

Tata
Május 1. úti körforgalom és környéke
Szabályozási terv módosítás
2010. december
Véleményezési tervdokumentáció
TH-10-02-06

Felelős tervező:	Németh Géza TT-1 08/0065/2006
Tervezők:	Leitner Attila É3-08-0386/2005
	Szabó Roland településmérnök
	Szabó Lilla településmérnök
Közeledéstervező:	Bogár Zsolt K-1-1/08-0014
Közműtervező:	Kazó Pál VR1,VCS1-1, VCS2-1 08-0064
Zöldfelülettervező:	Limpné Csemez Magdolna K1 08-0056/04

TARTALOMJEGYZÉK

1 A TERVEZÉSI FELADAT	4
1.1 Előzmények	4
1.2 A tervezési feladat meghatározása	5
1.3 Mellékletek	6
1.3.1 Önkormányzati határozatok	6
1.3.2 Az előzetes véleményezési eljárásban kapott vélemények másolata	6
2 TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ	7
3 TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV	7
3.1 Jóváhagyandó munkarészek	7
3.1.1 Településszerkezeti terv M=1:1 000 felbontású	7
3.1.2 Határozattervezet	7
3.2 Leírás	7
4 SZABÁLYOZÁSI TERV	8
4.1 Jóváhagyandó munkarészek	8
4.1.1 Szabályozási terv M=1:1 000 felbontású	8
4.1.2 Rendelet tervezet	8
4.2 Leírás	9
4.2.1 A szabályozási terv várható hatásainak bemutatása	10
4.2.2 A szabályozási terv önkormányzatot terhelő pénzügyi vonatkozásai	11
4.3 Kötelező alátámasztó szakági munkarészek	11
4.3.1 Tájérendezési javaslat	12
4.3.2 Környezetalakítási javaslat	15
4.3.3 Közlekedési javaslat	23
4.3.4 Közművesítési javaslat	26
4.3.5 Elektronikus hírközlési javaslat	27
4.3.6 Helyi értékvédelmi javaslat	28
4.4 Egyéb alátámasztó szakági munkarészek	28
4.4.1. Örökségvédelmi hatástanulmány	28
4 TERVEK	29
5 FÜGGELÉK (mellékletek, irodalomjegyzék)	29

1. A TERVEZÉSI FELADAT

1.1. ELŐZMÉNYEK

Tata város Önkormányzatának Képviselőtestülete a 2000-es évek folyamán az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. Törvény (a továbbiakban építési törvény) 6. § (3) (4) továbbá a 13. § (4) bekezdésében, és a 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelettel közzétett Országos Településrendezési és Építési Követelményekben (a továbbiakban OTÉK) és a 36/2002. (III. 7.) Korm. rendeletben kapott felhatalmazás alapján, valamint a helyi önkormányzatokról szóló többször módosított 1990. évi LXV. tv. 8. § (1) bekezdésében és a 16. § (1) bekezdésében biztosított feladat- és jogkörében eljárva elkészítette a város közigazgatási területére vonatkozó, a hatályos felsőbb jogszabályoknak megfelelő településrendezési tervet.

Az 1997. évi LXXVIII törvény (a továbbiakban építési törvény), illetve az azt módosító 1999. évi CXV. törvény értelmében a rendezési tervet településfejlesztési koncepcióval (továbbiakban: koncepció) kell megalapozni. A rendezési terv előzményeként 2001 decemberében elkészült a város településfejlesztési koncepciója, melyet a képviselőtestület az **1/2002 (I.11.) Ökt.** számú képviselő-testületi határozattal elfogadott.

Tata város önkormányzatának képviselőtestülete 2002-ben hagyta jóvá a település településszerkezeti tervét a **128/2002. (IX.25.)** számú határozattal, a szabályozási terv és Tata Építési Szabályzata pedig a **38/2005 (XII.06.)** számú önkormányzati rendelettel került elfogadásra. A fenti településrendezési eszközöket a Pro-Urbe Kft. készítette.

Az eltelt időben a város településrendezési terve több ízben módosult. A módosulások nagy része az eredeti rendelettel egységes szerkezetben került összedolgozásra.

2008. évben Tata város önkormányzata a Május 1. úti körforgalom környezetének rendezésére építészeti tervpályázatot írt ki, amelynek célja a körforgalom körüli városkép, közlekedési helyzet, és a körforgalom körüli tömbök átalakulásához szükséges javaslatok kidolgozása volt, melyek megalapozhatják a későbbi részletesebb szabályozást.

A pályázat tanulságait is figyelembe véve Tata város képviselőtestülete 2008. november 26-i ülésén a mellékelt határozati javaslatnak megfelelően kezdeményezte a körforgalom környezetére vonatkozó szabályozási terv módosítását, a tervezési területet kiterjesztve a Bajcsy-Zsilinszky utca-Újvilág utca-Almási utca-Műemléki környezet határa-Somogyi Béla út-Országgyűlés tér-Műemlék jelentőségű terület határa-Tímár utca-Tímár köz által határolt területre.

A korábban elfogadott fejlesztési koncepcióban megfogalmazott fejlesztési elképzeléseknek a jelenleg tervezett módosítások megfelelnek, így nincs szükség a településfejlesztési koncepció módosítására. A tervezési területen belül a tervezett területfelhasználási kategóriák elképzeléseink szerint nem módosulnak, a módosítás egyéb szerkezeti jelentőségű elemet sem érint. A településszerkezeti terv módosítására csak technikai értelemben van szükség, a tervezett közlekedésfejlesztési elemek közterületbiztosításához szükséges a kapcsolódó övezetek határvonalának korrigálása.

A tervezési feladat tehát a szabályozási terv módosítás elkészítése, a hozzá tartozó szakági munkarészekkel együtt.

A területre vonatkozó szabályozási terv módosításának elkészítésével az önkormányzat cégünket, a Tér-Háló Kft.-t bízta meg.

Jelen terv készítésénél figyelembe vettük az alábbi előzményeket:

- Országos Területrendezési Terv (2003. Évi XXVI. törvény)
- Komárom-Esztergom Megye Fejlesztési Terve 2001.

- Komárom-Esztergom Megye Stratégiai Programja 2001.
- Komárom-Esztergom Megye Fejlesztési Koncepciója és Programjavaslatai
- Komárom –Esztergom Megye területrendezési terve (Komárom –Esztergom Megye Területrendezési Szabályzatáról szóló 22/2005. (IX.29.) számú önkormányzati rendelet
- Komárom –Esztergom Megye Területrendezési Irányelvekről és Ajánlásokról szóló 183/2005. (XI.29.) számú közgyűlési határozat
- Tata Május 1. úti körforgalom fejlesztésének engedélyezési és kiviteli terve (Úthálózat Mérnöki Iroda Kft. 2008.

Jelen dokumentáció a településszerkezeti és szabályozási tervmódosítás a 2006. évi L. Törvénnyel módosított 1997. évi LXXVIII. Törvény 9. § (3) szerinti **véleményezési dokumentációja**.

Az érintett államigazgatási szervek az előzetes véleményezési eljárás során megtették észrevételeiket melyeket a tervdokumentációban figyelembe vettünk.

1.2. A TERVEZÉSI FELADAT MEGHATÁROZÁSA, TERVEZÉSI TERÜLET

1.1.1. A rendezési terv módosítása által érintett területek

Jelen tervdokumentáció Tata város következő részére vonatkozik:

Bajcsy-Zsilinszky utca-Újvilág utca-Almási utca-Műemléki környezet határa-Somogyi Béla út-Országgyűlés tér-Műemlék jelentőségű terület határa-Tímár utca-Tímár köz által határolt terület a mellékelt tervlapoknak megfelelően.

1.2.2. A településrendezési terv módosításának célja

A településrendezési terv módosításának célja, hogy a Május 1 úti körforgalom környezete városképi, építészeti szempontból a jelenleginél egységesebb, városiasabb megjelenést kaphasson, a körforgalmat övező tömbök heterogén beépítése megfelelő fejlesztéseket biztosító szabályozással átalakulhasson. Szükséges a körforgalmat övező térfalak megfelelő helyének meghatározása, amelyek a tér arányait a meglévő illetve tervezett forgalmi csomópont adottságait is figyelembe véve a lehető legkedvezőbb módon befolyásolják.

Feladat: a szabályozási terv módosítása, a TÉSZ vonatkozó előírásainak alkalmazása, illetve módosítása.

1.3. MELLÉKLETEK

1.3.1. Önkormányzati határozatok

1.3.2. Az előzetes véleményezési eljárásban kapott vélemények másolata

2. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

Tata város képviselőtestülete az **1/2002. (I.11.)** számú képviselő-testületi határozattal fogadta el a város településfejlesztési koncepcióját, amely az Országos Területfejlesztési Koncepcióval és a Komárom-Esztergom Megyei Területfejlesztési Koncepcióval összhangban került meghatározásra.

Jelen tervdokumentációban megfogalmazott fejlesztési elképzelések illetve szabályozási elemek a településfejlesztési koncepció céljainak elősegítését szolgálják, a terv elhatározásai szervesen illeszkednek a településfejlesztési koncepcióban rögzített fő fejlesztési célkitűzésekhez.

A településfejlesztési koncepcióban megfogalmazott fejlesztési elképzelések módosítására nem volt szükség.

3. TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV

3.1. Jóváhagyandó munkarészek

3.1.1. TH-10-02-06 sz. dokumentáció

Településszerkezeti terv M=1:1000 felbontású

3.1.2. Határozattervezet

Tata Önkormányzat Képviselő-testületének
.../...(…) Ök. sz. Határozat tervezete

a 128/2002. (IX.25.) sz. határozattal jóváhagyott Tata Településszerkezeti Terv módosításáról.

Tata város Képviselőtestülete a helyi önkormányzatokról szóló többször módosított 1990. évi LXV tv. 8. § (1) és a 10. § (1) bekezdés d.) pontja szerint, valamint az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. Törvény (a továbbiakban építési törvény) 7. § (3) bekezdés b.) pontjára, továbbá a 253/1997. (XII.20.) Korm. Rendelettel közzétett Országos Településrendezési és Építési Követelmények (a továbbiakban OTÉK) 2. § (1) bekezdésében foglaltakra hivatkozva az alábbi határozatot hozza:

A Településszerkezeti tervet módosítja a TH-10-02-06 számú tervdokumentáció T-2 számú tervlapja szerint.

