

Előterjesztő: Szeged Megyei Jogú Város Városfejlesztési Alpolgármestere

Ügyiratszám: 01/7945-4 /2010

Tárgy: Szeged Megyei Jogú Város Építési Szabályzatának és településszerkezeti terv módosítása
(Dél-Újszeged, Tisza-folyó partvonal - Odessza lakótelep D-i határa - Szőregi út D-i határa - Aranyosi u. saroktól a vasút D-i oldaláig - a vasút déli határa - Kendergyári út – Kertész utca - 2136/2 helyrajzi számú terület ÉNy-i határa- 2135 helyrajzi számú út - Fűvészkert ÉNy-i határa - Lövölde utca által bezárt területen)

Melléklet: 1 pld. Állami Főépítési szakvélemény
3 pld. határozati javaslat és melléklete
2 pld. rendelet-tervezet és mellékletei
2. pld. Vélemény és válaszlevelek

Készítette: Szeged Megyei Jogú Város Főépítésze

Véleményezésre megküldve: Városrendezési, Tulajdonosi és Lakásügyi Bizottság
Jogi, Ügyrendi és Közbiztonsági Bizottság
Városüzemeltetési, Környezetvédelmi, Víz és Csatorna Bizottság

Törvényességi véleményezésre bemutatva:

Szeged, 2010. február

Tisztelt Közgyűlés!

1. ELŐZMÉNYEK

Szeged hiányzó **Déli Tisza-híd**ját a város érvényes településszerkezeti terve a Bécsi körút – Kertész utca vonalában, az újszegedi hiányzó **körútszakaszt** a Temesvári körúthoz kapcsolódóan jelöli ki már kb. 10 éve.

A HEAVYTEX felszámolása kapcsán a gyár telephelyének a **településszerkezeti tervi besorolása** megváltozott: 2004-ben *ipari terület* helyett *különleges kereskedelmi terület* státuszt nyert.

A tervezési terület jelenleg **hatályos szabályozása** 2005-2007-ben készült, alakulását befolyásolta a tervezett Tisza-híd jobb parti hídfőjében zajló városfejlesztés (klinika-tömb), a vasútfejlesztési elképzelések (vasúti-közúti vegyes híd, Kétegyháza-Újszeged vasútvonal új szakasza), Szeged elektromos közlekedésének projektje, továbbá a HEAVYTEX ipartelep új tulajdonosának (SPAR Magyarország, jogutódja 2008. szeptembere óta a Tisza Park Bevásárlóközpont Kft.) beruházási tervei. A tervet Szeged Megyei Jogú Város Közgyűlése a **32/2007. (IX. 19.) Kgy.** rendelettel hagyta jóvá. Módosítását a Közgyűlés 423/2008. (VI. 27.) számon hozott határozata, mint **településfejlesztési döntés** tette szükségessé.

A Közgyűlés a terület rendeltetésének megváltoztatására vonatkozó döntése meghozatalakor a településfejlesztési indítékokon kívül (gazdasági, pénzügyi, stb. szempontok) már ismerte a volt HEAVYTEX telep új tulajdonosa, a SPAR Magyarország Kft. által bemutatott **beépítési-építészeti koncepciót**.

Az **építész szakma** 2008. tavaszán találkozott a koncepciótervvel egyrészt a **Területi Tervtanács** konzultációja alkalmával, másrészt a Csongrád Megyei **Építészkamara** által szervezett tervbemutatón. Kiállításon is szerepelt a terv 2008. őszén (Visegrádi négyek mérnökkonferencia).

Jelen módosítás kizárólag a tervezett újszegedi körútszakasz és a Tisza folyó közötti területre terjed ki. Jogtechnikailag a jelenleg hatályos „Dél-Újszeged, Tisza-folyó partvonal – Odessza lakótelep D-i határa – Szőregi út D-i határa – Aranyosi u. saroktól a vasút D-i oldaláig – a vasút déli határa – Kendergyári út – Kertész utca – 2136/2 helyrajzi számú terület Ény-i határa – 2135 helyrajzi számú út – Fűvészkert Ény-i határa – Lövölde utca által bezárt terület építési szabályzata” című helyi rendeletet a mostani módosítás **beilleszti Szeged MJV Építési Szabályzatába (SZÉSZ)**, ami megfelel az építési törvény (1997. évi LXXVIII. tv.) előírásának.

A városi főépítész 2008. decemberében összehívta a majdani építési engedélyezést döntően befolyásoló **szakhatóságokat** is, hogy a tervezők, a beruházó és az engedélyezésben résztvevők jobban megismerjék egymás véleményét már a rendezési terv előzetes eljárási szakaszában.

A **környezeti vizsgálat szükségessége** volt a tárgya a 2009. január 27-i tárgyalásnak. Az Állami Főépítész eltérő véleménye szükségessé tette a 2/2005. (I. 11.) Korm. rendeletben előírt egyeztetést, majd közgyűlési döntést. A Közgyűlés a 77/2009.(II.27.) Kgy. számú határozatában nem tartotta szükségesnek a vizsgálatot.

A **Dél-alföldi Területi Tervtanács** 2009. március 11-én tárgyalta a tervet, állásfoglalásában átdolgozás után ajánlotta véglegesítésre. A tervezők és a megbízó önkormányzat a tervtanácshoz benyújtott tervet számos ponton megváltoztatta az állásfoglalást követve.

2. A TERVEZÉSI TERÜLET ISMERTETÉSE

2.1. Településszerkezeti kapcsolatok

A tervezési terület a majdani dél-újszegedi belváros helyszíne, lévén, hogy a nagykörút hiányzó szakasza és a Tisza-folyó között fekszik.

Az új Tisza-híd megvalósítása csak 2013. után várható, egyelőre szabályozási, előkészítési munkák zajlottak. Amíg a híd meg nem épül, addig a módosításra tervezett terület teljes értékűen nem kapcsolódik be a város vérkeringésébe, a „városrész-központ” szerepkörét azonban így is betöltheti. A Temesvári körút 800 m-nyi meghosszabbítása és rajta 3 körforgalmú csomópont kiépítése

biztosítja Dél-Újszeged meglévő lakóterületeinek és a tervezett városrész-központnak a megközelíthetőségét a fő forgalmi irányokból.

Újszeged nélkülözi a városszerkezeti értelemben vett központot. Vannak városi, sőt nemzetközi szintű intézményei (elsősorban az egyetemi oktatás, a sport-wellness és a biológiai kutatás területén), rendelkezik a szükséges alapellátásokkal is, ezek a központképző elemek azonban szétszórtan helyezkednek el az egyébként igen nagy területű városrészben.

A településszerkezeti terv eddig nem tudott kijelölni városrész-központ kialakítására alkalmas nagyobb egybefüggő területet.

Szerencsésnek mondható a SPAR **beruházói érdekeinek** és a **közösségi érdekek** az **összetalálkozása** a dél-újszegedi helyszínen, amely alkalmas a központképző funkciók elhelyezésére.

A tervezett körút külső oldalán is hasonló fejlesztésre ad módot a jelenleg hatályos szabályozás (Vk jelű központi vegyes zóna), s a mezőgazdasági művelés alatt álló földekkel a Kertész utcai beépítés és a vasút között szintén tartalék fejlesztési területként lehet számolni.

Az időbeni tervezés távlati elemei közé tartozik a **kötőtpályás** forgalmi kapcsolatok fejlesztése. A tervezett Tisza-híd közúti-vasúti kettős használatra való tervezése megnöveli az uniós források pályázati esélyeit, visszaállítja a nagyállomás átmenő állomás státuszát (fejállomásként korlátozottak a kilátásai) és lehetővé tesz térségi jelentőségű kapcsolódó fejlesztéseket:

- Tram-train rendszerű (HÉV jellegű) tömegközlekedés kiépítése Makó-Szeged-Hódmezővásárhely vonalon.
- Villamosjárat átvezetése Újszeged-Szőregre.
- Constanza-Fiume tervezett nemzetközi vasútvonal személyforgalmának bevezetése Szeged városba.

Ezeket a terveket a hatályos szabályozás – a településszerkezeti tervvel összhangban – tartalmazza, s a módosítás sem változtat rajtuk.

2.2. Integrált Városfejlesztési Stratégia vonatkozásai

Szeged MJV jóváhagyott Integrált Városfejlesztési Stratégiája (IVS) Újszegednek a Tisza-hidak közelében lévő részeit az 1. jelű Belváros városrészbe sorolja be.

Ezen belül a jelen módosítás tárgyát képező területhez 11. sorszámmal a következő projektet rendeli: „Újszegedi városrész központ és hídfeljáró építése”. A 4. jelű projekt a tervezési területtel közvetlenül szomszédos Odessza lakótelep szociális városrehabilitációját tartalmazza. A ligetben (13. jellel) szintén rekonstrukciós feladatokat irányoz elő az IVS.

Figyelemre méltó a Tisza jobb partján a majdani D-i hídhöz kapcsolódó 2. sorszámú fejlesztés, ami a híd összekötő szerepe révén távlatban szorosabb kapcsolatba kerül Dél-Újszegeddel.

A projekt megnevezése: „Biopolisz Park kialakítása új klinikai központtal”, melynek megvalósítása megkezdődött. Maga a „Déli híd” is projektelem. Az 5. sorszám alatt a megvalósítás előkészítése szerepel feladatként a 2013-ig terjedő időszakra vonatkozóan.

Az IVS Újszeged többi részét a 6. városrészbe sorolja „Újszeged-Szőreg kertváros” néven.

A tervezett projektek zöldfelület-fejlesztést (1. sorszámú Fűvész-kert) és kertvárosi lakóterület bővítést irányoznak elő. Feltünteti a Szőregi út - Makai út felújítását és korszerűsítését, de a Dél-Újszegedet Észak-Újszegeddel összekötő, a jelen módosítás alapjául szolgáló szabályozásban előírányozott Diófa utcai gyűjtő-utas átkötés a Szőregi úton keresztül a 2013-ig terjedő projektek között nem szerepel. A tervezett vasútvonal megvalósításának előkészítését sem tartalmazza az IVS, bár a Tisza-híddal együtt azt is meg kell tervezni vegyes hídkonstrukció esetén.

3. Településszerkezeti kapcsolatok alakulása, terület-felhasználási javaslat

3.1. Településfejlesztési döntés tartalma

A Közgyűlés 2008. június 27-i ülésén fejlesztési döntést hozott a tárgyi terület rendezéséhez. A 423/2008. (VI. 27.) Kgy. számú határozat legfontosabb döntései a következők:

- A városrész-központi funkció fejlesztésre irányuló beépítési lehetőség érdekében a Kke – különleges kereskedelmi célú terület (volt HEAVYTEX) és a hídfőben lévő Gksz – kereskedelmi szolgáltató gazdasági terület (Berta Művek, Gabonatermesztési Kutató Kht. szolgálati lakások) Vt – **településközponti vegyes zónába** történő átsorolása indokolt. A nagyobb beépítettségéből származó biológiai aktivitásérték csökkenés vertikális zöldfelületek, dézsás növények és egyéb kertészeti megoldások előírásával pótolandó.
- **Gyalogutak átvezetése** szükséges a tervezett körút mentén elhelyezendő „fórum” (nagyteretű köztér) és a Tisza között két helyen, továbbá a fórum és a Vedres utca között. A gyalogút külön szinten a körúton is átvezetendő.
- **Parkolók** elhelyezése a szabályozási tervben kizárólag épületben irandó elő.

3.2. Településszerkezeti változások hatásai

Várostervezési-építészeti szakmai szempontból a kevésbé támogatott, monofunkciós, építészeti egysíkú kereskedelmi hasznosítást felváltja egy összetett rendeltetésű belvárosi jellegű beépítés és egy sokoldalú, a helyszínnel kommunikáló térszerkezet. A tervezett körútszakaszt irodaépületek kísérik, utcaképet nyújtva a parkoló gépjárművek látványa helyett. Az új területhasználat összhangban van a Belváros és Újszeged-Szőreg városrészek városfejlesztési stratégiájával, ami a központképzést célozza ezen a helyszínen.

A **természeti értékek** megőrzése, kialakítása és kapcsolataik biztosítása szempontjából a módosítás kedvezőbb helyzetet teremt, mint a jelenleg hatályos településszerkezeti terv.

A különleges kereskedelmi célú terület településközponti vegyes rendeltetési zónába történő átsorolása 45 %-ról kb. 25 %-ra csökkenti az előírt zöldfelületi fedettség értékét, ugyanakkor a zöldfelületek tényleges nagysága csak kisebb arányban csökken, mivel az előírt fedettségi érték zöldtetőkkel és felfuttatásokkal történő biztosítása csak kétszeres, illetve négyszeres alapterülettel teljesíthető. A szabályzat javasolt módosítása az automata öntözés kiépítését és üzemeltetését is előírja, hogy a kiültetett zöldfelületek a jövőben is jelen legyenek a területen.

Az igényes közhasználatú terek, járdák, vízfelületek a korábbi tervben megengedett kültéri parkolók helyébe lépve emelik a környezet minőségét.

A kijelölt gyalogutak kapcsolatot hoznak létre a beépített területek és a Tisza-part között. Vizuális kapcsolat is létrejön az emelt szintű gyalogos és kerékpáros járófelület révén.

Gazdasági szempontokat is figyelembe vett a város közgyűlése az új területfelhasználás elhatározásakor. A kereskedelmi célú rendeltetés kizárólagosságának megszűnésével városrész-központ jöhet létre több funkciós létesítményekkel, magántőkéből. A minőségileg megújuló területhasználat gazdasági vonzereje jótékony hatással lesz a városrész egészének vállalkozásaira.

4. SZABÁLYOZÁS MÓDJA

4.1. Szabályozás technikája

Jelen módosítás a **32/2007.(IX.19.) Kgy.** számú rendeletet dolgozza át a SZÉSZ módosításra alkalmas formában, úgy hogy csak a területének egy részén tervez változtatásokat.

A szabályozási terv beilleszthető a város tervébe, azonos jelkulccsal is készült. A sajátos előírások jelzése (övezeti kódjelben szereplő „X”, „Y”, „Z”) a SZÉSZ-ben eddig is alkalmazott formában, külön rendeleti szakaszban kap kifejtést.

