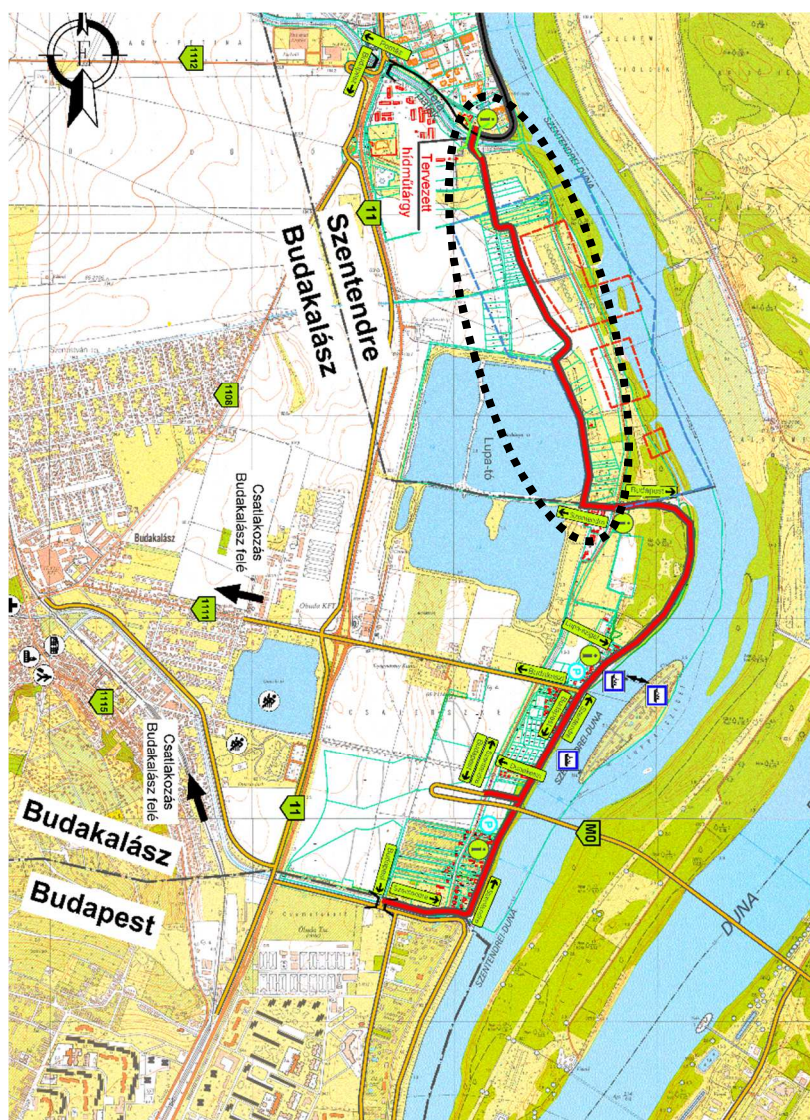


SZENTENDRE

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSA
AZ EUROVELO6 BUDAPEST-SZENTENDRE
KERÉKPÁROS ÚTVONAL DÉLI SZAKASZA MENTÉN,
VALAMINT A SZÉSZ MÓDOSÍTÁSA A
VOLÁN PÁLYAUDVAR IDEIGLENES FEJLESZTÉSE KAPCSÁN



JÓVÁHAGYÁSRA SZÁNT DOKUMENTÁCIÓ

*A .../2018.(... ..) Kt. sz. határozattal jóváhagyott TSZT-módosítás
és a .../2018.(... ..) önkormányzati rendelettel jóváhagyott SZÉSZ-módosítás.*

2018. MÁRCIUS

Készült Szentendre Város Önkormányzat megbízásából
és
a PARTNER Mérnöki Iroda Kft. részfinanszírozásában

A tervekészítő generáltervező

PRO TERRA Kft.

1138 Budapest, Esztergomi út 18.
T:06/1-237-0059; T, 06/1-612-6684.
email. proterra@proterra.hu
S. Vasi Ildikó igazgató

A településrendezési eszközök alaptervének kidolgozásában résztvevő szaktervezők:

<i>S. Vasi Ildikó</i>	<i>Felelős településtervező</i>
<i>Auer Jolán</i>	<i>Tájrendezési, zöldfelületi, környezetvédelmi tervező</i>
<i>Hanczár Zsoltné</i>	<i>Közmű tervező</i>
<i>Dr. Macsinka Klára</i>	<i>Közlekedés tervező</i>

A forrásdokumentumként használt műszaki tervben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalat kidolgozta a PARTNER MÉRNÖKI IRODA Kft.

Szaktervezői:

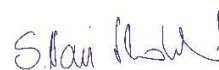
Komjáthy László ügyvezető	(11-0012)
Sipos Tamás tervező	(11-0834)
Zsupponits Ádám tervező	
Jakabházy Miklós ellenőr	(11-0611)

A műszaki terv kidolgozására megbízást adott a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

Felhasználásra került a zöldfelületi a környezetvédelmi munkarészekhez a Vibrocomp Kft. által készített területre vonatkozó „Előzetes vizsgálati dokumentáció” és a „Natura 2000 Hatásbecslés” c. dokumentációk (dr. Bite Pálné), melyeket adatszolgáltatásként a Partner Mérnöki Iroda Kft. bocsátott rendelkezésre.

A településrendezési eszközök módosítását készítette:

S. Vasi Ildikó vezető településtervező, okl. építészmérnök



TT/1 01-2609, É01-2609

Szilágyi Csilla okl. településmérnök

Busz Tamás közlekedésmérnök



(11-0610)

Auer Jolán okl. tájépítészmérnök



MÉK: 01-5003 TK/1, TT/1

Pisák Brigitta okl. tájépítészmérnök

Tartalomjegyzék

I.	ELŐZMÉNYEK	4
II.	JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK ÉS AZOK RAJZI MELLÉKLETEI:	6
	A/ Településszerkezeti Terv módosítása (határozattervezet és mellékletei)	6
	B/ Szentendre Építési Szabályzatának módosítása (rendelettervezet és mellékletei)	22
III.	MEGALAPOZÓ VIZSGÁLATOK KIEGÉSZÍTÉSE	28
1.	TELEPÜLÉSTERVEZŐI VIZSGÁLATOK	28
2.	A TÁJI-, TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK, ZÖLDFELÜLETEKRE VONATKOZÓ VIZSGÁLATOK	29
2.1.	Tájszerkezet, tájhasználat, zöldfelületek értékelése	29
3.	VÉDETT, VÉDENDŐ TÁJI-, TERMÉSZETI ÉRTÉKEK, TERÜLETEK	30
3.1.	Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek	30
3.2.	Nemzeti természetvédelmi oltalom alatt álló, vagy védelemre tervezett terület, érték, emlék	30
3.3.	Nemzetközi védettség alatt álló területek	32
3.4.	Az országos ökológiai hálózat (OÖH) területei	32
3.5.	A vizsgálat alá vont terület élőhelyei	32
4.	KÖRNYEZETVÉDELMI VIZSGÁLATOK	34
4.1.	Földtani közeg és talaj	34
4.2.	Felszíni- és felszín alatti vizek	37
4.3.	A levegő állapota	39
4.4.	Környezeti zaj- és rezgés	39
4.5.	Hulladékgazdálkodás	40
5.	KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLATOK	41
IV.	ALÁTÁMASZTÓ JAVASLATOK	42
1.	TELEPÜLÉSTERVEZÉSI JAVASLATOK	42
1.1.	Környezetalakítási javaslatok	42
1.2.	A településrendezési eszközökben bekövetkező változások	45
2.	SZAKÁGI JAVASLATOK	47
2.1.	TÁJRENDEZÉSI ÉS ZÖLDFELÜLETI JAVASLATOK	47
2.1.1.	Tájhasználat tájszerkezet alakulása, zöldfelületrendezési javaslatok	47
2.1.2.	A biológiai aktivitás értékének alakulása a tervezett területhasználat esetén ..	47
3.	VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSOK, KÖRNYEZETI FELTÉTELEK	47
3.1.	Földtani közeg és talaj	47
3.2.	Felszíni- és felszín alatti vizek	48
3.3.	Levegőminőség-védelem	48
3.4.	Környezeti zaj- és rezgés	48
3.5.	Hulladékgazdálkodás	48
4.	KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI JAVASLATOK	48

I. ELŐZMÉNYEK

Szentendre Város Önkormányzat Képviselőtestülete 2017-re készítette el az „új-településrendezési eszközöket”, s fogadta azokat el. Ennél fogva a hatályos településrendezési eszközök:

- **176/2017. (VII. 27.) Kt. sz.** határozattal megállapított Településszerkezeti Terv, (a továbbiakban: TSZT) valamint
- **a 26/2017. (VII. 31.)** önkormányzati rendelettel elfogadott Szentendre Építési Szabályzat (a továbbiakban: SZÉSZ) és annak mellékletei között a Szabályozási Terv (a továbbiakban: SZT).

Jelen dokumentáció a hatályos településrendezési eszközök módosítása céljából készült.

A módosítás két oknál fogva vált szükségessé:

- A/** EuroVelo6 kerékpár módosított nyomvonalának, és a
- B/** Buszpályaudvar ideiglenes fejlesztése végrehajtásának településrendezési eszközökben történő megfelelő szerepeltetése.

A/

A Kormány 231/2016 (VII. 29.) Korm. rendeletben döntött az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet módosításáról.

Ebben többek között nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak nyilvánította az Európai Kerékpárút Hálózat részét képező EuroVelo6 egyes szakaszait, s így a Budapest-Szentendre közötti szakaszt is.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2016. évi elrendelésének megfelelően a Kerékpáros Magyarországi Szövetség bevonásával a NIF Zrt. feladata „Az EuroVelo6 kerékpáros útvonal Budapest-Szentendre közötti szakaszának fejlesztéséhez kapcsolódó vizsgálati, engedélyezési és kiviteli dokumentációk elkészítése és az engedélyek beszerzése. Az EuroVelo6 kerékpáros út Szentendre déli szakaszán (Dera-pataktól délre) új nyomvonal kijelölésével valósítható meg, figyelembe véve az árvízvédelmi szempontokat és a belső vízbázis védőterület előírásait. Az új nyomvonal nem egyezik Szentendre hatályos településrendezési eszközeiben jelölt nyomvonnal, ezért szükségessé vált annak a településrendezési eszközökben való megjelölése, vagyis a településrendezési eszközök módosítása.

A NIF megbízásában a kerékpárúttal kapcsolatos terveket készítő PARTNER Mérnöki Iroda Kft. megkeresésére Szentendre Város Önkormányzat Képviselő-testülete döntést hozott a településrendezési eszközök szükséges módosításának megindításáról.

B/

Szentendre Önkormányzat Képviselő-testületének egyetértésével a VOLÁNBUSZ Zrt. az utazóközönségnek szóló szolgáltatás, valamint az üzemvitel színvonalának emelése érdekében ideiglenes fejlesztést szeretne végrehajtani a buszpályaudvar területén. A helyi építési szabályzat a buszpályaudvart egy intermodális csomópont részeként jelölte meg, s ennek megfelelően közös (a különböző közlekedési eszközök összefüggéseiben előkészített programra alapozott) fejlesztéshez rendelte az építéssel járó változás lehetőségét. Így a buszpályaudvar területén sem lehet a tervezett ideiglenes fejlesztést végrehajtani a helyi szabályzat módosításának hiányában. Ezért szükséges a településrendezési eszközök módosítása olyan módon, amely a fejlesztést lehetővé teszi.

Fentiekre tekintettel Szentendre Város Önkormányzat Képviselő-testülete a kiemelt kormányberuházásnak nyilvánított EuroVelo6 kerékpáros útvonal Dera-pataktól délre eső szakaszán az új nyomvonal kijelölését, valamint az intermodális csomópont fejlesztési területét érintő ideiglenes beruházást segítően a 210/2017. (IX.14.) határozatával döntést hozott egyrészt a VO-LÁNBUSZ Zrt. ideiglenes fejlesztésének kiemelt fejlesztési beruházássá nyilvánításáról, másrészt a két változtatási igény kielégítése érdekében a településrendezési eszközök módosításának tárgyalásos úton történő lehetőségéről. A módosítások elkészítésére megbízta a PRO-TERRA Kft. tervező irodát.

Mindkét tervmódosítási igény lehetővé teszi a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 32.§ (6) bekezdése szerinti tárgyalásos eljárású tervmódosítását, mivel:

- nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás, illetve
- a képviselő-testület döntésével kiemelt fejlesztési területté nyilvánított területen történő beruházás.

Jelen dokumentáció módosítást tartalmaz az A/ és B/ jelű változási igényekre tekintettel együttesen:

- a Településszerkezeti tervben - a leírásában és annak mellékletét képező
- településszerkezeti tervben (TSZT) -, továbbá
- a SZÉSZ előírásaiban, s annak mellékletét képező
- szabályozási tervben (SZT).

A dokumentáció a partnerségi szabályzatban megfogalmazottaknak megfelelően közreadott, valamint a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendeletnek megfelelő tárgyalásos eljárású módosítás véleményezése során véglegesített, jóváhagyásra előkészített anyag.

A partnerségi véleményezés időszakában a véleményezés alatt lévő szabályozási tervhez képest kismértékű módosításra volt szükség a közlekedés szakági tervek engedélyezési tervkészítésének egyeztetése során felmerült igénynek megfelelően. Ezért a Dera-patak tervezett hídja déli lába mellett a szükséges mederburkolat kialakítása érdekében a szabályozási vonal kismértékben elmozdult a 06 hrsz.-ú telket érintően.

A véleményezést követően csak jogtechnikai, jogszabály-szerkesztési változások történtek a jóváhagyandó munkarészekben.

II. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK ÉS AZOK MELLÉKLETEI:**A/ Településszerkezeti Terv módosítása (határozattervezet és mellékletei)****Határozati javaslat**

Szentendre Város Önkormányzat Képviselő-testületének

....../2018. (.....) Kt. sz. határozata

Szentendre Településszerkezeti Tervének módosításáról

Szentendre Város Önkormányzat Képviselő-testülete Szentendre Város Településszerkezeti Tervének az EuroVelo6 kerékpárút Dera-patakon átvezető és attól délre a közigazgatási határig haladó szakaszának módosított nyomvonala kapcsán úgy dönt, hogy

1. Szentendre Város Önkormányzat Képviselő-testületének **176/2017. (VII. 27.)** Kt. sz. határozatával (a továbbiakban: Kt. hat.) elfogadott Településszerkezeti Tervét az alábbiak szerint módosítja:
 - 1.1 A Kt. hat. **1. mellékletét képező 1.1 „Településszerkezeti terv – Területfelhasználás, örökségvédelem, infrastruktúra”** T-1 jelű tervlap helyébe a határozat 1. melléklete az **1.1 „Településszerkezeti terv – Területfelhasználás, örökségvédelem, infrastruktúra”** T-1/ml jelű tervlap lép,
 - 1.2 A Kt. hat. jelen határozat 1.1. pontjával módosított **1. mellékletét képező** T-1/ml rajzszámú **1.1 „Településszerkezeti terv – Területfelhasználás, örökségvédelem, infrastruktúra”** tervlap a jelen határozat 2. mellékletét képező **T-1/EV6** rajzszámú fedvény-terv-lappal egészül ki,
 - 1.3 A Kt. hat. **2. mellékletét képező „A szerkezeti terv leírása”** dokumentumból a módosítással érintett elemeket jelen határozat 3. melléklete **ismerteti**,
 - 1.4 A Kt. hat. **3. melléklete** jelen határozat 4. mellékletével **kiegészül**,
 - 1.5 A Kt. hat. **5. mellékletét képező A TERÜLERENDEZÉSI TERVEKKEL VALÓ ÖSSZHANG IGAZOLÁSA** jelen határozat 5. melléklete szerint módosul, valamint **kiegészül**,
 - 1.6 A Kt. hat. **6. mellékletét képező BIOLÓGIAI AKTIVITÁSÉRTÉK SZÁMÍTÁS EREDMÉNYÉT** jelen határozat 6. mellékletével **megállapítja**.
2. Szentendre Város Településszerkezeti Tervének 1. pontban írt módosítása – a 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 43.§ (1) bekezdés c) pontjára figyelemmel – Szentendre Város Önkormányzat Képviselő-testületének a Szentendre Építési Szabályzatáról szóló 26/2017. (VII.31.) önkormányzati rendelet módosításáról szóló önkormányzati rendeletének hatályba lépésétől, azaz 2018.-tól alkalmazandó.

Felelős: Polgármester

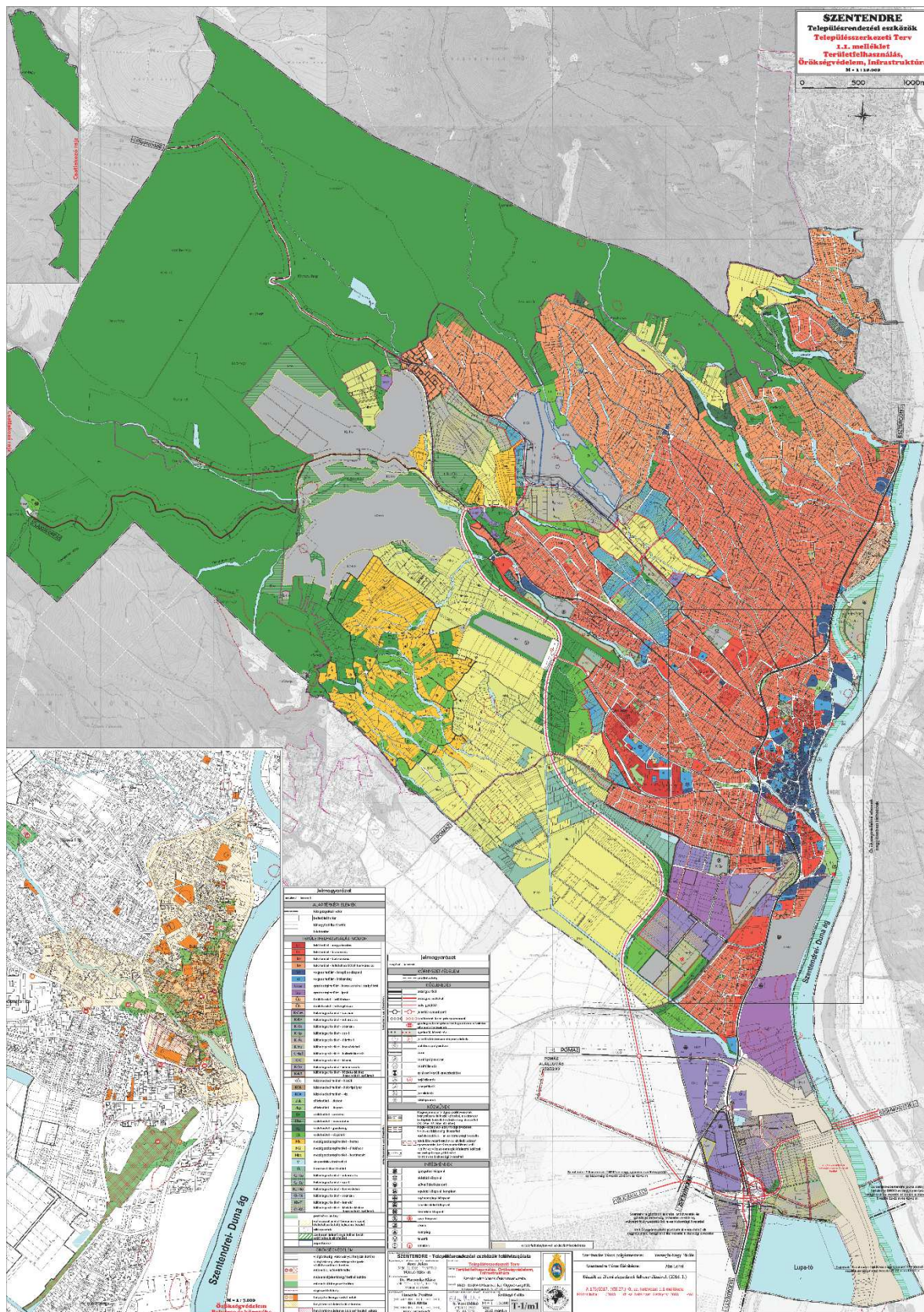
Határidő: azonnal

A végrehajtásért közvetlenül felelős: Főépítési Kabinet

Verseghi-Nagy Miklós
polgármester

dr. Gerendás Gábor
jegyző

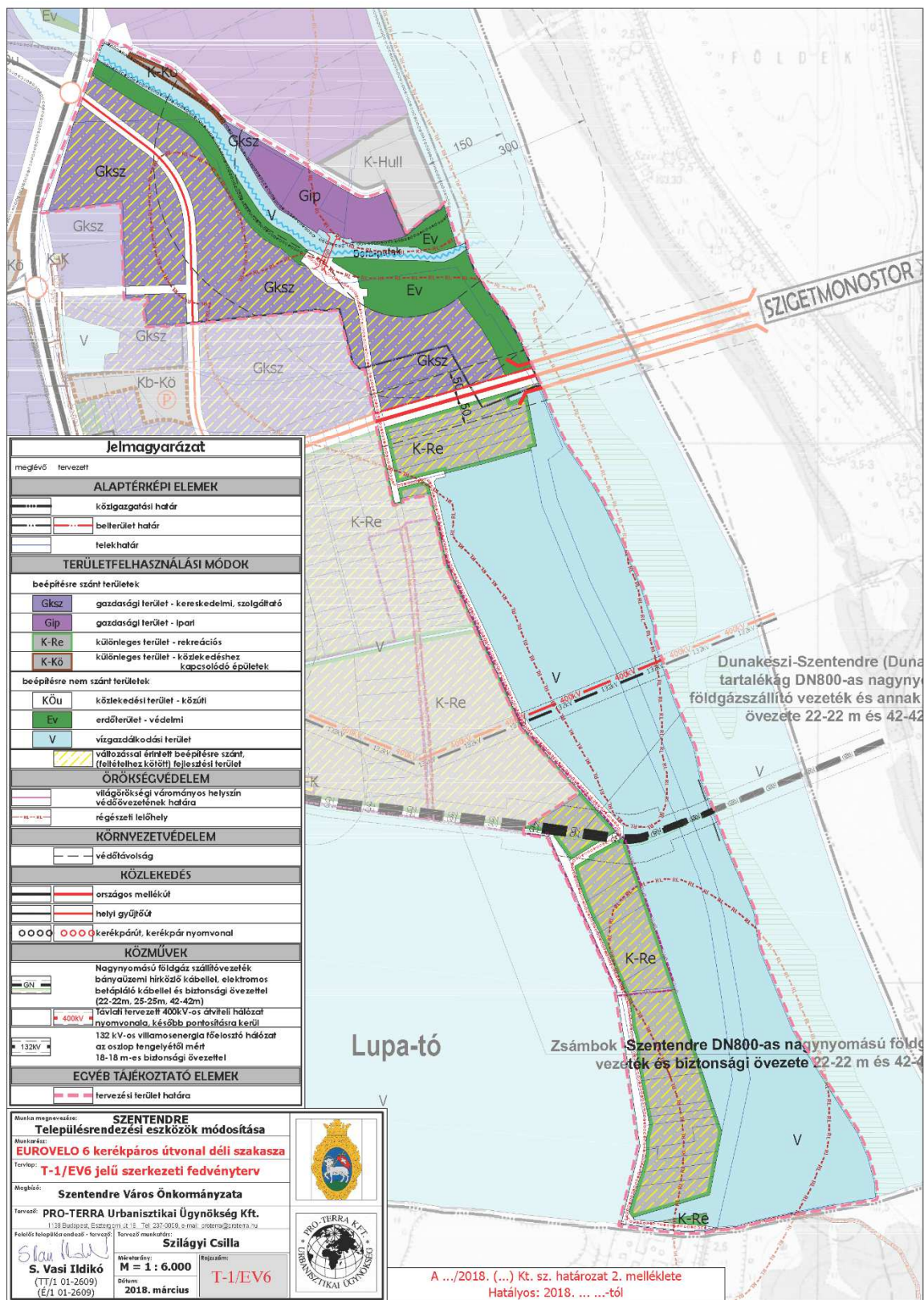
A 176/2017. (VII. 27.) Kt. sz. határozat 1. mellékletét képező 1.1 „Településszerkezeti terv - Területfelhasználás, örökségvédelem, infrastruktúra” elnevezésű T-1/m1 jelű tervlap



A T-1/m1 jelű tervlapot eredeti léptékben lásd külön mellékletben (nyomtatásban eredeti léptékben A0 méretű lap)

2. melléklet a/2018. (.....) Kt. sz. határozathoz:

A 176/2017. (VII. 27.) Kt. sz. határozat módosított 1. mellékletét képező 1.1 „Településszerkezeti terv- Területfelhasználás, örökségvédelem, infrastruktúra” elnevezésű T-1/ml jelű tervlapot kiegészítő T-1/EV6 jelű Fedvényterv



A T-1/EV6 jelű tervlapot eredeti léptékben lásd külön mellékletben
(nyomtatásban eredeti léptékben A3 méretű lap).