3.2. LEÍRÁS

3.2.3. A településszerkezeti tervmódosítás leírása

A településszerkezeti tervben meghatározott területfelhasználási kategóriák a tervezési területen belül nem változnak. A településszerkezeti terv módosítására csak technikai értelemben van szükség, a tervezett módosított szabályozási vonalaknak, közterületi határoknak megfelelően a körforgalmi csomópont környezetében az egyes területfelhasználási egységek határai hozzáigazításra kerülnek a csomópont tervezett új geometriájához illetve az új térfalakhoz.

4. SZABÁLYOZÁSI TERV

4.1 Jóváhagyandó munkarészek

4.1.1. TH-10-02-06 sz. dokumentáció

SZ-2 számú Szabályozási terv M=1:1 000 felbontású

4.1.2. Rendelet tervezet

Tata város Önkormányzatának képviselőtestülete
.../...(.) Ök. sz. Rendelet tervezete

a 38/2005 (XII.06.) Ök. sz. rendelettel jóváhagyott Tata város Helyi Építési szabályzata és a Szabályozási Terv módosításáról.

Tata város Képviselőtestülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. Törvény (a továbbiakban építési törvény) 6. § (3) (4) továbbá a 13. § (4) bekezdésében, és a 253/1997. (XII.20.) Korm. Rendelettel közzétett Országos Településrendezési és Építési Követelményekben (a továbbiakban OTÉK) és a módosításáról szóló 36/2002. (III. 7.) Korm. Rendeletben kapott felhatalmazás alapján, valamint a helyi önkormányzatokról szóló többször módosított 1990. évi LXV tv. 8. § (1) és a 16. § (1) bekezdésében biztosított feladat- és jogkörében eljárva a következőket rendeli el:

A szabályozási tervet módosítja a TH-10-02-06 munkaszámú tervdokumentáció SZ-2 számú szabályozási tervlapja szerint.

A TÉSZ 14.§ (31) kiegészül az alábbiak szerint:

Övezeti jel	Beépítési mód	SZTM (szintterületi mutató-M2/M2)	A megengedett legnagyobb beépítettség (%)	A legkisebb kialakítandó zöldfelület (%)	A beépítéshez szükséges telek legkisebb			Az épület megengedett építménymagassága		Az építhető terepszint feletti szintek száma	Megjegyzés
					Szélessége (m)	Mélysége (m)	Területe (m ²)	Legkisebb (m)	Legnagyobb (m)		
Lk-TV-1	Z	1,0	35-60	25			K	3,5	4,5	2	
Lk-TV-2	O	1,5	35-60	25			K/400	6,5	9,0	2	
Lk-TV-3	O	1,5	35-60	25			400	4,0	6,5	2	
Lk-TV-4	Z/O	1,5	60	20			1200	4,0	10,5	3	-az övezetben az adott utcaszakaszokon előírt maximális építménymagasság az SZ-2 jelű tervlap szerint -a gépkocsitárolás csak felszín alatt történhet

A TÉSZ 17.§ (13) kiegészül az alábbiak szerint:

Övezeti jel	Beépítési mód	SZTM (szintterületi mutató-M2/M2)	A megengedett legnagyobb beépítettség (%)	A legkisebb kialakítandó zöldfelület (%)	A beépítéshez szükséges telek legkisebb			Az épület megengedett építménymagassága		Az építhető terepszint feletti szintek száma	Megjegyzés
					Szélessége (m)	Mélysége (m)	Területe (m2)	Legkisebb (m)	Legnagyobb (m)		
Vt-TV-1	Z/O	2,0	K/60	20			K/600	K/6,5	9,0	2	
Vt-TV-2	Z/O	2,0	K/80	10			K	K/6,5	9,0	3	

A TÉSZ 1. számú melléklete kiegészül az alábbiak szerint:

(55) telek közforgalmi gyalogos közlekedésre fenntartott területe: az építési telek azon kijelölt része, amely csak a gyalogos-kerékpáros úrszelvény feletti részén építhető be

(56) beépítési sáv telken belüli határa: a beépítés adott homlokzati vonalán az előkert maximális nagyságát meghatározó vonal

4.2. LEÍRÁS

A tervezési terület épületállománya a szintszámot, az építés korát és a beépítés intenzitását tekintve is változatos képet mutat. A terület jelentős része műemléki környezetbe illetve műemléki jelentőségű területbe tartozik, ennél fogva városképileg fokozottan érzékeny.

A tervezett szabályozás kidolgozásához részletes vizsgálatokat végeztünk a területen amelynek eredményeit a V1-V3 vizsgálati tervlapokon ábrázoltuk.

A szabályozási terv módosításának célja, hogy a körforgalom környezete városképi, építészeti szempontból a jelenleginél egységesebb, városiasabb megjelenést kaphasson, a körforgalmat övező tömbök heterogén beépítése megfelelő fejlesztéseket biztosító szabályozással átalakulhasson. Szükséges a körforgalmat övező térfalak megfelelő helyének meghatározása, amelyek a tér arányait a meglévő illetve tervezett forgalmi csomópont adottságait is figyelembe véve a lehető legkedvezőbb módon befolyásolják.

A területen belül jelentős karakterisztikai különbségek találhatók, részben ebből adódik a körforgalmat övező térfalak jelenlegi heterogenitása. A körforgalom Május 1. út menti területén jellemzően nagyvárosias F+4 szintes beépítés található lakótelepi épületekkel, ennek megfelelő úszótelkes elhelyezéssel.

A körforgalomból induló többi utca mentén jelenleg a földszintes zárt sorú beépítés dominál, melyet helyenként a F+1 szintes házak váltanak. A körforgalom és az Országgyűlés tér közötti tömb beépítése az Országgyűlés tér felől a körforgalom irányában csökkenő építménymagasságú épületegyüttes.

A beépítési módokat tekintve a területen belül nagy súllyal képviseltetik magukat a zárt sorú beépítésű területek, előfordul még az oldalhatáron álló beépítés,

A beépített tömbök használatának intenzitása is tág határok között mozog. Megvizsgáltuk a beépítés intenzitását az egyes tömbökre vonatkozóan, valamint a tervezett övezeti határok

által meghatározott területeken belül is. A szabályozásban megengedett beépítési százalékok ezen vizsgálatok figyelembe vételével kerültek meghatározásra.

A tervezési területen belül nagyjából a kialakult településszövetbe illeszthető foghíjszerű beépítésekre van lehetőség, ahol a tervezett szabályozással az illeszkedés alapelveinek megfelelő beépítéseket próbáljuk elősegíteni, figyelembe véve a jelentős mértékben védett környezetet.

Ugyanakkor a szabályozás kialakításánál alapelv volt, hogy a körforgalom környezetében a jelenleginél karakteresebb térfalak határozzák meg magát a teret. Ez egyrészt a tér kontúrjában történő kismértékű módosítást jelent – (a szabályozási vonalak korrekciója, lásd a melléklet beépítési tervet), másrészt a jelenleg egyszintes térfalak magassági változtatása javasolt. A tervezési terület környezetét is figyelembe véve a F+1 szintes beépítés javasolt, amely illeszkedni tud a területtel határos védett épületek építménymagasságához is, melyek jellemzően két nagybelmagasságú szinttel rendelkeznek (általános iskola, volt fajanszgyár emeletes részei). A javasolt szabályozással így a körforgalom által meghatározott tér a jelenlegi határozatlan térfalak helyett hangsúlyos, építészeti is megfelelően determinált térhatárolást kaphat a terület átépülésével.

Építészeti, városképileg elhibázottnak tartjuk az Országgyűlés tér és a körforgalom közötti tömb beépítését építménymagasság, és az ennek következtében kialakult építészeti megjelenés szempontjából, így ebben a tömbben is olyan szabályozást javasolunk, hogy a két beépített szint akár nagyobb belmagassággal is létrejöhessen a tömb körforgalom felőli végén is.

A Bajcsy-Zsilinszky utca és a Tímár utca közötti tömb körforgalom felőli részén, a teljesen leromlott, elslömsödött épületállomány lebontásával az önkormányzat egységes koncepció alapján történő társasház-as beépítés megvalósítását elősegítő szabályozást kíván a területre elfogadni. Javasoljuk a Tímár utcai részen lévő garázssor elbontását is, ezzel a garázsok területe is a beépítési koncepció részévé válhat.

Fontos elemei a szabályozásnak a terület gyalogos tengelyeit kijelölő, telken belüli gyalogos zónákat meghatározó a telek közforgalmi gyalogos forgalom számára fenntartott területei, amelyek a Tímár utca és a körforgalom közti kapcsolatot biztosítják, illetve az Országgyűlés tér-körforgalom-tervezett belső lakókert gyalogos tengelyt jelölik ki.

Az összefüggő új beépítésre lehetőséget adó területen a kisvárosias környezetbe illeszkedő gazdaságos területhasználatot biztosító keretes beépítés tervezett, a kapcsolódó területeket figyelembe vevő építménymagasságokkal és intenzitással. Az építménymagasságokat több szakaszra bontva úgy határoztuk meg a tömbben, hogy a környező területhez legjobban illeszkedjen. A körforgalom felől 3 szint építését tettük lehetővé, a meglévő lakótelepi épület előtt csak egy szint építhető, míg a tömb hátsórészén a csatlakozó másik övezet határán 2 szint a megengedett maximum.

A tervezési terület szabályozási paramétereinek meghatározásakor arra törekedtünk, hogy a módosításra előírt terület előírásai minél jobban illeszkedjenek a hatályos szabályozási terv előírásaihoz illetve a módosítás során felmerült igényekhez.

A tervezési területen belüli utcák szabályozási szélességének meghatározásakor a magasabb közterületminőség (zöldfelületek) és jobb használhatóság (parkolás, gyalogos felületek) volt az elsődleges szempont (részletes leírás a közlekedési és a tájrendezési javaslatban).

