

1.1.2 Komárom igazgatási területének felhasználását meghatározó leírás

Írta – Szerkesztette: dr. Németh Iván - OeTU Kft.

Bevezetés

Ez a füzet a szerkezeti terv leírása; a szerkezeti terv¹ jóváhagyó határozatának melléklete.

¹ Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (továbbiakban: Étv.) 7.§ (3) b) szerint a településszerkezeti terv az a településrendezési eszköz, amelyet az önkormányzati **településfejlesztési döntés figyelembevételével** a települési önkormányzat képviselő-testülete dolgoztat ki, és **határozattal állapít meg**.

Az Étv. 10. § (1) szerint:

A településszerkezeti terv meghatározza

- a **település alakításának**,
- **védelmének** lehetőségeit és
- **fejlesztési irányait**, ennek megfelelően
- az egyes **területszervezési módjait**,
- a település működéséhez szükséges **műszaki infrastruktúra** elemeinek a település szerkezetét meghatározó térbeli kialakítását és elrendezését,
- az **országos és térségi érdeket**, a **szomszédos** vagy a más módon érdekelt többi település alapvető jogainak és rendezési terveinek figyelembevételével,
- a **környezet állapotának** javítása vagy legalább szinten tartása mellett.

Az Étv. 11.§ előírásának megfelelően:

(1) **A településszerkezeti terv a település közigazgatási területére készül és rajzi, valamint szöveges munkarészből áll.** A településszerkezeti terv - rajzi és szöveges - munkarészei a megállapításukról szóló határozat mellékletei. A tízévenkénti szükséges felülvizsgálat során az időközben történt módosításokat a felülvizsgált egységes tervben át kell vezetni.

(2) A településszerkezeti tervet a település nagyságának megfelelő méretarányú térképen kell ábrázolni. A településszerkezeti tervben **meg kell határozni**

- a bel- és külterületeket,
- a beépítésre szánt, illetve a beépítésre nem szánt területeket,
- azok tagozódását,
- a település szerkezetét meghatározó műszaki infrastruktúra-hálózatokat (főútvonalakat, gyűjtőutakat, közüzemi közmű-gerincvezetéseket, hírközlő hálózat fő elemeit),
- a települési szintű és a városrész szintű közparkokat,
- a terv léptékében ábrázolható védett, az e tervvel védelemre tervezett és védőterületeket.

- A településszerkezeti tervben meg kell határozni a **rehabilitációra** kijelölt, valamint a funkciójában megváltoztatásra szánt **(fejlesztési)** területeket.

(3) A (2) bekezdésben említett egyes területeken belül **fel kell tüntetni**

- az alábányászottságot (bányatelket),
- a nyilvántartott ásványnyersanyag-vagyont,
- a szennyezettséget,
- az árvíz-, a belvív-, az erózió- és csúszásveszélyt,
- a földrengés-veszélyeztetettséget,

A leírást Komárom Középtávú Városfejlesztési Konceptiójával², valamint az 1.1.1 számú tervlappal együtt kell kezelni.

A szerkezeti terv alátámasztó munkarészei a 1.2. és 1.3. számmal kezdődő tervlapok és leírások, melyek felsorolását a tervdokumentáció tartalmazza.

A szerkezeti tervlap tartalmazza a jogszabályban előírt lehatárolásokat, de az egyes lehatárolások az alátámasztó munkarészek tematikus tervlapjain is megtalálhatók; ahol érvényességi területük egyszerűbben megállapítható.

-
- a természetes és mesterséges üregektől veszélyeztetett területeket,
 - a közműves szennyvízelvezetéssel ellátatlan területet, továbbá
 - a **külön jogszabályok alapján** előírt minden olyan egyéb tényezőt, amely a terület felhasználását vagy beépítését befolyásolja.

² Jóváhagyva a 150/2006 (2006.09.21.) képviselő testületi határozattal.

