami úgy fejleszti a vasúti szolgáltatásokat, hogy az nem igényli a vasúti területek bővítését. A meglévő kikötő fejlesztésével a vontató vágány igénybevétele kb. 4-szeresére fog növekedni. A jelenlegi 66 vagon/nap tíz év alatt várhatóan 247 vagon/nap értékre fog növekedni, ami azt jelenti, hogy naponta 18-22 szerelvény fog itt közlekedni.

A távlatban délen kiépítendő új kikötő esetén meg kell építeni az új iparvágányt a Papírgyári úttól délre. Ennek várható forgalma 247 vagon/nap. Az északi kikötő megszüntetésével egyidejűleg a Szalki-szigeti vontató vágány áruszállítási funkciója

megszűnik.

A vasúti személyforgalom az megfelelő menetrendi változtatásokkal várhatóan csak kisebb mértékben növekszik majd, hiszen a mellékvonalon fekvő város pályaudvara a beépített területek peremén található, így a vasúti közlekedés nehezen javíthatja versenyképességét a sűrűn közlekedő, a személyautónál nem sokkal hosszabb menetidejű, kényelmes távolsági autóbuszokkal szemben. A város gazdasági szerkezetének változása várhatóan a nagytömegű vasúti szállítási igények csökkenésével is együtt jár majd, aminek nyomán a pályaudvar területein egyre inkább a raktározási, kereskedelmi funkciók kerülhetnek előtérbe. Ezt a folyamatot segítheti a Kandó tér fejlesztése, és a vasútállomás felvételi épületének korszerűsítése is. Mindez együtt a jelenleg meglehetősen terjedelmes alulhasznosított területek bekapcsolását segíti majd a város vérkeringésébe.

#### **2.8.4 Kerékpár-közlekedés**

Dunaújvárosban igen népszerű a kerékpár-közlekedés. A Belváros és a Vasmű között épültek ugyan kerékpárutak, de a városon átvezető és az agglomerációs kapcsolatokat megadó hálózat hiányos. Ki kell jelölni a Duna-menti kerékpárút Dunaújvároson átvezető szakaszát.

A Belvárosból északi irányban a Aranyvölgyi út - Magyar út - Üdülő sor - Halász sor vonalán javasolt Rácalmás felé kerékpárutat építeni. Déli irányban a Papírgyári úttól a tervezett kikötő felé az új bekötő út mentén, majd önálló kerékpárútként a Duna mentén Kisapostag községig.

Az agglomerációs kapcsolatokban lényeges, hogy az új Nagyvenyim felé vezető út mentén is létesüljön kerékpárút, mely a Dózsa György úton kapcsolódik a városi hálózathoz.

A városi kerékpárút hálózatot javasolt kiegészíteni egy új úttal a Dózsa György út és a Venyimi út között az Alsó-foki patak völgyében, mely egyrészt az Újtelepet kapcsolja be a hálózatba, másrészt az út sportolásra alkalmas környezetben vezet, továbbá fejleszteni a Rácalmás és Kisapostag felé vezető kerékpárutakat is.

#### **2.8.5 Vízi közlekedés**

Dunaújváros kedvező fekvése - a Duna mentén az ország közepén helyezkedik el - jó alapot ad arra, hogy itt létesüljön egy központi kikötő logisztikai centrummal. A kikötőfejlesztés terveit a VÁTI-ALLOCOORD Kft. készítette el. Megvizsgálták a jelenlegi kikötő fejlesztésének és egy új kikötő létesítésének a lehetőségét. Hosszútávon (8-10 év) a szükséges előkészítő munkák időigénye miatt a jelenlegi kikötő megmaradásával reális számolni, de nagy távon a város szempontjából feltétlenül indokolt új kikötő megépítésére. Erre a legalkalmasabb helyszín a várostól délre Kisapostag felett kínálkozik. E térségben létesül az M8 autópálya hídja, ami kedvező kapcsolatot ad a kikötőnek a Kecskemét körüli iparvidékkel. A kikötőhöz szükséges közúti és vasúti kapcsolatokat a megfelelő fejezetek tárgyalják.

Az M8 autópálya közúti hídja feleslegessé teszi a dunai komp közlekedtetését, így az elvben megszüntethetővé válik. További célvizsgálatokat igényel, hogy csak a

személyforgalom részére átkelő kishajójárat indítására van-e igény (horgászok, üdülők, turisták).