3. melléklet a .../2018. (... ..) Kt. sz. határozathoz

A 176/2017. (VII. 27.) Kt. sz. határozat 2. mellékletét képező **A SZERKEZETI TERV LEÍRÁSA** dokumentumból a módosítás alá vont területre - a T-1/EV6 jelű Fedvényterv területére - vonatkozóan

2.1 A TERÜLETFELHASZNÁLÁS ismertetése

A TSZT a T-1/EV6 jelű Fedvényterv szerinti terület területfelhasználása az alábbi, beépítésre nem szánt és beépítésre szánt területeket képviseli

A módosítással érintett területen előforduló területfelhasználási elemek			
	területfelhasználási egységek/szerkezeti tervi jele (beépítési sűrűség)	jellemzői	elhelyezhető épületek és rendeltetések
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK	Közúti terület/ KÖu (-)	a közlekedési területek közül a közúti gépjármű-forgalmat, a kérekpáros útvonalakat, a gyalogos közlekedést, a közterületi parkolókat és a jelentősebb mezőgazdasági kiszolgáló utakat fogadja be.	a területen csak a közlekedéssel összefüggésben szükséges építmények helyezhetők el, épület nem építhető, csak az arra külön megjelölt esetekben.
	Vízgazdálkodási terület/ V (-)	a tavak, a Duna-folyam, a patakok, a vízfolyások, állandó és időszakos vízállások, a csapadékvizek elvezetését biztosító árkok és csatornák. a vízgazdálkodással összefüggő egyéb területek tartoznak ide	a területen a rendeltetésszerű használathoz szükséges, jellemzően épületnek nem minősülő a vízgazdálkodással összefüggő építmények helyezhetők el
	Védelmi erdőterület/ Ev (-)	védett, vagy védelmi rendeltetésű erdőterületek tartoznak ide.	védelmi erdőterületen csak a védelmi célok megvalósulását, bemutatását szolgáló nem épületnek minősülő építmények helyezhetők el. Kilátó és magasles kivételével épületek nem helyezhetők el
BEÉPÍTÉSRESZÁNT TERÜLETEK	Rekreációs különleges terület/ K-Re (0,6)	a tervezett elsősorban közösségi rendeltetésű a szabadidő, a sport és egyéb rekreációval kapcsolatos rendeltetésű terület	a különböző rekreáció célját szolgáló; szállás; csónakház, vízi-sport, a terület használóit kiszolgáló kereskedelmi, vendéglátói, egyéb szolgáltatói rendeltetésű, közösségi szórakoztató és kulturális építmények elhelyezésére
	Kereskedelmi szolgáltató gazdasági terület/ Gksz (0,8)	a kereskedelmi, szolgáltató terület elsősorban a környezetre jelentős hatást nem gyakorló gazdasági tevékenységi célú épületek elhelyezésére szolgál	a területen nem helyezhető el önálló lakóépület, a már kialakult területeken sem alakítható ki jelentős teherforgalommal járó logisztikai raktárbázis, vagy bevásárló központ csak, ha a környezetre megkívánt feltételek teljesülnek
	Iparterület/ Gip (1,0)	az ipari területen a környezetre jelentős hatást nem gyakorló rendeltetés végezhető	a területen nem helyezhető el önálló lakóépület

4. melléklet a/2018. (.....) Kt. sz. határozathoz

A 176/2017. (VII. 27.) Kt. sz. határozat 3. melléklete újabb ponttal egészül ki
**„3.5 A területfelhasználás változásait kiegészítő módosulások leírása a T-1/EV6 jelű
Fedvényterv területére vonatkozóan**

A Településszerkezeti Terv módosítása során, a területhasználatban bekövetkező változások az alábbiak:

- a) A kerékpárút a déli közigazgatási határt átlépve a tervezett rekreációs különleges területen haladva, s ott a nyomvonalán közlekedési területet létrehozva éri el a Lupa-tó melletti mezőgazdasági kiszolgáló utat.
- b) A mezőgazdasági kiszolgáló út részbeni szélesítésével a Lupa-tó ÉK-i sarkát elérve ismét a tervezett rekreációs különleges területet érintve, s abból közlekedési területet létrehozva vezet a vízmű-terület telkéig.
- c) A vízmű telke mentén É-D-i irányban halad a vízgazdálkodási terület mentén annak területéből közlekedési területet képezve.
- d) A vízmű-telket elhagyva a tervezett rekreációs különleges területbe sorolt területen áthaladva és azon közlekedési területet képezve éri el a tervezett kereskedelmi gazdasági terület határát.
- e) A tervezett kereskedelmi gazdasági területből a Dunával párhuzamosan közlekedési területet jelöl ki elérve a Dera-patak mentén tervezett védelmi célú erdőt.
- f) A tervezett védelmi erdőből közlekedési területté alakítva éri el a Dera-patak vízgazdálkodási területet.
- g) A Dera-patak vízgazdálkodási területen keresztül kerékpáros híd létesül, s annak északi oldali érkeztetése, és az árvízvédelmi gát emelése miatt a vízgazdálkodási terület kismértékben a vele határos iparterület rovására megnövekedik.
- h) A módosítás által megszűnő kerékpárút-nyomvonalon új területhasználat nem jön létre, mivel a vízgazdálkodási területen, a gáton haladt a kerékpárút, illetve a Dera-patak mentén a tervezett védelmi erdő területén is csak nyomvonalként szerepelt.

5. melléklet a/2018. (.....) Kt. sz. határozathoz:

A 176/2017. (VII. 27.) Kt. sz. határozat 5. mellékletét képező

A TERÜLERENDEZÉSI TERVVEL VALÓ ÖSSZHANG IGAZOLÁSA kiegészítése- T-1/EV6 jelű Fedvényterv vonatkozásában

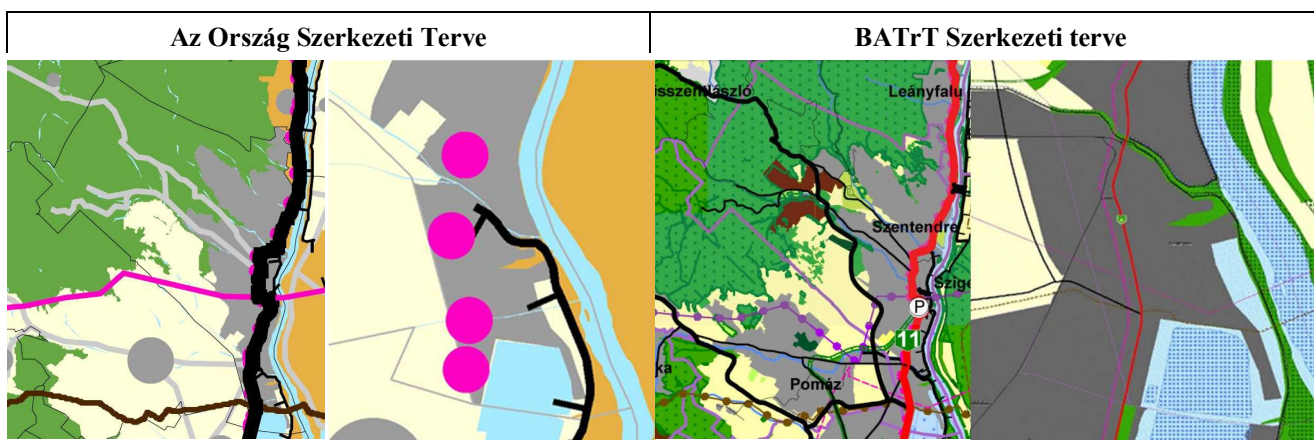
A területrendezési — településrendezési tervek tervhierarchiájának legmagasabb szintjén az Országos Területrendezési Terv áll, amelyet az Országgyűlés a 2003. évi XXVI. törvénnyel (a továbbiakban: OTrT) hagyott jóvá. Az OTTrT-t elfogadása óta többször módosította az Országgyűlés, legutóbb 2013. decemberében, amely módosítás 2014. január 1. óta hatályos. Az OTTrT határozza meg az ország egyes térségei térbeli rendjét, tekintettel a fenntartható fejlődésre, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, értékek megőrzésére, illetve erőforrások védelmére.

A **kiemelt térségi**, illetve megyei területrendezési tervek hivatottak a térségi területfelhasználási kategóriák és övezetek kijelölésére, az országos területfelhasználási kategóriák, övezetek figyelembe vételével, azok pontosításával, valamint az országos műszaki infrastruktúra-hálózat meghatározására — az OTTrT-t figyelembe véve—. Szentendre közigazgatási területére **Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve** (továbbiakban: BATrT) vonatkozik. A 2005. évi LXIV. törvényt legutóbb 2011-ben módosították. Ebből következően a BATrT-ben a 2013-ban módosított OTTrT-ből adódó változások még nem kerültek átvezetésre. Az átmeneti időszakra vonatkozóan az OTTrT és a BATrT közötti különbségeket az OTTrT átmeneti rendelkezései alapján kell kezelni:

- a térségi szerkezet és térségi területfelhasználás vonatkozásában a BATrT-et,
- az országos és „felülírt” térségi övezetek vonatkozásában az OTTrT-et,
- az országos műszaki infrastruktúra-hálózat vonatkozásában az OTTrT-et kell figyelembe venni.

A területi terveknek való megfelelést nem a tervezés alá vont terület, hanem kizárólag a településrendezési eszközök módosításának tárgyát képező módosított EuroVelo 6 jelű kerékpárút nyomvonalát tekintetében értékeljük.

1. TÉRSZERKEZETI TERVEKNEK VALÓ MEGFELELŐSÉG IGAZOLÁSA



1.1. Térségi területfelhasználási követelményeknek való megfelelés igazolása

kiemelt térségi területfelhasználási kategóriák	Területrendezési követelmények	Megfelelőség igazolása
Városias települési térség Területe a BATrT-ban: 1537,56 ha, 35,09% igénybe vehető még 29,9513 ha	A BATrT nem fogalmaz meg a közlekedési infrastruktúra-hálózatokkal kapcsolatos követelményeket.	(A kerékpárút nyomvonalát nagyrészt települési térségben halad.)
Erdőgazdálkodási térség Területe a BATrT-ban: 1680,27 ha, 38,35% igénybe vehető még 165,59 ha	A BATrT nem fogalmaz meg a közlekedési infrastruktúra-hálózatokkal kapcsolatos követelményeket.	Erdőgazdálkodási térségből ha terület kerül átsorolásra a TSZT-ben közlekedési területbe. 0,3781 ha < 165,59 ha, tehát megfelel

kiemelt térségi területfelhasználási kategóriák	Területrendezési követelmények	Megfelelőség igazolása
Vízgazdálkodási térség <i>Területe a BATrT-ban:</i> 208,26 ha, 4,75% <i>igénybe vehető még 10,41ha</i>	A BATrT nem fogalmaz meg a közlekedési infrastruktúra-hálózatokkal kapcsolatos követelményeket.	A tervezett kerékpárút annyiban érinti a vízgazdálkodási térségbe sorolt területet, hogy hídon vezetve vízgazdálkodási terület felett halad át.

1.2. Műszaki infrastruktúra-hálózatok megfelelőségének igazolása

A műszaki-infrastruktúra-hálózatok között az OTrT térszerkezeti terve, „Az Ország Szerkezeti Terve” Szentendre közigazgatási területén az **2. és az 1/6. melléklet** szerint országoskerékpárút-törzshálózat elemei között tartalmazza a 6-os jelű EuroVelo Felső-Dunamente kerékpárutat.

A BATrT szintén tartalmazza a 6-os jelű EuroVelo Felső-Dunamente kerékpárutat a **2. és az 1.7.1. melléklete** szerint.

Az országos és térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatoknak a település közigazgatási területére vetített hossza legfeljebb $\pm 5\%$ -kal térhet el a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervek szerkezeti tervében megállapított nyomvonalváltozattól.

Szentendre város hatályos településrendezési eszközei pontosították a kerékpárút nyomvonalát, melynek hossza a település közigazgatási területén 8451 m. A módosított nyomvonal hossza 8882 m, mely **+5%-kal** tér el a hatályos településrendezési eszközökben szereplő nyomvonal hosszától, tehát **a tervezett módosítás a műszaki infrastruktúra-hálózatokra vonatkozó területrendezési követelményeknek megfelel.**

2. TÉRSÉGI ÖVEZETEKNEK VALÓ MEGFELELŐSÉG IGAZOLÁSA

Az OTrT 2014-ben életbe lépő módosításai után az alábbi övezeteknél a településrendezési eszközök készítése során a térségi övezetek által érintett területeket az országos, a kiemelt térségi és a megyei övezetek területi érintettségével kapcsolatos állásfoglalásra kötelezett államigazgatási szervek köréről szóló kormányrendelet szerint, az abban meghatározott államigazgatási szervek előzetes adatszolgáltatása figyelembevételével kell lehatárolni (12/A §) a BATrT kiemelt térségi övezeti tervlapjai helyett:

- Országos ökológiai hálózat övezetét a DINPI adatszolgáltatása alapján,
- Kiváló termőhelyi adottságú szántóterületek övezetét a Budapest Főváros Kormányhivatalának Földmérési, Távérzékelési és Földhivatali Főosztálya adatszolgáltatása alapján,
- Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezetét a Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdőgazdálkodási Főosztály adatszolgáltatása alapján,
- Kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezetét (kis mértékben megváltozott az elnevezése, korábban kiemelt fontosságú meglévő honvédelmi terület volt az elnevezése) a HM Hatósági Hivatal adatszolgáltatása alapján,

Az OTrT módosítás új övezeteket is bevezetett, amelyek az alábbiak:

- Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete, amely a Budapest Főváros Kormányhivatalának Földmérési, Távérzékelési és Földhivatali Főosztálya adatszolgáltatása alapján került pontosításra,
- Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete, amely a DINPI adatszolgáltatása alapján került pontosításra,
- Világörökség- és világörökség-várományos terület övezete, amely a Forster Központ adatszolgáltatása alapján került pontosításra,
- Országos vízminőség-védelmi terület övezete, amely a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság adatszolgáltatása alapján került pontosításra,
- Nagyvízi meder és a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló vízkár-elhárítási célú szükségtározók területének övezete, amely a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság adatszolgáltatása alapján került pontosításra.

Az OTrT országos övezetei	Szentendre közigazgatási területén érintettség	EuroVelo6
3.1 Az országos ökológiai hálózat övezete	igen	igen
3.2 Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete	nem	nem
3.3 Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete	igen	nem
3.4 Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete	igen	nem
3.5 Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete	igen	igen
3.6 Világörökségi és világörökségi várományos terület övezete	igen	igen
3.7 Országos vízminőség védelmi terület	igen	igen
3.8 Nagyvízi meder területének övezete	igen	igen
3.8 Vásárhelyi terv továbbfejlesztése keretében megvalósítható vízkár-elhárítási célú szükségeltározók területének övezete	nem	nem
3.9 Kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezete	igen	nem

Az alábbi táblázatban mutatjuk be, hogy BATrT mellékletei szerint mely térségi övezetek érintik Szentendre közigazgatási területét, valamint az EuroVelo 6 módosított nyomvonalát.

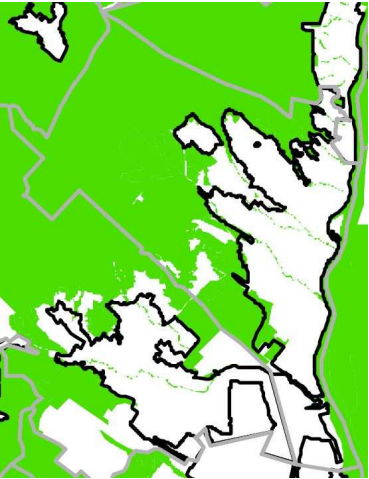
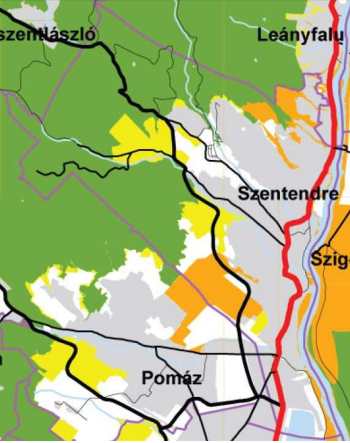

A BATrT kiemelt térségi övezetei	Szentendre közigazgatási területén érintettség	EuroVelo6
3/1 Magterület övezete (OTrT felülírta)	+	—
3/2 Ökológiai folyosó övezete (OTrT felülírta)	+	+
3/3 Puffer terület övezete (OTrT felülírta)	+	—
3/4 Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete (OTrT felülírta)	+	—
3/5 Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület (OTrT felülírta)	+	—
3/6 Erdőtelepítésre alkalmas terület övezete (OTrT megszüntette)	±	—
3/7 Országos komplex tájrehabilitációt igénylő terület (OTrT megszüntette)	—	—
3/8 Térségi komplex tájrehabilitációt igénylő terület övezete (OTrT megszüntette)	±	—
3/9 Országos jelentőségű tájképvédelmi terület (OTrT megszüntette)	±	—
3/10 Térségi jelentőségű tájképvédelmi terület övezete (OTrT megszüntette)	—	—
3/11 Világörökségi és világörökség-várományos terület övezete (OTrT felülírta)	+	+
3/12 Történeti települési terület övezete (OTrT megszüntette)	±	—
3/13 Kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi terület övezete (OTrT megszüntette)	+	—
3/14 Felszíni vizek vízminőség védelmi vízgyűjtő területe övezete (OTrT megszüntette)	±	—
3/15 Ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület övezete (OTrT átnevezte, de tartalmában érdemben nem változott)	+	—
3/16 Rendszeresen belvízjárta terület	—	—
3/17 Nagyvíz meder övezete (OTrT felülírta)	+	+
3/18 Földtani veszélyforrás területének övezete	+	—
3/19 Vízerosciónak kitett terület övezete (OTrT megszüntette)	±	—
3/20 Szélerosciónak kitett terület (OTrT megszüntette)	±	—
3/21 Kiemelt fontosságú meglévő honvédelmi terület övezete (OTrT, mint térségi övezet, megszüntette, átnevezte)	+	—
3/22 Honvédelmi terület övezete (OTrT megszüntette)	—	—

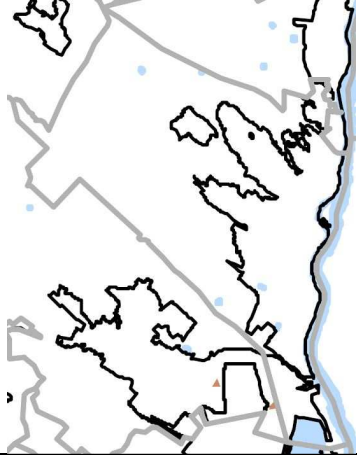
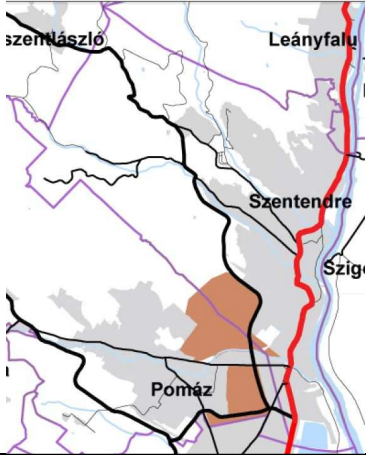
A térségi övezeteknek való megfelelés igazolásakor csak azon övezetek esetében történik meg a megfelelés igazolása, amelyeket érint a módosított EuroVelo 6 nyomvonal. Valamint bemutatjuk azon övezetek területi lehatárolását is, amelyek a nyomvonal közelében találhatók.


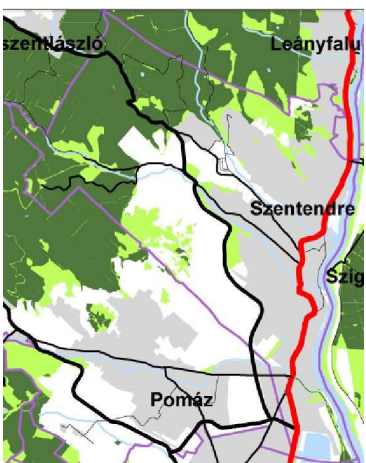

2.1. A 2013-ban módosított OTTrT által „felülírt” térségi övezeteknek való megfelelés igazolása


Alábbiakban párhuzamosan mutatjuk be az érintett OTTrT országos övezeteit és a BATrT hasonló tartalmú, az OTTrT 2013. évi módosítása során felülírt kiemelt térségi övezeteit, valamint az adatszolgáltatás szerint pontosított övezeti lehatárolásokat. A megfelelést csak azon térségi övezetek esetében értékeljük, amelyek érintik az EuroVelo 6 módosított nyomvonalát. Valamint bemutatjuk azon adatszolgáltatásokat, ahol egyértelműsítettük a módosított nyomvonal érintettségét.

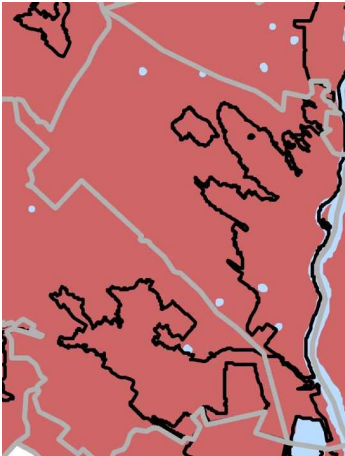
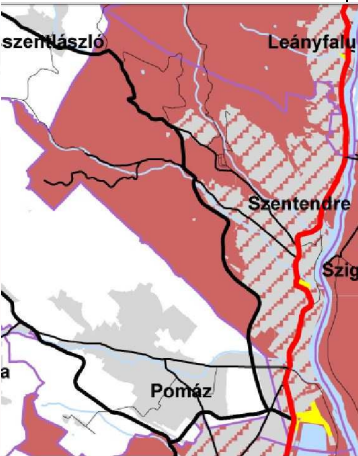
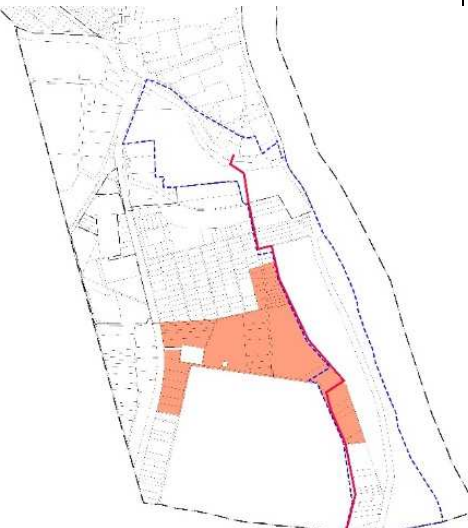
Az OTTrT újonnan bevezetett országos övezetei a 2.2. pontban kerülnek bemutatásra.