A különleges helyzetű (településszerkezeti tengelyekkel szabdaltnak) és méretű (15 hektáros) terület beépítésének módja csak rajzosan szabályozható le jól (érthetően és egyértelműen), ezért a szabályozási terven a beépítési mód kódját „X” betű jelzi, s az építési hely felületi ábrázolást kap. Külön kerül ábrázolásra a terepszint, illetve az emelt (86,00 mBf. feletti) szintek építési helyének kiterjedése, mert a jellemzően parkolásra szolgáló beépítés fölött áttörtebb tömegalakításra kell átváltani.

Védőfásítási kötelezettség szabályozási zóna tervlapján (SZÉSZ 14. számú melléklet) a tervezett körúton belüli telkek védőfásítási kötelezettsége a szabályozási terv módosítási javaslatával összhangban törlendő.

4.2. Övezeti előírások módosulása

Módosítási javaslat szerint az új kódjel az Alsó-kikötő sor és a tervezett körút melletti övezetben: **Vt-51XY9*Z (Ú)**

- **Vt: Településközpont vegyes zóna**
- 5-ös építészeti karakter: egyéb
- 1-es kategória: nem kialakult
- X beépítési mód: szabályozási tervben bejegyzett építési hely szerint
- Y építési telek minimális nagysága: övezeten belül telek nem alakítható ki
- 9*-es megengedett legnagyobb beépítettség / zöldfelületi fedettség: 50 % / 3 % a 86,00 mBf szint fölötti építményrészekre vonatkozóan, 80 %, 12 % a 86,00 mBf magasság alatti építményrészekre vonatkozóan
- Z megengedett legnagyobb építménymagasság: szabályozási tervben bejegyzett
- (Ú) betű jelzi, hogy a terület sajátos szabályozási területbe tartozik, és övezeti paraméterei a SZÉSZ zónaelőírásaitól eltérően vannak kialakítva.

•

- **Módosítási javaslat** szerint az új kódjel a hídfő melletti övezetben: **Vt-51XY7Z (Ú)**

- **Vt: Településközpont vegyes zóna**
- 5-ös építészeti karakter: egyéb
- 1-es kategória: nem kialakult
- X beépítési mód: szabályozási tervben bejegyzett építési hely szerint
- Y építési telek minimális nagysága: övezeten belül telek nem alakítható ki
- 7 megengedett legnagyobb beépítettség: 50 % zöldfelületi fedettség: 35 %
- Z megengedett legnagyobb építménymagasság: szabályozási tervben bejegyzett
- (Ú) betű jelzi, hogy a terület sajátos szabályozási területbe tartozik, és övezeti paraméterei a SZÉSZ zónaelőírásaitól eltérően vannak kialakítva.

Módosítási javaslat szerint az új kódjel a terület középső részén kijelölt övezetben (bevásárlóközpont telke): **Vt-51XY9Z (Ú)**

- **Vt: Településközpont vegyes zóna**
- 5-ös építészeti karakter: egyéb
- 1-es kategória: nem kialakult
- X beépítési mód: szabályozási tervben bejegyzett építési hely szerint
- Y építési telek minimális nagysága: övezeten belül telek nem alakítható ki
- 9 megengedett legnagyobb beépítettség: 80 % zöldfelületi fedettség: 10 %
- Z megengedett legnagyobb építménymagasság: szabályozási tervben bejegyzett
- (Ú) betű jelzi, hogy a terület sajátos szabályozási területbe tartozik, és övezeti paraméterei a SZÉSZ zónaelőírásaitól eltérően vannak kialakítva.

4.3. Fontosabb egyéb településrendezési szempontok, előírások

- Az **építés helyének** rajzos meghatározása hatékonyabb eszköz a kívánatos tömegalakítás eléréséhez.
- Az **építménymagasság differenciált előírása** szintén az előzőekben leírt tömegalakítás-szabályozást szolgálja.
- A szabályozás a beépíthetőség maximumának Balti szinthez kötött differenciálásával a parkolók terepszint kialakítását és fölöttük az emelt, ún. „deck”-szinten az **elválasztott gyalogosforgalmat** támogatja a 80 % beépítettség előírásával. A „deck”-szint (max. 86,00 mBf. magasságig történő) tervezése természetesen csak lehetőség, nem követelmény, a gyalogos utak a járműforgalom keresztezése nélkül alakítandók ki, de ez megoldható terepszint alatti, vagy parkolóházas járműelhelyezéssel is. Az épületek 86,00 mBf. szint fölé nyúló tömegei már csak maximum 50%-os beépítéssel helyezhetők el a telkeken. A körút és az Alsó-kikötő

sor mentén a zöldterületi fedettség minimum-értéke 15 %, ami – a terepszintű 80 % beépíthetőség kihasználása esetén – valószínűleg szükségessé teszi **zöldtetők**, zöld-homlokzatok létesítését.

- Biztosítja a rendelet a **gyalogos forgalmi átjárást** a terület minden övezetén keresztül a településszerkezeti terven szereplő irányokban, megkötvén a szabályozási terven jelölt nyomvonal és az övezeti határvonal metszéspontjait. Az akadálymentesség és kellő szélesség előírása révén a kerékpáros-közlekedés is megoldott ezeken a nyomvonalakon. A bevásárlóközpont övezetében az építési helyen történő átjárás csak a középső, Tiszához vezető tengelyen korlátlan használatú, a másik két átjárás éjszakára lezárható, tehát korlátozott közhasználatú.

5. BEÉPÍTÉSI JAVASLAT

5.1. Beruházói koncepció felhasználása változtatásokkal

Jelen módosítást a SPAR Magyarország Kft.-ből jogutódlással 2008. év nyarán kivált TISZA PARK Bevásárlóközpont Kft. kezdeményezte, amelynek tulajdonában van a változásokkal érintett terület túlnyomó része.

A Kft. megbízásából az A&GP International (Architekt Brunner) bécsi tervező irodában új városépítészeti-építészeti elképzelések születtek, amelyek magukba foglalták a korábbi (városrendezési és engedélyes) tervek fogadtatásának tanulságait. A bécsi iroda tervanyaga jelenti a mostani módosítás alapját, annak elrendezési rajzát, a tervezett funkciókat, kapacitásokat és a vázlatos látványképeket az előzetes eljárásban minden érintett szerv megismerhette.

A beruházó koncepció-terv több értékes indítványt jelenít meg:

- A bevásárlóközponton kívül – amelynek építési programja lényegében nem változott a korábbi tervekhez képest – lakóépületek és irodaházak, egy konferencia-központ és egy hotel is gazdagítja a funkciókat.
- Gyalogos mozgásirányokra szervezi rá az épülettömegeket, építészeti eszközökkel teremtve kapcsolatot Dél-Újszeged meglévő területei, az Odessza lakótelep és a Tisza felé.
- Szintben elválasztott gyalogos és járműforgalmi zónát tervez, a jelenlegi terepre ültetve az épületek parkolászintjeit (két szint), s ezen az ún. „deck” szinten (kb. a Tisza töltés szintjén) megoldva a főbejáratokat. Minden parkoló épületen belül valósul meg.

A **területi tervtanács konzultációs** megbeszélésén és a Csongrád Megyei Építészkamara által szervezett szakmai napon bebizonyosodott, hogy az új elgondolások városrendezési-építészeti szempontból megalapozottabbak a korábbiaknál.

5.2. Tervezett beépítés kapacitás-adatai

LAKÓÉPÜLETEK:

Szolgáltatás, vendéglátás gyalogosszinten (bruttó):	2.000 m ²
Lakások (3 db emeleti szinten) 160 db	16.000 m ²
Parkolóhelyek épület alagsori szintjein: 400 db	12.000 m ²
Összes szintterület:	30.000 m²

BEVÁSÁRLÓKÖZPONT:

Hipermarket gyalogosszinten:	7.200 m ²
Üzletek gyalogosszinten és két emeleti szinten:	56.000 m ²
Étterem gyalogosszinten és két emeleti szinten:	2.200 m ²
Gyalogos utca épületen belül három szinten:	12.600 m ²
Találkozóhely:	1.000 m ²
Kiszolgáló funkció:	10.000 m ²
Parkolóhelyek épület alagsori szintjein: 2000 db	66.000 m ²
Parkolóhelyek 7 szintes parkolóházban: 980 db	28.000 m ²

Összes szintterület: 183.000 m²

IRODAÉPÜLETEK, KONFERENCIAKÖZPONT:

Irodák gyalogosszinten és 3-4 emeleti szinten: 28.000 m²

Kiszolgáló helyiségek gyal.szinten és 3-4 emeleti szinten: 14.000 m²

Hotel 1 alagsori, két emelt belmagasságú,

11 szobaszinten és 1 közösségi szinten 14.600 m²

Konferenciaközpont gyalogosszinten és 2 emeleti szinten: 5.400 m²

Parkolóhelyek alagsori szinten hotelhez: 200 db 6.000 m²

Parkolóhelyek alagsori szinteken irodákhoz: 1650 db 37.000 m²

Összes szintterület: 105.000 m²

Összes szintterület teljes projektre: 318.000 m²

Telkek együttes területe: 149.000 m²

A szabályozás által maximálisan befogadható kapacitás **2.13 szintterület-sűrűség**et jelent. A szintterület-sűrűség a beépítés intenzitását fejezi ki. Összehasonlításképpen a Londoni körút belső oldalán fekvő (a városszerkezetben távlatban hasonló fekvésűnek ítéltető) Vt kategóriába sorolt telektömbök szintterület-sűrűsége 2,0-3,2 közötti érték.

5.3. Térkapcsolatok bemutatása

A Környezetalakítási javaslat feltünteti a zöldfelületek és térburkolatok szintjét az alapmagassághoz képest ($\pm 0,00 = 79,85$ mBf), s abszolút értékben (Balti szinten).

A lépcsők és gyalogos-kerékpáros rámpák hozzávetőleges helyét is bemutatja a kartogram.

Az É-i körforgalmú csomópontja és a főtér („fórum”) megközelítési iránya megoldott. A sarki irodaépület földszinti helyiségei az alapmagasságon vezetett járdáról közvetlenül nyílnak. A 22 m magas (kb. 6-emeletes) irodaépületek az útpálya szélétől 20 m-re helyezkednek el. A körút túloldalán villamos (és vasúti) átszállóhely épül.

A Kertész utcai körforgalom magassága a főtér („fórum”) szintjénél csak 0,6 m-rel alacsonyabb, így a busz- (és troli-) megállóból valamint a kerékpárútról rövid lépcsőn vagy rámpán fel lehet jutni az irodaépület előtti járdára, ahonnan bejáratok nyílnak, s az azonos szinten kialakított térre (+ 3,00). A főtérről 3 irányba indul tovább gyalog- illetve kerékpárút. A tervezett troli-vonalat a terület belső útjára is bevezeti a közlekedési javaslat, megkönnyítve a bevásárlóközpont gyalogos megközelítését.

A vasúti töltésnek az Odessa melletti szakaszán megszűnik a vasútvonal. A terület egészségügyi szociális turisztikai erdőként rendezés alá vonandó. A töltés szabályosságát oldani lehet a földtömeg átfarmálásával (lankásítás, emelés, bevágás). Ródlipályát is ki lehet képezni. A városrész-központ 6,00 m magasságú függőkertjéből gyaloghíd vezet majd át a közel azonos magasságú töltésre, ahonnan gyalogúton és gyaloghídon az új vasútállomásra lehet átsétálni vagy a lakótelepre lehet lépcsőn leereszkedni. A mostani vasútállomás helyén a hatályos szabályozás szabadidős célú új intézményépület elhelyezésére ad módot.

A főtér 3,00 m magasságban van kialakítva, a bevásárlóközpont és a lakóépületek járműmentes gyalogos-kerékpáros útjai és terei viszont nagyjából a Tisza-töltés magasságában, 6,00 m magasán helyezkednek el. A bevásárlóközpont mindkét hosszanti oldalán min. 5 m széles gyalogos (-kerékpáros) utca húzódik. Az épületen keresztirányban három útvonal halad át, ebből a középső irány a főtengety, amely korlátlan közhasználatra átadott.

A főtérről („fórum”) a hídfőbe futó gyalogos-kerékpáros nyomvonal a +6,00 m magasságot tartja.

Az Alsó-kikötő sor a hídfő gyalogos-kerékpáros feljárójánál (kör alakú lépcső és rámpa) kiszélesedik, hogy lécsősor vezethessen fel a 6,00 m magasán lévő kiindulási pontra.

A hídpálya alatt a Tisza védtöltést meg kell erősíteni ún. „töltéshizlalás”-sal, hogy a gát fölött ne kelljen biztosítani az árvízvédelmi járművek és berendezések úrszelvényét.

6. ZÖLDFELÜLETI JAVASLAT

6.1. Zöldfelületek kialakítási módja

Környezetalakítási szempontból a terület – fekvésénél fogva – kiemelt városképi jelentőségű.

Átsorolása a különleges kereskedelmi területből a településközponti vegyes zónába a beépítés intenzitásának növekedését, s a környezetalakítás igényességének fokozott elvárását hozza magával. A módosítással a korábbi 45 %-os előírt zöldfelületi borítottsági mérték 25 illetve 10 %-ra lecsökken. A megengedett 50%-os, illetve terepszinten 80 %-os beépítés mellett az előírt 25 %-os zöldfelület csak úgy biztosítható, ha a parkok, igényes közterek, zöldsávok mellett nagy felületen épül intenzív zöldtető, helyenként zöld homlokzat. Miután ez a földréteg vastagságától függően 20-50%-ban számítható be a borítottságba, ezért többszörös alapterület szükséges az előírt mennyiség teljesítéséhez.

A funkciók szerinti három zóna – a lakó jellegű, a bevásárlóközpont, s a konferencia központ a hotellel és irodaépületekkel – meghatározza a kialakítandó zöldfelület típusát. Míg a lakózónában a pihenő és játszótér funkció a meghatározó, addig a másik két zónában elsősorban az igényes burkolatok, vízfelületek, virágdezsák, fasorok, térbútorok dominálnak.

A két közterületként használt szint, és a gyalogutak hálózata, melynek tengelye a Tisza irányába fut, irányítja a zöldfelületi elemek összekapcsolódását is. A terület É-i oldalán a töltést borító egészségügyi-szociális turisztikai erdő jelenik meg, a körút mentén a hídfőben védőfásítás, a további szakaszon fasoros zöldsáv. A közhasználatú gyalogos átjárás terein fásított zöldfelületet kell létrehozni. A növények fajtáját, helyét kertépítész tervező által tervezett kiviteli tervben kell meghatározni.