A MAHART a személyszállító hajóforgalmat gazdaságossági okokból a közeljövőben nem szándékozik visszaállítani, további mérlegelés kérdése, hogy nagy távon - az országos közforgalmi kikötőnek a délre történő telepítését követően a megmaradó kikötő hasznosítása milyen módon történhet, amelynek során a turizmus fejlődésének tendenciáit is kalkulálni indokolt.

### **2.8.6 Légi közlekedés**

A kispostagi meglévő füves repülőtér jelenleg sportolási és mezőgazdasági célokat szolgál. Menetrend szerinti személyszállításra jelentős kapacitású igény nem merült fel. A repülőtér jelentős fejlesztése az országos elképzelések szerint belátható időn belül nem élvez elsőbbséget, ugyanakkor a kishajó forgalom fogadási feltételeinek javítása elősegítené a városnak a nemzetközi üzleti életbe való fokozottabb bekapcsolódását.

## **2.9 Közművesítési javaslatok**

A közműfejlesztési javaslat az életkörülmények javítását szolgáló komfortot, a gazdasági élet fejlődését segítő termelési hatékonyság növelését segítheti, ugyanakkor a környezetvédelmi igények kielégítése is közműfejlesztési feladatokat határoz meg. Környezetvédelmi (levegőtisztaság-, talaj-, és talajvíz-védelmi) szempontból alapkövetelmény például a környezetbarát, a levegőtisztasági követelményeket is kielégítő hőellátás, a talaj, talajvíz szennyezését csökkentő szennyvízkezelés megoldása.

A közműfejlesztéssel kapcsolatban általánosan elsődleges feladat a település meglévő beépített területein (lakó-, intézményi és ipari hasznosítású területen egyaránt) a közmű ellátottsági hiányok pótlása. Dunaújváros ebből a szempontból kedvező adottságokkal rendelkezik, mivel a település lakásállományának 97,7 %-a 1950 után, sőt ennek a fele 1970. után épült, minimális a félkomfortos és a komfort nélküli lakások aránya, összesen nem éri el a 4 %-ot. Ez jól tükrözi, hogy a település közművesítettsége kedvező, a pótlandó közműhiány minimális.

A város közműellátottsági mutatóit tekintve hazai viszonylatban jelenleg is előkelő pozíciót tölt be, megfelelően az EU normáinak, ez a magas szintű ellátás azonban a kiszolgáló infrastruktúra és a közművek létesítményeinek esetében esetenként elavult, elöregedett, üzemeltetését tekintve nem gazdaságos, illetve hiányos háttérrel takar.

A működő közműterületek mellett a sokféle - a megfelelő alátámasztó munkarészekben részletezett beavatkozás, technológiai, hálózati és egyéb típusú fejlesztés szükséges.

### **Dunaújváros jelenlegi közműellátottsága:**

- vezetékes ivóvíz-ellátottság 97,3 %
- közcsatorna-ellátottság (szennyvízelvez.) 91,4 %
- földgáz-ellátottság 94,7 %
- villamosenergia-ellátottság 100,0 %

Település szinten jelentősebb hiányosság a felszíni vízrendezés vonatkozásában fordul elő.

A közműfejlesztési feladatok között szerepel továbbá a városfejlesztési javaslat során új beépítésre, hasznosításra javasolt területek ellátásának megoldása. Az új beépítés, területhasznosítás lehetőségének már feltétele, hogy a beépítés, hasznosítás csak a megfelelő, környezetvédelmi követelményeket kielégítő közműellátás biztosítása esetén jöjjön létre. Nagyon fontos, hogy új közműhiányos területek ne alakuljanak ki. Természetesen a minimális közműhiány pótlása és a hasznosításra javasolt területek előközművesítésének a megoldása szorosan össze is kapcsolódhat. Ugyanakkor nem javasolható hasznosításra olyan terület, amelynek a közműellátása nem, vagy csak irreális költségekkel oldható meg.

A közműfejlesztési feladatok között harmadik feladatként kell említeni az esztétikai igények kielégítésének szükségességét, amely a település vonzerejének a növelését szolgálja. A település fejlődéséhez hozzátartozik a városképi megjelenés fejlődése is, amelyhez a közművek megjelenésének javításának is hozzá kell járulnia. E vonatkozásban különösen az energiaellátás területén jelentkeznek feladatok. A közműfejlesztések során távlatban előtérbe fog kerülni a lazább beépítésű területeken az utcaképet rontó szabadvezetékes villamosenergia ellátó rendszerek látványjavítási igénye is.