Tartalomjegyzék

Bevezetés.....	3	Természetes és mesterséges üregek	12
Tartalomjegyzék	4	7. A közműves szennyvízelvezetéssel ellátatlan területek	12
A szerkezeti terv stratégiai elemei	5	III. VÁROSRENDEZÉS; AZ EGYES TERÜLETRÉSZEK FELHASZNÁLÁSI MÓDJÁ; A TELEPÜLÉSSZERKEZET ÉS A TERÜLETFELHASZNÁLÁS TERVEZETT RENDSZERE	12
I. VÁROSFELJESZTÉS	7	8. A bel- és külterületek meghatározása	12
1. A település alakításának lehetőségei.....	7	9. A területek tagolása	13
2. A település fejlesztési irányai	7	A beépítésre szánt, illetőleg a beépítésre nem szánt területek meghatározása	13
3. A rehabilitációra kijelölt, valamint a funkciójában megváltoztatásra tervezett területek.....	8	A település szerkezetét meghatározó közterületek (főútvonalak, nagyobb kiterjedésű közparkok stb.) és azok tagozódása	13
II. A TELEPÜLÉS VÉDELMEINEK LEHETŐSÉGEI.....	9	Területi mérleg.....	14
4. A környezet állapotának alakulása	9	10. A település működéséhez szükséges műszaki infrastruktúra elemeinek a település szerkezetét meghatározó térbeli kialakítása és elrendezése...15	
5. A védett, a védelemre tervezett és a védő területek.....	9	Közlekedés	15
Táj- és természetvédelem.....	9	Közösségi közlekedés	16
Biológiai aktivitás.....	9	Gyalogos és kerékpáros közlekedés.....	17
Örökségvédelem	9	Vízi út.....	17
Környezetvédelem	10	Közművek.....	17
Egyéb védelmi területek, sávok.....	10	IV. A TERV TARTALMÁT BEFOLYÁSOLÓ ELŐZMÉNYEK ÉS KÜLSŐ HATÁSOK	18
6. A terület felhasználását veszélyeztető, illetőleg arra kiható tényezők..	10	11. A településfejlesztési koncepció figyelembevétele	18
Geotechnikai adottság.....	10	Komárom város középtávú városfejlesztési koncepciója	18
Alábányászottság.....	11	12. Az országos érdekek figyelembevétele	21
Nyilvántartott ásványnyersanyag-vagyon.....	11	13. A térségi érdekek figyelembevétele	22
Szennyezettség.....	11	14. A szomszédos vagy a más módon érdekelt többi település alapvető jogainak és rendezési terveinek figyelembevétele	22
Árvízveszély	11	15. A terület felhasználását vagy beépítését befolyásoló, egyéb, külön jogszabályban meghatározott tényező	22
Belvízveszély	12	IV. A településszerkezeti terv kötelező és egyéb alátámasztó szakági munkarészeinek felsorolása:	22
Erózióveszély	12		
Csúszásveszély	12		

A szerkezeti terv stratégiai elemei

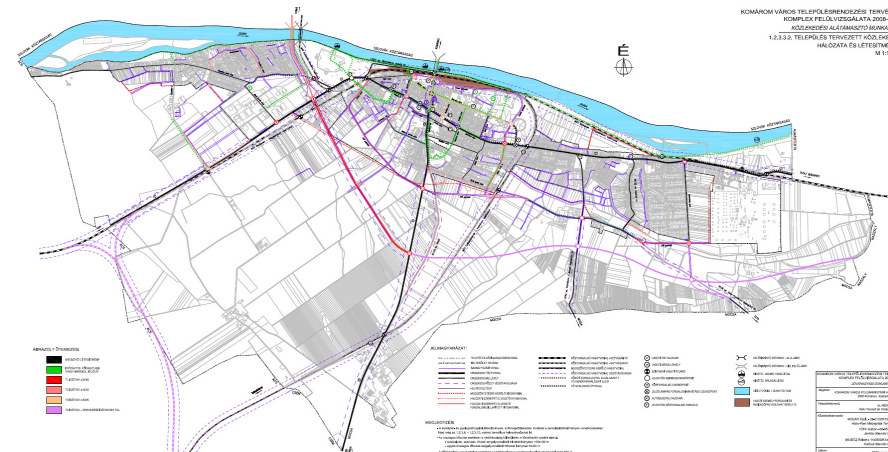
Komárom a rendszerváltás egyik nyertes települése:

- Az **erődök és a laktanyák** megnyíltak; az erődök (különösen a Monostori erőd) építészetiileg is rendkívül értékes műemlékek, a Frigyes laktanya szinte a város központjában van, így újrahaszonítása kiegyensúlyozottabbá teheti a központi városrész fejlődését. Az erődrendszer értékét jelzi, hogy világörökség várományos együttes.
- Az **Ipari Park** betelepítése sikeres volt. A 2008-as válság előtt több mint 15.000 főt alkalmazott. Az itt letelepedett legnagyobb vállalkozás a NOKIA önmagában is a modern ipar egyik jelképe. Az Ipari Park működésével kapcsolatban lényeges tény, hogy az alkalmazottak – becslés szerint – több, mint 80 %-a ingázó. Ez a helyzet a várakozásnál kisebb keresletet támasztott a komáromi lakáspiacon, ugyanakkor a válság miatti létszámleépítések során kisebb terhet is ró a városra.
- Fejlődik a **gyógyvizes fürdő**, amely a fejlesztési koncepció egyik prioritása; a turizmus egyik legfontosabb eleme az erődök és **Brigetio** története és régészeti emlékei mellett.
- Megnyílt a határ; a Duna két oldalán fekvő **ikerváros** részei közötti együttműködés természetessé vált.

A városon a sikeresség jelei láthatók; rendezettek a közterületek, sok új üzleti és lakóingatlan épült, megindult az előgyártott szerkezetű épületek rehabilitációja. Sok további lehetőség kihasználása segítheti a városi karakter megerősödését. A szerkezeti terv a jóváhagyott fejlesztési koncepció nyomán ehhez ad megoldási javaslatokat:

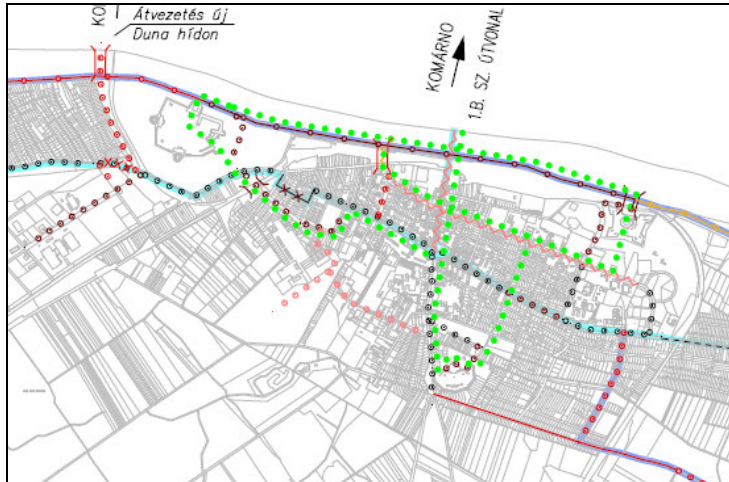
- Rendkívül fontos fejlesztés a **1-es út elkerülő szakasza**, amelyet az OTT is tartalmaz és I. üteme folyamatban lévő beruházás. Az elkerülő út nyomvonalváltoztatái okozták a városszerkezeti tervek során a legnagyobb változásokat. Az épülő változat előnye, hogy nem a város folyamatos beépítésű részét metszi át; az új helyen Koppánymonostor és a Monostori erőd között az erőd környéki zöldterület szélén halad. Az I. ütem ugyanakkor még nem hoz igazi megújulást a város közlekedési rendszerében, a II. ütem; a határmenet és az új Duna-híd megépülése lesz a nagyon fontos lépés, amikor az **Igmándi út belvárosi szakasza** tehermentesül, igazi **üzletutcává** válhat és lehetővé válik a tőle keletre és nyugatra fekvő területek intenzívebb együttműködése, akár a forgalomcsillapítás révén is. Az elkerülő út új nyomvonalának, illetve az új nyomvonal sok ütemre

bontott, viszonylag lassú kiépülésének közlekedésszerkezeti következményeivel a város teljes területére ez a terv foglalkozik először. Az eredmény a **gyűjtőúthálózat módosítása** volt; a központi városrészt körülvevő gyűrűs gyűjtőút Újtelepig húzódó nyúlványa már a déli elkerülő teljes kiépülését megelőzően lehetővé teszi a teherforgalom korlátozását az 1-es út sűrűn lakott szakaszain.