A jelenlegi terephez képest 3 m-rel magasabban megemelt főtérrel indulnak ki az akadálymentes gyalogos és kerékpáros utak, ez lehetővé teszi a zöldfoltok kisebb-nagyobb szintbeni mozgását. Gyepes és cserjékkel, fákkal beültetett rézsűk kialakítására van lehetőség.

A zöldfelület jelentős mennyiségét számítások alapján a zöldtetők adják, ahol a legalább kétszintes növényállomány telepítése kertészeti kiviteli terv alapján történhet. Az intenzív zöldtetők megépítéséhez elengedhetetlen az automata locsolóhálózat kiépítése.

Ahhoz, hogy a terület zöldfelületi fedettsége megfelelő legyen, helyenként „zöld homlokzat” megvalósítására is szükség van. Kialakítható pergolákra, térrácsokra futó növényvel, de homlokzat befuttatása csak tapadókorongos növényvel lehetséges. Megfelelő élettér biztosítása mellett is jelentős időre van szükség a tervezett látvány eléréséhez.

6.2. A terv megvalósítására során betartandó általános szabályok

- A közterületen lévő 10 cm-nél nagyobb törzsmérőjű fákra fakivágási engedélyt kell kérni.
- Automata locsolóhálózat kiépítése szükséges a zöldterületen.
- Fasor, zöldsáv, zöldtető növényeinek mennyiségét, helyét, fajtáját kertépítész tervező által tervezett engedélyezési terv alapján kell meghatározni. Teljesülése a használatba vételi engedély megadásának feltétele.
- A 346/2008.(XII.30.) Kormányrendeletnek a fás szárú növények fenntartásáról szóló fejezete 5.§.(3) bekezdése kimondja, hogy közterület burkolatának építésénél és felújításánál a fás szárú növény töve körül legalább 2,25 m² víz- és légáteresztő felületet kell biztosítani.
- A zöldfelületeket az épületek létesítésével párhuzamosan, előnevelt, legalább kétszer iskolázott kertészeti növényanyaggal kell betelepíteni, ez egyben a használatba vételi engedély megadásának feltétele is.
- Gyepházagos burkolat a telekre előírt zöldfelület mértékébe nem számítható be.
- A közhasználatú terekre térbútorok főépítési egyeztetés alapján kerülhetnek kihelyezésre.
- A számított zöldtető egységenként nem lehet kisebb 20 m²-nél, a növények locsolását automata hálózattal kell megoldani.

- Fügőleges futtatás csak az előirt zöldfelületi mutató 20%-a lehet.

6.3. A növényekre vonatkozó előírások

Magyar Szabványnak megfelelő minőségű növények kerüljenek kiültetésre. Fák: kétszer iskolázott, földlabdás, faiskolai növények. Cserje: 40-80 cm, földlabdás vagy konténeres, faiskolában előállított. Évelő: cserepes vagy konténeres, kertészeti minőségű. A terv javaslatot ad a növények fajtájára vonatkozólag.

7. KÖZLEKEDÉSI JAVASLAT

7.1. Meglévő közlekedési helyzet:

Jelenleg egyetlen É-D-i irányú szerkezeti jelentőségű közúti közlekedési vonallal rendelkezik Dél-Újszeged: az Alsókikötő sorral. Ez a nyomvonal a Tisza-parton húzódik, excentrikus elhelyezkedése és gyengén megoldott É-i kapcsolódási pontjai miatt nem teljes értékű szerkezeti elem. A városrészt Ny-i oldalon a Tisza, K-ről pedig a másodrendű védőműnek számító Kamaratöltés zárja le. A Kamaratöltésen épített út az egyetlen átjáró a vasúton. A Makói úttal és a Lövölde utcával egyaránt rosszul megoldott a kapcsolata, ezért nem tud megfelelő szerepet játszani a városrészek összekötésében.

Az Odessza lakótelepen keresztül haladó Vedres utca – Herke utca nyomvonal gyűjtőút, a híd megépülése után is az marad, mivel tömegközlekedési útvonal. A Vedres utca a gyalogosforgalmat tekintve is gyűjtő jellegű, az intézmények zöme ide fűződik föl. A lakótelep É-i irányban folytatódik tovább, szerkezeti értelemben a ligetig tart. A gyalogoskapcsolat a sűrű É-D-i utcahálózatot biztosított.

Forgalmi utak

A 43. sz. Szeged-Nagylaki főútvonal Újszegeden jelentős forgalommal halad át. Kiépítettsége a Temesvári körúton 2x2 sávú, a Szőregi úton 2x1 sávú, az érintett szakaszon 9,0 m széles burkolattal. Szélesítése, jelentős átépítése nem várható, bár lesüllyesztéséről a közlekedési szakemberek köreiben néha szó esik. Az M43 sz. út Szeged városát elkerülő nyomvonalon gyorsforgalmú útként kerül kiépítésre, a mostani nyomvonal főforgalmi út szerepköre azonban megmarad. A kiépítendő Déli közúti Tisza hídon a forgalmi út a tanulmányterv szerint 2x2 nyommal valósul meg, 15,5 m burkolatszélességgel. Az új körútszakasz 40 m széles szabályozási sávot igényel, tengelyében 4 m széles zöldsávot irányoz elő a készülő engedélyezési terv.

Gyűjtőutak

A területen kialakult gyűjtőutak működőképesek, de általánosan megjegyezhető, hogy az útszélességeken és a csomópontok kiépítettségén javítani kell:

- Alsókikötő sor, 6,0 m széles burkolatú, 2 x 1 sávú út.
- Herke utca, 6,0 m széles burkolatú, 2x1 sáv (troliforduló).
- Lövölde utca 5,6 m széles burkolattal, 2 x 1 sáv.

Lakóutcák

A kertváros beépítési sűrűségének megfelelően csak kis szélességű utak épültek ki, kis teherbírású burkolattal.

Jelzőlámpás csomópont

Jelenleg a tervezési területen a Temesvári körút – Székely sor csatlakozás van jelzőlámpás csomóponttá kiépítve. A csomópontban minden irányú mozgás megengedett.

Parkolás

A kertvárosi részben és az iparterületeken telken belül helyezik el a járműveket, a Fűvészkert előtt közterületi parkoló létesült. A keskeny közterületi méret gondot okoz a Kertész utca állóforgalmában (pl. Csillagvizsgáló).

Kerékpáros- és gyalogos közlekedés

Külön kialakított gyalogútvonalak még nem létesültek.

Kerékpárút a 43. sz. főút mellett fut, a tervezési terület teljes hosszában. További kerékpárutak építésére is szükség van, különösen a kertváros és munkahelyek között, valamint a Tisza-töltésen

(térségi jelentőségű nyomvonal).

Tömegközlekedés

A közutakat használó tömegközlekedést a Szegedi Közlekedési Társaság és a TISZA VOLÁN vállalat helyi és távolsági járatai bonyolítják le. Jelenleg a következő utcákon üzemel autóbuszvonal a városrészben:

- Temesvári körút - Szőregi út
- Csanádi utca - Vedres utca - Alsókikötő sor - Lövölde utca
- Vedres utca - Herke utca

A Csanádi utcai végállomásig közlekedő trolibuszok a Vedres és Csanádi utcai nyomvonalat használják.

Vasúti közlekedés

A Szeged-Makó viszonylatú, magas töltésen épült vasútvonala kettévágja Újszegedet, leválasztja a D-i területet a városrészről. A vasúti forgalom az utóbbi időkben jelentősen visszaesett, kizárólag személyforgalom bonyolódik a vonalon. Szegedről naponta 7 db (szombaton 8 db) dízelvonat indul, 2005. év végi adatok szerint összes átlagos napi forgalmuk 285 (szombaton 310) fő, Makóról szintén 7 illetve 8 vonat jön, a napi átlagforgalom 290 (szombaton 320) fő. Iparvágányok létesültek az elmúlt időszakban, melyek az összes jelentősebb ipari létesítményt bekötötték az országos vasúti hálózatba. Ezeket az elmúlt években felszámolták.

7.2. A városrész tervezett kapcsolatai

A felépítendő M43 sz. gyorsforgalmú út a várostól északra fog húzódni, a meglévő nyomvonal városi főút lesz. A körutak összekapcsolásával a városrész Szeged szerves részévé válik. A kiépülő új vasútvonalszakaszon elővárosi villamos-közlekedéssel kell számolni (Hódmezővásárhely-Szeged-Makó). A tervezett körútszakaszról leágazó új gyűjtőút közvetlenül bejuttatja a városi vérkeringésbe a Lövölde és a Kertész utcai lakóterületek forgalmát. További kapcsolat épülhet majd ki Újszeged É-i és D-i részei között a Diófa utcai közúti és a Zsil utcai gyalogos-kerékpáros aluljáróval.

7.3. Tervezett közlekedési hálózatok

Közúti közlekedés

A tervezett körút és az árvédelmi töltés közötti területen három különböző jellegű beépítés valósul meg: lakó, kereskedelmi és irodai létesítmények.

A lakórész feltárása az Alsó-kikötő sorról oldható meg.

A bevásárlóközpont és az irodaépületek telkei a körútról közvetlenül megközelíthetők, kiszolgálásuk telken belüli utakkal történik. Az utakat min. 6,5 m szélességekre kell kialakítani (egyben ezek tűzoltó felvonulási utak). A járműforgalom a gyalogosoktól és kerékpárosoktól elválasztott szinten szolgálja ki a terület létesítményeit. Az összes parkoló épületen belül valósul meg. Az épületek főbejáratai járműforgalomtól mentes terekről, tengelyekről nyílnak.

A létrejövő dél-újszegedi körúthoz csatlakozik a 22 m szabályozási szélességgel, 2x1 sávval kialakítandó gyűjtőút a 2006-ban lefektetett nagytérű szennyvízgyűjtő-csatorna nyomvonala mentén, felhasználva annak kisajátítási sávját is.

A lakóterületeken belül a meglévő kisteherbírású utak erősítésével, felhasználásával kell a tervezett úthálózatot kialakítani. Az új közterületi lakóútca szélessége 13 m, 4,0 m széles burkolattal, vegyesforgalmú útként építhető. A minimális forgalmú magánutakhoz legalább 8 m szélességű telek létesítendő.

A Temesvári körút átvezetése a vasútvonalon a töltés és a vonal átvágásával történik, kerékpárút a belső oldalon (Tisza folyó felől) fut majd, közvetlen összeköttetésben a Temesvári körúti és Szőregi úti meglévő kerékpárutakkal. A vasúti töltésre a töltés D-i oldaláról, a közeli körforgalmú csomópontból indulva új feljáró rámpát kell kiépíteni a gyalogos és gépjármű közlekedés biztosítására.

Jelentősebb csomópontok

- Két új körforgalmú csomópont kiépítése szükséges az újszegedi hídfő és a vasúti töltés

átvágása között.

- A Híd körút a Temesvári körúthoz szintén egy körforgalmú csomóponton keresztül kapcsolódik.

Parkolás

A lakóterületeken és a gazdasági zónákban telken belül kell a járműveket elhelyezni, továbbá az új vasúti konténer-állomáshoz parkolók építendők a most készülő engedélyes terv szerint.

Az építendő bevásárlóközpont, lakóterület és irodai negyed – melynek közlekedése biztosítható a körúti két körforgalmú csomópont és a köztük lévő útszakasz megépítésével – telken belül jelentős méretű saját parkolót hoz létre látogatóinak fogadására.

Parkolási mérleg

Lakóépületek:

Megnevezés	Mennyiség	Szükséges darabszám	Biztosított darabszám
Lakás	160 db	160	160
Szolgáltató	1000 m ²	100	100
Étterem	600 m ²	120	140
Összesen:		380	400

Bevásárlóközpont:

Megnevezés	Mennyiség (nettó)	Szükséges darabszám	Biztosított darabszám
Hipermarket	7200 m ²	365	370
Üzletek	39200 m ²	1970	2000
Étterem	1500 m ²	300	610
Összesen:		2635	2980

Irodaépületek:

Megnevezés	Mennyiség (nettó)	Szükséges darabszám	Biztosított darabszám
Irodák	28000 m ²	2800 (50% biztosítandó)	1400
Szálloda	200 szoba	200	200
Konferenciaterem	4000 m ²	200	250
Összesen:		1800	1850

Kerékpáros- és gyalogos közlekedés

A meglévő kerékpárút mellé további gyalogos-, illetve kerékpárutak kerülnek kialakításra a következő helyeken:

- Gyalogos-kerékpáros útvonal lesz a Szőregi út és a Kendergyári utca között, a Diófa utca folytatásában kiépítendő közúti aluljárón keresztül.
- A Zsil utcánál vasúti aluljáró létesítése javasolt gyalogosok és kerékpárosok részére.
- A meglévő kerékpárút (a 43. sz. főút mellett) folytatását ki kell építeni a Déli közúti Tisza-hídon keresztül. Ez a kerékpárút adja a fő gerincvonalat, melyhez csatlakozik a Kendergyári utcai kerékpárút, és ezen keresztül a Diófa utca folytatásában a déli területet feltáró kerékpárút. (Kendergyári utcai kerékpárút a meglévő 3,0 m úton alakítható ki.)

Gyalogutak többirányú hálózata valósul meg a módosítással érintett területen keresztül, a jelenlegi terephez képest 3 m-rel magasabban kialakítandó főtérről („fórum”) indulnak ki az akadálymentes gyalogos- és kerékpárutak. A főtengely a Tisza irányába fut, a meglévő merőleges rámpához. Az É-i irány az Odessza lakótelepre fűződik két vonalon, egyrészt a Vedres utcához, másrészt a Herke utcához érkezve. Utóbbi irányban a felszámolásra kerülő vasútvonal átformálandó töltésén át vezet a gyalogút. A D-i nyomvonal a hídfeőhöz fut, ahol a hídra felvezető gyalogos lépcső és kerékpáros rámpa létesül. A járókelők mozgásterei a főtér és az Alsó-kikötő sor közötti beépítés teljes területén a Tisza-töltés magasságában helyezkednek el.

A gyalogos irány a körút külső oldalára tervezett központi vegyes terület, valamint jóléti erdő felé közúti gyalogos felüljárón biztosítható a már említett főtengelyben.

A körút külső oldalán gyalogút halad végig, kapcsolata az új konténeres vasútállomással, s a gyalogos-kerékpáros hídon át az Odessza lakóteleppel megoldott a tervben.