A villamosenergia-ellátás hálózataival szembeni igényekkel azonos igények fogalmazódtak meg a távközlési hálózattal szemben is. A közműfejlesztési javaslat ezért a villamosenergia-ellátás hálózatainak és a távközlési hálózat település szintű földkábelesítésének távlati célkitűzéseivel is foglalkozik.

A terv demográfiai prognózisa szerint Dunaújváros nagytávlati népességszáma csökken, vagy stagnál, így a közműfejlesztési javaslatnak elsősorban az életkörülmények minőségi javításához, valamint a racionális közmű-üzemeltetéshez kell hozzájárulni.

A város közműellátása egységes hálózati rendszerrel épült ki. A településen a közműellátás biztosítása, a közszolgáltatási feladatok közé soroltan önkormányzati kompetencia, amelyet a korábban általa, illetve az állam által létrehozott közműszolgáltatók végeznek. A közműszolgáltatók privatizációjával a közműszolgáltatók piac-orientáltsága miatt a közműszolgáltatók és a szolgáltatási feladatokért felelős önkormányzat együttműködése hosszabb távon változhat.

## **2.9.1 Vízellátás, vízvezetés**

### **2.9.1.1 Ivóvízellátás**

Dunaújváros ivóvíz-szükségletét helyi és regionális vízellátó rendszerből fedezik, vízbázis-kapacitás szempontjából jól ellátott a város, bár a Szalki-szigeti vízmű és a DRV-vízellátó rendszer is korszerűsítésre is szorul. A vízátadási helyek módosítása, illetve a betáplálási vízszállítási kapacitás bővítése néhány helyen szintén indokolt.

A város vízellátásának hidraulikai ellenőrzése az I. zónában, csúcsfogyasztási időszakban víznyomás-elégtelenségeket mutat ki. Ezt alátámasztják az üzemi tapasztalatok is. Vízellátási zavarok a város északi részén jelentkeznek. Az ellátottság

javítása érdekében

- az Északi terület,
- az Újtelep, és
- a Táborállás

elosztóhálózatának kapacitását bővíteni kell.

Új vízellátási feladatot jelent a tervben előirányzott város-, és iparfejlesztés, valamint a távlati kikötő-áthelyezés, amelynek során az új kikötő az Apostagi-szigetre kerül. Mindkét létesítmény vízellátása a dunaújvárosi közüzemi hálózathoz történő kapcsolódással megoldható lesz.

Dunaújvárosban két nyomásövezet látja el a fogyasztókat, ezek fenntartása továbbiakban is indokolt.

### **2.9.1.2 Ipari vízellátás**

A déli iparterület szociális és ipari célú ivóvíz-felhasználása részben a városi vízellátó rendszerből vételezett vízzel, részben az ipari vízből tisztított vízzel jelenleg megoldott és kihasznált. A DUNAFERR vízellátó rendszerén keresztül azonban az átadó és fogadórendszer egyes elemeinek bővítésével a DUNAQUA-THERM további vízmennyiség szolgáltatására képes.

A területfelhasználási javaslatban szerepeltetett telephelyek ipari vízellátásának biztonsága érdekében

- új iparvíz-gerincvezeték építése,
- Papírgyár Rt.-DUNAFERR Rt. ipari vízhálózati kapcsolatának megteremtése

javasolható.

### **2.9.1.3 Szennyvízelvezetés, szennyvízkezelés**

Szennyvízelvezetés szempontjából Dunaújváros Magyarország egyik legkedvezőbb helyzetű településének tekinthető, hiszen a csatornahálózata 90 % feletti ellátást biztosít.

Az elválasztott rendszerű szennyvízcsatornák és az egyesített csatornák - amelyek térbeli megoszlását a tervlap szemlélteti - által elszállított szennyvizek a közelmúltig csak mechanikai tisztítási fokozaton keresztülvezetve kerültek részlegesen megtisztítva a befogadó Dunába. A mechanikai tisztítás a hálózati rendszer két pontján történik, a Szent István úti átemelőtelepen és a Kohász úti telepen. A 20. század utolsó éveiben a Duna mellett elkészült biológiai tisztítómű jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy a város szennyvizei ne szennyezzék a Dunát, és a szennyvízártalmatlanítás ne csak mennyiségi, hanem minőségi szempontból is megfeleljen az EU 21. századi követelményeinek.