1. ábra: A tervezett úthálózat teljes kiépülése után (1.2.3.3.2. tervlap)

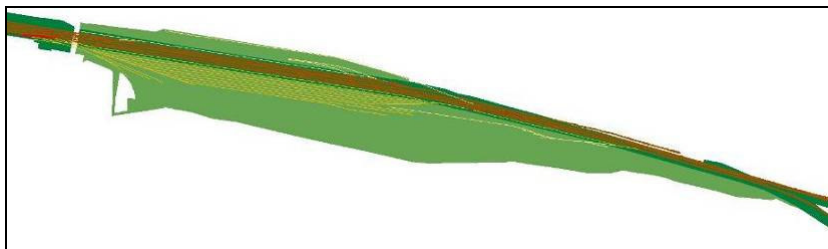
- Az elkerülő, illetve az új gyűjtőút legalább déli fertályának kiépülése lehetővé teszi a **gyalogos-kerékpáros-idegenforgalmi tengelykereszt** (Igmándi út TESCO csomópont és Jókai tér közötti szakasza illetve a Tánacsics M. utca – Bajcsy Zs. utca) fejlesztését. Ennek városépítészeti, javasolt folyamánya a Bajcsy Zs. utca Szt. Imre iskolától nyugatra fekvő szakaszának két-három szintes átépítése, végén a Gyár utca felett meghosszabbított vasúti felüljáróval, utasforgalmi épülettel, áthelyezett buszpályaudvarral és új üzletházal. A kelet-nyugati tengely fürdő körüli részén a fürdő terület bővítése, új „autós” bejárat nyitása a tervezett gyűjtőút, illetve a Sport utca felől, a déli bejárat előtér parkolóból parkká alakítása lényeges városépítészeti feladat a fürdő környezete színvonalának növeléséhez.



2. ábra: A gyalogos-kerékpáros hálózat kiemelt jelentőségű szakaszai a Belvárosban és az erődök között. (1.2.3.9. tervlap)

- A Bp.-Hegyeshalom **vasútvonal** elvágja a várost a Duna parttól, a Komárom-Székesfehérvár vasútvonal elvágja a központi városrészt Szőnytől, ezért is merült fel sokféle javaslat az előzménytervek között, és szerepel az OTRT és a MÁV-os nyilatkozatok ellenére a legutóbbi szerkezeti tervben is a vasútvonal kihelyezése.

Ezen szerkezeti terv szerint – a korábbi tervek több elemét ötvözve – a **Bp.-Hegyeshalom vonalat helyben marad**. Ha a teher/rendező pályaudvar visszaépítését (tervtávon túli javaslat) sikerül megvalósítani, akkor a vasút szabályozási szélessége úgy leszűkül, hogy mintegy 500 méter hosszú **felülépítése** reális projektté válik, azzal a nagy előnnyel, hogy a vasútállomás a város központjában marad szolgálva a turizmust és az ikervárosi együttműködést.