OTTrT 3/1. melléklet: Országos ökológiai hálózat övezete (országos övezet)	BATrT 3/1, 3/2, 3/3 melléklet Magterület, ökológiai folyosó és pufferterület övezete (kiemelt térségi övezet) — OTTrT felülírta
	 ■ Magterület, ■ ökológiai folyosó, ■ puffer terület
Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása alapján figyelembe vett magterület, ökológiai folyosó és pufferterület	
	Az országos ökológiai hálózat övezetébe tartozó területeket a kiemelt térségek területi tervei tovább bontják magterület, ökológiai folyosó és pufferterület kiemelt térségi övezetekre. A településrendezési tervek esetében ezen övezeteknek való megfelelés igazolandó. Mivel az OTTrT felülírta az országos ökológiai hálózat övezetét, ezért a BATrT magterület, ökológiai folyosó és pufferterület övezetekbe tartozó területeket —a BATrT OTTrT-vel összhangba hozó módosításáig— az illetékes nemzeti park igazgatóság adatszolgáltatása alapján kell figyelembe venni. ■ Magterület, ■ ökológiai folyosó, ■ puffer terület
Területrendezési követelmények	Megfelelés igazolása
Ökológiai folyosó	A tervezett kerékpáros nyomvonal az északi részén, a Derapatak térségében halad át az Országos Ökológiai Hálózat

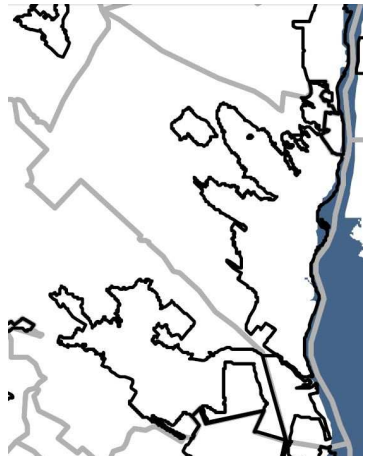
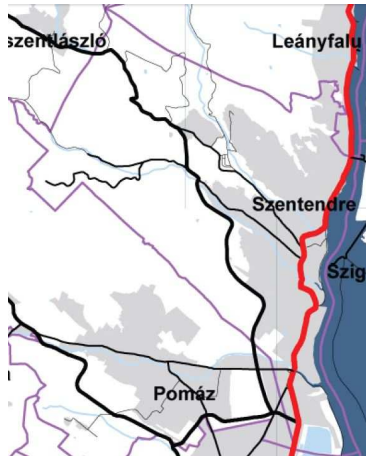


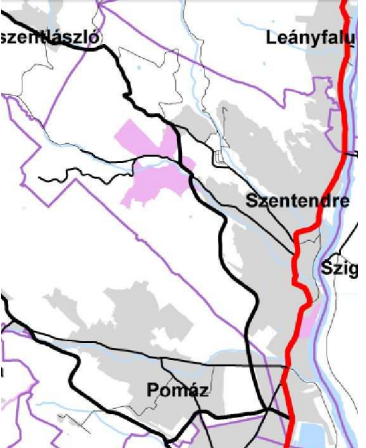
<p>Az övezetben a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala, az erőművek és kiserőművek az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával helyezhető el.</p>	<p>ökológiai folyosó területén. Az elvégzett élővilág-védelmi vizsgálatok alapján a tervezett nyomvonal élőhelyfragmentációt (feldarabolódást) nem okoz, illetve az ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozzák.</p> <p>Megfelel.</p>
<p>OTrT</p> <p>3/2. melléklet: Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete</p>	<p>BATrT</p> <p>3/4. melléklet: Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete</p>
	
<p>A a Budapest Főváros Kormányhivatalának Földmérési, Távérzékelési és Földhivatali Főosztálya adatszolgáltatása szerint Szentendre közigazgatási területét nem érinti „kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete”</p>	

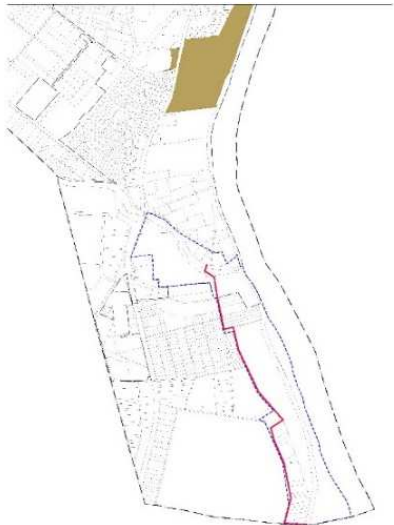
<p>OTrT</p> <p>3/4. melléklet: Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete (országos övezet)</p>	<p>BATrT</p> <p>3/5. melléklet: Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete (országos övezet) — OTrT módosította</p>
	
	<p> Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete</p>

Pest Megyei Kormányhivatal Erdészeti Igazgatósága adatszolgáltatása alapján kiváló termőhelyi adottságú erdőterületeként figyelembe vett területek	
	Területrendezési követelmények
	BATrT Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete Nem fogalmaz meg a közlekedési infrastruktúra-hálózatokkal kapcsolatos követelményeket.
	Megfelelőség igazolása
Az adatszolgáltatás alapján a módosított EuroVelo 6 nyomvonala nem érinti az övezet területét.	

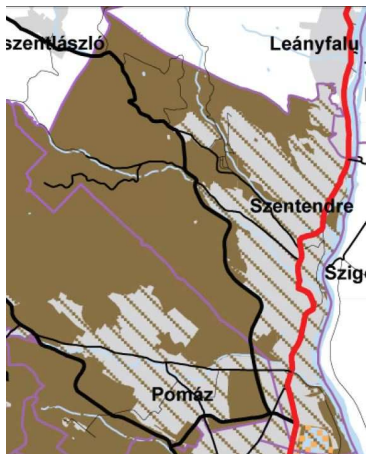
OTrT 3/6. melléklet: Világörökségi és világörökségi várományos terület övezete	BATrT 3/11. melléklet: Világörökségi és világörökség-várományos terület övezete	Forster Központ adatszolgáltatása szerint
		

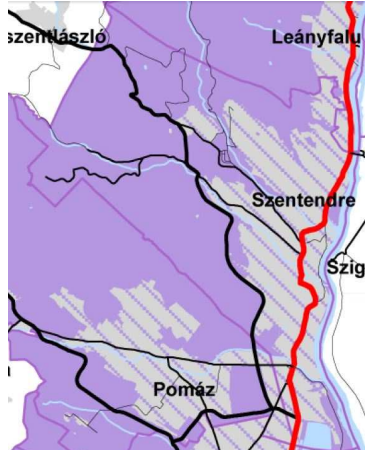
Területrendezési követelmények	Megfelelőség igazolása
OTrT Világörökségi és világörökségi várományos terület övezete: Az övezetben a területfelhasználás módjának és mértékének összhangban kell lennie a világörökségi kezelési tervben meghatározott célokkal. Az övezetben a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatokat, erőműveket és kiserőműveket a kulturális és természeti örökségi értékek sérelme nélkül, területi egységüket megőrizve, látványuk érvényesülését elősegítve és a világörökségi kezelési tervnek megfelelően kell elhelyezni.	A tervezett nyomvonal által érintett világörökségi várományos terület még nem rendelkezik kezelési tervvel. A módosított EuroVelo 6 nyomvonal a világörökség várományos terület határán, jellemzően meglévő mezőgazdasági utak nyomvonalán halad. A kerékpárút megvalósítása során csupán egyes helyeken útszélesítésre és az utak burkolására kell számítani, mely a kulturális és természeti örökségi értékeket nem sérti, egységüket nem bontja, látványuk érvényesülését nem akadályozza. Megfelel.

<p>OTrT</p> <p>3/8. melléklet: Nagyvízi meder és a Vásárhelyi terv továbbfejlesztése keretében megvalósítható vízkár-elhárítási célú szükségtározók területének övezete (országos övezet)</p>	<p>BATrT</p> <p>3/17. melléklet: Nagyvízi meder övezete (országos övezet) — OTrT módosította</p>
	
<p>Országos Vízügyi Főigazgatóság adatszolgáltatása alapján nagyvízi mederként figyelembe vett területek</p>	
	<p>Területrendezési követelmények</p> <p>OTrT Nagyvízi meder övezete Nem fogalmaz meg a közlekedési infrastruktúra-hálózatokkal kapcsolatos követelményeket.</p> <p>Megfelelőség igazolása</p> <p>—</p>
<p>OTrT</p> <p>3/9. melléklet: Kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezete (országos övezet)</p>	<p>BATrT</p> <p>3/21. melléklet: Kiemelt fontosságú meglévő honvédelmi terület övezete (országos övezet) — OTrT, mint térségi övezet megszüntette, átnevezte</p>
	

Honvédelmi Minisztérium Hatósági Hivatalának adatszolgáltatása alapján kiemelt fontosságú honvédelmi területként figyelembe vett területek	
	Területrendezési követelmények
	OTrT Kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezete Nem fogalmaz meg a közlekedési infrastruktúra-hálózatokkal kapcsolatos követelményeket.
	Megfelelőség igazolása
	Az adatszolgáltatás alapján a módosított EuroVelo 6 nyomvonala nem érinti az övezet területét.

2.2. A 2013-ban módosított OTrT által nem módosított térségi övezeteknek való megfelelés igazolása

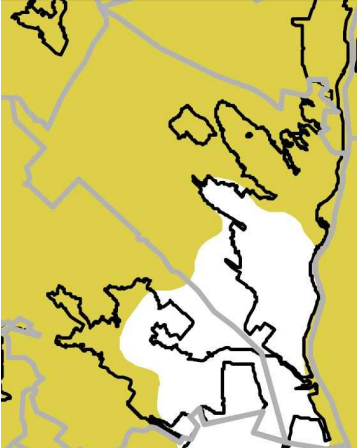
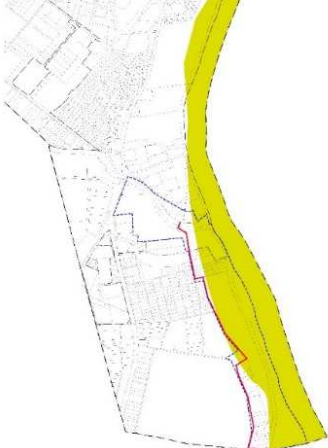
BATrT 3/15. melléklet: Ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület övezete	
	Területrendezési követelmények
	BATrT Ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület övezete Nem fogalmaz meg a közlekedési infrastruktúra-hálózatokkal kapcsolatos követelményeket
	Megfelelőség igazolása
	Az adatszolgáltatás alapján a módosított EuroVelo 6 nyomvonala nem érinti az övezet területét

BATrT 3/18. melléklet: Földtani veszélyforrás területének övezete	
	Területrendezési követelmények
	BATrT Földtani veszélyforrás területének övezete Nem fogalmaz meg a közlekedési infrastruktúra-hálózatokkal kapcsolatos követelményeket.
	Megfelelőség igazolása
	—

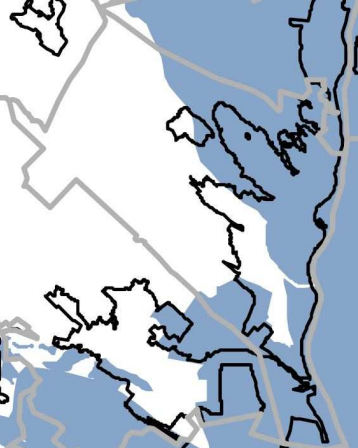
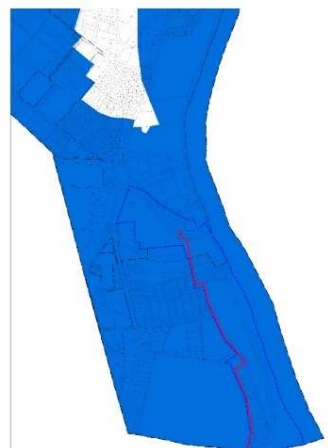
2.3. Az 2013-ban módosított OTrT „új” övezeteinek való megfelelés igazolása

Ebben a fejezetben, mivel „új övezetekről” van szó, azon övezetek is bemutatásra kerülnek, amelyek nem érintik Szentendre közigazgatási területét.

2.3.1. Szentendre közigazgatási területét érintő „új” térségi övezetek

<p>OTrT 3/5. Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek övezete (országos övezet)</p>	<p>Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása alapján figyelembe vett tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek</p>
	

<p>Területrendezési követelmények</p>	<p>Megfelelés igazolása</p>
<p>OTrT Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek övezete</p> <p>Az övezetben a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatokat, erőműveket és kiserőműveket a tájképi egység megőrzését és a hagyományos tájhasználat fennmaradását nem veszélyeztető műszaki megoldások alkalmazásával kell elhelyezni.</p>	<p>A tervezett nyomvonal egy szakasza a tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület határán halad. Ezen a részen a nyomvonal meglévő mezőgazdasági utak nyomvonalán, terepszinten vezetve halad. A terepszinten való vezetésből következően a kerékpárút a tájképben jelentős művi elemként nem fog megjelenni. Mivel jellemzően meglévő utak nyomvonalán vezet, ezért tájszerkezet átalakító hatása nem várható.</p> <p>Megfelel.</p>

<p>OTrT 3/7. melléklet: Országos vízminőség-védelmi terület övezete (országos övezet)</p>	<p>Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság adatszolgáltatása alapján lehatárolt országos vízminőség-védelmi területek</p>
	

<p>Területrendezési követelmények</p>	<p>Megfelelés igazolása</p>
<p>OTrT Országos vízminőség-védelmi terület övezete: Nem fogalmaz meg a közlekedési infrastruktúra-hálózatokkal kapcsolatos követelményeket.</p>	<p>—</p>

3. TÉRSÉGI TERÜLETFELHASZNÁLÁSI KATEGÓRIÁK „IGÉNYBE VETT TERÜLETE” SZENTENDRE KÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉN, ADATOK A TOVÁBBI TERVEZÉSEK SZÁMÁRA

Jelen módosítást megelőzően a 176/2017. (VII.27.) Kt. sz. határozattal elfogadott TSZT-ben került meghatározásra a továbbtervezés számára még „igénybe vehető” területek nagysága. Jelen módosítás változásait is figyelembe véve, ezen az alábbiak szerint módosulnak:

térségi területfelhasználási kategória	BATrT szerinti területe Szentendre közigazgatási területén (ha)	korábbi módosítások során után		jelen módosítás során igénybe vett		további módosítások során	
		még „igénybe vehető” terület ha-ban	még „igénybe vehető” terület %-ban	„igénybe vett” terület ha-ban	„igénybe vett” terület %-ban	még „igénybe vehető” terület ha-ban	még „igénybe vehető” terület %-ban
városias települési térség*	1537,56	9,9513	1,948	—	—	9,9513	1,948
mezőgazdasági térség	583,72	1,26	0,22	—	—	1,26	0,22
erdőgazdálkodási térség	1680,27	165,59	9,85	0,3781	0,02	165,21	9,83
vízgazdálkodási térség	208,26	10,41	5,00	—	—	10,41	5,00
magas zöldfelületi arányú települési térség	105,69	beépítésre szánt terület kerülhet kijelölésre					
		0,22	0,21			0,22	0,21
nagy kiterjedésű zöldterületi települési térség*	17,90						
különleges rendeltetésű térség*	13,8						

*A területfelhasználási egység „igénybevétele” vonatkozóan a BATrT nem tartalmaz területi nagyság/mértékbeli korlátot.

6. melléklet a/2018. (.....) Kt. sz. határozathoz

A 176/2017. (VII. 27.) Kt. sz. határozat 6. mellékletét képező**BIOLÓGIAI AKTIVITÁSÉRTÉK SZÁMÍTÁS EREDMÉNYE**

A Településszerkezeti Terv módosítás során újonnan beépítésre szánt terület nem került kijelölésre.

Szentendre közigazgatási területén a biológiai aktivitás érték legutóbb a 176/2017. (VII.27.) Kt. sz. határozattal elfogadott Településszerkezeti tervben változott, a határozat a biológiai aktivitásérték egyenlegét +710,8 értékben állapította meg.

A 314/2012. (XI.8.) kormányrendelet 16.§. (9) bekezdése szerinti összesített biológiai aktivitásérték **+710,8**.

B/ Szentendre Építési Szabályzatának módosítása (rendelettervezet és mellékletei)

Szentendre Város Önkormányzat Képviselő-testületének
 .../.... (... ..) önkormányzati rendelete
 Szentendre Építési Szabályzatáról szóló
 26/2017. (VII. 31.) önkormányzati rendelet módosításáról

Szentendre Város Önkormányzat Képviselő-testülete, az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdés 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, az Alaptörvény 32. cikk (1) bekezdés a) pontjában és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX Törvény 13.§ (1) bekezdés 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Kormányrendelet 38. §-ban biztosított véleményezési jogkörében eljáró és a Kormányrendelet 9. mellékletében felsorolt államigazgatási szervek, továbbá a partnerségi egyeztetés szabályzatában megjelöltek véleményének kikérésével, Szentendre Építési Szabályzatáról szóló 26/2017. (VII. 31.) önkormányzati rendelet módosításáról az alábbi rendeletet alkotja:

1. Módosuló rendelkezések

- 1.§** (1) Szentendre Építési Szabályzatáról szóló 26/2017. (VII. 31.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: SZÉSZ) 3. § (1) bekezdése a következő 19a. ponttal egészül ki:
- „19.a **Ideiglenes fejlesztés:** a buszpályaudvaron ideiglenes építmények elhelyezését biztosító építési tevékenység, melynek időtáv-hosszát külön megállapodás állapítja meg.”
- (2) A SZÉSZ 3. § (1) bekezdése a következő 25a. ponttal egészül ki:
- „25a **Kiemelt növénykazetta:** a buszpályaudvar területén olyan alacsony oldalfalakkal határolt növénytelepítési egység, amely terepszintje legalább 0,4 m-rel a járdaburkolat szintje fölé emelkedik, és legalább 0,6 m²-es földfelületű egységekben telepített.”
- 2.§** A SZÉSZ 4. § (1) bekezdés a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:
- „a) 1. melléklet: 1.1. Szabályozási Tervlapok szelvénybeosztása és jelmagyarázata
 SZT-0/m1 jelű tervlap (A3)
 1.2. Szentendre Város Szabályozási Tervlapja szelvényezetten
 SZT-1/m1; SZT-2/m1 és SZT-3-tól SZT-8-ig jelű tervlapok M = 1: 4000 léptékben (A1)
 1.3. SZT/EV6 jelű szabályozási fedvényterv M = 1: 6000 léptékben (A3)”
- 3.§** A SZÉSZ 60. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:
- „(3) A buszpályaudvar Szentendre belterület **387/2** hrsz.-ú telkére vonatkozó ideiglenes fejlesztés megvalósítása érdekében
- a) a pályaudvar üzemvitelét segítő és utasforgalmat biztosító rendeltetéseket (különösen jegypénztár, váróterem, irodák és szociális kiszolgáló helyiségeket) befogadóan,
 - b) a telek **3 %**-os beépítését meg nem haladó mértékig,
 - c) a meglévő és hasonló rendeltetésű építmények felszámolásával, azok helyén és azok közvetlen közelében,
 - d) a helyi érdekű vasút (HÉV) állomásának telekhatárán lévő kerítéstől legalább **2,0** méter távolságra,
 - e) legfeljebb **4,0 m** épületmagassággal,
 - f) a beépített bruttó alapterület legalább 3%-át kitevő, az elhelyezett építmény közelében, legalább kiemelt növénykazettás telepítésű zöldfelület biztosítása mellett lehet építményeket elhelyezni.”

4.§ SZÉSZ 62. § (10) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(10) A KÖu/4 jelű övezet a jelentősebb kerékpárutak és gyalogos utak, továbbá a közművek számára igénybe vehető közterület.”

5.§ (1) A SZÉSZ 1. melléklet 1.1 pont helyébe az 1. melléklet lép.

(2) A SZÉSZ 1. melléklet 1.2 pont SZT-1 jelű tervlapja helyébe a 2. melléklet lép.

(3) A SZÉSZ 1. melléklet 1.2 pont SZT-2 jelű tervlapja helyébe a 3. melléklet lép.

(4) A SZÉSZ 1. melléklete a 4. melléklet szerinti 1.3 ponttal egészül ki.

2. Záró rendelkezés

6.§ A rendelet-én lép hatályba, és a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

Szentendre, 2018.

Verseghi-Nagy Miklós

polgármester

dr. Gerendás Gábor

jegyző

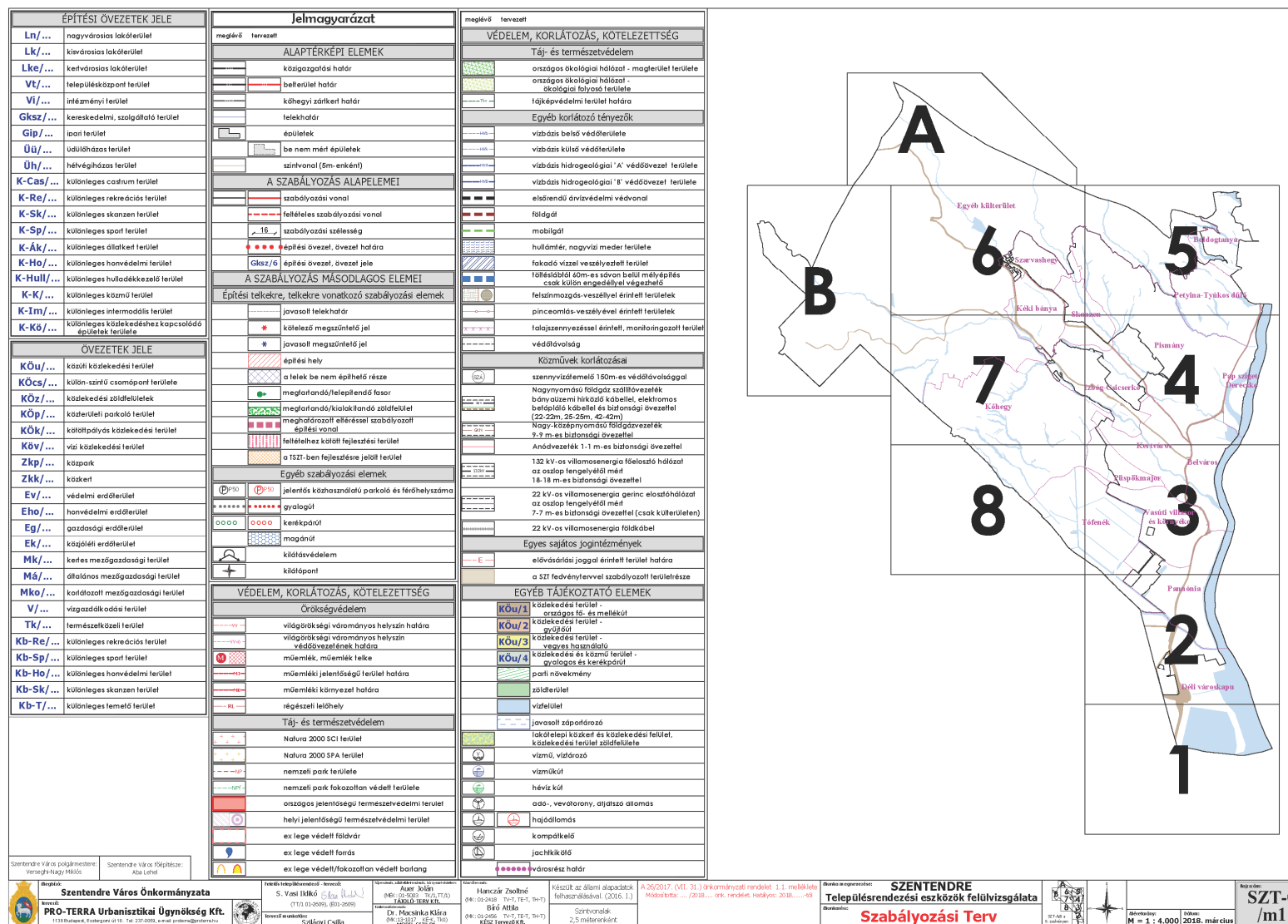
Záradék:

A rendelet 2018.-én kihirdetésre került.