Tömegközlekedés

A közutakat használó tömegközlekedést a Szegedi Közlekedési Társaság és a TISZA VOLÁN vállalat helyi és távolsági járatai bonyolítják le. A meglévő trolibusz végállomás a helyén marad kis átalakítással a vasútállomás áthelyezése miatt.

A fő- és gyűjtőutak előírt szabályozási szélessége tömegközlekedés fogadására is módot ad. A központi közös (tram-train és vasút) megállókat a két körforgalmú új körúti csomópontban kell kialakítani. Mindkettő mellett különleges közlekedési területet jelöl ki a szabályozás erre a célra.

A majdani tömegközlekedési útvonalak és megállóhelyek (300 m-es vonzáskörzet) elhelyezése lefedi a tervezési területet.

A javasolt autóbuszvonalak(trolibuszvonalak) a következők, a meglévő vonalakon kívül :

1. Déli közúti Tisza híd - vasúti töltés melletti körforgalmú csomópontból kilépő gyűjtőút - Diófa utca folytatásában lévő gyűjtőút - Lövölde utca – új É-D-i gyűjtőút (vagy helyette: Alsó kikötő sor, Kertész utca - új É-D-i gyűjtőút).
2. Temesvári körút (vagy Csanádi utca) - új körút - vasúti töltés melletti körforgalmú csomópont – bevásárlóközpont belső feltáró út – Kertész utcai körforgalmú csomópont – új körút (első ütem: vissza Temesvári körútra, második ütem: új Tisza hídon is átvezetve)

Az autóbuszok számára kijelölt útvonalon egyirányú körjárat kialakítása javasolt.

Vasúti közlekedés

Távlatban a vasút szerepe még nem tisztázódott, így a rendezési terv biztosítja a tervezett új vasútvonalt és a TRAM-TRAIN kialakítását, de még meghagyja az átmeneti időszakban működő vonalszakaszt is az átvágandó töltésig s a tervezett konténer-állomásig.

Az egyeztetések során egyértelművé vált, hogy a vasúti pályával sem a szegedi oldalon, sem az Újszegedi oldalon nem célszerű a töltésekről visszatérni a meglévő terepszintre, ezért a Tisza mindkét oldalán lábakon, vagy támfalas töltésen halad majd az új szakasz.

A jelenlegi Újszeged-Makó-Kétegyháza vasútvonalt, mely töltésen érkezik be a városba, az első ütemben a következő módon kerül átalakításra: a vasúti töltés az átvágásnál elbontásra kerül, az átvágás és a Tisza folyó közötti szakaszon vissza kell bontani a vasúti pályát. A vasút végleges kiépítéséig tartó időben a töltés D-i oldalán új feljáró rámpát kell megépíteni. Egy új ideiglenes felvételi épületet kell létesíteni, át kell alakítani a vasúti biztosító berendezést, valamint korrigálni kell a sínpályát is.

A jobbparton a jelenlegi meglévő vágányokhoz csatlakozva $R=300$ m sugarú ívvel ki lehet alakítani az új vasútvonalt. A balparti új vonalszakaszt jelen szabályozás szintén ilyen ívekkel adja meg. Ehhez a MÁV Zrt. képviselői az előzetes egyeztetések során hozzájárultak, azonban jelezték, hogy a jelenlegi előírások miatt felmentést kell kérni (az előírás 600 m-es ívsugarat ad meg).

A tervezett vasútvonalt két vágányt tartalmaz, a biztosítandó úrszelvény 9,8 m. A tervezett közös vasúti és közúti hídon a két hídszerkezet külön áll, csak a pillérek közösek.

Közlekedési hatásvizsgálat: Újszeged, déli Tisza-part térségében tervezett beruházók területre a COWI Magyarország Kft. készített közlekedési hatásvizsgálatot, melynek megállapításait a tervezés során figyelembe vettek.

8. KÖZMŰELLÁTÁS

8.1. Ivóvízellátás

Meglévő állapot

Jelenleg a tervezési terület vízellátását közüzemi vízellátó hálózat biztosítja. A Csanádi utca és a vasúti töltés közötti területen ún. emelt nyomású (5,0 – 5,3 bar) vízhálózat üzemel a 10 szintes épületek ellátása miatt. A további területeken normál városi (3,0 – 3,5 bar) nyomású vízhálózat

üzemel. Ezen vízhálózatok a jelentősen lecsökkent vízfogyasztási igényeket biztonsággal kielégítik hosszú távon.

A korábbi HEAVYTEX Rt. telephely a városi hálózathoz való kapcsolódás mellett saját kutas belső ipari vízellátó rendszerrel is rendelkezik.

A közüzemi rendszerből vett víz (Kertész utca felőli bekötéssel) külön hálózaton csak a terület egy részét látta el, tűzi és szociális vízzel. A két rendszer összekötése szabályszerűen (megszakító tartály, visszacsapó szelep, tolózárok) ki van alakítva, de le van zárva. A település központ vízellátásához - a tervezők szerint - NÁ 300 mm-es csatlakozásra van szükség, ami nem áll rendelkezésre. Legközelebbi elérhetőség a Vedres utca és Csanádi utca keresztezésénél, kb. 500 m távolságra van. Amennyiben a területen lévő 2 db (220 és 216 m mélységű) kutat nem kívánják használni, azokat szakszerűen el kell tömedékelni, terv és hatósági engedély alapján.

A meglévő vízellátó hálózatról a MATÁV irodaház, a „Hatházak” és a területen jelenleg élő és a lakóterület tervezett besűrűsödésével némileg megnövekvő számú lakosság ivóvízigénye jelenik meg a tervezési területen, amit a meglévő vízellátó rendszer mindenkor ki tud elégíteni.

Fejlesztési javaslat:

A tervezett körút a vasúti töltés és az árvédelmi töltés által határolt terület használati és oltóvíz ellátására a távlati egyéb fejlesztéseket is figyelembe véve az alábbiak szerint biztosítható.

A Székely sor - Derkovits fasor nyomvonalán húzódó NÁ 300-as vezetéktől a Temesvári krt. - tervezett Híd körút nyomvonalán, ki kell építeni egy NÁ 3000-as új gerincvezeték, amely később az új hídon keresztül összekötésre kerül a városi gerinc hálózattal. (Oldal utca - Bécsi krt.)

Természetesen az Újszegedi oldalon az NÁ 300-as vezeték összekötésre kerül a Kertész utcai NÁ 100-as vezetékkel, valamint az új városközpont területén keresztül haladva a Vedres utcai meglévő NÁ 150-es vezetékkel. Az így kialakuló körvezeték rendszer biztonságos vízellátást eredményez az egész fejlesztési területen.

8.2. Szennyvízelvezetés

Meglévő hálózat

A vasúti töltés D-i lábánál a közelmúltban, a Töltés utcai főgyűjtő folytatásaként NÁ 80 vb. főgyűjtő csatorna épült, amely a Tisza-parti átemelő telepre köt be. Ehhez kapcsolódik az iparterületen lévő MATÁV irodaház bekötőcsatornája.

A Dél-Újszegedi (D 140) főgyűjtő csatorna elkészült, külterületen továbbhalad a Tisza alatti alsó átvezetés felé.

A Lövölde úti, Kertész utcai és Akácfa utcai családi házas lakóterület szennyvizét az új gyűjtőcsatornák fogadják be. A megépített csatornahálózat lehetőséget teremt a terület nagyobb ütemű fejlesztésére, mert befogadónak szolgál a területen keletkező szennyvizek számára.

Fejlesztési javaslatok

A tervezett új városközpont szennyvízelvezetése a tervezési területen belül, elválasztó rendszerű gravitációs szennyvíz csatorna hálózat építésével megoldható. Befogadó a közelmúltban épült a vasúti töltéssel párhuzamosan haladó Dél – Újszegedi (S140) egyesített rendszerű főgyűjtő csatorna. A főgyűjtő csatornára lehet rákötni a tervezett körút vízelvezetését biztosító csatornát, valamint a Csanádi utca felőli terület egyesített rendszerű csatornahálózatát is. Ezzel a régi Odesszai lakótelepi csatornarendszer tehermentesíthető.

8.3. Csapadékvíz-elvezetés

Meglévő rendszer

A vasúti töltéstől D-re lévő területrészt csapadékvizeit legnagyobb részben nyílt árkok vezetik el. A meglévő csatornák sűrűsége, karbantartottsági állapota nem kielégítő, folyásiránya sem megfelelő. Befogadó az Újszegedi belvízrendszer társulati kezelésű csatornája, de annak állapota is elhanyagolt, helyenként náddal, cserjével benőtt. A 2000 évi kora tavaszi belvízveszélyes időszak jól mutatta azokat a hiányosságokat, amit mielőbb meg kell szüntetni.

- Közvetlen gondot jelent a Lövölde úton, a Fűvészkert előtt lévő zárt csatorna szakasz Újszegedi befogadó csatornába való bekötését biztosító, 2239 hrsz.-ú nyílt árok önkényes betöltése. A helyén lefektetett kis átmérőjű zárt csatorna szakasz nem képes az érkező vizeket levezetni, átépítésére, tisztítására a terület beépítése miatt nincs mód.
A vízvezetés más irányba terelése eddig még nem történt meg, ezért a Fűvészkert mélyebb részein elöntések keletkeztek és értékes fák, facsoportok kipusztulását okozták.
- Rossz megoldás az is, hogy Kendergyári út és Kertész utca környékének vizeit a Fűvészkerten keresztül haladó csatornán vezetik le. Igaz, hogy a Fűvészkert a terület legmélyebb része, de értékes, különleges fái, növényvilága, természeti védettsége miatt nem lehet az egész terület belvizeinek gyűjtőhelye. A belvizek lehetőség szerinti elterelésével mentesíteni kell a Fűvészkertet a ráfolyó fölös csapadékviztől. A lefolyó belvizek mennyisége (aránya) a beépítés, a burkolt felületek megnövekedése következtében növekedni fog, ez is indokolja a belvízvezetés nyomvonalának módosítását.
- Vízkormányzó műtárgyak beépítésével lehetőséget kell adni a Fűvészkert számára, hogy feltöltse a kerten belüli tavait.

Fejlesztési javaslatok

A tervezett új városközpont minden oldalról töltésekkel körülhatárolt zárt terület. Bár a terület határán halad az új D 140 – es egyesített főgyűjtő csatorna, de a Vízmű Zrt. erre a csatornára túlterheltségre hivatkozva, nem enged csapadékvizet rákötni.

Az új városközpont kb. 13 ha-os vízgyűjtő területéről pedig, jelentős mennyiségű csapadékvízzel kell számolni. Egyetlen lehetőség a tervezési területen belül egy csapadékvíz záportározó tó létesítése. A záportározó tó fogadja a városközpont teljes területéről a csapadékvizet. A tóhoz egy átemelőt kell telepíteni, amely a fölös csapadékvíz mennyiségét a régi szennyvízátemelő telep (Gabonakutató mellett) azon medencéjébe nyomja, ahonnan az ötszörös hígítás feletti szennyvizet emelik át a Tisza sodorvonalába. Természetesen az átemelők üzemelését össze kell hangolni és a záportározót csak akkor szabad üríteni, amikor a sodorvonalai bevezetés szabad kapacitással rendelkezik. A többi vízvezető árok a Kendergyári út - Kertész utca - Fűvészkert Ny-i határvonala nyomvonalon megépítendő új gyűjtőcsatornával, a Lövölde utat keresztezve, beköthető az Újszegedi társulati kezeléssű belvízcsatornába.

A Lövölde utca alatti átvezetés után a folyásirányt célszerű megváltoztatni a jelenlegivel ellenkező irányba, hogy a folyamatos vízvezetés biztosítható legyen. A terület csapadékvíz elvezetését a befogadótól kezdődően kell megépíteni, bármelyik terület kerül is elsőként megvalósításra.

8.4. Földgázellátás

Meglévő hálózat

A vizsgált területrészt földgázellátása a Dél-Újszegedi gázvezeték hálózatról történik. A gázellátást biztosító földgázelosztó vezeték a Tisza folyó baloldali védőtöltésében illetve azzal párhuzamosan halad a volt vasúti hídig DN 160 PE, majd az Alsókikötő soron tovább és a Lövölde úton DN 110 mérettel a Kamaratöltésig, 3 bar. üzemi nyomással.

A korábbi időszak legnagyobb gázfogyasztója a megszűnt HEAVYTEX Rt. volt 1000 m³/h kapacitású gázátadóval. Jelentősebb gázfelhasználás még az iparterületen működő öntöde 25 m³/h és a Gabonakutató a Kertész utcában 4-5 m³/h gázfelhasználással.

A területen a többi fogyasztó háztartási jellegű gázfogyasztó.

Fejlesztési javaslatok

A tervezett létesítmények becsült egyidejű gázfogyasztása 720 m³/h, a meglévő DN 160 középnyomású gázhálózatról nem biztosítható, ezért új gázhálózat építése szükséges.

A tervezési terület és Dél-Újszeged távlati beépítése gázellátása a Fő fasor és Temesvári krt. saroktól építendő DN 315 PE középnyomáson üzemelő gázvezeték építésével biztosítható.

A tervezett csatlakozási pont a Fő fasor Temesvári krt. saroknál lévő DN 400 PE középnyomású gázvezeték Liget felőli oldala. A tervezett gázvezeték anyaga és mérete DN 315 PE. A szolgáltatott gáz üzemi nyomása 3 bar. középnyomás.

A gázvezeték tervezett nyomvonal: a Temesvári krt. ÉNY-i oldalán, a Csanádi utcától kezdődően az épülő Déli-híd körút területében az út Tisza folyó felőli részén kell a gázvezeték megépíteni.

A Déli-híd körút és a Tisza folyó közötti terület gázellátása céljából a Déli-híd krt.-on épülő gázvezetékéről DN 200 méretű leágazás építendő a vasúti töltés D-i lábánál összekötve a meglévő DN 110 gázvezetékkel. Erről a vezetékéről D-i irányba leágazva, szükség szerint középnyomáson, vagy nyomásszabályozó közbeiktatása után kisnyomáson üzemelő vezetékek építésével történhet a megvalósuló létesítmények gázellátása.

Az épülő DN 315 PE gázvezeték a Déli-híd krt. második körfogalmát keresztezve össze kell kötni a Kertész utcai gázvezetékkel. A tervezett Déli-híd megépítésekor a híd szerkezetéhez erősített DN 300 acélcső vezetékkel össze kell kötni a Tisza folyó jobb és bal partján lévő és a fentebb említett épülő gázvezeték hálózatot.