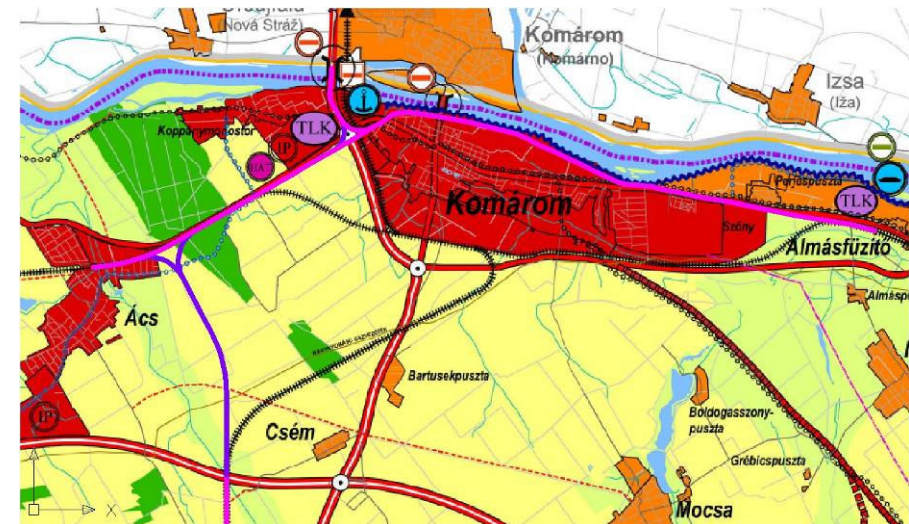


3. ábra: A vasúti terület csökkentésének lehetősége a komáromi teher-rendező pu. felszámolása esetén. A világosabb színnel jelölt vágánytengelyek számolhatók fel a

teher és rendező pu. megszüntetése esetén. Ezzel mintegy 20 ha terület válik a város egyik legexponáltabb helyén alkalmassá városfejlesztési célokra. (világoszöld színű terület) A vasúti terület csökkenésének talán még nagyobb előnye, hogy az így cca. 35 m széles vasúti folyosó már reális költséggel felülépíthető, amint azt az előző pont tartalmazza.

- A teherpályaudvarral kapcsolatban MÁV-os véleményként felmerült, hogy a (még az OTRT-ben nem szereplő) V0-ás vasúti – elsősorban teherforgalmi – elkerülés felértékeli a Székesfehérvári vonalat, így szükséges lehet a rendezés megtartása.

A város, de a V0-ás projekt szempontjából sem előnyös a városon keresztül történő fejlesztés, ezért e, **tervtávon túli** fejlesztés esetén a szerkezeti terv a **fehérvári vasút kihelyezésével** számol.³



4. ábra: A színes (rózsaszín és lila) vonalak jelölik a terv távlaton túli vasúthálózatot a megyeterv kivonatán.

- A városban a kiszabályozott **fejlesztési területek bőségben** vannak a reálisan várható igényekhez képest. A fenntartható városfejlődés és működés érdekében mégis szükséges a területek korábbiaknál intenzívebb beépítése, a telekválaszték differenciálása, hiszen az előző terv jóváhagyása óta eltelt időszak is jelezte, hogy önerőből a fejlesztők nem képesek családiházias területeket kialakítani.

³ Ez lényegében visszatérés a korábbi VÁTI-s javaslatához. A vázolt hálózat egyetlen hiányossága, hogy a felvidéki vasúti ág deltájának nyugati ága nem áll rendelkezésre.

A szétszórta fejlődés megelőzhető fejlesztői pályázatok⁴ rendezésével, településrendezési szerződések kötésével.

A Túró-háti kertés terület fejlesztése és urbanus színvonalú fenntartása rendkívül költséges, ezért a terv még nem tartalmazza a lakóterületbe vonását.

- A **nagy alapterületű gazdasági telephelyek** az Ipari Park betelésével lényegében elfogytak, mivel a MOLAJ a meglévő infrastruktúra miatt elsősorban az eredeti profillal kapcsolatos tevékenység céljára alkalmas. Figyelemmel a város nemzetközileg is kivételes logisztikai adottságaira a terv biztosítja az Ipari Park területének nyugati irányú bővítését.



5. ábra: Az Ipari Park bővítési lehetőségének területe cca 125 ha. A jelen tervben végül az Újszállási útig terjedő, mintegy 70 ha kiszabályozását javasoljuk (sraffozott felület)

⁴ A fejlesztői pályázaton az önkormányzati fejlesztési támogatásokért pályáznak a fejlesztési helyszínek tervekkel is alátámasztott fejlesztési javaslatokkal. A pályázat előnye mindkét fél részére a nagyobb biztonság, a jobb minőség.