A létrehozott tisztítóképesség elegendő lesz a fejlesztéssel távlatban együtt járó igények kielégítésére is.

#### **2.9.1.4 Felszíni vízelvezetés**

Az esővizek levezetésének a megoldását, a lösztalaj roszakadási és csúszásveszélye miatt a városban eddig is kiemelt feladatként kezelték.

A felszíni vizek befogadója a város területén átfolyó vízfolyások közvetítésével a Duna.

A meglévő csatornahálózat jól funkcionál. Egyesített rendszerű csatornahálózat üzemel a Belvárosban és a Pentelén kívüli területeken, az Alsófoki-pataktól nyugatra eső területen pedig elválasztott rendszerű hálózat működik.

A családiházias beépítésű területek felszíni vízrendezésének fejlesztése szükséges, és a tervezett új beépítésű területek gondos felszíni vízrendezése is megoldandó.

Távlati terv továbbá az egyesített rendszerben ellátott területek elválasztott rendszerűvé való átalakítása.

#### **2.9.1.5 Árvízvédelem**

Dunaújváros területén az árvízvédelem az Önkormányzat feladatkörébe tartozik. Árvíz idején a Partvédelmi Vállalat végzi a védekezési munkákat.

Megépült a komplex partvédőmű - más néven Partvédelmi terület - a Duna-parton, amely az Alsófoki-patak torkolatától indulva a belterületet kíséri a Duna 1575 fkm szelvényéig. A kiépített partvédelem a település árvízvédelmét folyamatos karbantartás mellett biztosítani tudja.

### **2.9.2 Energiaellátás**

A település energiaellátására a vezetékes energiahordozók közül a villamos energia, a távhő és a földgáz áll jelenleg, és távlatban is rendelkezésre.

A kommunális szektorban a felhasznált energiamennyiség 75 %-át a termikus célú (fűtés) energiaigények kielégítésére fordítják, ezért a település energiaellátási struktúrájában meghatározó annak az energiahordozónak a szerepe, amelyet a település termikus energiaellátásra döntően használnak. A település lakásállományának közel 90 %-a lakótelepi épületekben helyezkedik el, amelyek hőellátása távhővel biztosított. A település energiaellátási struktúrájában ezért a legmeghatározóbb energiahordozó a távhő. A nem lakótelepi épületek hőellátása épületenkénti központi fűtéssel, lakásonkénti központi fűtéssel, vagy helyiségenkénti fűtéssel biztosított, a hasznosított energiahordozó döntően a földgáz, bár előfordul a nem vezetékes energiahordozók használata is. Bár ezek igénybe vétele a vezetékes földgáz megjelenésével párhuzamosan fokozatosan kiszorul a település energiaellátásából, még ma is számottevő szerepet tölt be.

A kommunális szektor fűtési energiaigényein túl jelentkező használati melegvíztermelés energiaigényeit részben földgázzal, részben távhővel, a főzési energiaigényeket általában földgázzal, a világítási és erőátviteli célú energiaigényeket villamos energiával elégítik ki.

A város nagy ipari üzemének hőellátására önálló saját hőbázist, kazánházat üzemeltetnek. A legnagyobb hőbázissal a DUNAFERR Rt. rendelkezik, amely a saját hőigényeinek a kielégítésén túl a város távhő-ellátásának is a bázisa, valamint a

szomszédos ipari üzemek számára is szolgáltat hőenergiát.

### **2.9.2.1 Villamosenergia ellátás**

A település villamosenergia ellátása alpbázis szinten jelenleg és távlatban is megoldott. A területfejlesztési javaslatához kapcsolódva a javasolt új beépítésű területek ellátására középvezetékű hálózatfejlesztés kiépítése szükséges.

A település közvilágítása a lakótelepek területén és a főbb utak mentén önálló lámpatestekkel megoldott. A lazább beépítésű területeken a kisfeszültségű hálózat tartóoszlopaira szerelt lámpafejek biztosítják a közvilágítást. Az önálló lámpatestekkel ellátott területeken a közvilágítás mértéke megfelelő, a lazább beépítésű területeken a közvilágítás csak irányfény szintű, fejlesztésre szorul.