9. VILLAMOSENERGIA-ELLÁTÁS

9.1. Meglévő állapot

Alaphálózat:

A Szeged OVIT állomásból indul, majd Újszegeden a Marostói és a Töltés utcában halad a 120 kV-ra épült, de 20 kV-on üzemelő Újszeged 20 kV-os légvezeték. Ezt a vezeték a 120 kV-os hálózatnak kell tekinteni, a vezeték része a Szeged Építési Szabályzatában szereplő majdani 120 kV-os belső gyűrűnek. A vezeték a Töltés utca végéig van megépítve, és hiányzik a Közép fasor végén tervezett 120 kV-os állomásig terjedő vezeték szakasz, mely terven jelölésre került.

Középfeszültségű hálózat:

A vasúttól délre eső terület, és a Szőregi út északi oldala 20 kV-os légvezetékes hálózattal van ellátva. Az Újszeged Közép fasor és a Szőregi út sarkán levő telek a DÉMÁSZ Rt. tulajdonában van. Erre a telekre épül majd az Újszeged 120 kV-os alállomás. A területre becsatlakozik az Újszeged 20 kV-os (120 kV-ra megépített) légvezeték is. Ezen a helyen jelenleg 20/10 kV-os transzformátor-állomás, és 10 kV-os és 20 kV-os kapcsolóberendezés üzemel.

Az OVIT Szeged Vértói úti állomásából indul, a 120 kV-ra megépített, de jelenleg 20 kV-on üzemelő Újszeged 20 kV-os légvezeték. Ez a vezeték látja el energiával a Közép fasorban levő 20/10 kV-os transzformátorállomást. Ugyancsak ez az Újszeged 20 kV-os vezeték halad tovább a vasúton kívüli területre, és erre a vezeték csatlakoznak a Szőregi úttól északra eső területen levő transzformátor-állomások is.

A Szőregi út melletti terület és a vasúton kívüli területek ellátása az Újszeged 20 kV-os légvezetékéről történik. Ez 20 kV-os légvezeték a vasutat a Töltés utca folytatásában keresztezi és a vasút déli oldalán, majd az Alsókikötő soron jut el Újszeged déli területére. A vezeték a Tisza töltés mentett oldalán Újszentiván és Tiszasziget irányába halad tovább.

Transzformátorállomások:

Szőregi út melletti terület 2 db. (Diófa u. és Ifjúgárda tr.), a Vasúton kívüli területeken 4 db. és a tervezési területen belül 1 db transzformátorállomások található.

9.2. Fejlesztési javaslat

Energiaigény:

1./ Lakások: kb. 160 db	
10 kW/lakás (3x16A) (e=0.4)	640 kW
2./ Bevásárló Központ:	10.000 kW
3./ Irodaházak, szálloda:	6.000 kW

Összesen:	16.640 kW
Egyidejű energiaigény:	15 MW

A távlatban előirányzott Kendergyári úti kutatási-fejlesztési park és lakóterület energiaigénye a konkrét program hiányában nem prognosztizálható.

Alaphálózat:

A Töltés utca Szőregi út felőli végéig a 120 kV-os légvezeték ki van építve. A Közép fasori 120 kV-os alállomásba történő bevezetés lehetőségét a most készült terv tartalmazza, a nyomvonal azonban lakóépületekkel beépített telkeket érint. A Szeged ÁRT és az eddig készült szabályozási tervek ezt a 120 kV-os légvezeték, a hozzá tartozó 2x20 m biztonsági övezettel együtt minden esetben tartalmazták. A majdani vezeték megépítésének időpontjában gazdasági és városépítészeti megfontolások alapján lehet csak eldönteni, hogy ez a vezeték szakasz légvezetékként megépülhet, vagy csak kábeles csatlakozás építhető. A 120 kV-os légvezeték gazdasági és üzemeltetési előnyöket jelent, azonban a biztonsági övezet 2x20 m. Ugyanez a biztonsági övezet a 122/2004. (X. 15.) GKM rendelet szerint 120 kV-os földkábel esetén 2x1.5 m.

A város építési szabályzata szerinti a 120 kV-os belső gyűrű további szakasza a vasútvonalat a Töltés utcánál keresztezi, majd a vasúti töltés déli oldalán a vasúttal párhuzamosan keleti irányban halad tovább.

Középfeszültségű hálózat:

A vasúton belül, a Szőregi út mellett számottevő fejlesztés nem várható. Ezeknek a területeknek a hosszú távú energiaellátása biztosított.

A vasúton kívüli terület jelenlegi energiaellátása megoldott. A meglévő hálózat azonban tartalékkal nem rendelkezik, a fejlesztés kiszolgálására nem alkalmas.

A vasúton kívüli fejlesztési terület villamos energiaellátása az Újszeged 20 kV-os légvezetésekre terhelődik. A transzformátorállomások egyenként rendelkeznek ugyan tartalék bővítési lehetőséggel, azonban a 20 kV-os vezeték és a Középfasor végén levő Újszegedi állomás nem rendelkezik tartalékkal.

A vasúton kívüli terület javasolt beépítésének energiaellátásához elektromos fejlesztésre van szükség. Javaslatunk szerint, a tervben szereplő beépítés elektromos energiaellátásának biztosításához meg kell építeni a Közép fasor végére tervezett Újszegedi 120 kV-os alállomást. Az állomás feszültség szintjére több megoldás lehetséges: 120/20/10kV, vagy 120/20kV transzformáció. A DÉMÁSZ részéről azonban ez még véglegesen nem eldöntött. A vasúton kívüli terület azonban várhatóan 20 kV-ról fog üzemelni. Ezért a leendő állomásból kiinduló középfeszültségű hálózatot 20 kV-ra kell megépíteni. Tehát 20 kV-os kábeleket kell fektetni, és a transzformátorállomásokba 20 kV-os kapcsoló berendezéseket és 20/0.4 kV-os transzformátorokat kell építeni.

A terv szerinti energiaigény biztosításához az épülő 120 kV-os alállomásból két 20 kV-os kábelgyűrű megépítését javasoljuk. Az egyik kábelgyűrű az új körút szakasz és a Tisza közötti területen épülő lakások, az irodaház és szálloda együttes energiaellátását biztosítja. A másik 20 kV-os kábel az új körúszakasztól keletre eső területen, majd a Lövölde utcán haladva az Újszeged Déli lakótelepekre kiépítésre kerülő 20 kV-os kábellel alkot kábelgyűrűt. A bevásárló központ alap energiaellátására a 120 kV-os alállomásból 20 kV-os célkábel kell építeni, amely csak a bevásárló központ energiaellátását szolgálja

A kábelgyűrűn kívül, az új hídra vezető út járdájában, a kerékpár úttal közösen kábelfolyosót kell biztosítani a hídon Szeged felé átvezető kábelívek részére. Az itt elhelyezésre kerülő kábelek igény esetén az út környezetének villamos energiaellátását is szolgálni tudják. A kábelgyűrűk felhasításával, a hídon átvezetve kábelívek alakíthatók ki a szegedi oldali kábelekkel.

A területen jelenleg áthaladó meglévő 20 kV-os légvezeték a vasút déli oldalán, majd az Alsókikötő soron halad. Az üzemszerű bontási pont a HEAVYTEX transzformátorállomásnál van. A kábeles hálózat megépítése után a 20 kV-os légvezetéknek a Lövölde utcáig terjedő szakaszát lebontásra javasoljuk. Az energiaellátást ezen a területen már a középfeszültségű kábelhálózat biztosítja. A Lövölde úttól délre megmaradó, Tiszasziget irányába haladó 20 kV-os légvezeték ellátása a Lövölde úton megmaradó 20 kV-os légvezetékkel biztosítható.

Transzformátorállomások:

Az bevásárlóközpont területén „ÉBTR” típusú, épületbe helyezett egyedi transzformátorállomásokat kell építeni. A területen jelenleg levő „Újszegedi Kender” 1-904 sz. transzformátorállomás lebontásra kerül. A lakóterületen betonházas, „EHTR” típusú, 630-1000 kVA

teljesítményű transzformátorállomások építése célszerű.

Az Alsókikötő sor és Lövölde utcai területre 2 db „EBTR” tip. terveztek. Ideiglenesen az új Déli Tisza híd megépítéséig a „Hatházak” 1-129 sz. és a „Forgácsoló üzem” 1-473 sz. transzformátorállomások megmaradhatnak.

0.4 kV-os hálózat:

A bevásárlóközpont területén a transzformátorállomások az épületekbe kerülnek, ezért ezen a területen jellemzően nincs szükség külső kiefeszültségű hálózatra.

A lakóépületek villamos energiaellátását földkábeles hálózattal kell megépíteni. A transzformátorállomásokból 4x240 mm² keresztmetszetű gerinc kábelek indulnak, melyek az állomásokat egymással összekötik. A gerinckábelek nyomvonalán utcai elosztószekrények épülnek felfűzött kábelhálózattal.

Közvilágítás:

A környező utak közvilágítása megoldott. A területen belül nátriumlámpás közvilágítást kell létesíteni. A 20 méternél szélesebb gyűjtőutakon kétoldalas, a 16 m-es lakóutakon egyoldalas 8-10 m magas pörgetett betonoszlopos 1X70 illetve 1x100 W-os nátriumlámpás tip. lámpatestek felszerelését javasolják. A teresedéseknél alacsony fénypontú, 4.5 magasságú, acél vagy pörgetett betonoszlopos 1x70 W-os nátriumlámpás világítást terveztek.

10. HÍRKÖZLÉS

10.1. Távbeszélő ellátás

A vizsgált terület telefon ellátás szempontjából az INVITEL, Szeged SZ-44 tervezési körzethez tartozik. Ez a körzet a Liga utcai RDLU tip. telefonközpont tápterülete.

A vasúton belüli fejlesztések befejeződtek. A megépült aléptítmény rendszer a Dél-Újszegedi terület kiszolgálására is alkalmas. A vasúton kívüli terület távbeszélő ellátása a Liga utcai telefonközpontból, de két irányból oldható meg.

Az Alsókikötő soron levő aléptítménybe új törzskábel behúzásával a Kertész utca, Fűvészkert, Lövölde utca által határolt terület ellátható. A gerinc kábelt a régi vasúti hídfőnél levő "A" jelű nagyelosztóig javasoljuk kiépíteni. A nagyelosztó bővítésével, az elosztótól induló új kábeles hálózat az ellátást biztosítani tudja.

A Liga utcai telefonközpontba, a Herke utca magasságában levő Tisza keresztezéssel optikai kábel van kiépítve. A Liga utcai optikai végponttól, a Csanádi utca és az új híd irányában épülő új út melletti nyomvonalon optikai kábelt javasolunk kiépíteni. Optikai végpont telepítését a bevásárló központban célszerű kialakítani.

10.2. Kábeltelevíziós vétel

A vasúton kívüli területek többsége nem csatlakozik a kábeltelevíziós hálózathoz. A vizsgált területből csak a Lövölde utca rendelkezik kábeltelevíziós csatlakozással. A jel a Szőreg irányába haladó optikai rendszerről, a Makai útnál levő optikai csatlakozás felől érkezik. A Lövölde utcában az INVITEL légekábeles hálózatával közös oszlopsoros légekábeles hálózat van kiépítve.

KTV optikai csatlakozási pont az Alsókikötő sor Herke utcai szakaszánál, és a Szőregi út Makai út csomópontjánál van. Mindkét optikai csatlakozási lehetőség irányából új optikai kábel fektetését javasoljuk. Az Alsókikötő soron levő végponttól a bevásárlóközpont terület elérhető helyszíni optikai végpontok kiépítésével.

10.3. Mikrohullámú összeköttetés

A vizsgált területtől délre esik az Újszeged TV és URH adótorony. Az adótorony és a Tisza L. körúton levő MATÁV épület között mikrohullámú összeköttetés van. Az összeköttetés nyomvonalában, a nyomvonaltól 20-20 m szélességben magassági építési korlátozás van érvényben. Ez a korlátozás a vizsgált terület Lövölde utca - Alsókikötő sor felőli sarka mellett halad el, de a terület beépítését nem érinti.

11. KÖRNYEZETVÉDELEM

A szabályozási terület Szeged MJV Újszeged városrészének déli részén helyezkedik el. A szabályozási területet a jelenlegi szabályozás különleges kereskedelmi célú (Kke) és kereskedelmi szolgáltató gazdasági (Gksz) zónába sorolja. A tervezett változtatás a teljes szabályozási területet **településközponti vegyes zónába (Vt)** kívánja sorolni.

A terület döntő része jelenleg hasznosítatlan, a volt HEAVYTEX létesítményeit lebontották. A szabályozási terület határán fog keresztülvezetni a tervezett déli Tisza híd megközelítését biztosító többsávos útvonal, melynek nyomvonalát követve kerül kialakításra a hídon átvezető vasúti pálya is. A jelenlegi szabályozás az új többsávos útvonaltól délre közvetlenül településközponti vegyes területet, kutatási létesítményeket, valamint közparkokat irányoz elő, amely védi a déli irányban egyre sűrűbbé váló lakóterületeket.

É-i irányban a terv a régi vasúti töltés területének zöldterületi hasznosításával számol.

11.1. Levegővédelem

A szabályozási terület földgázzal történő ellátása jelenleg is megoldott, a terv továbbra is a meglévő földgáz alaphálózatra, ill. ennek bővítésére alapozza a terület primer energiahordozóval történő ellátását, ami levegővédelmi szempontból egy kedvező alternatíva.

A változás után az intenzív beépítés miatt a terület hőigényei nőni fognak, de ez a növekedés levegővédelmi szempontból – figyelembe véve a jelenlegi korszerű tüzelőberendezéseket - számottevő terhelés növekedést nem fog jelenteni. A fűtési célú hőtermelő berendezések légszennyező forrásain kívül jelenleg sincs jelentősebb technológiai légszennyező forrás a területen. A változás után technológiai jellegű légszennyező források létesítésével nem kell számolni.

A területen a szabályozási terv 750 m³/h gázteljesítménnyel számol amely gyakorlatilag teljes egészében fűtési és használati melegvíz célú hőenergia előállítását szolgál.

A terület levegőminőségére jelenleg – a városi háttér szennyezettségen túl – a külterületről származó por ill. a Szőregi út jelentős forgalma van hatással. A légköri adottságok függvényében, a szabályozási területre transzmisszió útján bekerülő légszennyező anyagok a szénmonoxid, a nitrogén-oxidok és a por vannak hatással.