dr. Gerendás Gábor

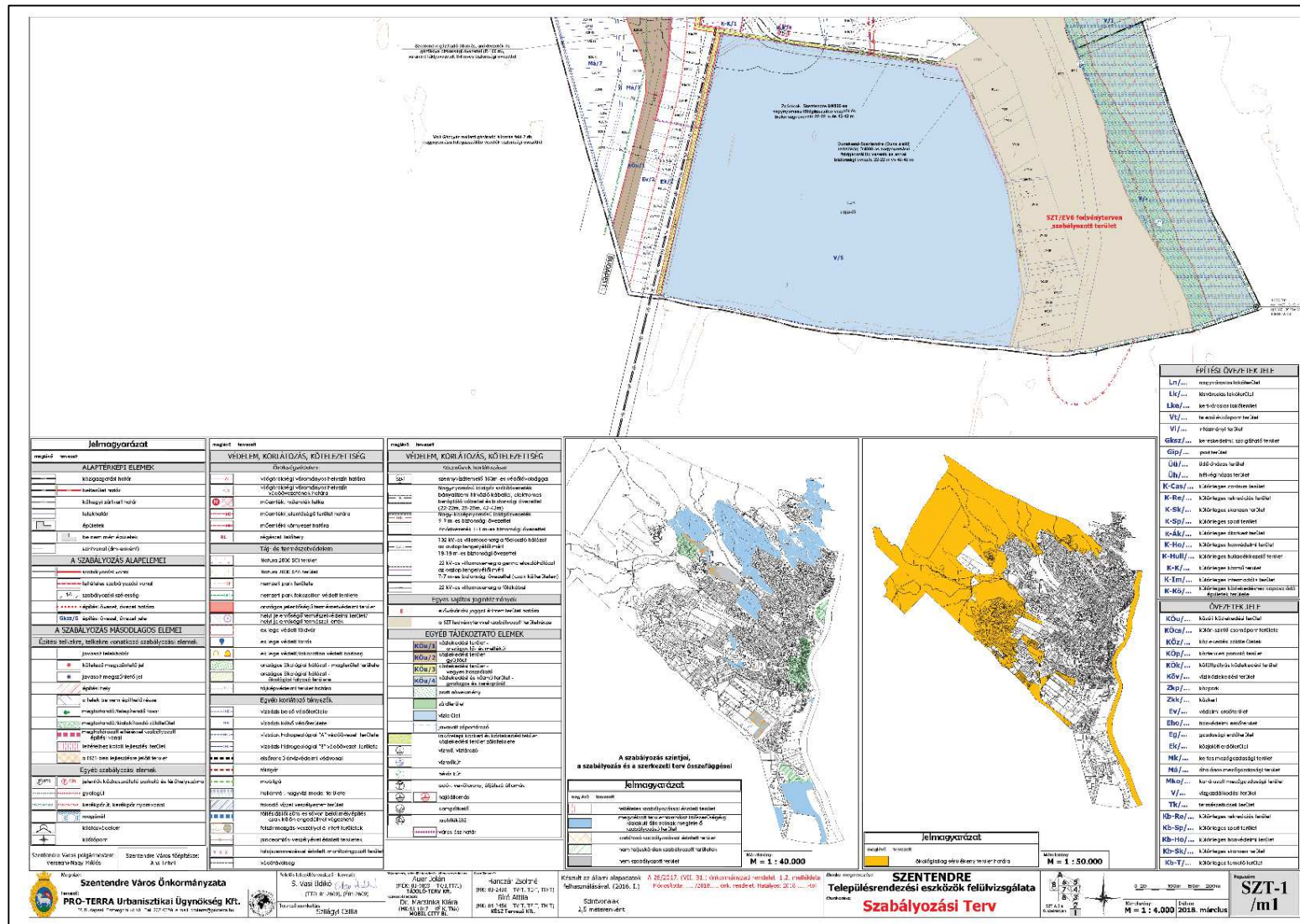
jegyző

1. **melléklet:** Szentendre Építési Szabályzatáról szóló 26/2017. (VII. 31.) önkormányzati rendelet módosításáról szóló .../2018. (... ..) önkormányzati rendelethez



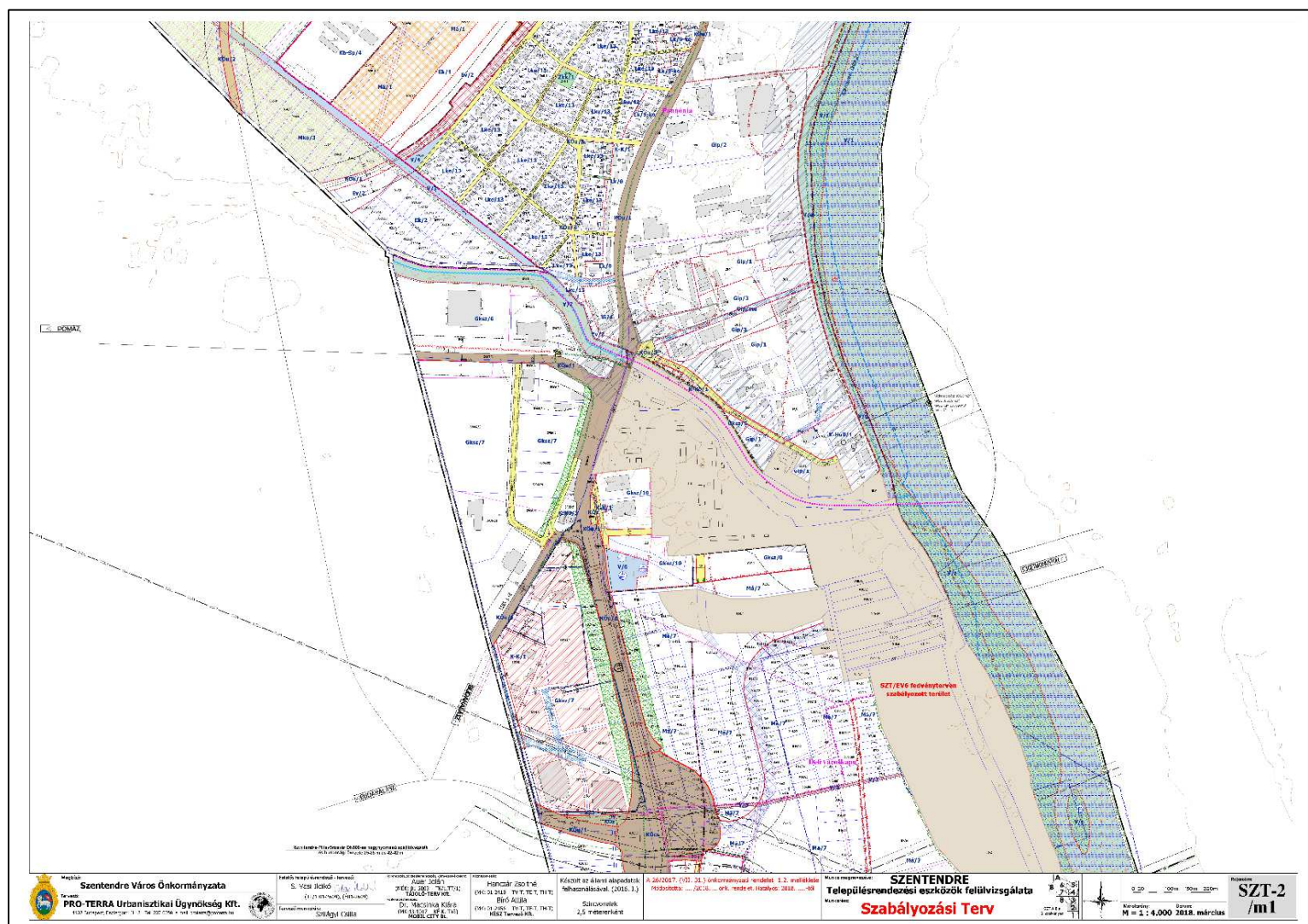
A módosított SZT-0/ml jelű tervlapot olvasható léptékben lásd külön mellékletben (nyomtatásban eredeti léptékben A3 méretű lap).

2. **melléklet:** Szentendre Építési Szabályzatáról szóló 26/2017. (VII. 31.) önkormányzati rendelet módosításáról szóló .../2018. (... ..) önkormányzati rendelethez



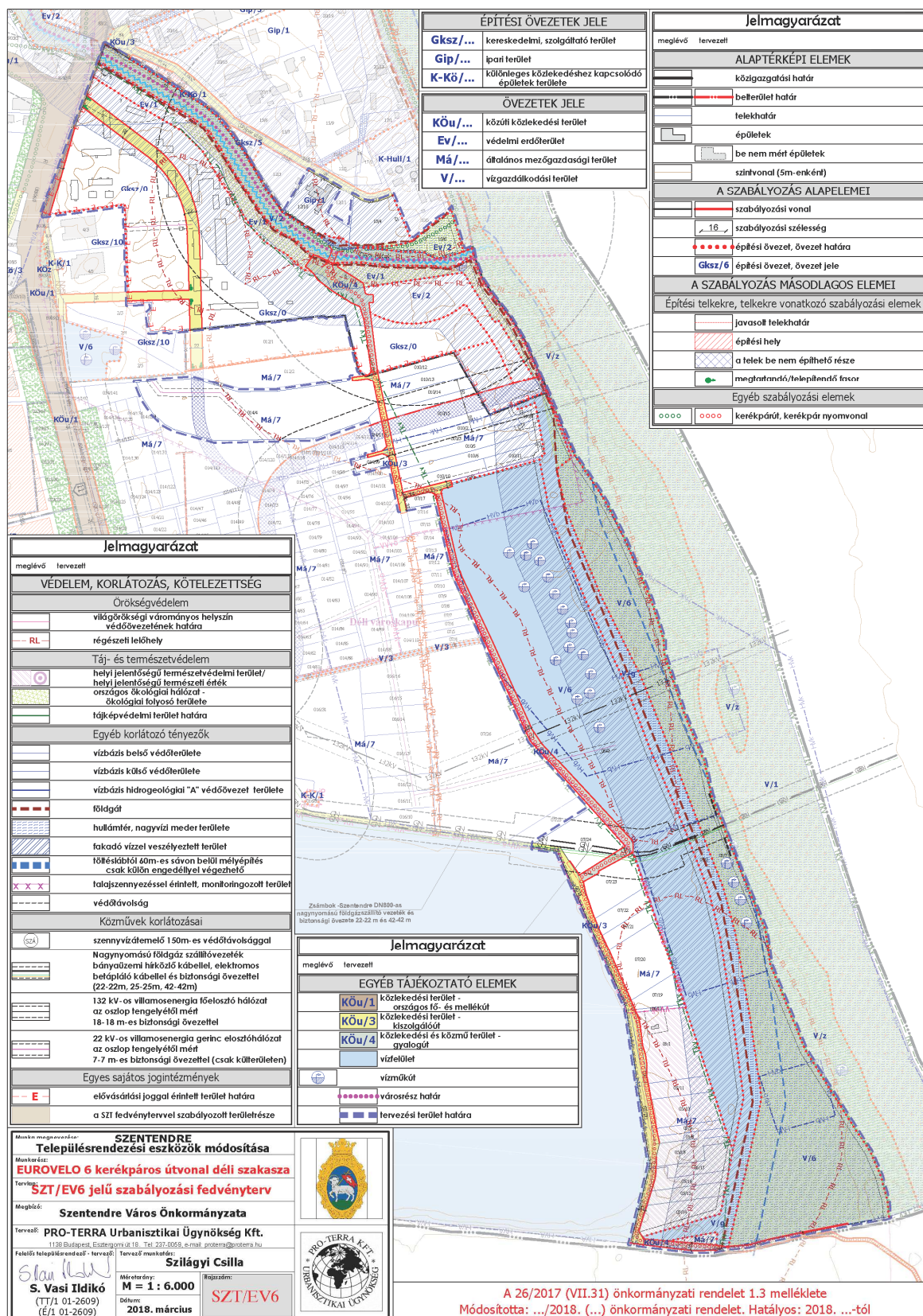
Az SZT-1/2018. jelű tervlapot olvasható léptékben lásd külön mellékletben (nyomtatásban eredeti léptékben A1 méretű lap).

3. **melléklet:** Szentendre Építési Szabályzatáról szóló 26/2017. (VII. 31.) önkormányzati rendelet módosításáról szóló .../2018. (... ..) önkormányzati rendelethez



A SZT-2/ml jelű tervlapot olvasható léptékben lásd külön mellékletben (nyomtatásban eredeti léptékben A1 méretű lap).

4. **melléklet:** Szentendre Építési Szabályzatáról szóló 26/2017. (VII. 31.) önkormányzati rendelet módosításáról szóló .../2018. (... ..) önkormányzati rendelethez
SZT/EV6 jelű szabályozási fedvényterv



Az SZT/EV6 jelű fedvényterv olvasható léptékben lásd külön mellékletben
(nyomtatásban eredeti léptékben A3 méretű lap).

III. MEGALAPOZÓ VIZSGÁLATOK KIEGÉSZÍTÉSE

A/ EUROVELO6 NYOMVONALÁNAK MÓDOSULÁSA KAPCSÁN

1. TELEPÜLÉSTERVEZŐI VIZSGÁLATOK

1.1 A TERÜLETFELHASZNÁLÁS VIZSGÁLATA

A jelen kerékpárút építése egy olyan tervezett beruházás, melynek végső célja, hogy az Európai Kerékpárút Hálózat részét képező EuroVelo 6 nyomvonal Szentendre-Budapest között kijelölt szakasza is a státusznak megfelelő tanúsítást kapjon.

A tervezett kerékpárút módosuló nyomvonala Szentendre közigazgatási területének déli részén, nagyrészt külterületen a Dera-patak és a déli közigazgatási határ között halad.

A hatályos településrendezési eszközökben a településszerkezeti terven és a szabályozási terven is szerepel a kerékpárút nyomvonala. A hatályos településszerkezeti tervben az érintett szakasz jelentős hosszán a Duna-folyam gáttöltésén, vízgazdálkodási területen halad. A Dera-patak közelében tervezett véderdőn keresztül éri el a patakra tervezett hidat.

A módosított nyomvonal a továbbiakban sehol sem halad a Duna-folyam gátján. Mivel a hatályos terven nem volt közlekedési területbe sorolva a nyomvonal által érintett terület, ezért a megszűnő nyomvonalon nincsen területhasználati változás.

Az új, azaz a módosított nyomvonal az alábbi szakaszokból áll:

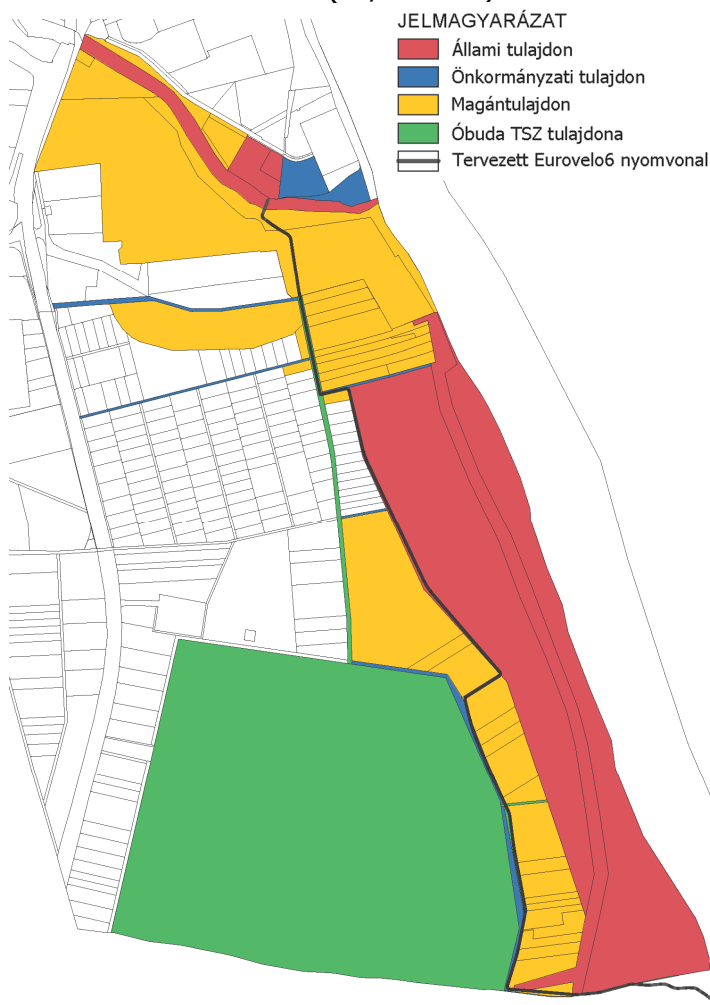
- egy rövid szakaszon a közigazgatási határ közelében különleges rekreációs területként tervezett (jelenleg mezőgazdasági terület) területen halad át, s abból közlekedési területté alakul,
- ezt követően a Lupa-tóval párhuzamosan É-D-i irányban a szerkezeti terven is jelölt meglévő kiszolgáló út telkének igénybevétele, kismértékű korrekciójával éri el a Lupa-tó északi sarkát,
- ott ismét különleges rekreációs területként tervezett (jelenleg mezőgazdasági terület) területen halad át, s abból közlekedési területté alakul, míg eléri a vízműként nyilvántartott telket,
- a vízgazdálkodási területbe sorolt vízmű telek határán, abból közlekedési területté alakítva halad ismét É-D-i irányban,
- elhagyva a vízmű telkét ismét különleges rekreációs területként tervezett (jelenleg jellemzően sajátáthasználatú útként nyilvántartott) területen halad át, s képez közlekedési területet,
- majd eléri a tervezett belterületi határt, amelyen belül a kereskedelmi gazdasági területként tervezett, (jelenleg részben mezőgazdasági, részben volt orosz-laktanya átalakulásra váró területe) melyekből közlekedési területet képez a Dera-patakig,
- a Dera-patakon átvezető új kerékpáros híd érkezésénél a Dera-patak északi oldalán kismértékben a vízgazdálkodási terület növelésére van szükség az ott lévő iparterület rovására.

Fenti területhasználati változások megjelennek településszerkezeti tervi szinten is, mivel a közlekedési területek közül a hálózatilag jelentős elemeket (ez közút esetében a külterületen a jelentősebb mezőgazdasági kiszolgáló utakat jelentette), így az EuroVelo országos hálózati elemét is közlekedési területként tartja nyilván a településszerkezeti terv.

1.2 A VÁLTOZÁSOK TULAJDONOSI ÉRINTETTSÉGE

A tervezési területen belül a kerékpár forgalmi nyomvonal állami, Szentendre Város önkormányzati és magántulajdonú telkeket is érint.

Szentendre Város közigazgatási határán délről, Budakalász felől az Óbuda TSZ telkére (04 hrsz.) érkezik a kerékpárút. A Lupa-tóhoz az állami tulajdonú gát telkén (07/2 hrsz.) és magánterületen (05/14 hrsz.) áthaladva ér el. A tó partján a meglévő földutak vonalvezetéséhez igazodva került kijelölésre a nyomvonal, főleg önkormányzati (05/19 hrsz.) és az Óbuda TSZ által birtokolt területen (05/12 hrsz.).



Az út kellő szélességének elérése érdekében magántulajdonú telkek igénybevételére is szükség van (05/1, 05/15, 05/16, 05/17, 05/18, 07/19, 07/20, 07/21, 07/23 hrsz.).

Az állami tulajdonú vízmű telekhez (06/2 hrsz.) vezető közel derékszögű átkötés kialakítása is magántulajdonon történik (07/23 hrsz.).

Az önkormányzati úthoz (05/12 hrsz.) illesztett nyugati átkötés megfelelő szélességéhez nélkülözhetetlen a 07/17-es hrsz.-ú magántelek kiszabályozása. Innen északra a 011-es hrsz.-ú telken halad a kerékpárút, mely az Óbuda TSZ tulajdona. Az állami tulajdonú Dera-patakot (9 hrsz.) a magántulajdonú 5-ös és 6-os hrsz.-ú telkeket átvágva éri el a nyomvonal. A Dera-patakon építendő híd a Dera-patak É-i oldalára történő érkeztetése következtében, valamint a megkívánt mértékadó árvízszint értékéhez való gátszint igazodással a vízgazdálkodási terület kismértékű növelésére van szükség. A megemelt gátszint következtében a gát kismértékű területnövekedési igénye egy állami tulajdonú (12/10 hrsz.) és Szentendre Önkormányzati tulajdonú (10/4) telket érint.

2. A TÁJI-, TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK, ZÖLDFELÜLETEKRE VONATKOZÓ VIZSGÁLATOK

2.1. TÁJSZERKEZET, TÁJHASZNÁLAT, ZÖLDFELÜLETEK ÉRTÉKELÉSE

A tervezett kerékpárút nyomvonala Szentendre közigazgatási területének déli részén, a Dera-patak és a déli közigazgatási határ között halad.

A vizsgált terület természetföldrajzi szempontból a Vác-Pesti-Duna-völgy kistáj részét képezi. A tervezett nyomvonal északi, Dera-patak térségi része művelés alól kivont, belterületi részen halad. A nyomvonal elején, a Dera-patak térségében természetközeli állapotú bokorfűzes, valamint fűz-nyár ligeterdő maradvány területek találhatóak. Ezt követően már művelésből kivont, kereskedelmi szolgáltató gazdasági területen halad a nyomvonal. A gazdasági terület ezen részén épület nem helyezkedik el.

A nyomvonal további szakasza külterületen vezet jellemzően meglévő földutakon. A földutak mentén síksági mezőgazdasági területek helyezkednek el. E területek szántó művelési ágban nyilvántartottak, de jelenleg jellemzően nem művelt területek. Az a nyomvonalszakasz, amely

nem meglévő földút mentén halad, ott a tervezett új nyomvonal a vízművek telkén halad, e területeken a vízbázisvédelmi szempontoknak megfelelően gyepterületek találhatóak.

A vizsgált terület térségében szerkezeti jelentőségű zöldfelületek:

- a Dera-patak menti és a
- Duna-folyam menti zöldfelületek.

3. VÉDETT, VÉDENDŐ TÁJI-, TERMÉSZETI ÉRTÉKEK, TERÜLETEK

3.1. TÁJKÉPVÉDELMI SZEMPONTBÓL KIEMELTEN KEZELENDŐ TERÜLETEK

A tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek lehatárolását az OTrT tartalmazza. Az OTrT-ben lehatárolt területek pontosítását a településrendezési eszközökben, az illetékes nemzeti park igazgatóság adatszolgáltatása alapján kell módosítani. Szentendre hatályos településrendezési eszközökben a tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területek lehatárolása a Duna-Ipoly Nemzeti Park adatszolgáltatása alapján, a DNPI-vel egyeztetve módosításra került.

A tervezett nyomvonal a Dera-patak térségében vezető szakasza tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő területen belül, a vízműterület szélén vezető nyomvonal a kijelölt tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület határán halad.

3.2. NEMZETI TERMÉSZETVÉDELMI OLTALOM ALATT ÁLLÓ, VAGY VÉDELEMRE TERVEZETT TERÜLET, ÉRTÉK, EMLÉK

A tervezett nyomvonal és közvetlen térsége nem érint

- **országos jelentőségű védett**, vagy védelemre tervezett természeti területet, értéket, emléket
- **ex lege védett** természeti értéket.

Szentendre város **helyi jelentőségű védett természeti területeit** és természeti emlékeit az építészeti értékekkel együttesen a „Szentendre Város Önkormányzat Képviselő-testületének 47/2000. (IX.15.) Önk. sz. rendelete az építészeti és természeti értékek helyi védelméről” nyilvánította védetté.

A tervezett kerékpárút nyomvonala az alábbi helyi jelentőségű védett természeti területeket érinti:

- „Dera-patak völgye, medre” nevű helyi jelentőségű védett természeti területen¹ áthalad a nyomvonal, valamint a
- „Duna-ág Szentendre város közigazgatási területén belüli részén természetszerű ártéri puhafás ligeterdő, külterületi Duna-parti erdők” nevű helyi jelentőségű védett természeti terület² Lupa-tó parti határvonalán halad a nyomvonal.

Mindkét érintett helyi jelentőségű védett természeti terület esetében gondot jelent, hogy a területek lehatárolása nem egyértelmű, az önkormányzati rendeletben és az országosan vezetett ún. Védett Természeti Területek Törzskönyvében nem egyeznek meg a területek helyrajzi számai. További „érdekesség”, hogy a „Duna-ág Szentendre város közigazgatási területén belüli részén természetszerű ártéri puhafás ligeterdő, külterületi Duna-parti erdők” nevű helyi jelentőségű védett természeti terület tekintetében a rendeletben meghatározott lehatárolás

¹ A Dera-patak Szentendre déli településrészét szeli ketté. A patak e szakaszon iparterületek és szennyvíztisztító között folyik, mindezek ellenére az ártere, különösen a torkolat szakasza megőrizte növény- és állatvilágát, ezért védelem alá került.