### **2.9.2.2 Távhőellátás**

A település távhő-ellátásának hőbázisa a DUNAFERR Rt. erőműve, amely a közelmúltban privatizálásra került. Az új tulajdonos az erőmű rekonstrukciójának keretében új kombinált ciklusú gázturbina elhelyezését tervezi. A kapcsolt energiatermelés bővítésével energetikailag kedvezőbb hőtermelésre nyílik lehetőség, amelynek környezetvédelmi hatása sem elhanyagolható.

A távhőellátás jelenlegi műszaki megoldás és az energiahordozók hazai árrendszerében meghatározott távhő árak miatt a fogyasztók nem kedvelik a távhőellátást, igyekeznek lehetőségeket keresni a számukra előnyösebb hőellátás megoldására. Bár a terv készítése során a szolgáltató részéről igény jelentkezett az új fejlesztési területeken legalább részben a távhőellátás kövelező igénybevételének jogszabályi előírására, és ez - pl. környezetvédelmi szempontból - kifejezetten előnyös lehetne, a jelenlegi kommunális szolgáltatások komplex rendszerében az ilyen kötelezés - a választási lehetőség kizárása miatt - méltánytalan lenne a fogyasztókkal szemben, és nemkívánatos módon avatkozna be a közszolgáltatók közötti versenybe is, ezért ilyen előírás nem javasolható.

### **2.9.2.3 Földgázellátás**

A városi gázfogadóhoz 6 bar nagyközép-nyomáson érkezik a gáz, ahonnan középnyomással megy tovább. A középnyomású elosztóvezeték körvezetékként épült ki a biztonságos ellátás szolgálatára. A középnyomású gázvezetékéről táplált középnyomású elosztóhálózattal elégítik ki a lazább beépítésű területeken a földgázigényt, a tervezett beépítési területek kiszolgálása is ehhez a rendszerhez kapcsolódva oldható meg. Az intenzívebb beépítésű területeken körzeti nyomásszabályozókat táplál a középnyomású elosztó hálózat. A körzeti nyomásszabályozóktól az elosztás kisnyomású hálózattal épült ki. A középnyomású elosztású területeken telkenkénti nyomásszabályozóval állítják elő a kisnyomást. A kisnyomású földgázzal lehet közvetlen a fogyasztói igényeket kielégíteni.

## **2.10 Hírközlési javaslatok**

A térség és a város távközlési hálózatát magán szolgáltatók működtetik. A hálózatok alkalmasak a hagyományos telefonhálózaton és a TV és rádiók műsorvételein kívül



egyéb más rendszerekbe (Internet, ISDN, stb.) való bekapcsolására.

A teljeskörűnek mondható vonalas távbeszélőellátás mellett Dunaújvárosban is megjelentek a mobiltelefon-szolgáltatók, ami a korszerű technológiák fokozatos térnyerése mellett a várost is bekapcsolja a globalizálódó világ vérkeringésébe.

A rendszerek fejlesztését a szolgáltatók a tervezett létesítmények konkrét igényei alapján végzik, a várható viszonyok alapján a fejlesztések a településszerkezeti terv léptékében értékelhető térbeli követelményeket nem támasztanak.

A korábbi rendezési tervekben szereplő, a hírközlési szolgáltatás érdekében bevezetett magassági korlátozás sávjai - amelyek a településszerkezeti tervben megfogalmazottak szerint - mivel 50-100 m magasságú épületek építése nem tervezett - a várható fejlesztések során nem jelentenek tényleges építési korlátozást - fenntartandók.

## **2.11. Geotechnikai szaktervezői nyilatkozat**

### 3. A munka résztvevői

Dunaújváros Megyei Város Hosszútávú Településfejlesztési Konceptióját, Településszerkezeti és Szabályozási Tervét, valamint Helyi Építési Szabályzatát

- **Dunaújváros Megyei Város Polgármesteri Hivatalának megbízásából a**
- **Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.**

készítette.