A terület levegőminősége

A levegő minőségének alakulását a vizsgált területen nem mérik. A VITUKI Kht. LRK Légszennyezettségi Adatközpont 2007-es évre készített értékelése szerint Szeged levegőminősége összesített jó minősítést kapott.

A területen a változás után a fűtött légtérfogat növekedéséből származó hőigényének kielégítése továbbra is jellemzően földgázt fognak használni. Figyelembe véve a várható növekmény nagyságrendjét, a szabályozási területen a hőtermelésből származó kibocsátás növekedés a terület levegőminőségére jelentős hatást nem fog gyakorolni. A levegő szennyezettségét a szabályozási területen továbbra is a város háttérszennyezettsége, valamint a hőtermelésből és a közlekedésből adódó emissziók fogják meghatározni.

A szabályozási területen tervezett, az új híd megközelítését biztosító, többsávos útvonal a terület déli határán jelenleg nem jellemző átmenő forgalmat fog generálni. Ez a forgalom azonban jelenleg is a terület közelében, a terület É-i és DK-i határán húzódó útvonalakon bonyolódik. A szabályozási terület és szűkebb környezetének levegőminőségét együtt vizsgálva összességében várhatóan – az M43 elkészültével számolva – a területen a közlekedésből származó légszennyezettség számottevő változása nem várható. A szabályozási területen belül a terv átmenő forgalommal nem számol. A tervezett létesítmények által generált célforgalom kismértékben emeli a terület levegőterhelését, de jelentős változást nem fog okozni.

A terület jelenleg nincs a szegedi kijelölt zónákba sorolva és várhatóan a változások után sem kerül kijelölésre. A terv az előírt védőtávolságok betartásán túl a területhasználatok meghatározásával, következetesen védi a lakóterületeket és a Fűvészkertet.

A légszennyező anyagok kibocsátására (emisszió) szempontjából a vonatkozó hatályos rendeletekben előírt határértékeket kell alkalmazni.

11.2. Vízvédőelem

Vízellátás - szennyvízelvezetés

A szabályozási terület vízellátása jelenleg részben közüzemi szolgáltatás keretében a városi víziközmű hálózatról történik. A területen meglévő a volt HEAVYTEX Rt. által üzemeltetett sajátkutas vízellátó rendszer le van zárva. A szakági tervezők a terület vízellátásánál a sajátkutas vízellátást nem javasolják. A meglévő 2 db kút lezárása és megszüntetése (szakszerű eltömedekélése) vízjogi engedély köteles.

A vízellátás biztonsága érdekében azonban a közműves vízellátó rendszer fejlesztése szükséges a területen a közműves fejezetben részletezettek szerint.

A szabályozási területen keletkező szennyvizek elvezetésére a területen belül a terv elválasztó rendszerű gravitációs szennyvíz csatorna hálózat építésével számol melyet az új főgyűjtő csatornára lehet rákötni. A Dél-Újszegedi csatornahálózat teljes kiépülésével a terület szennyvíz elhelyezési problémái megszűntek mivel a szennyvíz a Tiszán átvezetve a szegedi városi szennyvíztisztítóra kerül.

Csapadékvíz

A rendezési terület csapadékvíz elvezetése a Csanádi u. és vasúti töltés között az egyesített rendszerű csatornahálózattal megoldott. A vasúti töltéstől D-re lévő rész csapadékvizeit legnagyobb részben nyílt árkokon keresztül vezetik el. A meglévő csatornák sűrűsége, karbantartottsági állapota nem kielégítő, folyásiránya nem megfelelő. Befogadó az Újszegedi belvízrendszer társulati kezelésű csatornája, de annak állapota is elhanyagolt, helyenként náddal, cserjével benőtt. Az elkészült, egyesített rendszerű főgyűjtő várhatóan nem képes a szabályozási területen keletkező jelentős mennyiségű csapadékvíz elvezetésére, ezért a közműves tervfejezetben részletezettek szerint a területen belül egy csapadékvíz záportározó tó létesítése szükséges. A záportározóból átemelővel közvetve a Tiszába kerül a csapadékvíz.

Felszín alatti víz

Dél-Újszeged Tisza menti területének felszíni képződménye folyóvízi iszap és folyóvízi agyag. Vízáteresztő képessége rossz, miután az iszap vízbefogadó és erősen víztartó, az agyag pedig vízzáró. Ez a tulajdonság a felszín alatti vizek védelme szempontjából előnyös. A talajvíztároló homokrétegek 6-8 m alatt találhatóak.

A felszín alatti vizek védelme érdekében jelenleg a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait kell irányadónak tekinteni. Szegedet a felszín alatti vizek védelme szempontjából a 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet az "érzékeny" területek közé sorolja. A szennyezettségi határértékek tekintetében a 6/2009 (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet az irányadó. Szeged területét a 27/2006. (II. 7.) Korm. rendelet nem sorolja a nitrátérzékeny területek közé.

11.3. Hulladékgazdálkodás

A hulladékokkal kapcsolatos tevékenységek végzésénél – gyűjtés, szállítás, elhelyezés – alapvetően a környezetszennyezést kizáró módot kell tekinteni. Különös gondot kell fordítani a hulladékok képződésének megelőzésére, ill. a hulladékok szelektív gyűjtésére.

A területen keletkező hulladékok elkülönített gyűjtése az ingatlan tulajdonosának/használójának a kötelessége az ingatlan telekhatárán belül. A jelenleg területen keletkező települési szilárd hulladékok rendszeres begyűjtése közüzemi szolgáltatás keretében jelenleg is megoldott a Szegedi Környezetgazdálkodási Nonprofit Kft. közreműködésével.

A kommunális jellegű hulladékok mellett a 16/2001. (VII. 18.) KöM rendelet szerint a 98/2001. (VI.15.) Korm. rendelet hatálya alá tartozó veszélyes hulladéknak minősülő hulladékok is keletkeznek a területen, melyek engedéllyel rendelkező ártalmatlanítóhoz kerülnek elszállításra. Az elszállítatásról ill. a környezetszennyezést kizáró módon történő hasznosítás/ártalmatlanításról a hulladék termelője köteles gondoskodni.

A tervezett településközpont működése során a területen keletkező csomagolási hulladékok mennyisége nőni fog ezek szelektív gyűjtését és hasznosításra történő átadását a hulladék

termelőjének meg kell oldani.

11.4. Zajvédelem

Zaj- és rezgésvédelmi állapot a módosítás után

A terv új lakó- intézmény és kereskedelmi jellegű területeket jelöl ki, ezért szükséges a zajterhelési viszonyok ismételt vizsgálata.

Követelmények:

Zajkibocsátással járó új létesítmény kialakításánál be kell tartani a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályaira vonatkozó 284/2007. (X.29.) Korm. rendelet előírásait.

A környezetbe kibocsátható zaj és rezgésterhelési határértékekről a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet határozza meg a területi kategóriáknak megfelelően.

A terv szerint a területen üzem nem létesül. A tervezett szolgáltató létesítmények és intézmények fűtési és ellátó gépészeti berendezései (klímák, kazánházak, stb. jelentkeznek üzemi zajforrásokként, de ezek műszaki zajcsökkentése az érvényes előírások szerinti értékeknek megfelelően megoldható.

Ide kell sorolnunk a kereskedelmi létesítmény rakodásaitól származó zajterhelést. Ez potenciális zajforrás lehet, de megfelelően csendes rakodási technológiát választva és a rakodás helyének akusztikai szempontokat figyelembe véve történő meghatározása esetén nem jelentkezik. Zajos technológia és rossz telepítés esetén zajtúlerhelést okozhat különösen az éjszakai órákban.

Zenés szórakozóhely, diszkó létesítése csak zárt térben, különösen gondos hangszigetelésű határoló szerkezetekkel oldható meg, de a vendégek hangoskodása a külső környezetben még így is zavaró lesz.

A Szőregi út két oldalán fejlődő szolgáltató létesítmények zajkibocsátása műszaki zajcsökkentési megoldásokkal a megengedett mértéken belül tartható.

Közlekedési eredetű zajok:

A közlekedéstől származó zajterhelések várható értékeinek meghatározása a 25/2004. (XII. 20.) KvVM r. 2. sz. melléklete szerint történt.

A tervezési terület közlekedési szempontból alapvetően átalakul. Az átalakulást egyrészt a tervezett közlekedési létesítmények, másrészt a kereskedelmi, bevásárló létesítmények és az új intézmények okozzák, mert jelentős forgalmat fognak generálni. A 43. sz. főút tervezett városi elkerülő szakaszának megépülése jelentősen csökkenteni fogja az áthaladó tranzit forgalmat.

Az új körút szakasz forgalmától származó zajterhelést több alternatívában vizsgálták, mivel pontos prognózist nehéz adni.

A körút átmenő forgalma a híd megépítéséig jelentéktelen marad, a forgalmat a megépülő központ célforgalma fogja meghatározni.

A meglévő déli lakóterület lakossága jelenleg még nem okoz nagy forgalmat. A dél-újszegedi lakóterület fejlődése forgalomművekedéssel fog járni, de nem az lesz a domináns. A 43-as autópálya városi elkerülő szakasza 2010-ben elkészül, a tranzit forgalom nagyjából el fogja kerülni a várost. Pontos forgalmi prognózis a déli Tisza-híd megépültéig nehezen adható. A vasúti pálya megépülésére és zajkibocsátására a híd megépüléséig a közeli jövőben nem kell számítani.

A terv szerint a közút és vasút mindkét oldalán irodaházak készülnek. Zajvédelmi szempontból ez előnyös mivel az irodaházakban csak nappali munkavégzést kell figyelembe venni és a közlekedési zaj nappali megengedett határértéke magasabb. Az irodaházak gyakorlatilag zajárnyékolófalszerűen veszik körül az utat. Az irodaházak mögötti zajvédett területen már olyan távolságba kerülnek a szállodák, intézmények és kereskedelmi létesítmények, ahol a közlekedési terület részleges zajárnyékolása és a távolság elegendő védelmet biztosít.

A délkeleti oldalon az irodaházak mögötti területek beépítésével jelen terv nem foglalkozik.

A vasútvonal a közút délkeleti oldalán halad. A vasút forgalma jelenleg csak fiktíven vizsgálható. Korszerű vasúti személyszállító viszonylatok közlekedésére kell számítani, emellett tömegközlekedési járművek is használni fogják a vasúti pályát. A jelenlegi vasúti védőtávolság, amelyen belül nem lehet építeni, távlatilag zajvédelmi szempontból várhatóan kevés a keleti - délkeleti oldalon. Az út és a vasút zaja együttesen jelentkezik. A várható közúti-vasúti együttes

közlekedési zaj ezen az oldalon nagy valószínűséggel nappal is túl fogja lépni a jelenleg előírt határértéket az irodaházak homlokzata előtti megítélési pontokon.

Ez a kedvezőtlen állapot a beépítési vonal hátra húzásával vagy zajárnyékoló falakkal, esetleg a vasút fedett nyomvonalon belüli vezetésével kerülhető el.

A Tisza árvédelmi töltésén célforgalmat kívánatos megengedni, mivel a dél-újszegedi területen levő lakóterülethez a 2x2 sávós útról a déli körforgalmon keresztül lehet levinni a közlekedést. Ezzel a megoldással a tervezési területre kerülő tiszaparti lakóépületek zajvédelme megoldható.

A központi vegyes területen átmenő forgalmat nem ajánlott átengedni, hátrányosan befolyásolja a Vedres utca és a tervezett új lakóházak közlekedési zajterhelését.

A tervezési területen belül a parkolók az épületek két alsó szintjén készülnek. A parkoló járművek bevezetése a körforgalmaktól történik. A bevezető utak mellett a közlekedési zajterhelés forgalomszervezéssel korlátozható.

A Szőregi út jelenlegi teljes forgalmának felvitele az új körútra a teljes nehézgépjármű forgalommal együtt valószínűtlen, ebben az esetben minden tervezett épület mellett nappal és éjszaka is határérték túllépés jelentkezik, ami az út szélére épített zajárnyékoló fal építésével ellensúlyozható.

A vizsgált szakaszon távlatilag nehéz tehergépjármű forgalommal nem számolunk, csak célforgalommal, amit 10-10 szerelvénnel és nyerges vontatóval veszünk figyelembe és a többi gépjármű forgalmát a Szőregi út jelenlegi forgalmával vesszük azonosnak. Ebben az esetben a tervezett beépítések mellett nappal nem lesz túlterhelés, de éjjel 2 – 5 dB túlterhelésre kell számítani. Ezeket a túlterheléseket elhanyagolhatjuk az éjjel nem működő intézmény épületek mellett. Szerencsére a lakó funkciójú területeket az intézmény épületek árnyékolják, illetve olyan távolságban vannak, ahol már lecsökken a közlekedési zajterhelés.

A legrealisabb forgalmat valószínűleg akkor feltételezzük, amikor a Szőregi út forgalmának felével és a nehéz tehergépjárművek célforgalmával számolunk. Ebben az esetben nincs határérték túllépés sem nappal sem éjjel. Az éjszakai határérték sérülésére 9500-10000 szgk/nap körüli forgalom esetén kell számítani, megtartva a nehéz tehergépjárművek célforgalmát.

A megjelölt forgalmi körülmények esetén a határérték túllépése prognosztizálható. Ezekben az esetekben – amennyiben a szabályozási szélesség nem módosítható – a nem védendő helyiségek utcafronti elhelyezését és passzív akusztikai módszereket kell alkalmazni.

A közút mellett déli, délkeleti oldalon haladó *vasúti és elővárosi vasúti* közlekedés még kevésbé pontosan prognosztizálható, mint a közúti forgalom. A vasúti közlekedéstől eredő zajterhelést a jelenleginél 10 dB-vel hangosabbnak feltételezve az eredő közlekedési zajterhelés megengedett mértékű marad a meglévő és a tervezett vegyes beépítésű területeken.

A vasúti közlekedést óránként egy személyvonatnak és 10 percenkénti villamosnak feltételezve nappal 57,7, éjjel 52,4 dBA zajterhelés számítható a 25 m távolságban levő vizsgálati pontokon. A párhuzamosan haladó másodrendű főút jelenléte miatt a megengedett közlekedési zajterhelés 65/55 dBA. A feltételezett forgalom alapján kapott eredmény az éjszakai órákban megengedett, de a közúti zajterheléssel együtt már zajtúlterhelés lép fel. A későbbiekben a vasúti pálya átépítésre kerül, ennek tervezése során már várhatóan pontosabb forgalmi prognózis adható, melynek alapján el lehet majd dönteni, hogy szükség lesz-e zajárnyékoló fal építésére a vasút mellett. Jelenleg a zajárnyékoló fal szükségességét prognosztizáljuk.