4.2.1. A szabályozási terv várható hatásainak bemutatása

A tervezési területen biztosított lesz a Május 1 úti körforgalom tervezett fejlesztése, az ehhez kapcsolódó utak geometriai kialakítása. A körforgalom körüli tömbök tervezett szabályozásával a tér egységes, városiasabb arculatú térfalakkal átépülhet, amely jelentősen javíthatja a légtérarányokat, és városképileg is kedvezően befolyásolja a tér megjelenését. A tervezési

területeken belüli utak a jelenleginél sokkal magasabb közterületi minőséggel alakulhatnak át. A tervezett új tömbbeépítés a jelenleginél magasabb színvonalú, gazdaságos területhasználatot tesz lehetővé, a jelenlegi épületállománynál korszerűbb, magasabb használati értékkel bíró rendeltetési egységek megvalósulását teszi lehetővé.

4.2.2. A szabályozási terv önkormányzatot terhelő pénzügyi vonatkozásai

A szabályozási tervmódosításnak önkormányzatot terhelő pénzügyi vonatkozása: A tervezett útszélesítésekkel érintett telekrészeket a Somogyi Béla utcán a Bajcsy-Zsilinszky utcán és a körforgalom mellett a területbiztosítás céljából az önkormányzatnak meg kell vásárolnia.

4.3. KÖTELEZŐ ALÁTÁMASZTÓ SZAKÁGI MUNKARÉSZEK

4.3.1. Tájrendezési javaslat

4.3.1.1. Természetföldrajzi adottságok, környezetalakítás, zöldfelületi rendszer

A tervezési terület és környezete a Vértesalji-dombság kistáj részét képezi, ezen belül az Által-ér völgy mikrorégióban található.

A tervezési terület Tata város hagyományosan beépített településtartományán belül található, így közvetlenül nem érint olyan területrészeket, melyeken jelentős természeti érték található.

A tervezési terület élőhelyei döntően másodlagos eredetűek, ahol a természetszerű és természetközeli élőhelyek csak fragmentálisan, és csekély területarányban vannak képviselve. A tervezési területeken élővilágvédelmi szempontból kimagasló (országos jelentőségű), és helyi, település szintű értéket képviselő terület nem található.

A tervezési terület ökológiai folyamatait alapvetően meghatározó és befolyásoló biológiai aktív felületei a növényzettel borított zöldfelületek. Ezen aktív felületek összekapcsolódva a település egyéb zöldfelületeivel alkotják a település zöldfelületi rendszerét, egyben ökológiai szempontból az élővilág számára járható „zöldfolyosót” képeznek. A zöldfelületi rendszer szerepe tehát többcélú:

- ökológiai,
- biológiai,
- környezetvédelmi,
- rekreációs-jóléti,
- esztétikai.

Ezen zöldfelületeket a környezeti elemek fokozott terhelése veszélyeztetheti (közlekedés, beépítés). Ezért a zöldfelületi rendszer elemeit ott és úgy kell kialakítani, hogy ezen káros hatások a legkisebbek legyenek, ugyanakkor a lakó- és termesző felületek védelme a legjobban megvalósuljon.

4.3.1.2. A zöldfelületi rendszer vizsgálata és fejlesztési javaslata

Utcai fasorok, közterületi zöldfelületek

Az **utcai fasorok** többszörös funkciót töltenek be, azaz a település egyes zöldfelületi elemeit összekötve a település zöldfelületi rendszerének fontos elemei, továbbá rendezett, egyöntetű utcaképet adnak, előre jelzik az utca nyomvonalának változását, árnyékolják az úttestet, a közterületen elhelyezett parkolókat és a gyalogjárdát.

A vizsgált terület utcai fasorokban hiányosan ellátott, jellemzően az utcák mentén csak szakaszosan vannak jelen zöld sávok, összefüggő, térképző elemként is megjelenő fasorokról nem beszélhetünk, inkább csak egyedi fák, találhatóak. A meglévő fák korban és fajösszetételben vegyes képet mutatnak.

Az utcai fák, fasorok többnyire az úttest és a járda közötti gepes sávban találhatóak. A zöld sávokat autóbehajtók szakítják meg, így bár keskeny, de hosszú, összefüggő közterületi zöldfelületek alakulnak ki.

Javaslat: A hiányos fasorral rendelkező utcák fasorai egyöntetű állománnyal pótolhatók, ahol ezt a közművek elhelyezkedése lehetővé teszi. A szűk utcakeresztmetszvények miatt a

kisméretű, vagy kis lombkoronájú fafajokat javasolt telepíteni. Amennyiben a helyhiány és a közművek a zöldsávban fatelepítést nem tesznek lehetővé, ezeket a sávokat javasolt gyepfelülettel ellátni (cserjék telepítése mintegy alacsony, de függőleges falat, kerítést képezve az amúgy is szűk keresztmetszetet optikailag és használatban is tovább csökkenti). A módosított mintakeresztzelvénnyel kialakítandó utcákba kétoldalt az úttesttől és a járdaszinttől is szegéllyel elválasztott zöldsávot javasolunk kialakítani, ahol a közterületszélesség ezt megengedi.

A fasort alkotó fajokkal szemben követelmény, hogy

- hosszú életű, a városi klímát jól tűrő, betegségekkel szemben ellenálló,
- magas, min. 2,2 m-es kezdeti törzsmagasságot elérő, egyenes törzset nevelő,
- virággal, terméssel nem szennyező,
- szélterékenységre nem hajlamos,
- felfelé álló lombkoronát nevelő,

- megfelelő árnyékolást adó lombozattal rendelkező legyen.

Az utcák módosított mintakeresztzelvényének megvalósulásával az utcák fásítási terve elkészítendő. A telepítést előnevelt, minimum 12-14 cm törzs körméretű fákból, 3-5 méter tőtávolságra javasoljuk. Fasorok esetében a következő fajok telepítését javasoljuk: a területen honos tölgy, korai juhar, kislevelű és/vagy nagylevelű hárs, vadgesztenye, gyertyán. Fűz és nyárfa alkalmazását a fasorok esetében azok rövid élettartama miatt kerülni kell. Fasorként nem telepíthetők tájidegen túlevelű fajok illetve a termésükkel vagy virágukkal erősen szennyező fajok pl: nyírfa, gyümölcsfa, japán akác stb.

A **Somogyi Béla utca** körforgalomból induló szakaszán a tervezett szervízút és a forgalmi út közötti elválasztásra javasolunk egy zöldsávot fasorral, amely a megnövelt szabályozási szélességen belül kedvezően osztja az utca légterét, és optikailag is elválasztja a csillapított forgalmú és az átmenő forgalmú útpályát.

Az **Almási út** légtéraránya, szabályozási szélessége nem változik a tervezett módosítás által. Mivel az út egyirányú, a kedvezőbb zöldfelületi arány elérésének érdekében a jelenleginél szélesebb, egyoldali zöldsávot javasolunk a mintakeresztzelvénynek megfelelően. A tervezett elkerülő út megépítése után véleményünk szerint a jelenlegi burkolatszélesség csökkenthető.

A **Bajcsy-Zsilinszky utca** jelenlegi szabályozási szélességét növelni kívánjuk. Két alternatívát dolgoztunk ki az utca mintakeresztzelvényére: javaslatunk szerint a kívánatos a 14 m-es szabályozási szélesség lenne, amely a kétoldali fasor mellett leállósáv kialakítását is lehetővé teszi. Minimálisan a 12 m szabályozási szélességet javasoljuk, amely esetben szintén kétoldali fasor kialakítása tervezett, leállósáv nélkül.

A közterületeken belül a körforgalom környezetében kialakítandó nagyobb egybefüggő zöldfelületek közparkként kerülhetnek kialakításra, illetve részben ma is azok.

A közterületek **közpark** jellegű növényzete egyrészt térhatároló, tértagoló szerepű, díszítő értékű, másrészt kondicionáló hatású. A növényzet legyen három szintű (gyep-, cserje- és lombkoronaszint), vagyis a zöldfelület területének minden 150 m²-ére legalább 1 db lombos fa, 40 db cserje és a többi, nem burkolt területre gyep vagy talajtakaró kerüljön. A növényzet a városi klímát jól tűrő, betegségekkel szemben ellenálló legyen, igazodjon a területen levő növényekhez (vadgesztenye, feketefenyő) tartalmazzon magas díszítőértékkel rendelkező fajokat is. A gyümölcsfák, a gyenge, könnyen törő ágrendszerű, a mérgező levélzettel rendelkező, a szúrós, tövises növények használatát itt is kerülni kell. A fa- és cserjefajok meghatározásánál előnyben kell részesíteni a táj karakteréhez illeszkedő, jellegzetes, honos növényeket, a kerti kép gazdagításához azonban a települési klímához és az épített környezet képéhez jobban igazodó fajok is felhasználhatók. A mérgező részeket tartalmazó növények (tuja), allergén növények (*Cupressocyparis leylandii*), a kártevők által gyakran károsított, átlagosnál több ápolási és fenntartási munkát igénylő növények és a mezőgazdasági termesztésben használt növények kártevőinek köztes gazdái (*Sorbus* sp., *Berberis* sp.) mellőzendők.

Közterületi zöldfelületek kialakítása, átalakítása építési engedélyezési tervhez kötött, amiben be kell mutatni fakivágási tervet, valamint táj- és kertépítész mérnök ill. szakmérnök tervei alapján készült, zöldfelület kialakítására vonatkozó kertépítészeti tervet, amely rögzíti a pontos területhasználatot, a park szerkezeti egységeit, azok kapcsolatát egymással és a környezettel, valamint a közpark úthálózatát. El kell készíteni a növénykiültetési (kertészeti) tervet, amely kijelöli a telken ültetendő fák helyét és faját.

A közterületi zöldfelületek fejlesztése, alakítása táj- és kertépítész mérnök ill. szakmérnök által készített, a zöldfelület kialakítására vonatkozó kertépítészeti tervek alapján történjen amely rögzíti a pontos területhasználatot, az adott zöldfelület szerkezeti egységeit, azok kapcsolatát egymással és a környezettel, valamint a zöldterületen belüli úthálózatot. El kell készíteni a növénykiültetési (kertészeti) tervet, amely kijelöli a területen ültetendő fák helyét és faját.

Összességében a javasolt módosítással a tervezési területen a jelenlegi zöldfelület minősége és mennyisége is növelhető a jelenlegi állapothoz képest.

A növényzettelepítésnél a zöldfelület-alakítás esztétikai szempontjait is figyelembe kell venni, a természetes lágy vonalak növényzettel való kiemelése fontos, kerülendő a merev fasorok alkalmazása, az utak mentén elhelyezendő növényzet megjelenését csoportos telepítéssel kell lágyítani.