#### **Projekt irányító a Megbízónál**

- Szabó Imre és (korábban) Páli Zsuzsa városi főépítész

#### **Projekt koordinátorok a Megbízónál**

- Balogh Béláné
- Cseh Béláné
- Kárgli Rita

#### **Ügyvezető igazgató a Megbízottnál**

- Albrecht Ute

#### **Vezető tervező a Megbízottnál**

- Ongjerth Richárd irodavezető, településrendezési vezető tervező, BFVT TVI, TT1 01-3032/01

#### **A Szakértői Munkacsoport tagjai**

**Projektkoordinátor** Gegus Ildikó, BFVT TVI

#### **Tervezők, szakértők**

Társadalom, lakás	Balázsne Varga Margit, BFVT TVI
Gazdasági szerkezet, regionális összefüggések	Ongjerth Richárd, BFVT TVI
Városrendezés	Gegus Ildikó, BFVT TVI Kiss Miklós, BFVT Településrendezési Iroda Ongjerth Richárd, BFVT TVI
Intézmények, kereskedelem, szolgáltatások, városkarakter	Gegus Ildikó, BFVT TVI
Zöldterületek, rekreáció	Dr. Nagy Katalin, BFVT Környezettervezési Iroda Nemes Zoltán, BFVT Környezettervezési Iroda Tóth Zsuzsa, BFVT Környezettervezési Iroda
Közlekedés	Wettstein Miklós, BFVT Közlekedéstervezési Iroda Bartók Lászlóné, BFVT Közlekedéstervezési Iroda
Vízellátás	Szabó Józsefné, MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft. Szél Tamás, MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft. Gyarmati Jánosné, MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft.
Szennyvízkezelés, energiaközművek	Hanczár Zsoltné, VÁTI Kht. Bíró Attila, VÁTI Kht. Dorn Frigyes, VÁTI Kht. Földesné Thurn Judit, VÁTI Kht. Hanti Lászlóné, VÁTI Kht. Kónyáné Spányik Livia, VÁTI Kht.
Környezetvédelem	Dr. Nagy Katalin, BFVT Környezettervezési Iroda

Niedeczki Andrea, BFVT Környezettervezési Ir.  
Zarándy László, MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft. Mérnökgeológia  
Biczók Imre, MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft.  
Apáti Szabó Attila, MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft.  
Alliquander Konrád, MÉLYÉPTERV Kultúrmérnöki Kft.

Településfejlesztési tanácsadó Gauder Péter, Quo Vadis Consulting Kft.