² A Duna-ág Szentendre város közigazgatási határán belüli részén természetszerű ártéri puhafás ligeterdő, külterületi Duna-parti erdők E védett természeti területen találhatóak a város ártéri puhafás ligeterdői. A ligeterdők botanikai és zoológiai értékükön túl jelentős tájképi értékkel rendelkeznek. A védetté nyilvánítás célja e társulás megőrzése, bemutatása.

ugyanakkor nem öleli fel teljes mértékben a Szentendre területére eső ártéri ligeterdőket, továbbá egyes helyrajzi számok átfedésben vannak a Sztelin-patak völgye, medre természetvédelmi terület helyrajzi számaival.

47/2000. (IX.15.) Önk. rendelet az építészeti és természeti értékek helyi védelméről	Védett Természeti Területek Törzskönyve (http://termeszetvedelem.hu)	Megjegyzés
Dera-patak völgye, medre TT		
Hrsz.: 6, 9, 8901	Hrsz.: 4/1, 4/2, 4/5, 6 , 7, 9 , 12/1, 12/3, 8901 , 8902/4	Eltérő hrsz.-t tartalmaz az Önk. rendelet és a Törzskönyv.
A Duna-ág Szentendre város közigazgatási határán belüli részén természetszerű ártéri puhafás ligeterdő, külterületi Duna-parti erdők TT		
Hrsz.: 04, 05, 05/19, 4428/2, 4495, 4566/1/2, 4767 , 4774 , 4775, 4776, 4781, 4782.	„Szentendrei Duna-parti erdők” Hrsz.: 04, 05.	1. eltérő hrsz.-t tartalmaz az Önk. rendelet és a Törzskönyv. 2. 4767 és 4774 hrsz.-t a Sztelin-patak völgye, medre TT is tartalmazza. Javasolt csak az egyik területtel védeni.
Sztelin-patak völgye, medre TT		
Hrsz.: 0439, 0441, 0442/1-3, 0445/3/4/5, 0446, 0449/1, 0459/2, 0461, 4767 , 4774 , 5615, 5615, 5987/4, 5988, 5989, 5992, 5993, 5994/4, 5994/5, 5994/6, 5995/1, 5995/2, 5997/1, 5997/2, 6006, 6007, 6016, 6017, 6018, 6019, 6020, 6022, 7387, 7388, 7389, 7398, 7401, 7402, 7403, 7423, 7424, 7426, 7500/1, 7507.	Hrsz.: 4774 , 5987/4, 5988, 5989, 5993, 6007, 6016, 6017, 6018, 7387, 7388, 7389, 7398, 7423, 7424, 7426.	1. eltérő hrsz.-t tartalmaz az Önk. rendelet és a Törzskönyv. 2. A helyi rendelet olyan hrsz.-eket is védtként tartalmaz, amely a földhivatali alaptérkép szerint nem kapcsolódik közvetlenül a patakhoz.

A fentieket is figyelembe véve egyértelműen megállapítható, hogy a tervezett kerékpárút nyomvonala:

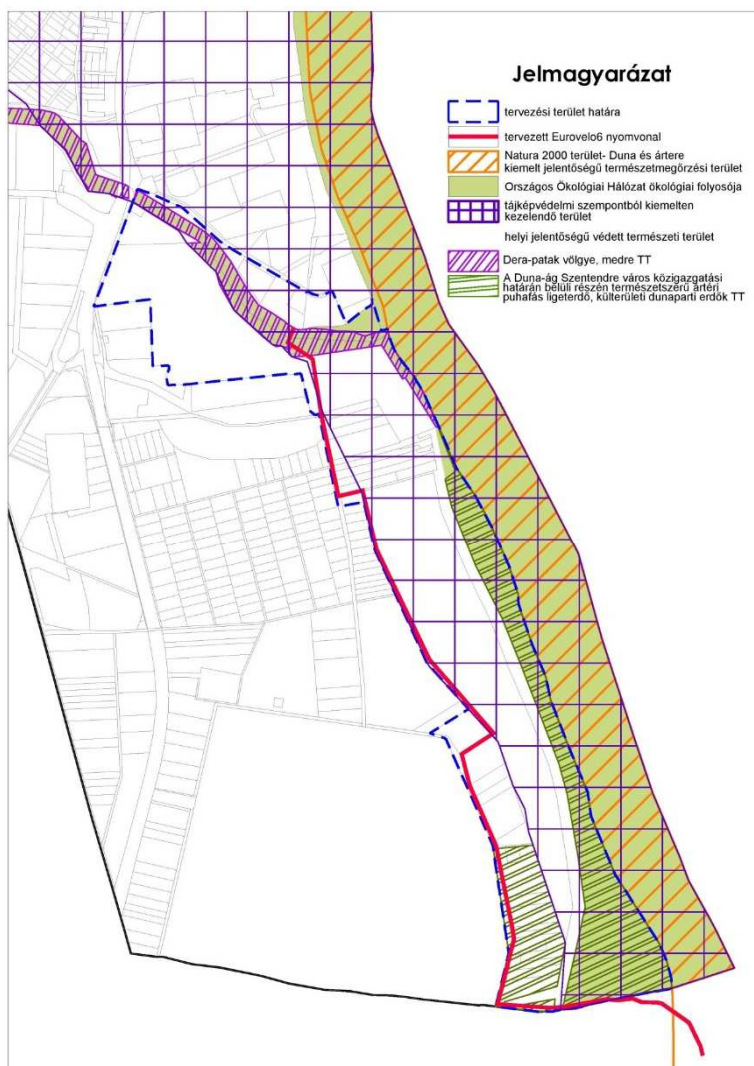
- „Dera-patak völgye, medre” nevű helyi jelentőségű védett természeti területen áthalad,
- „Duna-ág Szentendre város közigazgatási területén belüli részén természetszerű ártéri puhafás ligeterdő, külterületi Duna-parti erdők” nevű helyi jelentőségű védett természeti terület esetében a nyomvonallal érintett 05 hrsz.-ú telek felosztásra került, de ez a telek mind az önkormányzati rendeletben, mind a Védett Természeti Területek Törzskönyvében szerepel, tehát ezen a védett természeti területen is áthalad a nyomvonal.

Az érintett élőhelyeket, és azok természetvédelmi szempontú értékelését „A vizsgálat alá vont terület élőhelyei” fejezetben részletesen ismertetjük.

Érzékeny természeti terület (ÉTT), valamint **magas természeti értékű terület (MTÉT)** nem érinti a tervezés alá vont területet.

3.3. NEMZETKÖZI VÉDETTSÉG ALATT ÁLLÓ TERÜLETEK

A tervezett kerékpárút nyomvonala Szentendre közigazgatási területén nem halad Európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területen (ún. **Natura 2000 területek**).



Azonban a budakalászi közigazgatási határnál közvetlenül Natura 2000 terület mellett halad. A Szentendre és Budakalász közötti közigazgatási határ egyben a *Duna és ártere (HUDI20034) kiemelt jelentőségű természet-megőrzési terület*³ határa is.

A nyomvonal által érintett élőhelyek külön fejezetben, A vizsgálat alá vont terület élőhelyei” fejezetben kerülnek ismertetésre

3.4. AZ ORSZÁGOS ÖKOLÓGIAI HÁLÓZAT (OÖH) TERÜLETEI

A térségben az országos ökológiai hálózat területébe tartozó területek részben megegyeznek a „Duna és ártere” (HUDI20034) Natura 2000 területbe tartozó területekkel, valamint a Dera-patak menti területek tartoznak az OÖH-ba. E területek az országos ökológiai hálózaton belül **ökológiai folyosó** szerepkört töltenek be.

Szentendre közigazgatási területén a tervezett kerékpárút a Dera-patak ökológiai folyosó területén halad, a budakalászi közigazgatási határnál a nyomvonal az ökológiai folyosó határán halad.

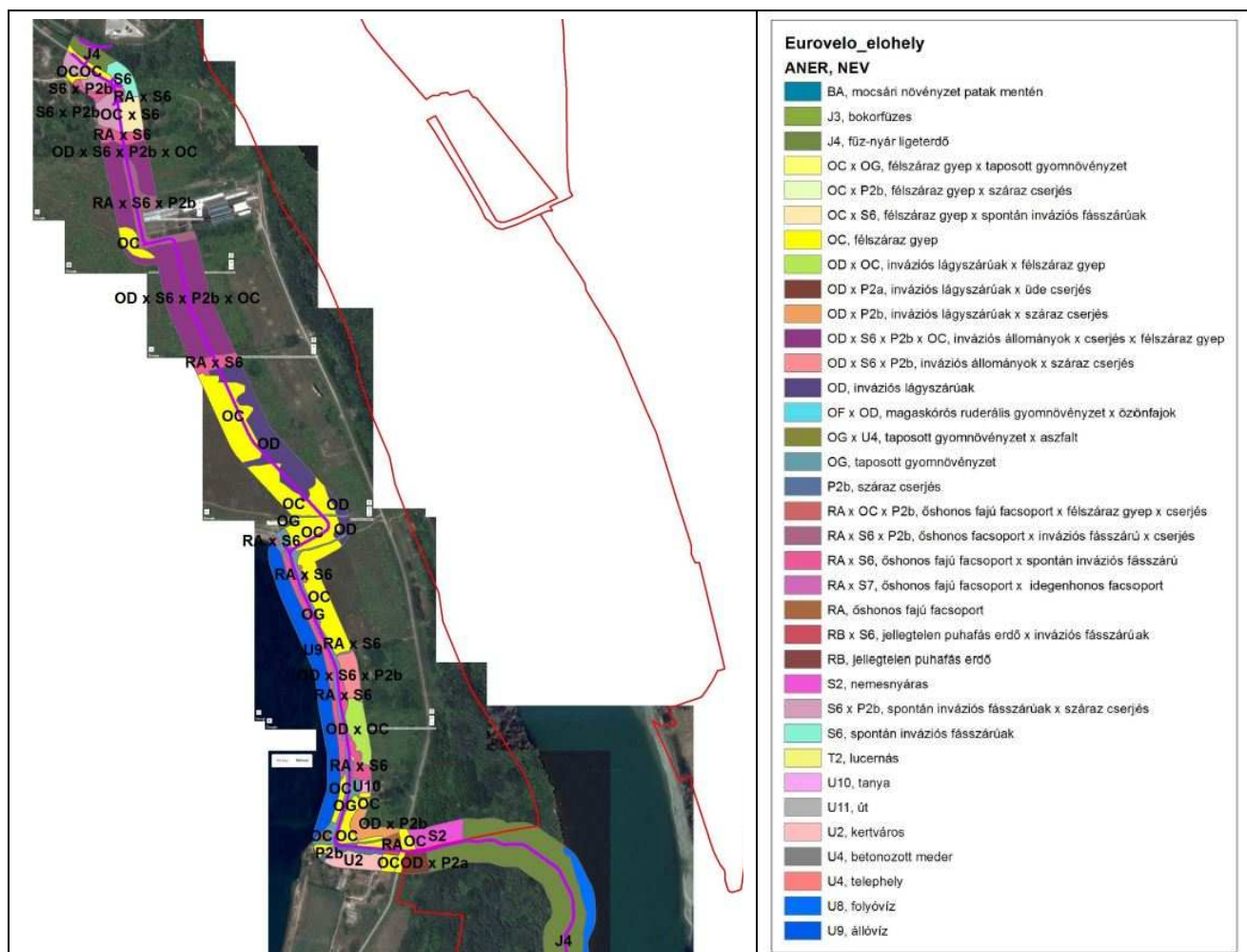
3.5. A VIZSGÁLAT ALÁ VONT TERÜLET ÉLŐHELYEI

A vizsgált terület növényföldrajzi szempontból a Pannóniai (*Pannonicum*) flóratartomány Alföldi (*Eupannonicum*) flóraidékének Duna-Tisza közi (*Praematrix*) flórajárásaihoz tartozik.

Az Eurovelo 6 kerékpáros útvonal Budapest—Szentendre közötti szakaszának fejlesztésére Előzetes vizsgálati dokumentáció (továbbiakban: Eurovelo 6 EVD) készült, amelynek részeként Natura 2000 hatásbecslés (továbbiakban: Natura 2000 HB) is készült. A dokumentációkat a

³ A Duna és ártere (HUDI20034) Natura 2000 terület kijelölésének célja a területen található jó állapotú folyópartok, mocsárrétek, kaszálórétek, keményfás-, és puhafás ligeterdők kiterjedésének, szerkezetének, fajkészletének megőrzése; a területen található jelölő fajok állományai fennmaradásának biztosítása. A Duna folyóvízi jellegének megőrzése, a főágban található kavicsos, nagy áramlási sebességű élőhelyek, illetve kavics- és homokzátonyok megőrzése. A Duna még megmaradt természetes/természetközeli állapotú partszakaszainak, mellékágainak, holtágainak megőrzése, az ártéri vizes élőhelyek vízutánpótlásának biztosítása, a szigetek parthoz kapcsolódásának, az oldalágak és az ártér feltöltésének megakadályozása, a parti zóna védelme. A területen található, életciklusában legalább részben vízhez kötött állatfajok ivó-, táplálkozó és telelőhelyei állapotának megőrzése. Nem véghasználható a tíz éves erdőtervezési cikluson belül - jelölő élőhely típusonként vizsgálva - több idős erdőállomány, mint amennyi korosodásával belép a hasonló ökológiai funkciót ellátni képes korosztályokba. A jelölő erdei élőhelyek állományai-ban a tájidegen fafajok elegyaránya nem növekedhet.

Vibrocomp Kft. készítette 2017-ben. A nyomvonal térségében előforduló élőhelyeket e tanulmányok alapján mutatjuk be.



A tervezett nyomvonal térségének élőhelytérképe (forrás: EuroVelo 6 EVD, EuroVelo 6 Natura 2000 HB)

Az egyes élőhelyek természetessége az ún. Seregélyes módszert⁴ alkalmazva kerültek értékelésre.

Az alábbi táblázatban a szentendrei szakaszon előforduló élőhelyeket és azok természetességét mutatjuk be.

⁴ Természetességi kategóriák Seregélyes (1995) módszer szerint kerültek megállapításra. A minősítések jelentése az alábbi:

- 1 a természetes állapot teljesen leromlott, az eredeti vegetáció nem ismerhető fel, gyakorlatilag csak gyomok és jellegtelen fajok fordulnak elő (szántók, intenzív erdészeti és gyümölcskultúrák, bányaudvarok, meddőhányók, vizek betonparttal, stb.).
- 2 a természetes állapot erősen leromlott, az eredeti társulás csak nyomokban van meg, domináns elemei szóróványosan, nem jellemző arányban fordulnak elő, tömegesek a gyomjellegű növények (intenzív gyepek, fenyérfűves, csillagpázsitos leromlott legelők, szántó vagy gyepek helyére telepített erdők, vizek mesterséges, szabályozott mederrel, stb.).
- 3 a természetes állapot közepesen romlott le, az eredeti vegetáció elemei megfelelő arányban vannak jelen, de színező elemek alig fordulnak elő, jelentős a gyomok és a jellegtelen fajok aránya (túlhasznált legelők, intenzív turizmus által érintett területek, stb.).
- 4 az állapot természetközeli, az emberi beavatkozás nem jelentős, a fajszám a társulásra jellemző maximum közelében van, a színező elemek aránya jelentős, a gyomok és a jellegtelen fajok aránya nem jelentős (erdészeti kezelés alatt álló öreg erdők, természetes parti övezettel rendelkező vizek, régebben felhagyott hegylábi gyümölcsösök, stb.).
- 5 az állapot természetes, illetve annak tekinthető, a színező elemek (zömök védett faj) aránya kiemelkedő, köztük reliktum jellegű ritkaságok is fellelhetők. a gyomnak minősülő fajok közül kevés jellemző. (csererdők, őslápok, hasznosítatlan szikla-gyepek, tőzegmohalápok gazdag lápi flórával, fajgazdag hegyi kaszálórét, stb.)

A-NÉR kód	élőhely neve	Természetesség
BA	mocsári növényzet a Dera-patak mentén	3
J3	bokorfűzes	4
J4	enyves éger és magas kőris alkotta ligeterdők	4-5
OC	félszáraz gyepek	2-3
OD	inváziós lágyszárúak	1
OG	taposott gyomnövényzet	2
S6xP2b	spontán inváziós fásszárúak x száraz cserjés	2
RAxS6	őshonos fajú facsoport x spontán inváziós fásszárúak állománya	2
OCxS6	félszáraz gyepek x spontán inváziós fásszárúak	2
ODxS6xP2bxOC	inváziós állományok x spontán száraz cserjés x félszáraz gyepek	2

A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy értékesebb természetközeli élőhelyek a tervezett nyomvonal térségében a Dera-patak térségében, a nyomvonal 0+000–0+050 km szelvényének térségében találhatók, ligeterdő maradvány koros fűz- és nyárfaegyedekkel.

A további szentendrei szakaszok térségében (0+050–2+255 km sz.) inváziós fajokkal terhelt, spontán cserjésedő félszáraz gyepek, taposott gyepek (és hibrid kategóriák) találhatók. E területeken az élőhelyek természetessége alacsony, ezen élőhelyek erősen leromlott állapotúak.

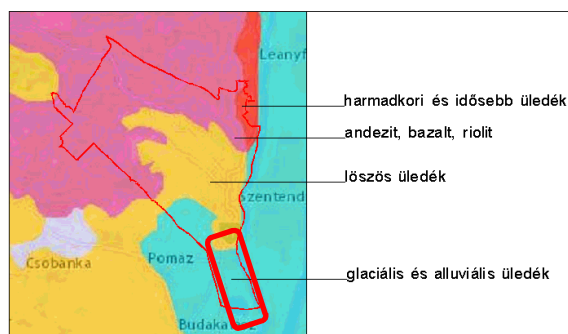
Az ezt követő szakaszon, a budakalászi közigazgatási határ térségében — 2+255 km sz.-től — élővilágvédelmi- és természetvédelmi szempontból értékes élőhelyek találhatók a nyomvonal térségében: Á-NÉR kód J4, Natura 2000 kód: 91E0, enyves éger és magas kőris alkotta ligeterdők, természetesség magas: 4-5.

4. KÖRNYEZETVÉDELMI VIZSGÁLATOK

4.1. FÖLDTANI KÖZEG ÉS TALAJ

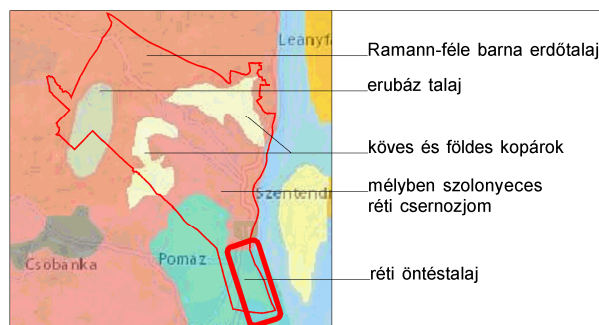
A vizsgált terület térsége domborzati viszonyait az alacsony és magas ártér, valamint a Duna idősebb teraszszigetei határozzák meg. A jellemző felszínforma a folyóvíz által alakított, enyhén hullámos síkság.

A Duna mentén a földtörténeti pleisztocén-pliocén korban kialakult dunai hordalékkúp képezi a terület földtani alapját, melyen néhány méter holocén öntésiszap, ezen pedig folyami kavicsos réteg helyezkedik el. A tervezési terület térségében előforduló talajtípusok a Duna hordalékanyagain alakultak ki. A Dunához közeli területeken réti- és öntéstalajok, illetve nyers öntéstalajok (közepes termőképesség) találhatók. A tervezési területen található glaciális és alluviális üledéken réti öntéstalaj alakult ki.



Szentendre alatt húzódó talajképző kőzetek

Forrás: <http://maps.rissac.hu/agrotopo>



Genetikai talajtípus térkép Szentendrére vetítve

Forrás: <http://maps.rissac.hu/agrotopo>

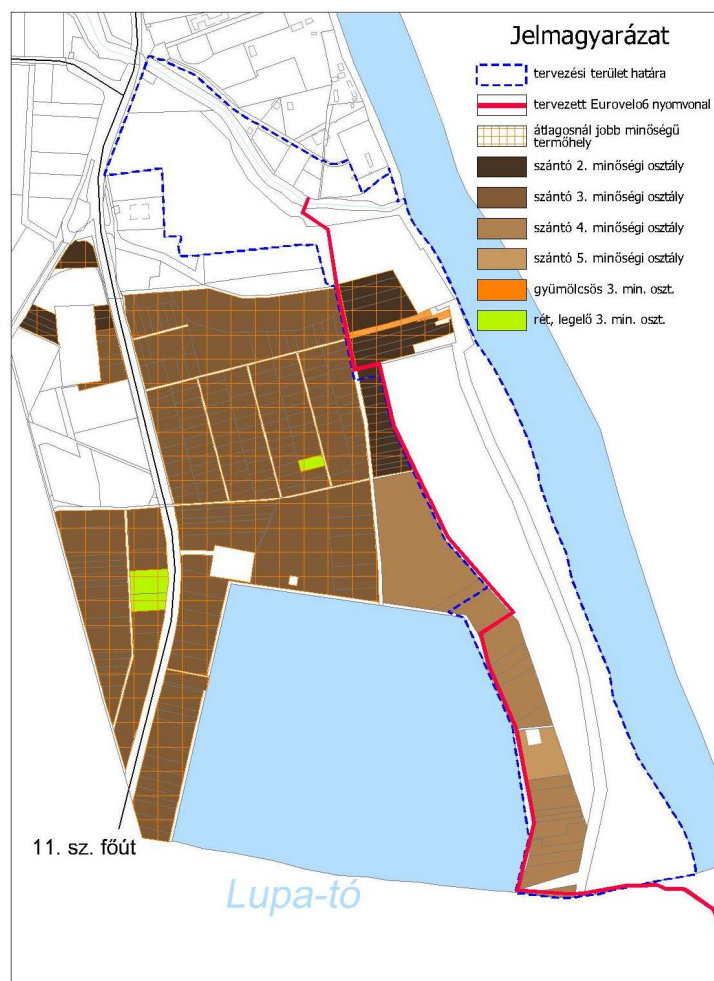
A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (BATrT) Szentendre közigazgatási területén belül lehatárolt kiváló termőhelyi adottságú szántóterületeket. A 2013. decemberében módosított OTTrT-ben azonban nem található Szentendre közigazgatási területén belül kiváló termőhelyi adottságú szántóterület. A településrendezési eszközökben a kiváló termőhelyi adottságú szántóterületek kiterjedését adatszolgáltatás alapján kell pontosítani. Az adatszolgáltatást a FÖMI jogutódja, Budapest Főváros Kormányhivatala szolgáltatja, mely alapján a településen nem található kiváló termőhelyi adottságú szántóterület.

A mező- és erdőgazdasági földek forgalmáról szóló 2013. évi CXXII. törvény szerint „átlagosnál gyengébb minőségű termőföldek” (nem azonos az OTTrT szerinti kiváló termőhelyi adottságú szántóterületek közé nem tartozó területekkel) vehetők igénybe új fejlesztési területként. A földhivatali nyilvántartás és adatszolgáltatás alapján a tervezési területen és annak közvetlen környezetében található területek művelési ágait illetve azok termőhelyi minőségi osztályozati besorolását az alábbi ábra szemlélteti.

A földhivaltól kapott adatszolgáltatás szerint Szentendre közigazgatási területén átlagosnál jobb minőségű termőföldek minősülnek:

- szántó 2, szántó 3,
- gyeper (legelő) 2, gyeper (legelő) 3,
- gyeper (rét) 4, gyeper (rét) 5,
- gyümölcsös 2, gyümölcsös 3,
- kert 2, kert 3 minőségi osztályba⁵ tartozó termőföldek.

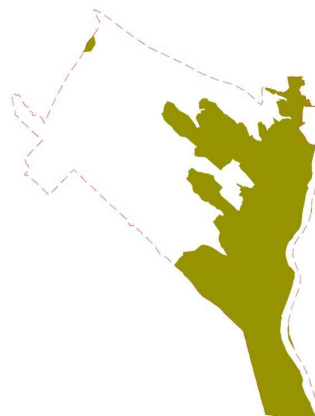
Az ábrán jelöltük az átlagosnál jobb minőségű termőföldeket is.



⁵ Művelési áganként 1—8-ig terjedő minőségi skálán kerülnek besorolásra a termőföldek, az 1 a legjobb minőségű, a 8 a leggyengébb minőségű termőföldet jelenti.