Az összefüggő zöldfelületek kialakításakor mindenkor háromszintű (fa, cserje, gye) növényzettelepítés javasolt. Cserjék közül az alábbi fajok alkalmazása javasolt: galagonya, vadrózsa, fagyal, pukkanó dudafürt, gyalogakác, sóskaborbolya, fehérsum, húsos som, mogyoró.

Az egybefüggő nagyobb zöldfelületek kialakításánál a tájra jellemző növénytársulások jellegzetes fajai közül a honos vagy meghonosodott, tájba illő fajokat kell alkalmazni. Előtérbe kell helyezni a lombhullató fafajták telepítését és kerülni kell a tájidegen, rabszolgánövények alkalmazását. Javasolt fák: tölgy, kőris, vérszilva, hárs, gesztenye, szil és juhar, lisztes berkenye, déli berkenye, fehérreper, dió illetve a vízpartok közelében fűz.

A tervezett új beépítésű lakótömbön belül a tervezett zöldfelület **lakóterületi közkertként** vagy lakókertként kapcsolódik a város zöldfelületi rendszerébe. A lakókert a napi és hétvégi szabadidő szabadban való eltöltésére nyújt lehetőséget, ennek megfelelően különböző korosztályok számára kialakított játszó- és pihenőhelyek együttese. A lakókertek közös használatúak, a lakóépületekhez közvetlenül kapcsolódnak.

Jelenleg lakókertek a tervezési terület környezetében a szükségesnél kisebb területen találhatók, kiépítettségük, felszereltségük szegényes.

Javaslat: A tervezett tömbbelsőben kialakítandó lakókert minőségi fejlesztésként valósítandó meg, amely a környezetre is pozitív hatást gyakorolhat. Javasoljuk a lakókert igényes kialakítását, a funkciók sokszínű megvalósításával.

A lakókertek optimális mérete 7-10 m²/fő, ezen belül a területfelhasználásuk

1-6 éves korú gyermekek játszóhelyei: 0,8-1,5 m²/fő

6-10 éves korú gyermekek játszóhelyei: 2,0-13,0 m²/fő

10-14 éves korú gyermekek játszóhelyei: 2,0-13,0 m²/fő

pihenőhelyek: 2,2-2,5 m²/fő.

A játszóhelyek és a pihenőhelyek burkolt kertterületből, az ezen elhelyezett berendezésekből, felszerelésekből és növényzettel fedett területből álljanak. A játszófelületeket kisebb egységekre bontva kell elhelyezni. A növényzet egyrészt térhatároló, tértagoló szerepű, díszítő értékű, másrészt kondicionáló hatású. A növényzet legyen három szintű (gyep-, cserje- és lombkoronaszint), vagyis a zöldfelület területének minden 150 m²-ére legalább 1 db lombos fa,

40 db cserje és a többi, nem burkolt területre gyepterület vagy talajtakaró kerüljön. A telepítendő növényzet alaprajzi elhelyezésénél törekedni kell a fák és a cserjék nagyfelületű, koncentrált telepítésére. A növényzet a városi klímát jól tűrő, betegségekkel szemben ellenálló legyen, igazodjon a területen levő növényekhez (vadgesztenye, feketefenyő) tartalmazzon magas díszítőértékkel rendelkező fajokat is. A fa- és cserjefajok meghatározásánál előnyben kell részesíteni a táj karakteréhez illeszkedő, jellegzetes, honos növényeket, a kerti kép gazdagításához azonban a városklímához és az épített környezet képéhez jobban igazodó fajok is felhasználhatók. A mérgező részeket tartalmazó növények (tuja), allergén növények (*Cupressocyparis leylandii*), a kártevők által gyakran károsított, átlagosnál több ápolási és fenntartási munkát igénylő növények és a mezőgazdasági termesztésben használt növények kártevőinek köztes gazdái (*Sorbus* sp., *Berberis* sp.) mellőzendők, annak ellenére, hogy a jelenlegi faiskolai kínálat épp ellenkezőjére buzdít.

Az épületek építési engedélyezési tervében be kell mutatni a fakivágási terven kívül a táj- és kertépítész mérnök ill. szakmérnök tervei alapján készült, zöldfelület kialakítására vonatkozó kertészeti tervet, amely kijelöli a telken ültetendő fák helyét és fajtát, fajtáját.

Tájvédelem

A tervezési terület városias települési térség, történelmileg beépített terület ezért tájvédelmi szempontból a módosításnak érdemi hatása nincs.

A jelen rendezési tervben javasolt módosítás nem érint természeti értékben gazdag területet, ezért a tervezett fejlesztések jelentős környezeti terhelést nem jelentenek.

Föld- és talajvédelem

Mindennemű beruházás megvalósítása során a beruházó, üzemeltetés során az üzemeltető köteles gondoskodni a szennyeződésmentes termőréteg megmentéséről. A kivitelezés és üzemeltetés során biztosítani kell, hogy a környezeti hatások a termőföld minőségében kárt ne okozzanak.

A humusz felhasználásáról a tervezett fejlesztések megvalósítása során humuszgazdálkodási tervet kell készíteni, és erről talajtani szakvéleményt kérni az illetékes hatóságtól.

4.3.2. Környezetalakítási javaslat

Mivel a település területe élővizekben bővelkedik és közel van a Duna-Ipoly Nemzeti Park védett területeihez, a fejlesztések során fokozott gondot kell fordítani a környezetvédelmi szempontokra.

A tervezett fejlesztések a lehető legkisebb környezetterheléssel valósítandóak meg.

4.3.2.1. Víz

A terület vízgazdálkodását nem befolyásolják negatívan a szabályozási terv alapján megvalósítható építmények elhelyezése.

A tervezési területeken keletkező szennyvíz környezetre gyakorolt hatása megfelelő elvezetés és kezelés esetén semlegesnek ítéltető meg. A szennyvíz elvezetése, valamint a hulladék folyamatos elszállítása és feldolgozása esetén a területen környezetszennyező anyagok nem maradnak vissza. Veszélyes hulladéknak minősülő folyékony, vagy nagyobb szilárdanyag tartalmú, "félfolyékony" szennyvizek a tervezési területen belül engedélyezett tevékenységek során nem keletkeznek.

A felszín alatti víz (talajvíz) szennyezettségéről nincs tudomásunk. Kármentesítésre, különleges műszaki beavatkozásra a területen nincs szükség.

A tervezési területen belül elhelyezhető létesítmények - a felhasználni kívánt anyagok, valamint a szennyvíz- és csapadékvíz-tisztítás mértéke alapján - havária esetén is alacsony kockázati szintűek.

4.3.2.2. Levegő

A környezeti levegő használatának és szennyezésének döntő formája a meglévő és tervezett építményekből kibocsátott kommunális (fűtési) légszennyezés, valamint a tervezett módosítás által lehetővé tett fejlesztések megvalósításával generált többletjármű forgalom.

A tervezési terület levegőkörnyezeti állapotát a majdani levegőterhelési és meteorológiai folyamatok együttesen határozzák meg.

Levegőkörnyezeti folyamatok:

- Emisszió: adott szennyező forrás(ok)ból kilépő légszennyező anyagok
- Transzmisszió: a szennyező anyagok terjedése a légtérben
- Immisszió: az adott térséget terhelő összes légszennyező anyag (légszennyezettség, terhelhetőség)

Meteorológiai folyamatok

- Klíma: az adott térség időjárási viszonyainak összessége (globális jelenségek)
- Átszellőzés: a földfelszín és az épített környezet jellemzőinek függvénye

A tervezési területen belül a szabályozási terv által lehetővé tett beruházások a csekély emissziókra tekintettel, a klímaviszonyokat nem módosítják, az éghajlati jellemzők csak jelentéktelen, eseti módon változhatnak meg. Az éghajlati viszonyok és a szélklíma kedvező, ezért csekély esély van a légszennyezettség felhalmozódására.

A területen nincs jellegzetes, a lokális levegőminőséget dominánsan meghatározó légszennyező (ipari) pontforrás. A tervezési területek és közvetlen környezetük légszennyezettségét ezért elsősorban a forgalom nagy részét lebonyolító utak gépjárműforgalmából adódó légszennyezés határozza meg.

A kommunális (fűtési) légszennyezés

A fűtési hőenergiát földgáztüzelésű gázkazánok biztosítják a tervezési terület nagy részén. Az új beépítések esetében is nagyrészt gázkazánok fogják biztosítani a hőenergiát.

A tervezett új lakóterületek és egyéb létesítmények kommunális energia igényének hatékonyabb kiszolgálását ahol lehetséges tömb fűtőművek vagy épületenkénti központi kazán kiépítésével javasoljuk biztosítani, ezzel a fajlagos emisszió értékek jelentősen csökkenthetők.

A várható közlekedési légszennyezés

A közlekedési légszennyezést a járműforgalmi adatok, azaz a fajlagos kibocsátási jellemzők ismeretében terjedési modellekkel számíthatjuk. A tervezési területen belül a gépjármű forgalom légszennyező hatását a forgalombecslési adatok alapján, az MSZ 21457 és MSZ 21459 szabványsorozatban rögzített módszer alkalmazásával határoztuk meg.

A 1-as út átkelési szakasza városi főforgalmi út (szabványos besorolása jelenleg belterületi I. rendű főút B.III.a.C.) jelentős hálózati funkciójú, sűrűn beépített érzékeny környezetű terület. A közlekedési fajlagos emissziók alakulása a figyelembe vehető tervezési sebesség - 40 km/h sebességű forgalom – mellett a következők:

Fajlagos emissziók g/gk,km

Kén-dioxid	0,03
Szén-monoxid	13,09
Nitrogén-dioxid	2,21
Szilárd anyag	0,41
Szén-hidrogének	1,70

Szén-hidrogének alatt összefoglalóan értendők az elégetlen és/vagy parciálisan oxidálódott üzemanyag-komponensek: alifás-, aromás gőzök, aldehidek, ketonok, karbonsavak, stb. Egyes komponensei karcinogének. Jelenleg nincs összesített levegőminőségi határérték.

A fajlagos emissziók csökkenése a járműállomány korszerűsítésétől, a forgalmi viszonyok szabályozottságától, az útviszonyok javulásától is várható.