Nem tartjuk kizártnak, hogy élénk vasúti forgalom esetén zajvédő falak közé vagy zajvédő alagútban kell vinni a vasutat.

12. GEOTECHNIKA

Tervezési, kiindulási adatok: Magassági alappont volt: Kendergyári épület 5202 számú falicsap szintje 79,98 mBf. 6 db talajmechanikai gépi fúrást végeztek.

Talajfeltárás, talajrétegződés, talajfizikai jellemzők:

A terület talajmechanikai szempontból beépíthető. Az építésföldtani viszonyok duzzadás-zsugorodásra hajlamos kővér agyag jelenléte miatt kedvezőtlennek minősíthetők.

Sávalapozás esetén a -1,00 m-es javasolt alapozási sík alá 30 cm vastag, minimum 95 %-ra tömörített homokos kavics teherelosztó agyazat kerüljön.

Az épületek merevítése szintenként vb. koszorúval javasolható.

A becsült maximális talajvízszint: 78,00 mBf.

Mértékadó talajvízszint: 78,60 mBf.

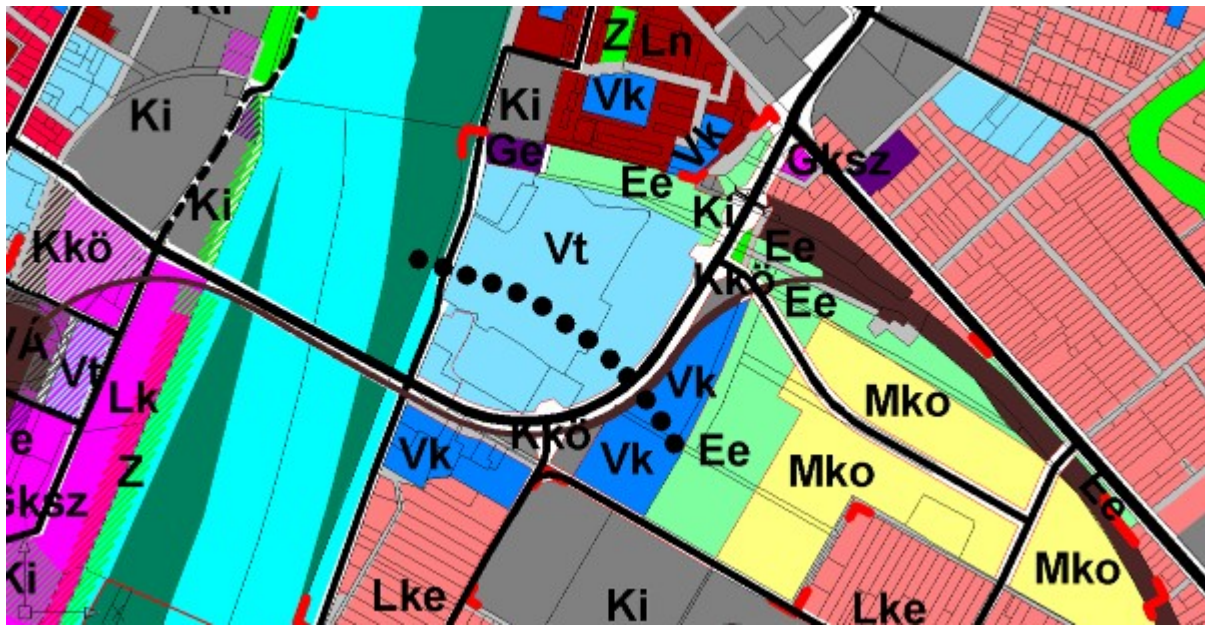
A megütemített talajvíz gyengén agresszív SO_4 400 - 1000 mg/l.

Épületenként részletes talajmechanikai szakvélemény készítése javasolható.

13. ÖRÖKSÉGVÉDELEM

A korábbi tervezés során kibővített területtel foglalkozott az örökségvédelmi hatástanulmány. Azok az értékek is regisztrálásra kerültek, melyek időközben bontásra kerültek. Védelmi rendelkezést nem igényelt az építészeti hatástanulmány, azonban régészeti vonatkozásban a terv védett lelőhelyet szabályoz.

TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁSA



TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV MÓDOSÍTÁS LEÍRÁSA

Jelen módosítás keretében a településfejlesztési döntésnek megfelelően a Kke zónát és a vele D-ről szomszédos Gksz zónát felváltja a Vt jelű **Településközpont vegyes** zóna, s a területi tervtanács ajánlása szerint a meglévő irodaépületek Gksz-övezete is átkerül ugyanebbe a zónába. A településközpont vegyes területen intenzív beépítés szabályozását is megengedi az országos követelményeket tartalmazó 253/1997. (XII. 20.) Kormányrendelet (OTÉK), az elhelyezhető építmények körét pedig tág határok között adja meg.

Gyalogutak többirányú hálózata valósul meg a módosítással érintett területen keresztül. Elfogadva, de korrigálva is a beruházó építészeti-városépítészeti koncepcióját, emelt szintű, a jelenlegi terephez képest 0,6-3,0 m-rel magasabban kialakítandó főtérrel („fórum”) indulnak ki a sugárirányú akadálymentes gyalogos- és kerékpárosvonalak. A főtengely a **Tisza** irányába fut a meglévő merőleges rámpához, a körút külső oldalára tervezett központi vegyes terület, valamint jóléti erdő felé való meghosszabbítása közötti gyalogos-felüljárón át (de a magasban futó vasúti pálya alatt átvezetve) biztosítható. Ez a szerkezeti elem a településszerkezeti tervbe is bekerül. Az É-i gyalogosirány az **Odessa** lakótelepre fűződik két vonalon, egyrészt a Vedres utcához, másrészt a Herke utcához érkeve. Utóbbi irányban a felszámolásra kerülő vasútvonal átformálandó töltésén (egészségügyi erdő) át vezet a gyalogút. A D-i nyomvonal a **hídfő**hez fut, ahol a hídra felvezető gyalogos lépcső és kerékpáros rampa létesül. A járókelők mozgásterei a főtér és az Alsó-kikötő sor közötti beépítés teljes területén a Tisza-töltés magasságában helyezkednek el, de a terv ajánlja a térszínti járdák kiépítését is.

A **járműforgalom** a gyalogosoktól és kerékpárosoktól elválasztott szinten szolgálja ki a terület létesítményeit. Az összes parkoló épületen belül valósul meg. Az épületek főbejáratai járműforgalomtól mentes terekről, tengelyekről nyílnak.

EGYEZTETÉSI FOLYAMAT:

A területre vonatkozó tervezési munkák és az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII tv. (Étv) 9.§-a szerinti államigazgatási eljárás 2008. november hónapban kezdődött.

Az Étv. 9.§ (3) bekezdésben foglaltak szerint a terv államigazgatási egyeztető tárgyalása 2009. október 27-én megtörtént.

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. tv. (Étv.) 9. § (6) bekezdése értelmében a településrendezési tervek véleményezési eljárásának befejezése után, a szabályzatot, illetőleg a terveket a megállapítás, illetve jóváhagyás előtt egy hónapra a helyben szokásos módon közzé kell tenni, azzal, hogy az érintettek a közzététel ideje alatt azokkal kapcsolatban észrevételt telessenek. A közzététel ideje alatt két írásbeli vélemény érkezett, melyre választ adtunk. (Lásd. melléklet)

A településszerkezeti terv módosítása, építési szabályzat és szabályozási terv módosítása **kifüggesztése 2009. december 10-től 2010. január 15-ig** terjedő időszakban megtörtént. A tervvel kapcsolatban két vélemény érkezett, melyeket mellékelünk az arra adott válaszokkal együtt jelen előterjesztési anyaghoz.

A Dél-Alföldi Regionális Államigazgatási Hivatal Állami Főépítészt 2010. január 18-án megkerestük, hogy az Étv. 9.§ (6) bekezdés b) pontja szerint a tervet írásban véleményezze. Sz03/39-2/2010 iktatószámú levelében jelezte, hogy a településszerkezeti terv és helyi építési szabályzat módosítása elfogadásának, megalkotásának nincs akadálya, ellene kifogást nem emel. (Lásd. melléklet)

2. A járműelhelyezési kötelezettség pénzbeli megváltásáról, a parkolóalap képzésről és felhasználásról szóló 29/1999. (VI. 14.) Kgy. rendelet (a továbbiakban: Parkolóalap-rendelet) módosítása:

Az alábbi indokok alapján szükséges a Parkolóalap-rendelet módosítása az 1. pontban részletezett szabályozási tervmódosítás kapcsán a szabályozással érintett terület egy részére vonatkozólag.

A Szeged, Tisza-partvonal (Alsó-kikötő sor) – Odessza lakótelep Déli határa – vasúti töltés – a tervezett újszegedi körútszakasz által határolt területen a közeljövőben várhatóan magánberuházás keretein belül megvalósításra kerül Dél-Újszeged városrész központja. A településközponti vegyes zónabesorolás lehetővé teszi kereskedelmi épületek, irodaházak, oktatási intézmények, lakóépületek stb. telepítését. A beruházások természetesen megváltoztatják a terület és környezetének közlekedési, illetve gépjármű elhelyezési viszonyait.

Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet (továbbiakban: OTÉK) szerint a nem lakó funkciójú beruházás vonatkozásában a területre számított mintegy 4800 db parkolóhely kialakítása jelen esetben közlekedésszervezési szempontból nem indokolt, mivel a közösségi közlekedéssel történő megközelítése a területnek a meglévő trolis és autóbussz vonalak meghosszabbításával jól megoldható.

Aránytalanul nagy felszíni parkoló felület kialakítása városképi szempontból sem támogatott, ezért a kedvezménytel együttesen kialakítandó parkolókat a szabályozási előírás szerint épületen belül kell megoldani.

A szabályozási terv módosítás egyeztetési folyamatában mindvégig szerepelt ez a feltétel és a véleményező szervek részéről kifogás nem merült fel.

Szeged MJV Önkormányzata támogatni kívánja Szeged Városának fejlődése céljából a tervezett beruházások megvalósítását. Előbbiekre tekintettel a járműelhelyezési kötelezettség pénzübeni megváltásáról, a parkolóalap képzésről és felhasználásról szóló 29/1999. (VI. 14.) Kgy. rendelet (a továbbiakban: Parkolóalap-rendelet) módosítása vált indokolttá az előterjesztéshez csatolt rendelet tervezet szerint.

Jelen módosítás **kizárólag a fent meghatározott területet érintő szabályozást tartalmaz.** Ezen célból a Parkolóalap-rendelet hatálya a tárgyi területre is kiterjesztésre kerül.

Az OTÉK 42. § (10) bekezdése lehetőséget biztosít a 4. sz. mellékletben foglaltaktól $\pm 50\%$ -os eltérésre is. Jelen módosítással a kedvezményes (50 %-os) eltérés tárgyi területre való alkalmazhatósága lenne megvalósítható.

A rendelet módosításban foglalt kedvezmények a tárgyi beruházás megvalósítása során alkalmazhatók.

A rendelet módosítással elősegíthető a beruházás megvalósíthatósága, ugyanakkor biztosíthatóvá válik a járműelhelyezési igény is. A fentiek alapján indokolt a hivatkozott rendelet módosítása.

3. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DÖNTÉSEK:

3.1. Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (továbbiakban: Étv.) 9. § paragrafusában foglaltak alapján folyamatban van **a Szeged Ipari Logisztikai Központ: M43-as gyorsforgalmi út – Budapesti út – nyugati elkerülő út (Budapesti út és vasút közötti terület) Szeged-Budapesti vasútvonal által határolt terület településszerkezeti és szabályozási tervének módosítása.**

Az Étv. 9. § (3) bekezdésének megfelelően a tervismertetőt tartalmazó dokumentációt, a 129/2009.(VI.3.) Kgy. határozatot (településfejlesztési döntés) és várható környezeti hatását tartalmazó környezeti vizsgálati anyagot és annak tematikáját a polgármester véleményezésre megküldte a külön jogszabályban meghatározott államigazgatási, az érintett települési önkormányzati és érdek-képviselői szervezeteknek, valamint a társadalmi szervezeteknek

Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet (továbbiakban: Korm. rendelet) alapján a tárgyi területre készülő szerkezeti terv módosítás és szabályozási terv módosítás kapcsán a környezeti vizsgálat lefolytatása mindig kötelező, ha a Korm. rendelet 1.§ (2) bekezdés b) pontja alá tartozik, vagy a Korm. rendelet (3) bekezdés a) pontja alapján a várható környezeti hatásuk jelentőségének eseti meghatározása alapján dönthető el a környezeti vizsgálat szükségessége.

A 2/2005.(I.11.) Korm. rendelet 4.§ (2) bekezdés szerint a környezet védelméért felelős közigazgatási szervek nyilatkozata és a 7.§ (1) bekezdésére hivatkozással a környezeti értékelés konkrét tartalmára és részletezettségére (tematika) vonatkozó szakmai véleményük megkérésre került, melyekre az alábbi nyilatkozatok érkeztek be:

Szolnoki Bányakapitányság:

„Az Országos Ásványvagyon Nyilvántartásunk átvizsgálása alapján megállapítottuk, hogy a módosítani kívánt fenti területen nyilvántartott, működő nyersanyaglelőhely nem található. Védendő földtani értékek nem ismertek.

Az építési szabályzat és a szabályozási terv végleges változásának bányászati és földtani szakhatósági szempontú elbírálásához a tervnek ismertetnie kell a tervezési terület topográfiai, általános földtani, geotermikus, vízföldtani, szennyeződéserzékenységi, mérnökgeológiai...stb. viszonyait.

Hangsúlyozottan kerülnek elbírálásra ezek a szempontok a terület felhasználási lehetőségeinek a megítélésénél. Továbbá különös figyelmet kell fordítani az előzőekre, hulladéklerakó, szennyvíztisztító, iparterület létesítésénél ill. ezek megszüntetésénél.

A módosítás várhatóan mérsékelt hatással lesz a környezeti elemekre, ezért nem tartjuk szükségesnek a

környezeti hatásvizsgálat lefolytatását.