A tervezett kerékpárút egyes részei a meglévő úthálózatot használják, e szakaszokon az út kismértékű szélesítésére kerül sor. A tervezett út egyes rövidebb szakaszai mezőgazdasági művelésű területeket érintenek. Az érintett területek szántó művelési ágúak, melyek termőhelyi minőségi osztálya 2. illetve 4. A 2. minőségi osztályba tartozó területek átlagosnál jobb minőségű termőhelynek számítanak.

A Nemzeti Környezetügyi Intézet Közép-Dunavölgyi Kirendeltségétől (NeKI KDV) kapott szakvélemény alapján mutatja be az alábbi ábra a nitrátérzékeny területeket. Látható, hogy a vizsgált terület is nitrátérzékeny.

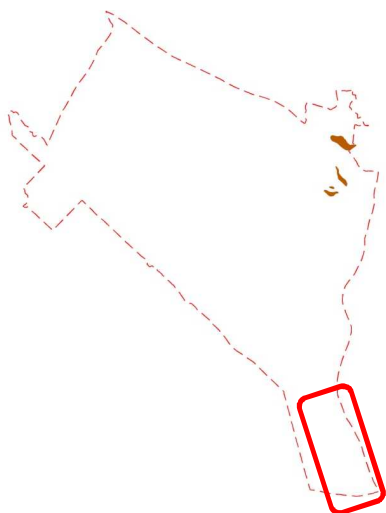


Nyílt karszt területek nem találhatók a településen.

A BATrT Szentendre várost „ásványi nyersanyag-gazdálkodási övezettel” érintett településként tartalmazza ugyan de a tervezett nyomvonal mentén és közvetlen környezetében a Magyar Bányászati és Földtani Hivatal nyilvántartása alapján a korábbi bányaterületek megszűntek. A „Szentendre II. – kavics” és a „Budakalász IV. – kavics” védnevű bányatelek törölve lett, a tájrendezés minkettő területen megtörtént.

Szentendre területén feltártak szennyezett területet. A tervezési területtől északra tártak fel az 1990-es évek végén klórozott szénhidrogén (VOCL) szennyezést, a Szentendre Régi Déli Vízbázis és Szentendre Regionális Déli Vízbázis diagnosztikai vizsgálatai során a Dózsa György úti (volt szovjet) laktanya környezetében. A Nitrokémia Környezetvédelmi Tanácsadó és Szolgáltató Zrt. 2016-ban készítette el a terület állapotfelmérését. A vizsgálatok alapján az egykori szennyezés kiindulási anyagai már csak az északi területen találhatók meg, a déli területen csak a bomlástermékek jelennek meg. A szennyező anyag folyamatosan mozgásban van, terjedését és koncentráció változását a Duna felszín alatti vízszintekre történő ráhatása (vízszint-változás) befolyásolja. A mérési eredmények alapján a szennyeződés degradálódik, amit bizonyít, hogy a tetraklór-etilén, a triklór-etilén, és a diklór-etilén horizontális felszíni vetülete töredékére csökkent, viszont a bomlási sor végén lévő, de lényegesen veszélyesebb és mobilisabb vinil-klorid kiterjedése a kétszeresére nőtt. Összességében megállapítható, hogy szennyezettség déli része —a laktanya területe— a „Szentendre Regionális Déli sérülékeny vízbázis” 5 éves elérési idejű hidrogeológiai „A” védőterületén helyezkedik el és megközelítette a vízbázis külső, 6 hónapos elérési idejű védőövezetét. A szennyezés monitorozására létesített figyelő kutatás rendszer állapota azonban nem minden esetben kielégítő.

A hatályos településrendezési eszközök lehatárolnak csúszásveszélyes területeket. Kiterjedésüket az alábbi ábra szemlélteti, a kerékpárút nyomvonalát nem érintik. Az Országos Felszínmozgásos Kataszter szerint Szentendrén három területet érintett felszínmozgással, melyek a tervezési területtől távol helyezkednek el (lásd az alábbi ábrán).



Csúszásveszélyes területek a hatályos TRE alapján



Szentendrei felszínmozgások (forrás: Országos Felszínmozgásos Kataszter)

4.2. FELSZÍNI- ÉS FELSZÍN ALATTI VIZEK

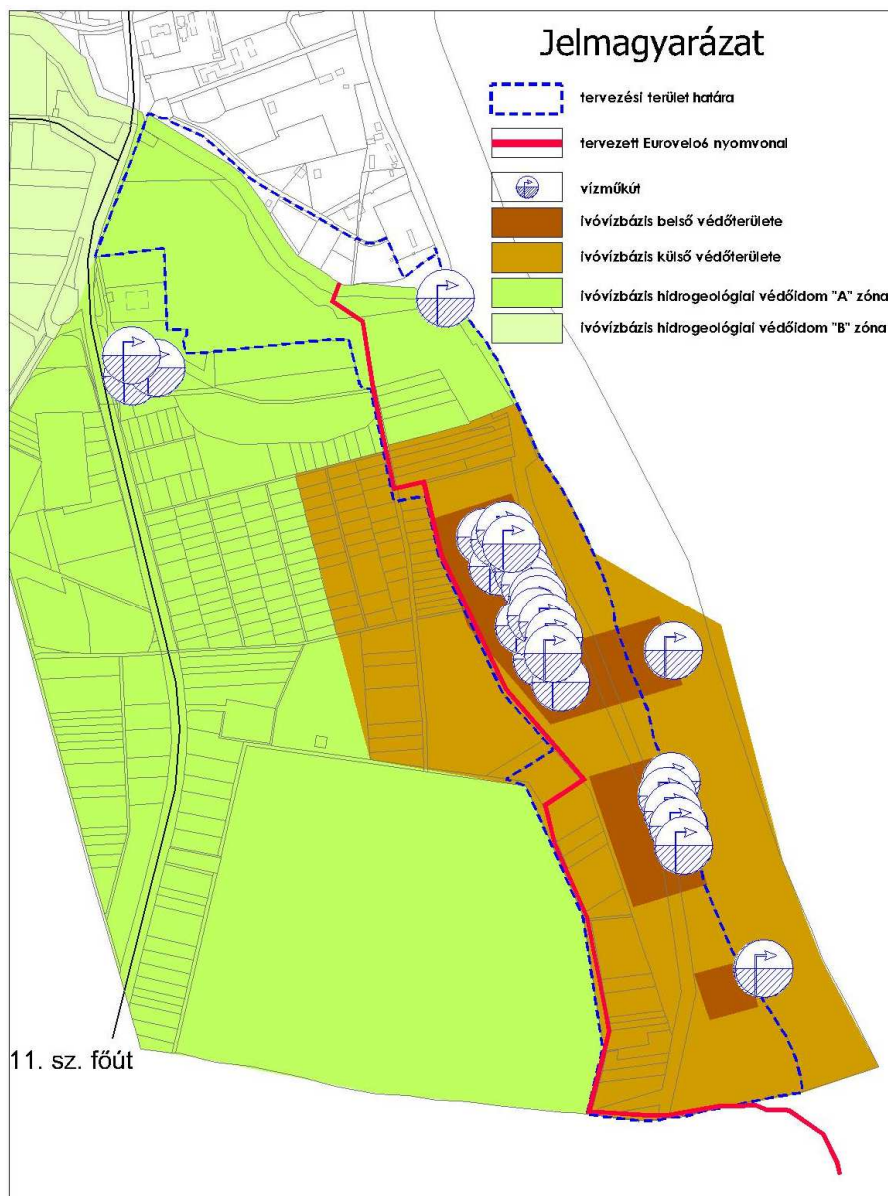
Szentendre felszín alatti vizekben gazdag település. Szentendre legjelentősebb felszíni vize a Szentendrei-Duna-ág, mely a tervezési területet keletről határolja, Szentendre egyéb felszíni- és felszín alatti vizeinek befogadója. Az Országos Vízyűjtő-gazdálkodási Terv alapján a tervezési terület a Közép-Duna vízgyűjtő-gazdálkodási alegységhez tartozik. A vizsgált területen az alábbi felszín alatti víztestek találhatók:

- s.h. 1.6. Dunántúli-középhegység - Duna-vízgyűjtő Visegrád - Budapest,
- h. 1.6. Dunántúli-középhegység - Duna-vízgyűjtő Visegrád - Budapest,
- k. 1.3. Dunántúli-középhegység - Budai-források vízgyűjtője.

A Duna-ág partja rendezett, az árvizek ellen kiépült az árvízvédelmi gátrendszer is, így a folyó közvetlen veszélyt már nem jelent a beépült területekre nézve. A tervezési területet a Dunán kívül a Dera-patak érinti.

A Duna-folyam Szob-Baja szakasza a Víz Keretirányelv integrált ökológiai minősítése szerint a mérsékelt besorolást kapott. A szerves terhelést mutató biológiai és fizikai-kémiai elemek közül a fitobenton alapján a víztest jó állapotú, míg a szervesanyag alapján a jó állapotú. A fitoplankton alapján minősítése jó. A makrozobenton és a hal élőlénycsoportok minősítése alapján mérsékelt állapotú. A Duna vízminősége a teljes magyarországi szakaszon a fizikai-kémiai jellemzők alapján jó állapotú. A Bükkös-patak alsó szakasza ökológiai állapot szempontjából nem jó besorolást kapott. A felső szakaszának minőségére nincs információnk. A Dera-patak ökológiai állapot szempontjából szintén a „nem jó” besorolást kapta.

A Duna parti szűrésű sávjából táplálkoznak Budapest vízellátó kútrendszerei. A tervezési terület közelében az Országos Vízyűjtő-gazdálkodási Terv mellékletei alapján 7 darab ivóvíz kivétel célját szolgáló, üzemelő és 1 tartalék felszín alatti vízbázis található. A tervezett kerékpáros nyomvonal a Szentendre Regionális Déli Vízbázis belső és külső védőövezetén halad keresztül. A vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízi létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint a védőterületek és védőidomok övezeteire vonatkozó korlátozások (5. sz. melléklet) értelmében a belső védőövezeten belül közlekedésre szolgáló létesítmény kiépítése tilos, viszont a külső védőövezeten belül a környezeti hatásvizsgálat, illetve a környezetvédelmi felülvizsgálat, vagy az ezeknek megfelelő tartalmú egyedi vizsgálat eredményétől függően megengedhető. Az ivóvízbázis védőidomainak és a tervezett nyomvonal kapcsolatát az alábbi ábra szemlélteti.



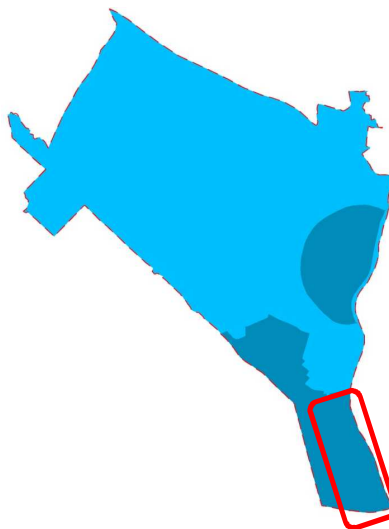
Az Országos Vízgyűjtő-gazdálkodási Terv 3.2. mellékletben szereplő egyéb —ásvány-és gyógyvizek, valamint élelmiszeripari célokat szolgáló— vízbázis nem található.

Szentendre állóvizei-nek vízminőségére vonatkozóan adat nem áll rendelkezésre.

Szentendre a 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet alapján a felszín alatti víz állapota szempontjából fokozottan érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi területen levő település, illetve a közigazgatási terület egyes részei kiemelten érzékeny kategóriába tartoznak (lásd a melléklet ábrán).

Országos vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó területekről a szennyvizek kivezetendő, övezeten kívüli területről az övezet területére szennyvíz nem vezethető.

Felszín alatti víz állapota szempontjából kiemelten érzékeny és érzékeny területek (forrás: NeKI KDV adatszolgáltatása alapján)



4.3. A LEVEGŐ ÁLLAPOTA

Szentendre levegőtisztaságát kedvezően befolyásolja a Visegrádi-hegységből folyamatosan áramló hideg levegő. Az átszellőzést a Duna és a Budai-hegység völgyei is segítik.

A légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002.(X.7.) KvVM rendelet az ország területét légszennyezettség szerint zónákba sorolja. Szentendre „Budapest és környéke” légszennyezettségi kategóriába tartozik. Szennyező anyagokénti besorolásuk az A-tól F-ig (csökkenő sorrendben) terjedő skálán az alábbi:

Zónacsoportok légszennyező anyagok szerint

	Kén- di- oxid	Nitro- gén-di- oxid	Szén- mon- oxid	PM 10	Ben- zol	Talaj- közeli ózon	PM10 Arzén (As)	PM10 Kadmi- um (Cd)	PM10 Nikkel (Ni)	PM10 Ólom (Pb)	PM10 benz(a) - pirén (BaP)
Szentendre	E	B ⁶	D ⁷	B	E ⁸	O-I ⁹	F ¹⁰	F	F	F	B

A „B” zóna-besorolás a levegőterheltség egészségügyi határértékének meghaladását jelenti. A fenti adatokból látható, hogy a zóna-besorolás szerint a levegőterheltség az nitrogén-dioxid és a szálló por (PM10) benz(a)-pirén tekintetében a határérték és a túréhatár között van.

A levegőtisztaság-védelemmel kapcsolatos alapvető feladat- és hatásköröket a 306/2010. (XII.23.) Korm. rendelet szabályozza. Eszerint az ország légszennyezettségét az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat (OLM) segítségével rendszeresen vizsgálni és értékelni kell. Ennek segítségével a tervezési terület térségének levegőminőségi állapota pontosabban meghatározható. Az OLM részeként a területhez legközelebb - a tervezési szakasz végétől ~4 km-re - fekvő Budapest (Káposztásmegyer), Lakkozó utcában működő automata mérőállomás található, mely a SO₂, NO₂, NO_x, CO, O₃ és PM10 értékek folyamatos rögzítését végzi. A mérőállomás adatait alapul véve az EuroVelo 6 EVD-ben végzett elemzés alapján a tervezési terület térségének levegőminőségi alapállapota jó, a 24 órás egészségügyi határértékek túllépése csak a szálló por PM10 esetében figyelhető meg. Határérték túllépés szálló por PM10 esetében a téli (fűtési) félévben nagyobb arányban fordul elő, mint a nem fűtési félévben, de a vizsgált időszak nagyságához képest (min. félév) a határérték túllépések aránya alacsony. A többi vizsgált komponens esetében (az automata mérőállomás adatai alapján) a mért koncentráció értékek a 24 órás határértékek alatt vannak.

4.4. KÖRNYEZETI ZAJ- ÉS REZGÉS

Szentendre közigazgatási területén környezeti zaj elsősorban a közlekedésből származik. A tervezett kerékpárút mentén a hatásterület jelenlegi zajhelyzetét alapvetően a települési háttérterhelés, egyes helyeken az M0 autópálya közúti forgalmának zajterhelése határozza meg. 2007-ben elkészült Budapest és vonzáskörzetének stratégiai zajtérképe. (Enviroplus Kft. – Geodézia Zrt.). A stratégiai zajtérképek alapján megállapítható, hogy különösen magas a közúti zajterhelés (Lden > 75 dB) a tervezési terület térségét érintő Dózsa György út és Dobogókői út esetében. Nagyon magas a zajterhelés (Lden=70-75dB) a Kalászi út, Pomázi út és Radnóti Miklós út, magas a zajterhelés (Lden=65-70 dB) HÉV vonala mentén.

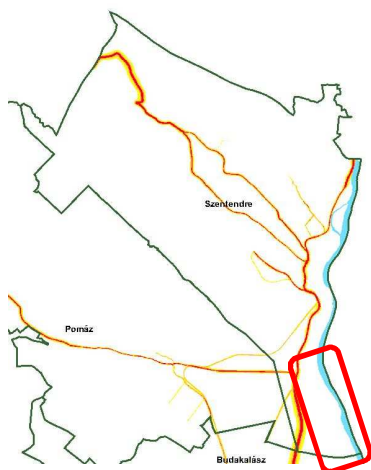
⁶ B csoport: azon terület, ahol a levegőterheltségi szint egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a levegőterheltségi szintre vonatkozó határértéket és a túréhatárt meghaladja.

⁷ D csoport: azon terület, ahol a levegőterheltségi szint egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a felső vizsgálati küszöb és a levegőterheltségi szintre vonatkozó határérték között van.

⁸ E csoport: azon terület, ahol a levegőterheltségi szint egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a felső és az alsó vizsgálati küszöb között van.

⁹ O-I csoport: azon terület, ahol a talaj közeli ózon koncentrációja meghaladja a célértéket.

¹⁰ F csoport: azon terület, ahol a levegőterheltségi szint az alsó vizsgálati küszöböt nem haladja meg.

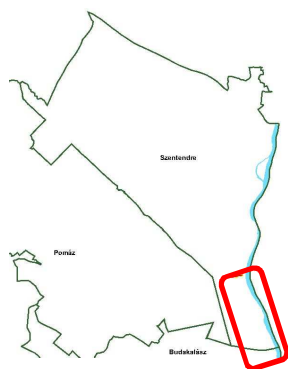


Közúti konfliktus nappal (forrás: Budapest és vonzáskörzetének stratégiai zajtérképe, Enviropus Kft. – Geodézia Zrt., 2007)

A zajtérkép alapján megállapítható, hogy vasúti zajterhelés (35-40 dB) a településen elenyésző területeken van. Szentendrére a Duna túloldalán haladó Budapest-Váci vasútvonal zajterhelése húzódik át.

A településen a légi közlekedéstől származó zajterhelés nem éri el az $L_{den}=45$ dB-es hangnyomásszint értéket.

A város területén csupán a Szentendrei Papírgyár üzeme került fel a zajtérképre. Éjszaka a gyár nem működik. Az üzem védendő területen nem okoz kimutatható zajterhelést.



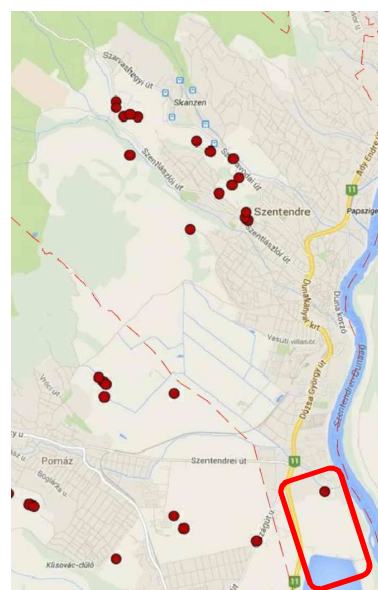
Üzemi zaj konfliktus nappal (forrás: Budapest és vonzáskörzetének stratégiai zajtérképe, Enviropus Kft. – Geodézia Zrt., 2007)

4.5. HULLADÉKGAZDÁLKODÁS

Szentendrén a kommunális szilárd hulladék szervezett gyűjtése és elszállítása megoldott. A települési szilárd hulladék begyűjtését Szentendrén a Városi Szolgáltató Az összegyűjtött hulladékot a telephelyről (Szabadkai út 9.) a budapesti szeméttégetőbe szállítatják.

A településen sajnos több helyen előfordulnak illegális szemétklerakások. Ezek általában építési törmelékek, kommunális hulladékok. Az EMLA Környezeti Management és Jog Egyesület a Közép-magyarországi régió illegális hulladéklerakóiról környezeti monitoring rendszert hozott létre. Az szervezet adatbázisa alapján Szentendrén a Szentlászlói út valamint a Sztaravodai út mentén vannak nagyobb mennyiségben illegális hulladéklerakások, de előfordulnak a tervezési terület közelében is a Dunához közel (lásd a köv. ábrán →).

Szentendrén kiépített csatornahálózat található. A településen a Duna Menti Regionális Vízmű szennyvíztisztítója működik, mely Dunabogdány, Leányfalu, Pócsmegyer, Szigetmonostor, Tahitótfalu szennyvizeinek befogadója is.



Illegális terepen ellenőrzött hulladéklerakások (forrás: <http://webmap.viamap.hu/emla>)

5. KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLATOK

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából a Partner Mérnöki Iroda Kft. készítette az Eurovelo6 kerékpáros útvonal Budapest-Szentendre közötti szakaszának fejlesztéséhez kapcsolódó előzetes vizsgálati dokumentációt, engedélyezési és kiviteli tervét.

A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ megbízásából Megvalósíthatósági Tanulmány készült az Eurovelo6 kerékpáros útvonal Rajka-Budapest, illetve Budapest déli agglomerációját érintő szakaszok tekintetében. A 2014 decemberében véglegesített megvalósíthatósági tanulmány tartalmazta jelen tervezési feladat tárgyát képező Budapest-Szentendre szakaszt is.

A Megvalósíthatósági Tanulmányban szerepeltetett és elfogadott szentendrei nyomvonal két szakaszon keresztezi az ott lévő vízbázis belső védőterületét. A 123/1997. (VII.18.) a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízi létesítmények védelméről szóló jogszabály 5. melléklete alapján vízbázis belső védőterületén út nem helyezhető el, bár az EuroVelo6 nyomvonala jelenleg is itt van kijelölve.

Az érintett szakaszon található a Budakalászi ártéri öblözet, mely Magyarország Árvízi Országos Kockázatkezelési Tervéhez elvégzett modellezések alapján szakadási pontokkal ellátott, árvízi elöntéssel veszélyeztetett öblözet. Az öblözet határait képező és felhasználni kívánt árvízvédelmi töltés jelenleg nem megfelelő magasságú a Duna mértékadó árvízszintjéhez viszonyítva. Ezért a töltés magasítása kiemelt árvízvédelmi feladat. A töltés kezelője várhatóan 2020. után kívánja a töltést átépíteni, fejleszteni.

Először a Dera-patak torkolatához készült terv a kerékpáros hídra, mely közel 100 méter hosszban keresztezte volna a torkolatot, s üzemtervezett erdőt is érintett volna. Mintegy 120 m hosszon kellett volna fákat kivágni. Ezt követően a híd helyét nyugati irányban elmozdítva a 11-es számú főút felé 200 m-re került a kerékpáros híd, amelynek szükséges szabadnyílása így már csak 36 m hosszúságú lett.

A híd a Duna és ártere Natura 2000 SCI területtől távolabb helyezkedik el, üzemtervezett erdőrészletet a nyomvonala már nem érint. A patak mentén ezen a szakaszon már keskenyebb sávban helyezkednek el fák, mint a torkolatnál, így csak közel 30 m hosszan kell fakivágásokra számítani. Az egy-nyílású, rövidebb hosszúságú kerékpáros híd kialakítása, a Dunába érkező Dera-patak torkolatától távolabbra helyezkedik el, mely megoldás a vízfolyás keresztezés szempontjából is kedvezőbb, hiszen nem kerül a vízfolyás medrébe a víz áramlási tulajdonságait befolyásoló és visszaduzzasztó hatással bíró pillér.

A Dera-patak árvízvédelmi töltései magassági hiányosak a mértékadó árvízszint (MÁSZ) jogszabályi előírásaihoz képest. A töltés kezelője, az új kerékpáros útvonal által felhasználni kívánt töltések magasítását írta elő.

B/ A buszpályaudvar ideiglenes fejlesztése kapcsán

Az elhelyezni kívánt konténerek meglévő közműcsatlakozásokhoz kapcsolhatók, új közműépítést nem igényelnek. A szolgáltatás meglévő kiváltását képezi, ezért annak közlekedési, egyéb ellátási kérdését elemző vizsgálatra, vagy javaslat kidolgozására nem volt szükség. További alátámasztó szakági vizsgálatokat a konténerek elhelyezését biztosító szabályzat módosítás nem igényel.

A konténerek elhelyezésétől független, de a területen jelentkező és régen meglévő probléma a buszpályaudvar kialakult parkolási rendje. Ennek megoldására javaslatok hangzottak el a lakossági fórumon, melyre tekintettel mérlegelendő az igényeket jobban szolgáló parkolási feltételek átalakítása, forgalmi szabályozása. A buszpályaudvarra érkező személygépjárművek és a buszjárművek mozgásának és parkolási lehetőségének forgalomtechnikai különválasztása, az üzemelés biztonsága mellett a közönségforgalmi igények megfelelőbb kiszolgálása minőségi változást eredményezne a közlekedésben résztvevők számára.