Az 1-es út átkelési szakaszán a meglévő forgalmi adat (15733 E/nap) alapján számított forgalmi eredetű légszennyezettség:

Szennyezőanyag megnevezése	Számított légszennyezettség $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Határérték
Kén-dioxid	0,12	125
Szén-monoxid	43,78	5000
Nitrogén-oxidok	7,21	150
Szilárd anyag	2,15	100
Szén-hidrogének	4,79	--

Megállapítható, hogy a területen a domináns közlekedési eredetű légszennyező anyagokkal jellemezhető levegőminőség átlagos értékei megfelelő "tartalékkal" rendelkeznek, kritikus, határérték közeli összetevő nincs.

A területen a domináns közlekedési eredetű légszennyező anyagokkal jellemezhető levegőminőség átlagos értékei megfelelő "tartalékkal" rendelkeznek, kritikus, határérték közeli összetevő nincs.

A tervezett fejlesztések számottevő mértékben nem növelik a terület forgalmát (a szabályozás intenzitási paraméterei jelentősen nem módosulnak), valamint jelentős saját emissziójuk sincs.

4.3.2.3. Föld- és talajvédelem

A tervezési terület felszíni szennyeződésre fokozottan érzékeny. A terület közműves víz és csatorna ellátása 100 %-ban biztosított, így a területről szennyeződés a talajt nem érinti. A tervezési területen a rendezési terv módosításában megfogalmazott fejlesztések nem veszélyeztetik a talaj minőségét.

A földtani közeg (talaj) nem tekinthető szennyezettnek. Kármentesítés, különleges műszaki beavatkozás nem indokolt.

A területen a megfelelő szennyvíz- és csapadékvíz-elvezetés, a hulladéktárolás, illetőleg a burkolt felületek kialakítása kellő biztosítékot szolgáltatnak a talajszennyezés kizárására. A talajra, mint környezeti elemre gyakorolt hatás a tervezett létesítmények esetében semlegesnek minősíthető.

A termőföldről szóló 1994. évi LV. Törvény és a Környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. Törvény továbbá 46/1997. (XII.29) KTM rendelet értelmében a tervezési területeken a kivitelezés és az üzemeltetés során biztosítani kell, hogy a környezeti hatások az érintett termőföld minőségében kárt ne okozzanak.

A kivitelezés során a kialakítandó objektumok mellett nagy tömegű munkagépek elhaladásával, ennek következtében kedvezőtlen mértékű talajtömörődéssel kell számolni. A munkák befejezését követően, a munkaterület átadását megelőzően el kell végezni az érintett területek rekultivációját, a talaj fellazításával, korábbi állapotának helyreállításával.

4.3.2.4. Klíma, éghajlati viszonyok

Az **Országos Meteorológiai Szolgálat Éghajlati Osztálya** megadta az uralkodó szélirányokat az alábbiak szerint:

a téli időszakra jellemző uralkodó szélirány és a másodlagos szélirány (16 szélirányból kiválasztva) a 4 m/s-ot meghaladó szélesebségek esetén.

/Szélirány az az égtájrány, ahonnan a szél fúj. Pl. a déli szél tehát dél felől északra tartó légáramlást jelent./

Uralkodó szélirány	Másodlagos szélirány
ÉÉNY-É	DDK

A fenti táblázat alapján elmondható, hogy az uralkodó szél irányát is figyelembe véve, mivel érzékelhető káros kibocsátás nem tervezett, a szabályozási terv által lehetővé tett fejlesztések a terület klímájában érzékelhető változást nem okoznak.

4.3.2.5. Élővilág

A tervezett fejlesztések a terület élővilágára –tekintettel a már eleve adott városi környezetre– nincsenek hatással. Sem védett, sem ritka, különleges állatfaj létéről nincs tudomásunk. A háborítatlan környezetben élő állatoknak (madarak) lehetőségük van a környező közeli egyéb zöldfelületekre áttelepülni az építkezés idejére, ezt követően a kialakuló új zöldfelületek ismételten élőhelyet biztosítanak számukra.

4.3.2.6. Épített környezet

A tervezési terület épületállománya a szintszámot, az építés korát és a beépítés intenzitását tekintve is változatos képet mutat. A terület jelentős része műemléki környezetbe illetve műemléki jelentőségű területbe tartozik, ennél fogva városképileg fokozottan érzékeny.

A tervezett szabályozás kidolgozásához részletes vizsgálatokat végeztünk a területen amelynek eredményeit a V1-V3 vizsgálati tervlapokon ábrázoltuk.

A területen belül jelentős karakterisztikai különbségek találhatók, részben ebből adódik a körforgalmat övező térfalak jelenlegi heterogenitása. A körforgalom Május 1. út menti területén jellemzően nagyvárosias F+4 szintes beépítés található lakótelepi épületekkel, ennek megfelelő úszótelkes elhelyezéssel.

A körforgalomból induló többi utca mentén jelenleg a földszintes zárt sorú beépítés dominál, melyet helyenként a F+1 szintes házak váltanak. A körforgalom és az Országgyűlés tér közötti tömb beépítése az országgyűlés tér felől a körforgalom irányában csökkenő építménymagasságú épületegyüttes.

A beépítési módokat tekintve a területen belül nagy súllyal képviseltetik magukat a zárt sorú beépítésű területek, előfordul még az oldalhatáron álló beépítés,

A beépített tömbök használatának intenzitása is tág határok között mozog. Megvizsgáltuk a beépítés intenzitását az egyes tömbökre vonatkozóan, valamint a tervezett övezeti határok által meghatározott területeken belül is. A szabályozásban megengedett beépítési százalékok ezen vizsgálatok figyelembe vételével kerültek meghatározásra.

Az értékvédelemmel kapcsolatos megállapítások a 4.3.6. fejezetben találhatók.

A tervezési területen belül nagyobbra a kialakult településszövetbe illeszthető foghíjszerű beépítésekre van lehetőség, ahol a tervezett szabályozással az illeszkedés alapelveinek megfelelő beépítéseket próbáljuk elősegíteni, figyelembe véve a jelentős mértékben védett környezetet.

Ugyanakkor a szabályozás kialakításánál alapelv volt, hogy a körforgalom környezetében a jelenleginél karakteresebb térfalak határozzák meg magát a teret. Ez egyrészt a tér kontúrában történő kismértékű módosítást jelent – (a szabályozási vonalak korrekciója, lásd a melléklet beépítési tervet), másrészt a jelenleg egyszintes térfalak magassági változtatása javasolt. A tervezési terület környezetét is figyelembe véve a F+1 szintes beépítés javasolt, amely illeszkedni tud a területtel határos védett épületek építménymagasságához is, melyek jellemzően két nagybelmagasságú szinttel rendelkeznek (általános iskola, volt fajanszgyár emeletes részei). A javasolt szabályozással így a körforgalom által meghatározott tér a jelenlegi határozatlan térfalak helyett hangsúlyos, építészeti is megfelelően determinált térhatárolást kaphat a terület átépülésével.

Építészeti, városképileg elhibázottnak tartjuk az Országgyűlés tér és a körforgalom közötti tömb beépítését építménymagasság, és az ennek következtében kialakult építészeti megjelenés szempontjából, így ebben a tömbben is olyan szabályozást javasolunk, hogy a két beépített szint akár nagyobb belmagassággal is létrejöhessen.

A Bajcsy-Zsilinszky utca és a Tímár utca közötti tömb körforgalom felőli részén, a teljesen leromlott, elslömösödött épületállomány lebontásával az önkormányzat egységes koncepció alapján történő társasház-as beépítés megvalósítását elősegítő szabályozást kíván a területre elfogadni. Javasoljuk a Tímár utcai részen lévő garázssor elbontását is.

Az összefüggő új beépítésre lehetőséget adó területen a kisvárosias környezetbe illeszkedő gazdaságos területhasználatot biztosító keretes beépítés tervezett, a kapcsolódó területeket figyelembe vevő építménymagasságokkal és intenzitással.

4.3.2.7. Zaj és rezgésvédelem

Ipari jellegű környezeti zajok:

A vizsgált területen és környezetében jelenleg jelentős környezeti zajjal járó ipari tevékenység nincs. A tervezési területen csak olyan funkciók telepíthetők melyek a szomszédos területfelhasználási egységek funkcióit nem zavarják, és ezt a terület határán történő mérésekkel is igazolni kell.

Az építési tevékenységek környezeti zajsztintjei:

Az építkezések átlagosan várható időtartama 11 hónap, ebben az esetben a zajterhelési határértékek nappal $L_{TH}=60\text{dB}$, éjjel $L_{TH}=45\text{dB}$ (lakóterület, kisvárosias beépítés esetén, a többi területen magasabb értékek megengedettek). Az építkezés domináns zajforrásai (földgépek, betonkeverő, stb.) egy $L_{WA}=105\text{dB}$ hangteljesítményű, az építkezési terület közepére koncentrált pontforrással vehetők figyelembe. Építkezés idején a tervezett munkákat úgy kell ütemezni, hogy a fenti nappali határértékek betarthatók legyenek, építési tevékenység éjszakai időszakban a területen belül nem megengedett.

Közlekedési zajterhelések

A jelenlegi és a távlati (2015 évi) közlekedési zaj meghatározása a 1. sz. főút Tata belterületi szakaszra vonatkozóan.

A tárgyi tervezési terület a város belterülete, az 1-es főút átvezető szakasza által érintett. Főút jellegéből eredően forgalma nagy, jellemzően jelentős átmenő forgalmat is bonyolít.

A közlekedéstől származó zaj terhelési határértékei a zaj-és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 8/2002(III.22)KöM- EÜM sz. rendelet. 3. sz. melléklete szerinti II. rendű országos főút környezetében

„kisvárosias, falusias, telepszerű, valamint „nagyvárosias beépítésű, vegyes terület” esetén egyaránt

L_{TH} nappal (06⁰⁰-22⁰⁰ óráig) = 65 dBA

L_{TH} éjjel (22⁰⁰-06⁰⁰ óráig) = 55 dBA

A fenti határértékeket a R. 3.§ szerint kell értelmezni.