**A dokumentációt szerkesztette:**

Ongjerth Richárd, BFVT TVI

## 4. Források

- 1960 - 2001. évi népszámlálások (KSH)
1992. évi megyei forgalomszámlálás (Közúti Igazgatóság)
- A BAFT Területfejlesztési Konceptiója - Tervezet (Régió 8 Szakértői Együtműködés, 1999.)
- A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve - Egyeztetési dokumentum (a Pestterv vezette tervezői konzorcium, 1999.)
- A Dunaújváros-partvédelmi munkák során mélyített fúrások kútkatasztere. (MÉLYÉPTERV, 1967.; Tsz.: 65/486 - 68.)
- A magyar közlekedéspolitikai koncepció - Munkaanyag (KHVM, 1994.)
- A PAE Rt. melegvíz csatornájában létesítendő hűtővíz hasznosító erőmű hatása a felszíni vizekre (VITUKI INNOSYSTEM, Bp. 1995. december)
- Alternatív kikötőfejlesztés területi hatásai I-III. kötet 1996. (VÁTI-ALLOCOORD Kft.)
- Az M6 gyorsforgalmi út M0-Dunaújváros közötti szakaszának tanulmányterve 1999. (FŐMTERV Rt.)
- Az önkormányzatok főbb pénzügyi, ellátottsági mutatói és ingatlanvagyon kataszter adatai (BM, 1995.)
- BART-DÉL - a Budapesti Agglomeráció Déli Térségének Regionális Fejlesztési Konceptiója - egyeztetett tervezet (URBANISSIMO Konzorcium, 1994.)
- Budapest Általános Rendezési Terve - Településszerkezeti és terület-felhasználási terv - tervezet, (Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala, 1996.)
- Dr. Szirmai Viktória: Les Villes Nouvelles en Hongrie a la Fin du XXe Siecle (Doktori értekezés, kézirat, 1996.)
- Dr. Szűcs István (szerk.): Az európai integráció és modernizáció regionális összefüggései Magyarországon (BUVÁTI TVI, 1992.)
- DUNAFERR DUNAI VASMŰ RT. Területe RRT (VÁTI - ALLOCOORD Kft. 1997. július)
- Dunapentele népi építészeti emlékeinek esztétikai vizsgálata 1995-96. (Dr. Sergő Erzsébet)
- DUNAQUA-THERM Rt. 1996. évi víztermelési, vízátvételi adatai és vízszolgáltatási jelentése, vízhálózati térképe
- Dunaújváros ÁRT 1983 (VÁTI)
- Dunaújváros ÁRT szabályozási előírások módosítása 1990. (Darnyik Sándor)
- Dunaújváros ÁRT szabályozási terlapok (módosítás) 1995. (Darnyik Sándor)
- Dunaújváros energiaellátási tanulmányterve (MEE Dunaújvárosi szervezete 1991. december)
- Dunaújváros földrajza (Földrajzi monográfiák, a szerkesztőbizottság vezetője: Pécsi Márton ; Akadémiai Kiadó, Budapest, 1979).
- Dunaújváros Gazdasági Konceptiója 1997.
- Dunaújváros környezeti állapota. A Közép-dunántúli KÖFE adatszolgáltatása az ÁRT környezetvédelmi fejezetéhez (Székesfehérvár, 1996. augusztus).
- Dunaújváros közműellátási (víz, szenny- és csapadék-csatorna) lehetőségeinek tanulmányterve ( Magyar Hidrológiai Társaság Dunaújvárosi Területi Szervezete, 1995. október; Tsz.: MHT 9241293).
- Dunaújváros közműellátási lehetőségeinek tanulmányterve 1995. (Magyar Hidrológiai Társaság Dunaújvárosi szervezete)
- Dunaújváros Környezetvédelmi Programja 1998.
- Dunaújváros Kulturális Konceptiója 1996.
- Dunaújváros Lakás Konceptiója 1996.
- Dunaújváros Sport és Ifjúságpolitikai Konceptiója 1996.
- Dunaújváros tömegközlekedésének fejlesztése (KTI, 1989.)
- Dunaújváros városesztétikai vizsgálata I-II. kötet és javaslat 1993-94. (Kapsza Miklós)
- Dunaújváros, Déli Iparterület RRT (VÁTI - ALLOCOORD Kft. 1997. július)
- Dunaújváros, Szalki szigeti vízbázis bővítése új csápos-kút létesítésével. Vízbeszerzési tanulmány és elvi engedélyezési terv ( MÉLYÉPTERV, KULTÚRMÉRNÖKI KFT.; 1994.; Nysz.: 38794 - 369.).
- Dunaújváros, Újpele Szabályozási Terve (ARTIKO Kft. - PRO ARCH Építész Stúdió 1998.)
- Fejér megyei statisztikai évkönyvek (KSH 1990-1997.)
- Georges Benko: Technológiai parkok és technopoliszok földrajza (MTA RKK, 1992.)
- Helyi autóbusz menetrendi tájékoztató (Alba Volán Rt. 1996.)
- Hivatalos menetrendkönyv (MÁV Rt., 1996.)

Hoppenstedt & Bonnier Céginformációs Adatbázis 1995.  
Leo van der Meer: A kék banántól a piros polipig (előadás a SCUPAD 1996 - Regions in Rise konferencián, kézirat),  
Madártani kutatások Dunaújváros területén (ORNIS Kft., 1996.)  
Magyarország Nemzeti Atlasza (KSH-Kartográfia, 1989.)  
MÉLYÉPTELV KULTÚRMÉRNÖKI KFT. Adattár.  
Népszámlálás 2001. - 1. Előzetes adatok (KSH 2001.)  
Országos Területfejlesztési Konceptió - Munkaanyag (KTM, 1996.)  
Országos Területrendezési Terv - Egyeztetési dokumentáció (VÁTI Kht. 1999.)  
Pest megye Területfejlesztési Konceptiója - Tervezet (COMITATUS Konzorcium, 1996.)  
S-6 gyorsforgalmi út Dunaújvárost elkerülő szakaszának tanulmányterve 1995. (Tetthely Mérnöki és Szolgáltató Kft.)  
Táborállás RRT 1996.  
Temető és Petőfi Sándor u. közti terület RRT 1996.  
Területi statisztikai évkönyvek (KSH, 1990-1994.)  
T-STAR adatbázis (KSH, 1985, 1990, 1995.)  
Vízrajzi Évkönyv 1993 (VITUKI, Budapest, 1994).  
Zárójelentés a dunaújvárosi észlelőrendszereken az 1995. évben végzett észlelések adatainak értékeléséről, (MÉLYÉPTELV, KULTÚRMÉRNÖKI KFT.; 1996., Nysz.: 60496-3183.)