...A 2004. évi CXL. tv. 78.§ (1) értelmében kérjük, hogy érdemi határozatukat *ügyiratszámunkra hivatkozással* szíveskedjenek megküldeni.”

Csongrád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Megelőzési Osztály:

A környezeti vizsgálat elkészítésének szükségességéről az alábbiak szerint nyilatkozik:

„...dokumentációt áttanulmányoztam, a módosítással kapcsolatban észrevételem nincs.

Tájékoztatom, hogy a súlyos ipari balesetek megelőzésére kiterjedően a terv környezeti vizsgálatának lefolytatása nem indokolt.

Az építési szabályzat módosításának további szakaszában részt kívánunk venni..”

Csongrád Megyei Földhivatal:

„...tervezési területen az ipari logisztikai központ átlagosnál jobb minőségű termőföldeken valósul meg.

Nyilvántartásunkból megállapítható, hogy a tervezési terület teljes területe a termőföldek végleges más célú hasznosításának engedélyezése megtörtént.

A fenti tények figyelembe vételével az ÉTV. 9. § (2) b) és c) pontjához a következő véleményt adjuk.

A termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. tv. 5. §-ban foglalt rendelkezések alapján a földhasználó köteles az engedélyezett célú felhasználásig a hasznosítási kötelezettséget teljesíteni, illetve a termőföldnek nem minősülő ingatlanon (pl.: beruházási területen 01416/3-b hrsz.) a növényzet gondozását rendszeresen elvégezni. Az ipari logisztikai területen az egyes beruházási célok fokozatos megvalósítását tartjuk támogathatónak. Törekedni kell arra, hogy megvalósulást követően, az ezen a területtel érintkező, még termőföld kategóriába tartozó ingatlanok művelhetősége, megközelítése biztosított legyen.

A 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet 4. §-nak (2) bekezdése és 7. § (1) bekezdéséhez kapcsolódóan (környezet értékelés) eltérő véleményünk nincs.

Az eljárás további szakaszában nem kívánunk részt venni.”

Csongrád Megyei Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal Növény- és Talajvédelmi Igazgatóság:

A megküldött anyagra észrevétel nem érkezett.

Dél-Alföldi Regionális Államigazgatási Hivatal Állami Főépítész:

„ A 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet értelmében az állami főépítész az épített környezet védelmében nyilatkozik. Ebből fakadóan a környezeti vizsgálat tematikájában szereplő „környezet” fogalmába az épített környezet is beletartozik. A terület elhelyezkedése okán különös figyelmet kell fordítani a településkapu építészeti megjelenésére, minőségére, valamint – a magassági viszonyokat is figyelembe véve – a város táji megjelenésének védelmére.”

Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság:

„Mint az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatról szóló 2/2005.(I.11.) Korm. rendelet 3. számú melléklet II.1.b) pontjában szereplő környezetvédelemért felelős szerv a következő nyilatkozom adom:

- A szabályozási terv módosításával érintett terület az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területről szóló 275/2004.(X.8.) Korm. rendeletben szereplő Natura 2000 területekre és jelölő fajokra káros hatást nem jelent.

- A várható környezeti hatások nem érintenek olyan területe, amelyek hazai (országos vagy helyi), közösségi vagy más nemzetközi szintű védeltséget élveznek.

Fentiek alapján Igazgatóságunk nem tartja szükségesnek az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet által meghatározott környezeti vizsgálat lefolytatását

Fenti nyilatkozatomat az egyes tervek., illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005.(I.11.) Korm. rendelet 4. § (2) bekezdése alapján adtam ki..”

Bács-Kiskun Megyei Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal Erdészeti Igazgatóság Szegedi Erdőfelügyeleti és Hatósági Osztály:

„...c. dokumentumban megfogalmazott javaslatokkal kapcsolatosan Igazgatóságunk nem emel kifogást,

környezeti vizsgálat lefolytatását akkor tartjuk szükségesnek, ha ilyen az eredeti tervhez is készült. (A változással érintett területre erdőterület nem található.) A további eljárási szakaszban nem kívánunk részt venni..”

Alsó-Tisza-vidéki Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség:

„A tárgyi módosítással szemben környezetvédelmi, természetvédelmi és vízügyi szempontból kifogást nem emelünk.

Felhívjuk azonban a figyelmüket arra, hogy a levegő védelmével kapcsolatos egyes szabályokról szóló 21/2001. (II.14.) Korm. rendelet 6.§ (8) bekezdése alapján a kijelölt védelmi övezetben nem lehet lakóépület, üdülőépület, oktatási, egészségügyi, szociális és igazgatási célú épület, kivéve a telepítésre kerülő, illetve a már működő légszennyező források működésével összefüggő épület.

A módosítás alapján a területen elhelyezhető építmények, valamint azok funkcionális korlátozása a fenti jogszabály előírásával nem ellentétes.

A terv további véleményezési eljárásban Felügyelőségünk részt kíván venni.”

Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat Dél-alföldi Regionális Intézete Közegészségügyi Osztály (462-2/2010-Ádám József):

„...a mellékelt dokumentációt áttanulmányoztam és az alábbi közegészségügyi véleményt, illetve nyilatkozatot adom:

1.A megküldött tervanyaggal összefüggésben közegészségügyi, környezet-egészségügyi kifogást nem emelek.

2.A további eljárási szakaszban részt kívánunk venni.

...A megküldött dokumentáció áttanulmányozása során megállapítást nyert, hogy a benne foglaltak jogszabályokon alapuló közegészségügyi, környezet-egészségügyi előírásokat nem sértenek.

Szakhatósági véleményemet és nyilatkozatomat az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (Étv.) 9.§ (2) bekezdés b) pontja szerinti véleményezési eljárásban, az egyes tervek illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet 4. § (2) bekezdésében foglaltakra figyelemmel, az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálatról szóló és a gyógyszerészeti államigazgatási szerv kijelöléséről szóló 362/2006.(XII.28.) Korm. rendelet 21. § (2) bekezdés (a) és (b) pontjában biztosított hatósági jogkörben, a 2. számú mellékletben megállapított illetékességgel adtam ki.”

A **Korm. rendelet 5. § (1)** bekezdése értelmében: „Ha a kidolgozó véleménye a környezeti vizsgálat szükségességéről eltér a környezet védelméért felelős szervek 4. § szerint megkapott véleményétől, a kidolgozó végleges döntését megelőzően az indokok tisztázása érdekében megbeszélést tart az érintett szervekkel.”

Fentiek alapján **a környezeti vizsgálat lefolytatásának szükségességét illetően a Városi Főépítész egyeztető tárgyalást hívott össze 2010. február 02-án.**

A tárgyaláson az Alsó-Tisza-vidéki Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség; a Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóságának munkatársai, a tervezők és a Főépítész csoport munkatársai voltak jelen.

Levélben a Dél-Alföldi Regionális Államigazgatási Hivatal Állami Főépítésze és a Szolnoki Bányakapitányság jelezte, hogy egyéb hivatalos elfoglaltság miatt nem tud részt venni az egyeztetésen, korábbi véleményüket azonban fenntartják.

A **Szolnoki Bányakapitányság levelében** közölte, hogy amennyiben a tervezett létesítmény a logisztikai központ definíciója szerinti feladatot lát el – anyagok, információk, személyek, energia rendszereken belüli és közötti áramlásának tervezése, szervezése, irányítása ellenőrzése – úgy a központ környezetre gyakorolt hatását mérsékeltnak ítélik meg. **Abban az esetben, ha egy zöldmezős ipari beruházás alapjait teremti meg, akkor esődlegesen a tervezett tevékenység határozza meg a környezeti hatás mértékét. Ez utóbbi esetben a környezeti vizsgálat lefolytatása indokolt lehet.**

A tárgyalás során mindkét szakhatóság úgy ítélte meg, hogy a Logisztikai központ funkciójából adódóan nem lehet szennyező hatással a védett területre. Amennyiben **a módosítás**

kapcsán már más ipari tevékenység is létesíthető a területen, akkor annak környezeti hatása már nagyobb lehet és akkor már célszerű elvégezni a vizsgálatot.

Mivel a tervezett módosítás vélhetően olyan ipari tevékenység folytatására is lehetőséget adhat majd a területen, amely környezeti hatásvizsgálathoz kötött, ezért az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet 1.§ (2) bekezdés ba) pontjának megfelelően megállapítható, hogy **a tervezett fejlesztés beletartozik a környezeti vizsgálat kötelezett körbe**, így erről a Korm. rendelet 5.§ (2) bekezdése értelmében határozati döntés szükséges.

3.2. Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (továbbiakban: Étv.) 10. § (4) bekezdésében foglaltak alapján a **Szeged kiemelt gazdasági övezet Budapesti út – tervezett belterületi határ – külterületen tervezett beépítésre szánt terület határa által közbezárt területre** készülő szabályozási terv módosítása kapcsán szükséges a településszerkezeti terv módosítását előkészítő településfejlesztési döntés meghozatala.

A településszerkezeti terv módosítására az állami főépítész Étv. 9.§ (6) bekezdés szerinti szakmai véleményezését követően, a szabályozási terv módosítás jóváhagyása előtt kerül sor.

Előzmények:

Tárgyi területet az érvényes szerkezeti terv egyéb ipari gazdasági és különleges intézményi (tudomány, oktatás) használatra jelölte ki. A Szegedi Tudományegyetem sikeres pályázat okán a tulajdonában lévő ingatlanon kívánja elhelyezni a Lézerközpontot, ezért a fejlesztéssel érintett ingatlan területhasznosítását egységesen különleges intézmény szerint javasolt kijelölni.

A több, mint 93 ha területű egyetemi ingatlan egy részét, cca. 4/5 részét az érvényes szabályzat beépítésre szánt területként jelöli. Ezen belül a Budapesti út melletti cca. 9 ha ingatlanrészt, a volt laktanyaépületekhez kapcsolódóan különleges intézményi területként *tudomány, oktatás* megnevezéssel, míg a belső cca. 75 ha ingatlanrészt egyéb ipari gazdasági zóna jelöli.

A területhasználat javasolt módosítása:

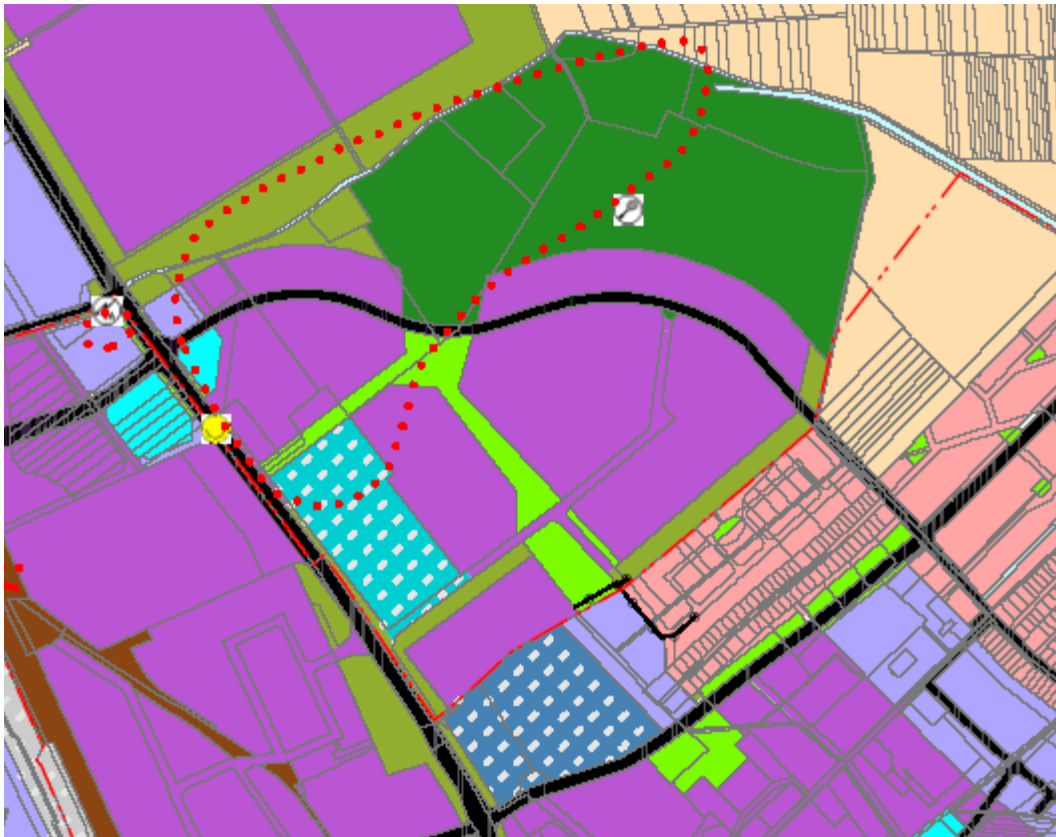
Mivel a Lézerközpont megvalósítása gazdaságfejlesztési célú uniós források megpályázásával történik, biztosítandó, hogy a Lézerközpont környezetében a hozzá szorosan tartozó vagy kapcsolódó használatot, tevékenységet engedje meg a város. Ezért a cca. 75 ha beépítésre szánt területen belül javasolt egységesen a területhasználatot kutatás-fejlesztés-oktatás-tudományos ipar befogadására alkalmas különleges intézményi területként kijelölni a jelenlegi egyéb ipari gazdasági zóna helyett. A terület szabályozásának ilyen irányú módosítását támogatja a Lézerközpont megvalósítását irányító miniszteri megbízott, Dr. Lippényi Tivadar is.

A tervezett lézerközpont védelme érdekében vizsgálni szükséges a tervezett I. rendű közút hatályos nyomvonalát.

A módosítás védett természeti területet, vagy ökológiai hálózati elemet nem érint. A különleges intézményi terület biológiai aktivitás értéke többszöröse az egyéb gazdasági területhez képest.

A módosítás várható hatása:

A módosított településrendezési tervek alapján, a fejlesztéssel érintett terület egységes területhasználatára alapján valósulhat meg a Lézerközpont biztonsága és fejleszthetősége, ez által lehetőség nyílik vállalkozások betelepülése és munkahely teremtés mellett egyedülálló európai lézer és fénytechnikával kapcsolatos tudományos ipari szoft park megteremtésére.



Hatályos településszerkezeti terv kivágat

Kérem fentiek alapján a határozatok, a rendelet tervezet és melléleteinek valamint a rendelet módosítás jóváhagyását.

Szeged, 2010. február

Nagy Sándor
Városfejlesztési alpolgármester