- *A 3. számú melléklet határértékeinek új tervezésű vagy megváltozott területfelhasználású területeken a meglévő közlekedési zajforrástól származó zajterhelésre is, új közlekedési zajforrás létesítése esetén pedig a meglévő védendő területen is teljesülniük kell.*

Egyes közlekedési zajterhelési határértékek túllépését a környezetvédelmi hatóság a 3. számú mellékletben foglaltak szerint engedélyezheti.

Meglévő közlekedési útvonal vagy létesítmény (zajforrás) korszerűsítése, útkapacitás bővítése utáni állapotra

a) a 3. számú melléklet határértékei érvényesek, ha a változást közvetlenül megelőző állapotra vonatkozó számítások vagy mérések a határérték teljesülését igazolják;

b) ha a változást megelőző állapotra vonatkozó számítások vagy mérések a határérték túllépését igazolják, akkor legalább a változást megelőző zajterhelést kell követelménynek tekinteni.

Megállapítható, hogy a meglévő út forgalma és a környezetében meglévő, kialakult beépítési viszonyok adottságként kezelhetők.

A számítás során az 1.sz főút meglévő forgalmát vesszük figyelembe. A kérdéses útvonal forgalmának összetétele - akusztikai járműkategóriákra bontva - ismert, ezért a jelenlegi, meglévő forgalomösszetétel képezi a számítás alapját, a 2009 évben rögzített forgalomnagyságokkal számolunk.

A forgalmi zaj meghatározás az ÚT 2-1.302 sz. Útügyi műszaki előírás szerint történik.

A számítás célja a megítélési pontban fellépő és a határértékekkel összevethető mértékadó A-hangnyomásszintek meghatározása.

A település belterületén a megítélési időre vonatkozó egyenértékű A-hangnyomásszint az út szélső forgalmi sávjától 7,5 méterre levő referencia vizsgálati ponton:

$L_{Aeq}(d,h)$ = 69,7 dB nappal

$L_{Aeq}(d,h)$ = 62,8 dB éjjel

A forgalmi zaj csökkenése a távolság függvényében a szélső forgalmi sávtól $d = 7,5$ m-re eső referencia pont zajszintjéhez viszonyítva

távolság d /m/	Zajcsökkenés /dBA/
10	1,5
20	5,3
30	7,5
40	9,1
50	10,3
60	11,2
70	12,1
80	12,8
90	13,5
100	14,0

A forgalmi zaj meglevő szintje magas, az úttengelyétől 10-40 méterre levő lakóépületek előtt rendre meghaladja a 8/2002 (III.22.) KÖM-EüM sz. rendeletben rögzített zajterhelési határértékeket.

A nagy forgalmú főút belterületi szakaszának tehermentesítésére elkerülő út építése tervezett. Az új út a hatályos jogszabályok alapján oly módon létesíthető hogy a környezetében a környezetvédelmi – ezen belül a zajvédelmi - normák teljesüljenek.

A tervezett elkerülő út megépítése után a belterületi régi nyomvonalon jelentős, mintegy 30%-os járműszám csökkenésre lehet számítani.

A távlati forgalom növekedését is figyelembe kell venni. A 8-as út belterületi szakaszán várható forgalom meghatározása a meglevő tényleges forgalom alapján, az ÚT.2-1:118. sz. útügyi műszaki előírás 4/b táblázata szerinti forgalomfejlődési szorzók felhasználásával történt.

A 2020-ban várható forgalom zajszintjei a referencia ponton:

$L_{Aeq}(d,h) = 67,2$ dB - nappal

$L_{Aeq}(d,h) = 60,2$ dB - éjszaka

A számított értékek számos bizonytalansági tényező függvényében változhatnak, így esetleges sebességkorlátozás, a járműpark folyamatos korszerűsödése, forgalomtechnikai beavatkozások mind kihatnak a zajszintre.

A számított értékek alapján mintegy 2 dB zajszint csökkenés becsülhető a főút belterületi szakasza mentén.

A védendő épületek terhelése csökken, zajtól védendő létesítmény azonban csak abban az esetben létesíthető a határérték feletti forgalmi zajjal terhelt területeken, ha az épületen belüli védendő helyiségekben előírt, a 8/2002 (III.22.) KÖM-EüM sz. rendelet 4. sz. melléklete szerinti belső téri zajszinteket zajvédelmi szempontok alapján kiválasztott épületszerkezeti megoldásokkal biztosítják.

Javasoljuk a körforgalom környezetében az 1-es út érintett szakaszán a csökkentett maximális sebesség előírását, illetve a hangelnyelő kopóréteg alkalmazását a kedvezőbb zajszintek elérése céljából.

A tervezett fejlesztéseknél fellépő építési munkák közben az építés idején zajjal és porral lehet számolni, de ez viszonylag rövid ideig tart. Az építési forgalom megtervezendő, a település lehetőség szerinti védelme érdekében.

A tervezés során figyelembe veendő szabványok és előírások:

- MSZ 18150-1:1998 A környezeti zaj vizsgálata és értékelése

- ÚT 2-1.302:2000 Közúti közlekedési zaj számítása
- MSZ 15036:2002 Hangterjedés a szabadban
- A 8/2002(III.22)KöM- EüM sz. rendelet a zaj-és rezgésterhelési határértékek megállapításáról
- Az MSZ ISO 1996 - 1 : 1995 sz. " Akusztika. A környezeti zaj leírása és mérése

4.3.2.8. Hulladékgyazdálkodás

A tervezési területeken belül építési beruházások megvalósítása, valamint a működés során a következő táblázatban felsorolt, EWC kódszámú és megnevezésű (a 16/2001. (VII.18.) KöM rendelet alapján) hulladékokkal kell számolni jelentősebb mennyiségben:

15 01 02	papír és karton csomagolási hulladékok
15 01 02	műanyag csomagolási hulladékok
15 01 03	fa csomagolási hulladékok
15 01 10*	veszélyes anyagokat maradékként tartalmazó, vagy azokkal szennyezett csomagolási hulladékok
15 02 02*	veszélyes anyagokkal szennyezett abszorbensek, szűrőanyagok
16 06 02*	nikkel – kadmium elemek
16 06 03*	higanyt tartalmazó elemek
17	Építési és bontási hulladékok teljes spektruma
19 08 09	olaj-víz elválasztásából származó zsír - olaj keverékek
20 01 01	papír és karton
20 01 02	üveg
20 01 08	biológiailag bomló konyhai és étkezdei hulladék
20 01 27*	veszélyes anyagokat tartalmazó festékek, tinták, ragasztók és gyanták
20 01 28	festékek, tinták, ragasztók és gyanták, amelyek különböznek 20 01 27*-tól
20 03 01	egyéb települési hulladékok
20 03 07	lom hulladék
20 03 09	közelebről nem meghatározott lakossági hulladék

A keletkező veszélyes hulladékok kezelését a 98/2001. (VI.15.) Korm. rendelet és a 164/2002 (X.18.) Korm. rendelet előírásai szerint kell végezni.

A keletkező települési hulladékok kezelését a 213/2001. (XI.14.) a települési hulladékokkal kapcsolatos Korm. rendelet szerint kell végezni.

A keletkező hulladékok nyilvántartása a 164/2003. (X.26.) Korm. rendelet előírásai szerint történjen.

A veszélyes hulladékok kezelése során megkülönböztetett figyelmet kell fordítani a gyűjtőhelyek kialakítására, a gyűjtőeszközök kiválasztására, a szállításra és az ártalmatlanítása vonatkozó rendeletek betartására. A hulladékkezelést teljes körű szelektivitással kell végezni. A keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok azok szállítását és ártalmatlanítását csak arra jogosult, engedéllyel rendelkező vállalkozások végezhetik.

4.3.3. Közlekedési javaslat

A közvetlen tervezési terület regionális kapcsolatait a területet átszelő 1. számú főút átkelési szakasza, illetve a Május 1. út adja, amely a tervezési terület M1-es autópályával való összeköttetését biztosítja.

1. sz. főút elkerülő szakasza

Közlekedési szempontból a legfontosabb a tervezési területre hatással lévő útfejlesztés az 1. sz. főút elkerülő szakaszának kialakítása a város északi határában. A tervezett Tata-Tatabánya közötti elkerülő út Szomód, Baj, Tata, Vértesszőlős, Tatabánya közigazgatási területének érintésével kerül megvalósításra, amely a tervezési területen keresztülhaladó jelenlegi átkelési szakasz forgalmát jelentősen enyhíti.

Május 1. úti körforgalom fejlesztése

A tervezési terület szabályozási terv módosításának egyik legfontosabb eleme a körforgalmi csomópont direkt ágakkal történő fejlesztése, amely a jelenleg túlterhelt csomópont áteresztőképességét kedvezően befolyásolja.

Az 1. számú főút átkelési szakaszán mért forgalmi adatok a következők:

A számító- állomás kódja	MOF	Kapacitás	Kapacitás kihasználás	Összes forgalom		Összes motoros forgalom		Nehéz motoros forgalom		Pályasz. mért. forgalom	Összes teher- gépkocsi	Személy- gépkocsi	Kis teher- gépkocsi	Autóbusz		Tehergépkocsi							Motor- kerékpár	Kerékpár	Lassú járművek																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
				egyes	csúlsók	középes nehéz	nehéz	pótkocsi	nyerges					speciális	középes nehéz	nehéz	pótkocsi	nyerges	speciális																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
																				[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]				[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]	[E/nap]																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
				(1)+(2)	(3)+(4)	(5)+(6)	(7)+(8)	(9)+(10)	(11)+(12)					(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	</

Tata Város Önkormányzatának megbízása alapján az Úthálózat Mérnöki Iroda Kft. 2008-ban készítette el Tata, Május 1.út – Ady Endre út – Almási utca körforgalmi csomópont és környezete fejlesztésének útépítési engedélyezési – kiviteli egyesített tervét. Tervezési feladatunk a meglévő körforgalmi csomópont korszerűsítése az Almási út – Május 1 úti és Május 1 út – Ady Endre úti direkt ágakkal.

A tervezés során a terv egyeztetésre került Tata Város Polgármesteri Hivatal és Magyar Közút Kht. képviselőjével, valamint bevonásra kerültek a tervezési területtel érintett közművek tulajdonosai is.

A Tata, Május 1. úti körforgalmi csomópont direkt ágainak tervei úgy készültek el, hogy a megépítés a Beruházó igénye szerint ütemezetten történhessen.