IV. ALÁTÁMASZTÓ JAVASLATOK

1. TELEPÜLÉSTERVEZÉSI JAVASLATOK

A/ EuroVelo6 nyomvonalának módosulása kapcsán

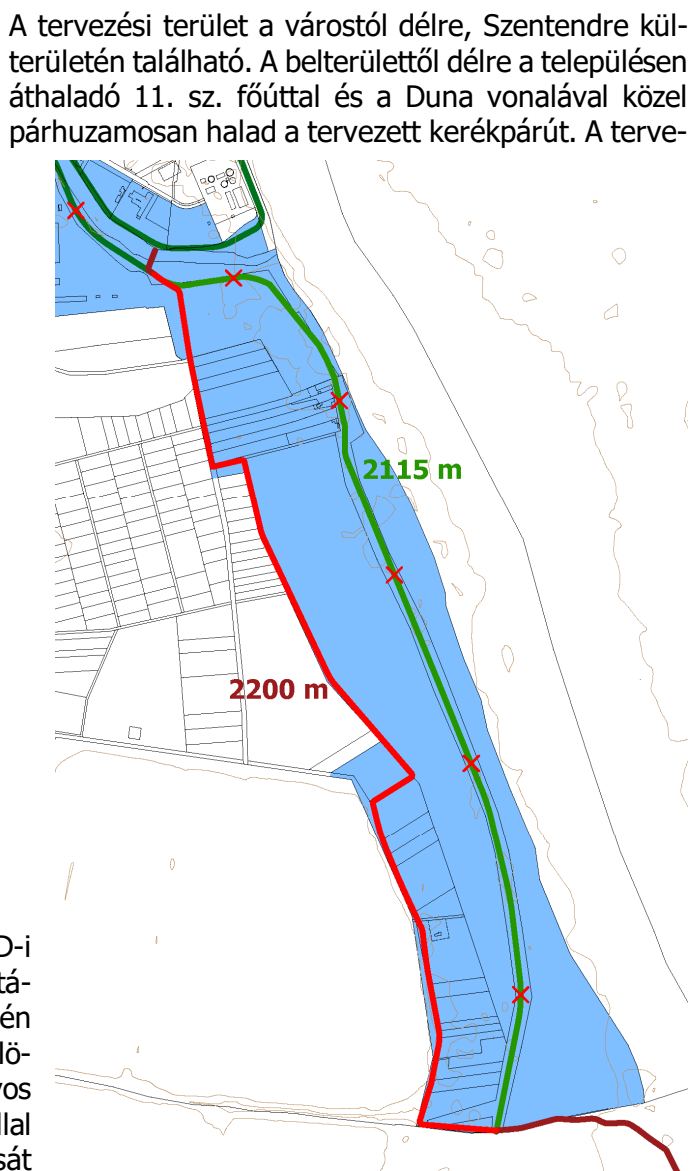
1.1. KÖRNYEZETALAKÍTÁSI JAVASLATOK

A tervezett változások, fejlesztési elgondolások



zési terület a közigazgatási területen É-D-i irányban nyúlik el, és tart Budakalász határától a Dera-patakig. Szentendre területén É-D-i irányban húzódó új nyomvonal jelölése piros vonallal (balra), míg a hatályos terveken szereplő nyomvonal zöld vonallal látható. A tervezési terület lehatárolását kék felület szemlélteti.

A kerékpárfogalmi nyomvonal a 11.-es számú főközlekedési út forgalombiztonsági célú kerékpáros közlekedésének kiváltására volt tervezve, melynek módosítása képezi a változást. A hatályos településrendezési eszközökben szereplő közel egyenes vonalvezetésű út 2115 m hosszát egy 2200 m hosszú, a környezetvédelmi korlátozások okán tekergő nyomvonal váltja fel. Az új nyomvonal ugyan a Duna-part menti élménytől megfosztja a kerékpározót, de a területen tervezett rekreációs területek kialakulásakor azok elérését is biztosítja majd.



B/ A buszpályaudvar ideiglenes fejlesztése kapcsán

Jelenleg folyamatban van a szentendrei intermodális csomópontra vonatkozó hatástanulmány készítése, a MÁV-HÉV, a VOLÁNBUSZ Zrt. és az Önkormányzat közös finanszírozásában. A konkrét fejlesztési tervek kialakításáig azonban szükségessé vált a VOLÁNBUSZ pályaudvar területén (Hrsz: 387/2) meglévő forgalmi és jegypénztár építmények korszerűsítése. A három meglévő építmény elbontását követően a VOLÁNBUSZ ideiglenes jellegű konténer-blokkokból összeállított forgalmi/utassváró építmény elhelyezését tervezi, de legfeljebb olyan időtartamra fennálló módon, amíg az egységes

intermodális koncepció szerinti fejlesztés meg nem valósul.

A SZÉSZ a területet K-Im/0 jelű különleges intermodális csomóponti területbe sorolta, ahol jelenleg – azaz az intermodális csomópont fejlesztési programjának kialakításáig – a kialakult állapot fenntartható, de nem bővíthető. Így a VOLÁNBUSZ által tervezett ideiglenes építmények sem lennének elhelyezhetők. Ezért szükséges a SZÉSZ-t módosítani. Nem képezi a tervezési feladat részét az övezetre vonatkozó teljes körű szabályozás kidolgozása.

A SZÉSZ módosítása kapcsán a VOLÁNBUSZ pályaudvar területére vonatkozóan:

- az ideiglenes építmények elhelyezése csak a meglévők elbontása után valósítható meg azok helyén, illetve azok környezetében;
- a maximális beépíthetőség: 3% a telek területére vetítve;
- a megengedett épületmagasság legfeljebb 4,0 m lehet;
- a konténerek környezetében növényesítés ideiglenes jelleggel, tervezett növénykazettákkal szükséges megoldani, a ténylegesen beépített bruttó alapterület 2%-os mértékéig,





javasolt a növénykazettákat, mint integrált térelemeket kialakítani, térbútorokat esetleg a térvilágítást is hozzárendelni.



↑↓ A telepíteni kívánt konténer-építmények látványa



Fenti előírások figyelembe vétele mellett, mivel az érintett 387/2 hrsz.-ú telek területe 11833 m², a 3%-os beépíthetőség 355 m² alapterületű építmény létesítését tenné lehetővé. A tervezett létesítmény bruttó alapterülete közel 250m². A jelenleg felállított 3 db konténer összesen 150 m² bruttó területtel rendelkezik. Ezek helyére tervezett az új kibővített

alapterületű létesítmény. A tervezett építmény alapterületéből kiindulva a növénytelepítés legalább 5m² földfelületű kiemelt növénykazettákkal biztosítható. A SZÉSZ értelmező rendelkezései között a VOLÁNBUSZ pályaudvar esetére értelmezendő „ideiglenes fejlesztés” és a „kiemelt növénykazetta” magyarázata megjelenik.

1.2. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖKBEN BEKÖVETKEZŐ VÁLTOZÁSOK

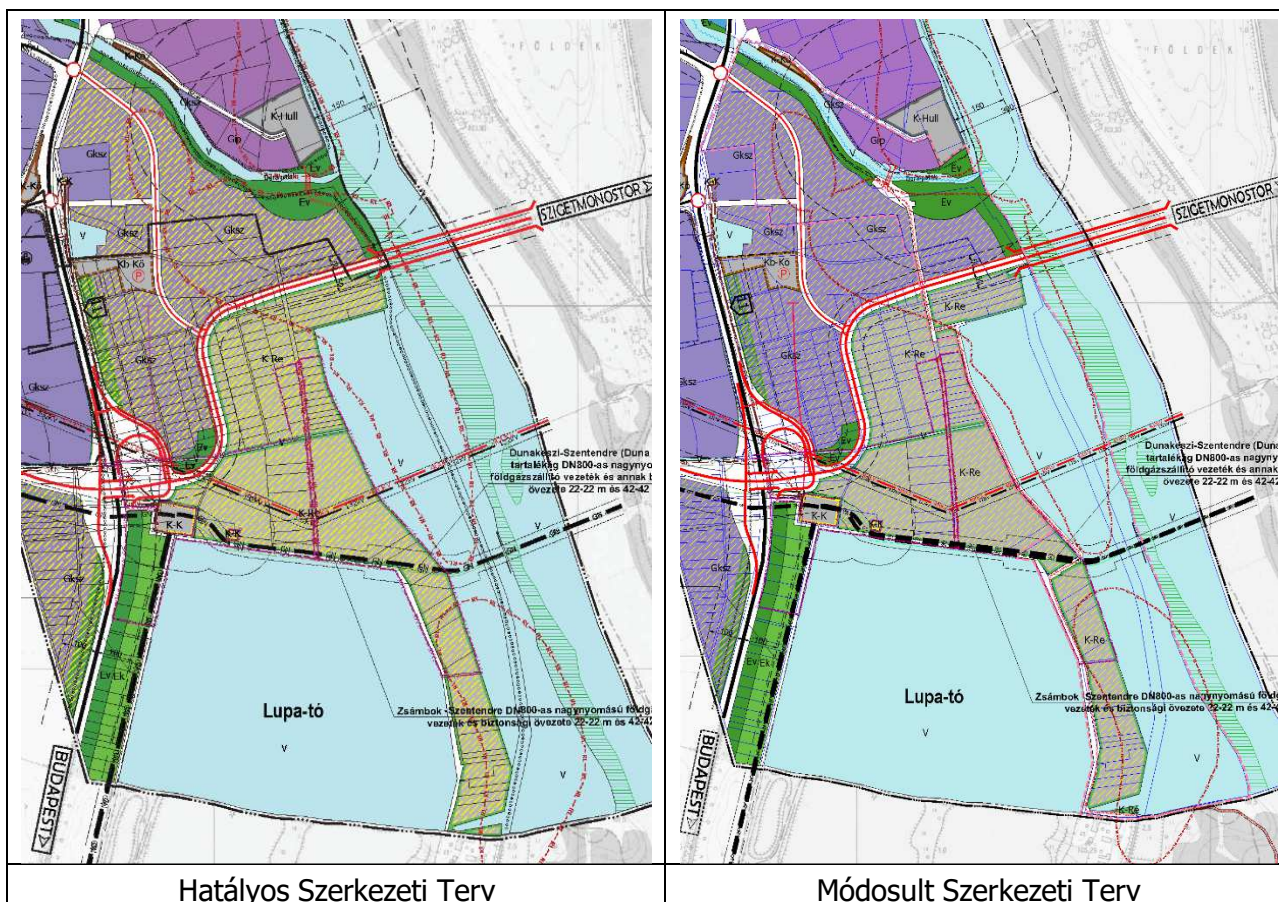
A/ Az EuroVelo6 nyomvonalának módosulása kapcsán:

A változások érintik valamennyi településrendezési eszközt, a településszerkezeti tervet, a helyi építési szabályzatot, s annak mellékletét képező szabályozási tervet.

1.2.1. Településszerkezeti változások

A településszerkezeti változás a hatályos terven ábrázoltakhoz képest kismértékű módosítást jelent. A település- rendezési eszközök módosítása elsősorban a tervezési területen belül kialakítandó kerékpáros nyomvonal településszerkezeti tervben történő megjelenítésében jelentkezik. Fentieknél megfelelően a szerkezeti tervi leírás is rendelkezik a változásokról.

A változás célja: az új közlekedési létesítmény kialakításának településrendezési eszközök általi biztosítása.



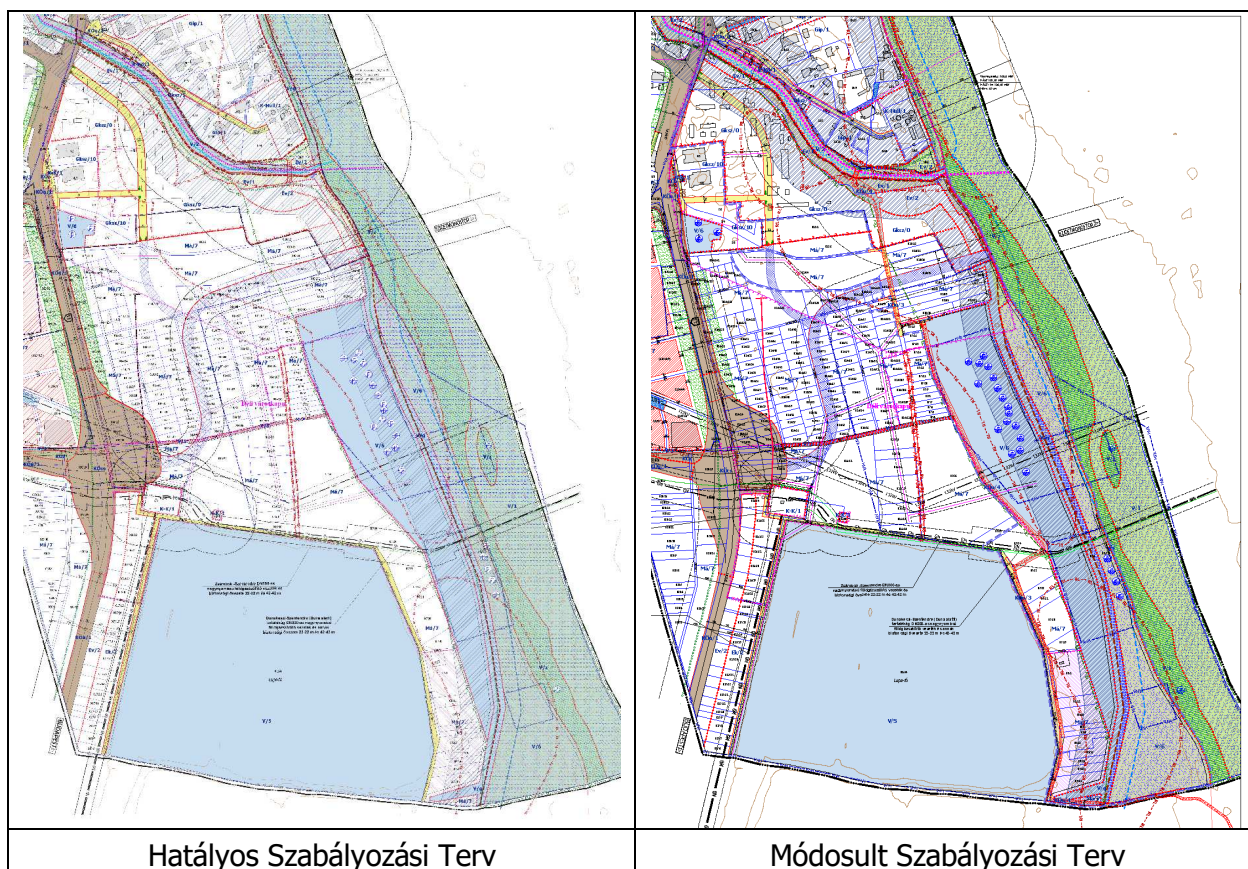
A hatályos szerkezeti terven nem lett közterületként jelölve a kerékpárút, vízgazdálkodási és tervezett erdőterületeken halad keresztül. Az új nyomvonal eltávolodik a Duna parttól ez által a jelenlegi mezőgazdasági hasznosítású és üzemi területek között halad majd, mindaddig, míg a tervezett rekreációs területek kialakítása létre nem jön. A Dera-patak torkolatánál lévő római kori kikötőerőd rekonstrukciója utáni megközelítését az erdőn keresztül a kerékpárútról leágazóan továbbra is célszerű biztosítani. Északról indulva a NEREK tulajdonát képező volt orosz-laktanya területén véderdőben kanyargó földút mentén futott a kerékpárút, majd délen a meglévő úton haladt végig.

A tervezett kerékpárút a gazdasági területhasználatú területet kettéhasítja, ezt a terület fejlesztése során figyelembe kell venni. A Duna felőli megmaradó beépíthető gazdasági tömb területe 3,4 hektár. Mivel a terület nehezen megközelíthető, és megőrzendő természeti környezetben fekszik, hasznosítása során előnyös, ha kevésbé terhelő vállalkozás települ ide.

1.2.2. A helyi építési szabályzat és a szabályozási terv módosulása

A külterületi és a belterületi szabályozási terven is megjelenítésre kerül a kerékpárforgalmi nyomvonal. A szabályozási terv módosul a szerkezeti tervi nyomvonalnak megfelelően. A kerékpárút a teljes tervezési szakaszon közlekedési területbe kerül. A szabályzási szélességek igazodnak az útépités igényeihez, a feltöltések és a szikkasztó árkok helyigényének a figyelembe vételével. A szabályozási vonal ott is megjelenik, ahol eddig ugyan közlekedési célra használt terület volt, de saját használatú út jellege miatt nem került közlekedési területbe.

Ezért szabályozási tervi változást jelent a magánterületekből közutakká alakuló módosulás is (cca. 10,0 m). A változására utaló tervezett szabályozási vonalak megjelennek az említett esetekben, valamint a telekjogilag rendezendő mezőgazdasági és kerékpáros közutak megfelelő (cca. 12,0 m) szélességben való kialakítása esetén is.



Ezért kerül szabályozásra olyan szakasz is, mely út-telket érint. A szabályozási szélesség általában 10-12 m széles. Egy helyen kerékpáros pihenő kerül kialakításra, melynek helyén az út szélessége mintegy 90m²-es felülettel kibővül. A Dera-patak közelében kerül szabályozásra egy jelentősebb közlekedési felület, melynek helyigényét a gátfeltöltéshez vezető rámpa és az út nyomvonalvezetése kívánja meg.

Az új kerékpárosokat szolgáló közlekedési terület a KÖu/4 jelű övezetbe kerül mind a belterületi, mind pedig a külterületi szakaszán.

A SZÉSZ módosítását képezi a KÖu/4 jelű övezet megfogalmazásának pontosítása, valamint az érintett rajzi mellékletekben bekövetkező változások megjelenítése az SZT-1 és SZT-2 jelű szelvényeken a fedvénytervben szabályozott terület szabályozási elemeinek kitakarásával. a fedvényterv által szabályozott területek jelölése az SZT-0 jelű jelmagyarázatban is megjelenik, ezért e tervlap is módosul. A HÉSZ mellékletei kiegészülnek a szabályozási tervmódosítást bemutató SZT/EV6 jelű fedvénytervvel.

B/ A buszpályaudvar ideiglenes fejlesztése kapcsán

A fejlesztés szerkezeti tervi, vagy szabályozási tervi változást nem igényel. A SZÉSZ-ben kiegészítésre kerülnek a szükséges értelmező rendelkezések, továbbá K-Im/0 jelű övezet előírásai kiegészülnek a buszpályaudvaron történő építési lehetőségekre vonatkozóan.

A/ Az EuroVelo6 nyomvonalának módosulása kapcsán:**2. SZAKÁGI JAVASLATOK****2.1. TÁJRENDEZÉSI ÉS ZÖLDFELÜLETI JAVASLATOK****2.1.1. TÁJHASZNÁLAT TÁJSZERKEZET ALAKULÁSA, ZÖLDFELÜLETRENDEZÉSI JAVASLATOK**

Szentendre településrendezési eszközei a nyomvonal térségében tájhasználatát átalakulását irányozzák elő. A tervezett terület használat:

- a már művelés alól kivont területeken kereskedelmi-szolgáltató gazdasági terület a tervezett országos mellékútig,
- a Lupa-tó környéki területeken rekreációs célú tájhasználat tervezett, a térségben a mezőgazdasági tájhasználat átalakulását tartalmazza a terv.

A kerékpárút létesítése jól kapcsolódik a tervezett rekreációs tájhasználatához.

A kerékpárút létesítése a Dera-patak mentén okoz kismértékű élőhelyvesztést.

A kerékpárút —kivéve a Dera-patak menti hidat— felszín közelben halad, így a tájképi látványt jelentősen nem fogja módosítani. Mind a zöldhálózat fejlesztése, mind a tájba illesztés, mind a klímaváltozás hatásainak ellensúlyozása érdekében javasolt, hogy a kerékpárutat fasor kíséresse. A kialakításra kerülő pihenőhely térségében fák telepítésén túlmenően cserjék telepítése is ajánlott. Növénytelepítés során honos fajok alkalmazása indokolt.

2.1.2. A BIOLÓGIAI AKTIVITÁS ÉRTÉKÉNEK ALAKULÁSA A TERVEZETT TERÜLETHASZNÁLAT ESETÉN

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. tv. 2006. évi márciusi módosítása a takarékos területgazdálkodás ösztönzése érdekében előírja, hogy újonnan beépítésre szánt területek kijelölése csak oly módon történhet, hogy az adott település közigazgatási területén az ún. „biológiai aktivitás érték” nem csökkenhet. Az egyes területek biológiai aktivitás érték (továbbiakban: BA érték) számítására vonatkozó előírásokat a 9/2007. (IV.3.) ÖTM rendelet határozza meg.

A tervezett településrendezési eszközök módosítása során újonnan beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre, ebből következően a biológiai aktivitásérték változása nem vizsgálendő, **a közigazgatási területen a biológiai aktivitásérték egyenlege nem változik.**

3. VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSOK, KÖRNYEZETI FELTÉTELEK**3.1. FÖLDTANI KÖZEG ÉS TALAJ**

A beruházás megvalósításához egyes részekben termőföld művelésből történő kivonására van szükség. A kerékpárút használatából adódó hatások a beruházás által igénybevett területre terjed ki, ahol a talaj funkciója megváltozik, azonban a nyomvonal megfelelő burkolása a földfelszín és az árvízvédelmi töltés stabilizálását is elősegíti. A termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény alapján más célú hasznosítás engedélyeztetése után történhet művelés alóli kivonás, amit az illetékes földvédelmi hatóság engedélyez. Az üzemelés során a kerékpáros közlekedés hatására a talaj szennyeződése nem várható.

3.2. FELSZÍNI- ÉS FELSZÍN ALATTI VIZEK

A kerékpárút a meglévő úthálózat felhasználásával kerül majd kialakításra, így a pálya a felszín alatti vízszintekben számottevő változást nem okoz.

A korábban feltárt szennyezés jelenleg már döntően a vízáadó réteg alján, a fekü határán (felszíntől számított kb. 10-13 m mélységben) található. A kerékpárút kiépítése a talaj felső rétegének megbontásával jár csak, építéséből és üzemeléséből eredően is csak a felszíntől számított néhány, 1-2 méteres mélységre fejthet ki hatást, ezáltal a szennyezéssel érintett rétegeket nem érinti, azokkal nem lép kölcsönhatásba. A tervezési területet érintő víztest típusok közül a sekély hegyvidéki (s.h. 1.6.) víztestre fejthet ki elsősorban hatást a tervezett beruházás. A víztest jelenlegi mennyiségi minősítése jó, de fennáll a gyenge kockázata (oka: vízmérleg), míg a kémiai állapota gyenge (oka: szennyezett vízbázis).

A kerékpárútról lefolyó csapadékvizek az út menti területeken elszikkadnak. A külső vízbázis védőterületein, a Lupa-tó melletti mezőgazdasági út csapadékvizei két mélyponton kerülnek összegyűjtésre, és tisztítást követően a tó részsíjába kötnek ki keresztcsatornákkal.

A kerékpárút üzembe helyezése és forgalma nem gyakorol jelentős hatást a felszíni vizek mennyiségi és minőségi paramétereire. Üzemelés során a kerékpáros közlekedés hatására a felszíni és felszín alatti vizek szennyeződése nem várható. A tervezett kerékpárhíd üzemelése az általa keresztezett Dera-patak áramlási viszonyait nem befolyásolja, mivel a mederbe áramlásváltozást és visszaduzzasztást okozó pillér nem kerül.

3.3. LEVEGŐMINŐSÉG-VÉDELEM

A kerékpárút üzemelése során légszennyező anyagok keletkezésével nem kell számolni, így levegővédelmi szempontból megállapítható, hogy nem jelent terhelést. A kerékpárutat az árvízi védekezés idején az illetékes szervek és a vízbázis üzemeltetőinek gépjárművei használják, továbbá a nyomvonal egyes szakaszain a nyomvonal menti ingatlanok megközelítését biztosító célforgalom fordulhat elő, azonban ez a kismértékű közlekedéséből származó károsanyag-kibocsátása elhanyagolható.

3.4. KÖRNYEZETI ZAJ- ÉS REZGÉS

A kerékpárút üzemelése során zajterhelést a kerékpároktól származó gördülési zaj jelenthet, melynek mértéke nem számottevő, ezért nem várható kimutatható mértékű zajterhelés változás. A tervezett létesítmény üzemelése nem jelent rezgésterhelést a meglévő épületek rezgésterhelése szempontjából. Megállapítható, hogy zaj- és rezgésvédelmi szempontból az üzemelés hatása környezetre gyakorolt hatása nem jelentős.