A terv a meglévő körforgalmi csomópont direkt ágainak kialakítását és a hozzá tartozó járulékos beruházásokat tartalmazza. A csomópont fejlesztésével a kialakult kapacitás hiányt enyhíteni lehet. A tervezés során Beruházó (Tata Város Polgármesteri Hivatal képviselője), valamint az országos közút kezelője és Tervező megállapodtak abban, hogy az Almási út kétnyomúsítását első ütemben a 8. számú lakóházig terjedően szükséges kiépíteni azt követően a parkolósáv elépítése csak akkor lehetséges, ha az egész útpályát a jelenlegi járda szintre lesüllyesztjük és ezzel egyidejűleg az alatta lévő közműveket védelembe helyezik illetve kiváltásra kerülnek.

A tervezési alapadatokat az ÚT 2-1.201: 2004 Közutak Tervezése Ütügyi Műszaki Előírás alapján határoztuk meg. A csomópont Tata belterületén a Május 1.út – Ady Endre út – Almási utca körforgalmi csomópontban található. Jelenleg a körforgalmi csomópontban direkt ág csak az Ady Endre út -Somogyi Béla utca között található.

A megnövekedett gépjárműforgalom miatt szükségessé vált a meglévő körforgalmi csomópont ki nem épített direkt ágainak megvalósítása. A direkt ágak a körforgalom csomópontot mentesítik a jobbra kisíves kanyarodások alól, így a csomópont áteresztő képességén jelentősen lehet javítani.

Az Almási utca korszerűsítése és az Almási-Május1 úti direkt ág kialakítása

A 0+000 km kezdő szelvény a tervezési szakasz kezdetét jelöli. A tervezési szakasz elején a meglévő Almási utca burkolatához csatlakozunk, mintegy 10 m hosszú ékeléssel. A direkt ág megközelítéséhez szükséges forgalmi sávot a meglévő párhuzamos parkolók egy részének – 8. számú lakóház közepe - elépítésével lehet biztosítani. A meglévő Almási utca burkolata mellé szélesítés kerül, úgy hogy a 0+000 km kezdőszelvényből $R=80$ m sugarú inflexiós ív indul, így biztosítva a sávonkénti 3,5 - 3,5 méteres sáv szélességet. A megfelelő minőségű és szerkezetű pályaszerkezet biztosítása érdekében a szélesítés min. 1,0 méter kell hogy legyen. A szelvényezés szerinti baloldalon meglévő szegélyek elbontásra kerülnek, helyükre új kiemelt szegélysor kerül kialakításra. A kiemelt szegélysort a kapukihajtók mentén 2 cm-re szükséges lesüllyeszteni.

Az út fejlesztésével egy időben a Bajcsy Zs. utca kanyarodó sugarait is korszerűsíteni szükséges. A csomópontban $R=6,0$ illetve 12,0 m sugarú ívek kerülnek kialakításra. Az ív végéig a Bajcsy Zs. utca burkolatának felújítása is szükséges. Az Almási utcán a szelvényezés szerinti jobb oldalon a meglévő járda elbontásra kerül, helyette 2,0 méter szélességű aszfalt burkolatú járda alakítandó ki. Az új járda kialakítása során a meglévő ingatlanok szintjeit kell figyelembe venni. Az Almási út 6. számú - 2649. hrsz-ú – lakóingatlan megközelítésére szolgáló kapukihajtó kialakítása a tervben szintén figyelembe vételre került.

A körforgalmi csomópontba vezető meglévő 4,50 m széles burkolat 17 m hosszú ékeléssel csatlakozik a meglévő körforgalom burkolatához. Az út meglévő magassági vonalvezetése nem változik. Az Almási út – Bajcsy Zs. út kereszteződésében a kétirányú forgalmat tervezett kiemelt szegélyes háromszög sziget választja el egymástól.

Az Almási utcai direkt ág 5,50 szélességű, amely az Almási út illetve a Május 1. út szélső forgalmi sávjához csatlakozik. A Május 1 úton a belső sáv és a direkt ág sávja között kb. 70 fm fonódási szakasz biztosítása után kerül elhelyezésre az autóbusszmegálló öböl. A Május 1 út burkolata 0+187,548 km végszelvényig kerül felújításra. A végszelvényben a meglévő burkolathoz csatlakozik a terv 10 m hosszúságú ékeléssel.

A direkt ág mellett kiselemes burkolóközből épített járda kerül kialakításra, amely a Bajcsy Zs. utcánál a meglévő járdaburkolathoz-, a Május 1. útnál pedig a szintén átépítendő 2,6 m széles új aszfalt burkolatú járdához csatlakozik. A direkt ág melletti kőburkolatú járda a 0+124 km szelvényben csatlakozik a meglévő lépcsősorhoz.

A körforgalmi csomópontból a Május 1 útra kivezető korszerűsített szakasz burkolata 15 m hosszú ékeléssel csatlakozik a korszerűsített Május 1 út burkolatához. Az ékelés végétől a végszelvényig a Május1 út régi burkolata 4 cm vastag kopóréteget kap, amelyet a végszelvény előtt 10 m-el, szintén ékeléssel csatlakozik a régi pályaszerkezethez.

A Május 1 út – Ady Endre úti direkt ág a 0+000 – 0+164,030 km szelvények között kerül kialakításra.

A Május1 úti direkt ág 5,50 m széles, melyet mindkét oldalon kiemelt szegély határol. A direkt ág a határokon a korszerűsített meglévő burkolatokhoz csatlakozik.

A direkt ág mögött 3,0 m széles kőburkolatú járda alakítandó ki. További kőburkolatú járda alakítandó ki az emlékmű környezetében, amely az Ady E. utcai oldalon a meglévő aszfalt burkolatú járdához-, a Május 1 úti oldalon pedig a tervezett 3,0 méter széles aszfalt burkolatú járdához csatlakozik.

A meglévő 4. emeltes épületeket kiszolgáló útcsatlakozás áthelyezésre kerül, melynek kialakítása az egyértelmű csak jobbra kiséves kanyarodást tükrözi geometriai szempontból. A meglévő csatlakozás burkolt felülete elbontásra kerül.

A tervezett útcsatlakozás a 0+000 – 0+016,860 km szelvények között került kialakításra változó szélességben. Az útcsatlakozás a II. jelű buszöböl bemenő ágába csatlakozik, úgy hogy az aszfaltburkolatú út és kőburkolatú buszöböl közé süllyesztett szegélysor kerül kialakításra.

Egy 6,0 m burkolat szélességű feltáró út a 0+000 – 0+012,616 km szelvények között kerül kialakításra.

A tervezett út R=8, illetve R=6 méteres ívekkel csatlakozik a Május 1 út meglévő burkolatához.

A tervezési területen belül lévő utcák fejlesztése

A területen belüli utak mintakeresztelvényeinek kialakításakor figyelembe vettük a hosszú távú fejlesztéseket, így a tervezett 1. számú főút Tatát elkerülő szakaszának hatásait is.

A Somogyi Béla út tervezési területen belüli szakaszának szabályozási szélesség jelentősen nő az elképzelések szerint. Ezzel lehetőség nyílik egy szervízutat kialakítani a vonatkozó szakaszon, ahol a párhuzamos parkolás és az itteni telkek kiszolgálása is megoldható.

Az Almási utca szabályozási szélessége változatlan marad. Amennyiben az elkerülő út megvalósul véleményünk szerint a mai burkolatszélesség csökkenthető, ezáltal a zöldsáv és a gyalogos közlekedés felülete növekedhet.

A Bajcsy-Zsilinszky utca mintakeresztelvényére két javaslatot adtunk: A jelenlegi mintegy 10,5 m-es szabályozási szélesség kívánatos mértéke javaslatunk szerint 14,00 m-re növelendő. Ezzel a verzióval a kétoldali zöldsáv mellett egyoldali leállósáv is kialakítható a közterületi parkolás feltételeinek javítása érdekében. A minimális javasolt szabályozási szélesség 12,00 m, ebben az esetben leállósáv nem létesíthető.

A tervezési terület közlekedési vonalainak szabványos besorolása:

Útszám, útnév	Települési kategória	Közüti, tervezési kategória	Szab. szélesség	Javasolt (meglévő szélesség)	Megjegyzés
1.sz. főközl. út (meglévő) Almási u. és Somogyi B. út	Városi I. rendű főút	B.III.a.C.	40,00	12,00-14,00 14,00-15,00	Szabvány alóli felmentéssel, az elkerülő út megépülésével átminősül
1.sz. főközl. út (tervezett) Almási u. és Somogyi B. út	Gyűjtőút (Városi II. rendű főút)	B.IV.b.C. Főúti paraméterrel	30,00	12,00-14,00 19,00-19,50	Szabvány alóli felmentéssel, az elkerülő út megépülése után
Május 1 út	Gyűjtőút (Városi II. rendű főút)	B.IV.b.C. (Főúti paraméterrel)	30,00	23,00	szabvány alóli felmentés

A tervezési terület összes többi utcája kiszolgáló út (lakóút) szabványos besorolása: B.VI.d.B.-C.

A közösségi közlekedés feltételeinek fejlesztése

A Május 1. úton a körforgalmi csomópont közvetlen közelében autóbuszöblök kerülnek kialakításra, amelyek a tervezési terület környezetének tömegközlekedési körülményeit javítják.

Az I. jelű autóbuszöblől a Május 1 úton a körforgalom felőli a jobb oldalon található.

A tervezett öböl 3,0 m széles, melynek teljes hosszában a meglévő Május 1 út burkolata és a buszöblől közé süllyesztett szegély beépítése szükséges. Az öböl mögött tervezett 3,0 m széles járda került kialakításra, amely egyben a peron is.

Az utazóközönség várakozására 2 m széles és 5 m hosszú szilárd felületen létesítendő várakozóhely tervezett.

A II. jelű autóbuszöblől a Május 1. úton a körforgalomba vezető ág jobb oldalán található.

A tervezett öböl 3,0 m széles, melynek teljes hosszában az I. jelű buszöblökhöz hasonlóan süllyesztett szegély kerül beépítésre. Az öböl mögött 3,0 m széles járda tervezett, amely

egyben a peron is. Az utazóközönség számára itt is 2 m széles és 5 m hosszú szilárd felületen várakozóhelyet alakítandó ki.

Parkolás

A területen a gépjárműelhelyezés közterületi és magánterületi elhelyezhetőségének fejlesztése szükséges. A közterületeken belül a Somogyi Béla utcán, az Almási utcán és a Bajcsy-Zsilinszky utcán párhuzamos parkolósávokat terveztünk a mellékelt mintakeresztszelvényeknek megfelelően. Ezek a leállósávokon mintegy 25 db parkolóhely alakítható ki, amely jelentősen javítaná a környékbeli meglévő és tervezett kereskedelmi-szolgáltató funkciók gépjárművel való megközelíthetőségét, illetve kiszolgálását.

Magánterületen belül a tervezett egységes koncepció alapján beépülő tömbben kötelezően felszín alatti parkolóban helyezendőek el a gépjárművek.

A gyalogos közlekedés fejlesztése

A területen belül fontosnak tartottuk az utak mintakeresztszelvényein belül a gyalogos felületek arányának növelését, a gyalogos közlekedés feltételeinek javítását (ld. mintakeresztszelvények). A Bajcsy-Zsilinszky utcán a tervezett új beépítés mentén a beépítési vonal a szabályozási vonaltól 2 m-rel beljebb került meghatározásra, a kettő közötti sáv a telek kötelezően közforgalmi gyalogos közlekedésre fenntartott területe, így az itt létesülő esetleges vendéglátó-szolgáltató egységek megnövelt közforgalmú előtérral rendelkezhetnek.

A tervezett tömbbeépítésnél a körforgalom felé irányuló gyalogos forgalom tengelyeiben a telken belül közforgalmi gyalogos közlekedésre fenntartott sávokat jelöltünk ki. Ezek egyrészt a Tímár u. és a körforgalom közti gyalogos közlekedés szolgálják, valamint a tervezett tömbbelsőben létrehozandó belső zöldfelület, lakókert és az Országgyűlés tér közti gyalogos tengelyt jelölik ki.

4.3.4. Közművesítési javaslat

A szabályozásra kijelölt tervezési területén a közművek teljes körűen megépültek.

A szakági közműhálózatok jelenlegi állapotot rögzítő adatai digitális formában rendelkezésünkre álltak.

A szabályozási tervben elhatározott fejlesztések a jelenlegi szabályozási előírások által lehetővé tett fejlesztésekhez képest jelentős új közműfejlesztési igényt nem generálnak.

4.3.4.1. Ivó- és tűzivíz ellátás

A város vízellátását az Észak-Dunántúli Vízmű Rt. biztosítja. A hálózati nyomás a tervezési területen megfelelő.

A tervezett fejlesztések a meglévő hálózatról leágazó bekötések kiépítésével láthatóak el ivóvízzel. A tervezett vezetékek NA 100 KM PVC csövekből készüljenek, melyre föld feletti tűzcsapok helyezendőek el.

4.3.4.2. Szennyvíz és csapadékvíz elvezetés

A tervezési területen kiépült zárt szennyvíz és csapadékvíz-elvezető rendszer üzemel. A szabályozási terv által lehetővé tett fejlesztések jelentős plusz igényt nem generálnak, a meglévő hálózatok megfelelő tartalékkal rendelkeznek a felmerülő igények befogadására.

A tervezett fejlesztések, beépítések esetében a csapadékvíz elhelyezését telken belüli szikkasztással kell megoldani.

4.3.4.3. Energia ellátás

A tervezési terület gázellátása teljes körű. A tervezett fejlesztések a jelenlegi hálózatra való rákötéssel, illetve a jelenlegi hálózat fejlesztésével megvalósíthatóak.

A területrendezés megvalósulási folyamatában a villamos energiaigényekről előzetes tájékoztatót kell kérni az E.ON Észak-dunántúli Áramszolgáltató Rt.-től. A kiadott Áramszolgáltatói tájékoztató részletesen tartalmazni fogja a műszaki és gazdasági feltételeket. Az elektromos hálózatról engedélyezési és kivitelezési tervet kell készíttetni, az E.ON nyilatkozatának figyelembevételével.

A tervezett módosítás által lehetővé tett fejlesztések megvalósulása esetén a meglévő transzformátorállomások kapacitásának szükség esetén történő növelésével biztosítható a szükséges villamos energia.

Az ipari-kereskedelmi szolgáltató tevékenység esetén 50 W/m^2 , a többi tevékenységgel kapcsolatosan 5 W/m^2 teljesítményigény prognosztizálható.

A tervezett földkábelek biztonsági övezete a 11/1984 IpM rendelet szerint 1-1 m, a nyomvonalat úgy kell megválasztani, hogy a biztonsági övezet is közterületen haladjon. A kábelfektetésnél tekintettel kell lenni az MSZ 7487 szabványsorozat előírásaira is.

A közterületek megvilágítására kompakt fénycsöves lámpatestek betervezését javasoljuk.

A közvilágítást az MSZ 20194 szabványsorozatnak megfelelően kell kiépíteni. A terület javasolt közvilágítási osztályba sorolása M5. Az ezen besoroláshoz tartozó világítástechnikai előírások:

Átlagos fényssűrűség	minimum $0,3 \text{ cd/m}^2$
Fényssűrűség egyenletessége	minimum 0,3
Átlagos megvilágításérték	minimum 4 lx
Megvilágítás egyenletesség	minimum 0,2
Lámpatestek káprázási osztálya	K ₂

4.3.5. Elektronikus hírközlési javaslat (távközlés, műsorszórás)

A tervezési területen a mobiltelefonok és vezetékes telefonhálózat szolgáltatási minősége megfelelő. A területen belül adótorony eddig nem került elhelyezésre, és elhelyezésük továbbra sem kívánatos. A terület környezetében található tornyok megfelelő lefedettséget biztosítanak.

A tervezési terület egyéb távközlési illetve műsorszórással összefüggő infrastrukturális elemet nem érint.

4.3.6. Helyi értékvédelmi javaslat

A helyi értékvédelem rendszerét, követelményeit a hatályos TÉSZ előírásai határozzák meg.

A tervezési terület közvetlen környezetében több műemlék is található (Kapucinus templom és rendház, Vaszary János Általános Iskola, Óratorny), melyek térképző magassági viszonyait a tervezett térfalak magasságának meghatározásakor figyelembe vettünk.

Maga a tervezési terület jelentős része is műemléki környezetbe illetve műemléki jelentőségű területbe tartozik.

A tervezési területen belül egy országosan védett műemlék található, az Almási u. 12. sz. alatti klasszicista lakóház, amelynek homlokzata részben átalakított, ezt eredeti állapotnak megfelelően kellene felújítani.

Helyi védettek a tervezési területen belül a hatályos szabályozási terv alapján az alábbi objektumok:

1. 2642 hrsz. Lakóház
2. 2636 hrsz. Lakóház
3. 2635 hrsz. Lakóház
4. 2648, 2649, 2650 hrsz. Étterem, hotel, vendéglátóhely
5. 3086/1 Posta
6. 3080, 3081 volt Fajanszgyár

A tervezett módosítások a helyi védett épületeket jelentős mértékben érintik. A Bajcsy-Zsilinszky utca és a Tímár utca között tervezett új beépítés alapján a 2642, és 2636 hrsz. alatti házak bontásra ítélték, javasoljuk a helyi védelem megszüntetését.

A tervezett szabályozás illetve a körforgalom körül javasolt F+1 szintes térfal kialakulása esetén jelentősen átépülhet a 2648, 2649, 2650, és 3086/1 hrsz.-ú épület is. Javasoljuk, hogy az esetleges átépítés a helyi védelem arculati elemeinek megtartásával történjen. A volt Fajanszgyár klasszicista épülete eredeti formájában újítandó fel.

4.4. EGYÉB ALÁTÁMASZTÓ SZAKÁGI MUNKARÉSZEK

4.4.1. Örökségvédelmi hatástanulmány

A település értékvédelmével a település teljes közigazgatási területére elkészült örökségvédelmi és régészeti hatástanulmányok részletesen foglalkoztak. A tervezett módosítás új fejlesztési területek kijelölésével nem jár, így a teljes közigazgatási területre készített településrendezési terv mellékleteként készült régészeti és művi értékvédelmi hatástanulmány megállapításai ezekre továbbra is helytállóak.

Az építéssel összefüggő földmunkák során, az eddig feltárt és az ezután az építés során előkerülő, régészeti lelőhelyek feltárásáról és védelméről a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény rendelkezik.

5. TERVEK

V-1	Építési kor vizsgálat	M 1:1 000
V-2	Szintszám vizsgálat	M 1:1 000
V-3	Beépítési intenzitás vizsgálat	M 1:1 000
V-4	Zöldfelület vizsgálat	M 1:1 000
T-1	Kivonat a hatályos településszerkezeti tervből	M 1:1 000
T-2	Településszerkezeti terv javaslat	M 1:1 000
SZ-1	Kivonat a hatályos szabályozási tervből	M 1:1 000
SZ-2	Szabályozási terv javaslat	M 1:1 000
É-1	Beépítési javaslat	M 1:1 000
V-5	Tervezett zöldfelületek	M 1:1 000
K-1	Közműtérkép	M 1:1 000
UE-004	Május 1. úti körforg. eng. és kiv. terv helyszínrajz (Úthálózat Kft.)	M 1: 500
	Mintakeresztmetszelvények	M 1:100

6. FÜGGELÉK

MELLÉKLETEK

Művi értékvédelem
A szabályozási terv módosítás tervpályázati előzménye

IRODALOMJEGYZÉK

- Országos Területrendezési Terv (2003. Évi XXVI. törvény)
- Komárom-Esztergom Megye Fejlesztési Terve 2001.
- Komárom-Esztergom Megye Stratégiai Programja 2001.
- Komárom-Esztergom Megye Fejlesztési Koncepciója és Programjavaslatai
- Komárom –Esztergom Megye területrendezési terve (Komárom –Esztergom Megye Területrendezési Szabályzatáról szóló 22/2005. (IX.29.) számú önkormányzati rendelet)
- Komárom –Esztergom Megye Területrendezési Irányelvekről és Ajánlásokról szóló 183/2005. (XI.29.) számú közgyűlési határozat
- Tata Május 1. úti körforgalom fejlesztésének engedélyezési és kiviteli terve (Úthálózat Mérnöki Iroda Kft. 2008.