3.5. HULLADÉKGAZDÁLKODÁS

A kerékpárút használata során a hulladékok keletkezése nem zárható ki teljes mértékben. Kis mennyiségű veszélyes és veszélyesnek nem minősülő hulladékok keletkezése lehetséges. Az kerékpárút üzemelése során a karbantartásból, fenntartásból, használatból származó hulladékok, illetve havária jellegű eseményekből származó hulladékok keletkezésével lehet számolni. Az üzemelés során keletkező nem veszélyes hulladékok, valamint az esetlegesen keletkező veszélyes hulladékok elkülönített gyűjtéséről és ártalmatlanításáról a kerékpárút majdani kezelőjének kell gondoskodnia.

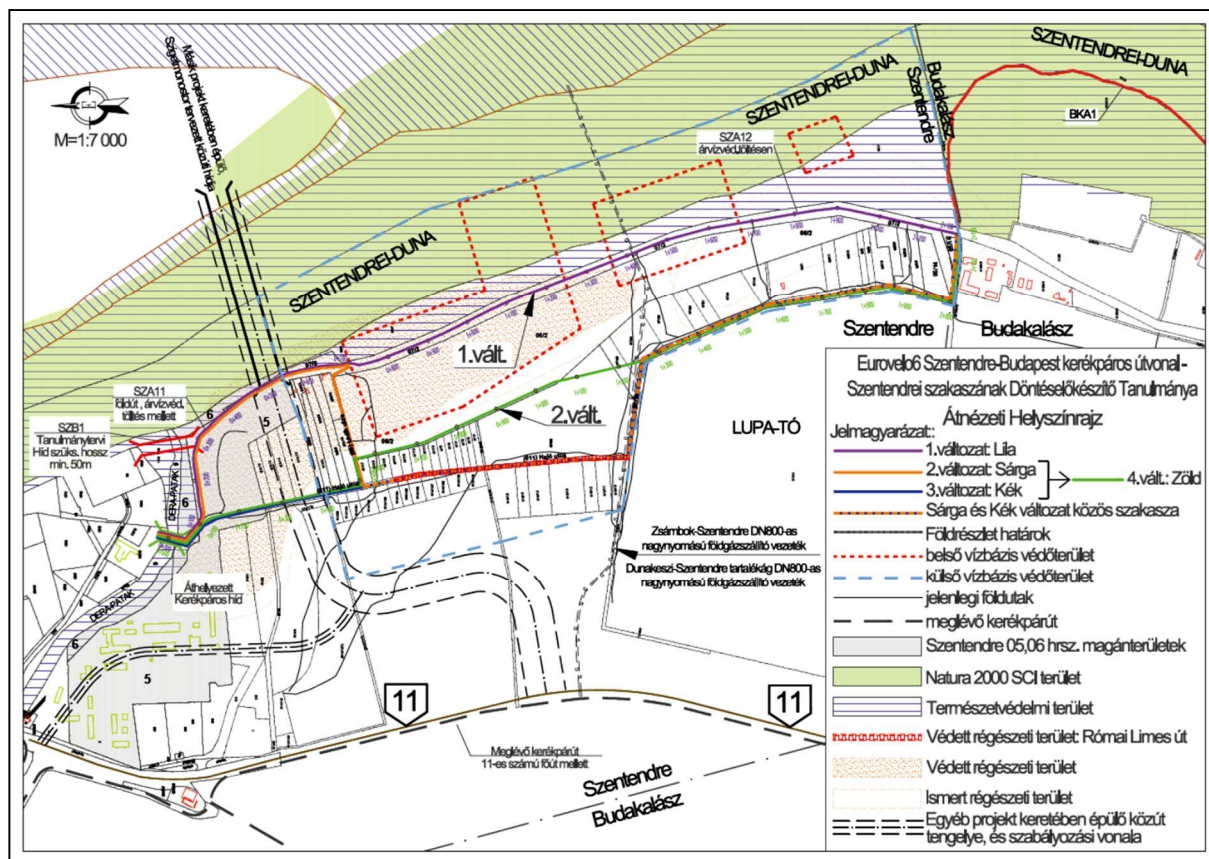
A várható környezeti hatások elkerülése érdekében a helyi építési szabályzat tájvédelmi-, természetvédelmi- és környezetvédelmi előírásai kiegészítést nem igényelnek.

4. KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI JAVASLATOK

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet módosításáról szóló 490/2016. (XII. 28.) Korm. rendelet nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánította az EuroVelo 6 kerékpáros útvonal Budapest-Szentendre közötti szakaszát. A NIF Nemzeti Infra-

struktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából a PARTNER Mérnöki Iroda Kft. készíti az EuroVelo 6 kerékpáros útvonal Budapest-Szentendre közötti szakaszának fejlesztéséhez kapcsolódó előzetes vizsgálati dokumentációt, engedélyezési és kiviteli tervet.

Az egyeztetési folyamatban a Vízügyi Igazgatóság nem járult hozzá Szentendre déli részén, az árvízvédelmi töltésen vezetett, belső vízbázis védőterületet keresztező kerékpáros útvonalhoz. Olyan alternatív nyomvonalat kellett keresni, ami kiváltja a problémás szakaszokat. 2017. június 28-án a NIF Zrt. kezdeményezésére egyeztetésre került sor az érintett szervezetek, az Önkormányzat és tervezők részvételével, melyen a nyomvonal elfogadásra került. Az új nyomvonal kijelöléséhez és a projekt megvalósításához szükséges Szentendre Településszerkezeti Tervének (TSZT), Építési Szabályzatának és Szabályozási Tervének (SZÉSZ és SZT) tárgyalásos eljárás keretében történő módosítása.

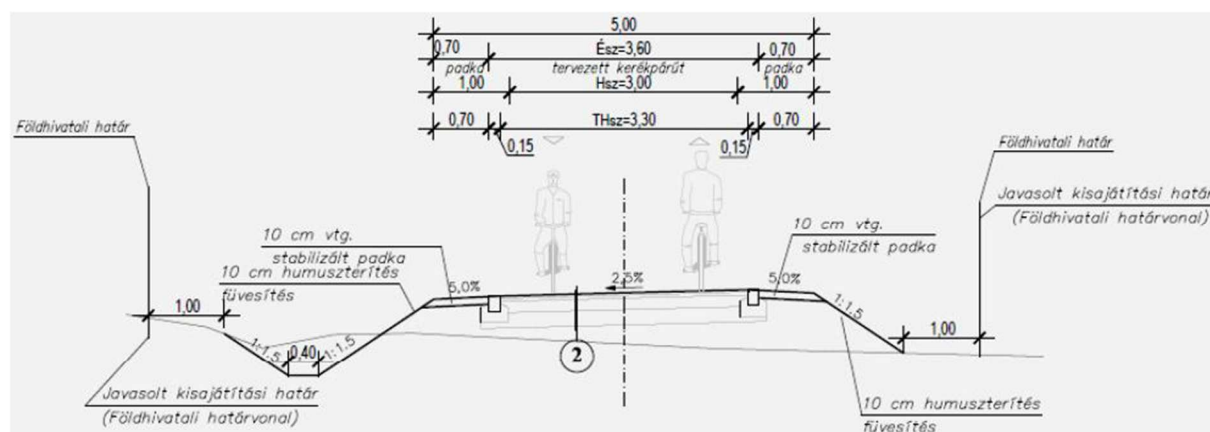


A nyomvonal helykeresése és az alternatívák közötti döntés az önkormányzat és a tervezők egyeztetésének következménye. A hatályos törvények és a vízbázis-védelmi előírások nem teszik lehetővé, hogy a Duna mentén az árvízvédelmi töltés koronáján épülhessen meg a kerékpárút. A korábban felmerülő lehetőségek közül a kiválasztott nyomvonal felel meg a legjobban a szakmai elvárásoknak, hiszen elkerüli a nagynyomású gázvezetékét és a világörökségi várományos római út területét is. A Lupa-tó mellett, majd tervezett rekreációs és vízgazdálkodási terület határán, a vízmű telek szélén fut végig a nyomvonal, s így nem darabolja fel az eltérő területhasználatokat.

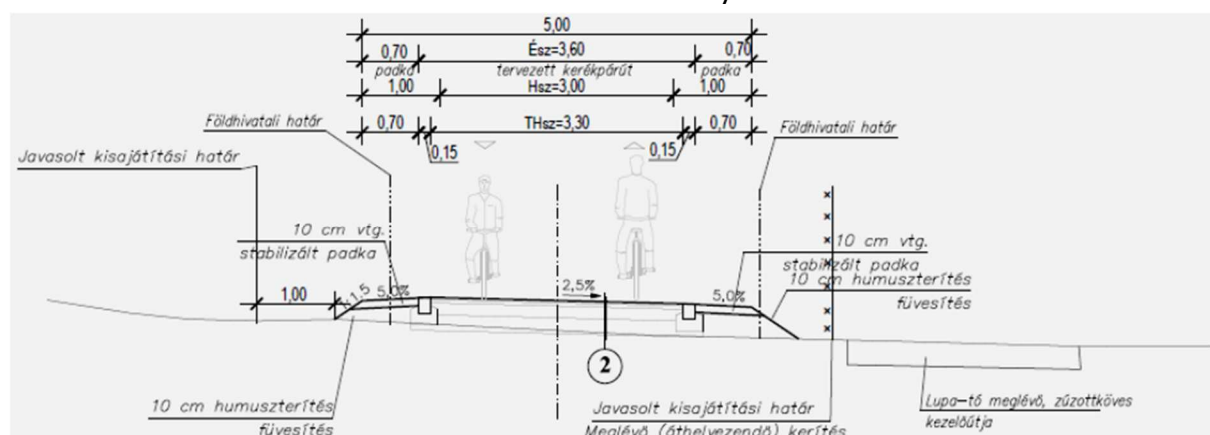
A kerékpáros útvonal vízgazdálkodási területen belüli üzemi útként, vagy vegyes forgalmú mezőgazdasági kiszolgáló úton vezetett nyomvonalként kerül kialakításra.

A kerékpárforgalmat is lebonyolító üzemi, vagy mezőgazdasági út kiépítését tekintve lényegében 3,3 méter széles aszfalt burkolatú utat jelent, kétoldali padkával, vízelvezetéssel és ahol a terepadottságok szükségessé teszik rézsúval.

Ezen utak korlátozott használatúak, mivel bizonyos szakaszain csak a kerékpárosok közlekedhetnek, illetve a vegyes forgalmú szakaszon a mezőgazdasági telkeket elérni kívánók. A kerékpárúton a gépjárműforgalom kizárása sorompóval biztosítható.



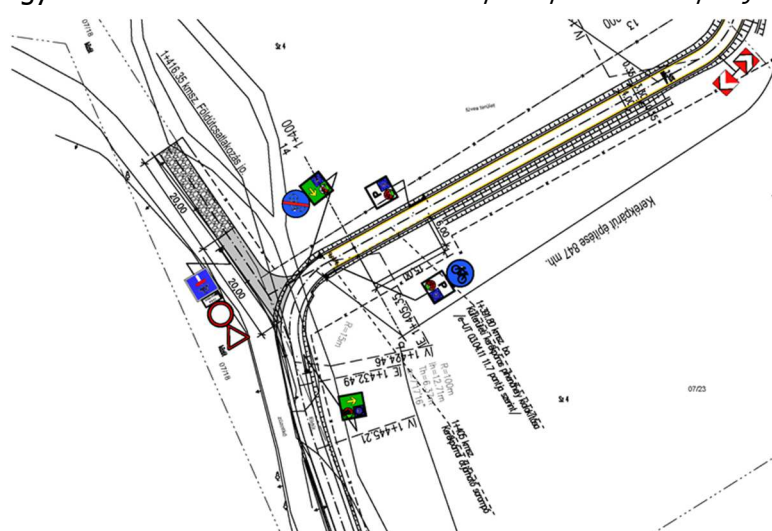
Mintakeresztmetszvény 1.



Mintakeresztmetszvény 2.

A kerékpárút délkelet felől érkezik a Szentendre közigazgatási határához az árvízvédelmi töltést keresztezve. Innen a Budakalász közigazgatási területén lévő Gálfi Béla Rehabilitációs Központ telekhatárához igazodva, Szentendre közigazgatási határa mentén nyugatra halad a Lupa-tó partján vezető útig, ahol északra fordulva teljes hosszában követ a meglévő földúthálózatot figyelembe véve.

↓A kerékpáros pihenő csomópontja



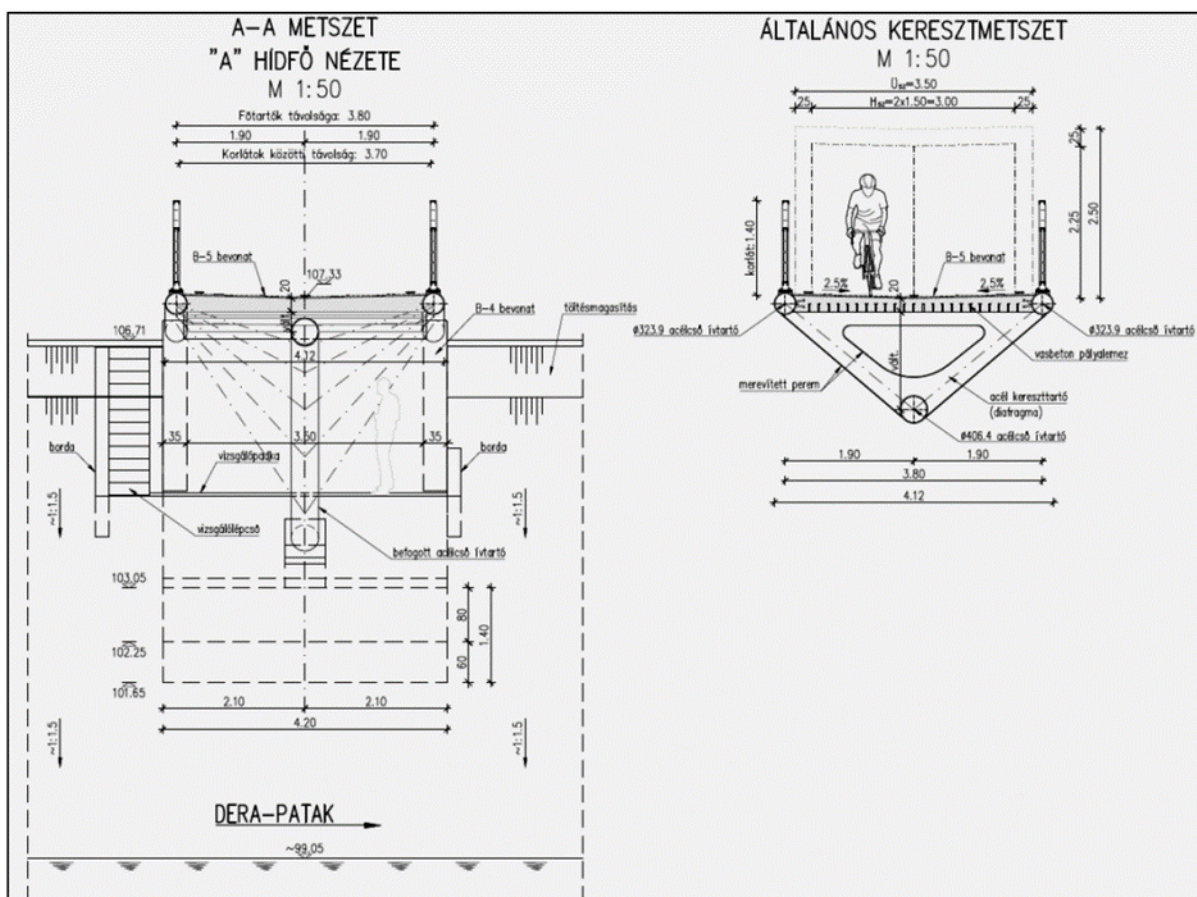
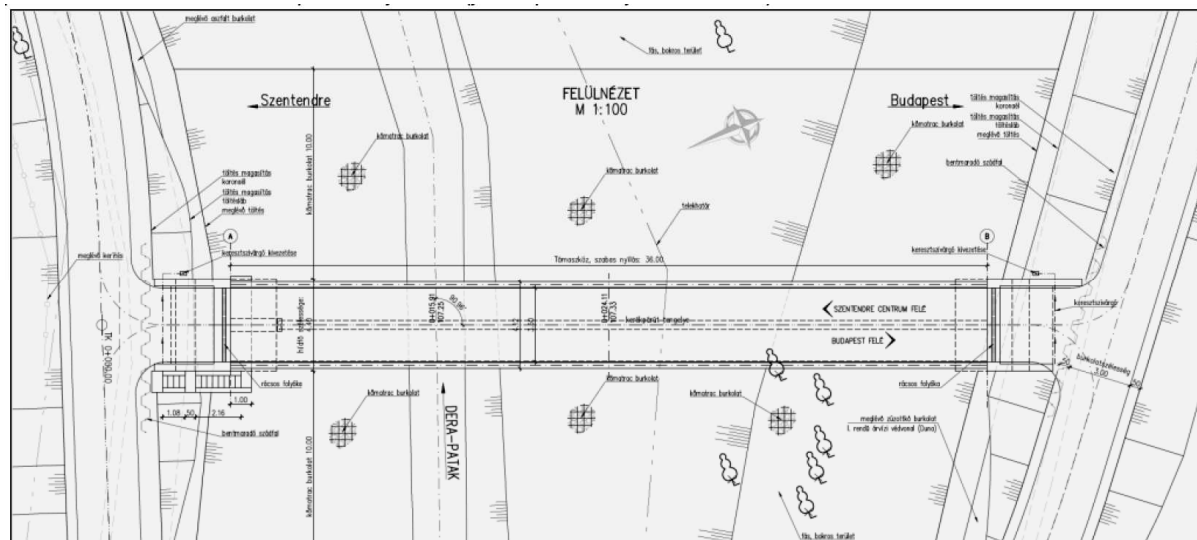
A Lupa-tó partját elhagyva a kerékpárút keletre fordul, és a vízmű telekhez vezető út déli oldalán kerékpáros pihenőhely kialakítása tervezett. A pihenőhely környezetét javasolt fásítani a tájba illesztés és a kerékpározók komfortérzetének növelése érdekében.

A pihenőhelyet elhagyva vízgazdálkodási területen, a vízmű telkének a szélén épül meg a kerékpáros út (észak-déli irányba, összességében 750 m-en).

A vízmű telkének északi részén közel derékszögben nyugatra fordul az útvonal, majd 70 méter megtétele után ismét északi irányúvá válik. A tervezett különleges rekreációs területet elhagyva tervezett gazdasági területen, majd tervezett véderdőn halad át. A Dera-patakot elérve egy tervezett hídon keresztül csatlakozik a meglévő kerékpárhálózathoz.

A Dera-patak keresztezésébe tervezett kerékpáros híd egy jelentős műtárgy az érintett szakaszon. A 36 méteres szabadnyílású, kéttámaszú híd, acélcső ívtartóval ellátott esztétikus építmény a 11.-es számú főúttól 200 méterrel keletre fekszik, ez forgalomtechnikailag és a kerékpározási élmény szempontjából is előnyös.

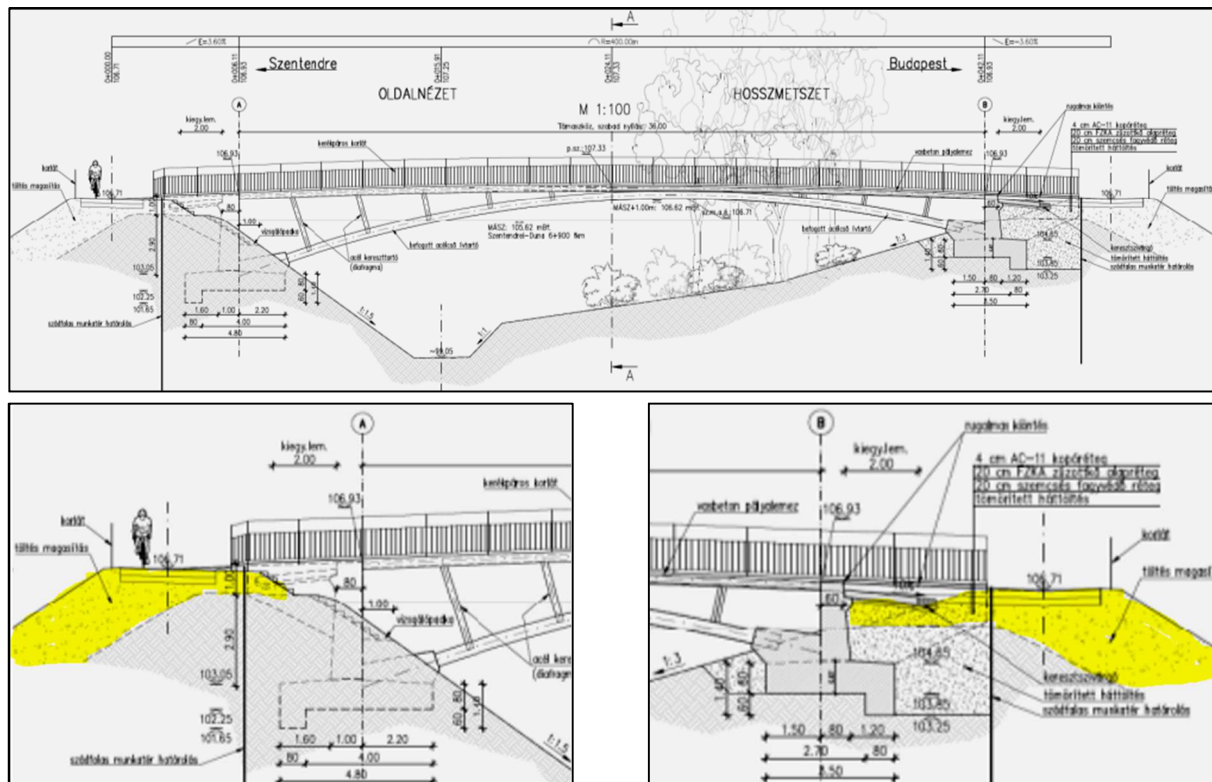
A hídszerkezet és így a csatlakozó kerékpárút pályaszintje a híd két végén az árvízvédelmi töltések magasztását igénylik.



A híd mindkét oldalán a mértékadó árvízszinthez való igazodás következtében töltésmagasításra van szükség. A híd északi oldalán az árvízvédelmi töltés magasztása közvetlenül a híd után rámpákkal lefuttatható a jelenlegi töltés szintjére. (Összhangban az EuroVelo6 csatlakozó északi irányú folytatásával.) A déli oldalon szükséges a kerékpárút cca. 50m hosszú töltésen vezetett szakaszának hosszán a töltéstest magasztása.

A töltéstest magasztását úgy kellett megtervezni, hogy a vízoldali töltésrészű síkja helyben maradjon, a töltés oldalirányú szélesítése a mentett oldal felé történjen. Ennek következtében a híd északi oldalán, az iparterületen két telek területe kismértékben csökken, ezzel együtt a vízgazdálkodási terület megnövekedik.

Dera-patak keresztezésében tervezett kerékpáros híd keresztmetszet és hosszmetset
(forrás: Speciálterv Kft. – bírálati verzió)



A tervezett utak osztályba sorolása:

1. Tervezett kerékpárút (e-UT 03.01.11 Közutak tervezése szerint)

	Útkategória	Tervezési osztály
Belterületi szakasz	Kerékpárút	B.VII.
Külterületi szakasz	Kerékpárút	K.VII.

2. Tervezett kerékpárút (e-UT 03.04.11 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése szerint)

Hálózati szerep	Létesítmény típusa	Elhelyezkedése	Tervezési sebesség	Forgalmi sáv
"A"	3x1 haladósávós kerékpárút	Lakott területen belüli	vt=20 km/h	3x1
"A"	3x1 haladósávós kerékpárút	Lakott területen kívüli	vt=20 km/h	3x1

3. Mezőgazdasági utak

Külterületi földút fejlesztése során az e-UT 03.01.13 Mezőgazdasági utak tervezési előírásai tervezési útmutató került gyűjtembe vételre.

Útkategória	Létesítmény típusa	Elhelyezkedése	Tervezési sebesség	Forgalmi sáv
3.1.3	Mezőgazdasági szántó-földi gyűjtőút	Lakott területen kívüli	vt = 20 km/h	1