I. VÁROSFEJLESZTÉS

1. A település alakításának lehetőségei

A terv legfontosabb beavatkozásai a következők:

- A közúti közlekedési hálózat átalakítása a folyamatban lévő elkerülő kiépítése nyomán, lehetővé téve a belterületi utakon a forgalomkorlátozást.
- A vasúti közlekedési, tervtávlaton túli koncepció felülvizsgálata; a Bp-Hegyeshalom fővonal megtartásával és a fehérvári irány kihegelyezésével, a fővonal Duna part felé történő felülépítésével.
- A „befelé való növekedés” a fejlesztés fő iránya, ezzel lehet a szerkezeti problémákat orvosolni, és a városias karaktert erősíteni.
- Az erőd rendszer gyalogos és kerékpáros útvonalakkal való összekötése egyúttal a turisták fő mozgási irányait is kijelöli, erősíti a fejlesztési lehetőségeket e vonalak mentén.
- A Duna part kiemelt fontosságú terület, a városon belül is változatos táji környezettel szolgál a Koppánymonostori holtág természet közeli állapotától a belvárosi szakasz városias környezetéig. Itt kiemelt fontosságúak az átjárók (Monostori erőd, vasútállomás, Csillagerőd) és az Erzsébet híd hídfőjének kialakítása.
- A belvárosi Igmándi út és Bajcsy Zs. – Táncsics M. utca tengelykereszt fejlesztése a vasútállomásig történő meghosszabbítással és a közúthálózat fejlesztése után forgalomcsillapítással.

2. A település fejlesztési irányai

A település lineáris szerkezetű, jobbára alacsony intenzitású területhasználattal. A fejlesztés fő iránya ezért a „befelé való fejlődés”. Az önkormányzati eszközök a rendelkezésre álló nagy lakóterület fejlesztési kínálatból a ténylegesen legalább 0,4 telekkihhasználtságot eredményező projekteket támogatják.

3. A rehabilitációra kijelölt, valamint a funkciójában megváltoztatásra tervezett területrészek⁵



6. ábra: A 1.3.1.4. számú terv kicsinyített változatán a kékeszürke foltok az újonnan beépítésre szánt-, a drappok a jelentősen átépülő területeket jelölik.

Az előző tervhez képest egyetlen a területfelhasználás általános szerkezetét érintő módosítás az **Ipari Park** nyugati irányú bővítése.

Több, már korábban is beépült terület **sajátos használat szerinti besorolása** a tényleges területfelhasználási dominanciáknak megfelelően **módosul**:

- A koppánymonostori üdülőterületek lakóterületi besorolást kapnak az üdülőházak terület kivételével.
- Az Ácsi úttól délre fekvő területek kereskedelmi szolgáltató területek lesznek.
- Az Igmándi út belvárosi szakasza mögötti területekre a lakóterületi dominancia a jellemző; a terület felhasználásuk is e szerint változik.
- A „Városkapu” fejlesztési terület településközponti besorolása túlbecsülte a város fejlesztési potenciálját; a terület gazdasági területként szerepel a tervben.

A különböző sajátos használatú lakóterületek kijelölése a használati intenzitásnak megfelelően történik; az egy-két lakásos beépíthetőség a falusias-; a

⁵ A településszerkezeti tervben meg kell határozni a **rehabilitációra** kijelölt, valamint a funkciójában megváltoztatásra szánt (**fejlesztési**) területeket. Ezeket annál is inkább fontosnak tartottuk meghatározni, mert a városfejlesztés finanszírozása vonatkozásában szabályozási szerepük is van.

kistársasház a kertvárosi-; a több lakásos egyedi telkes beépítés a kisvárosi-; a többszintes, teletszerű beépítés a nagyvárosi lakóterületeket jellemzi.

A tervlapon **újonnan beépítésre szánt területek**ként azok a területek szerepelnek, amelyek beépítését a rendezési terv lehetővé teszi, de a beépítés a szabályozás szerinti lehetőségekhez képest nem- vagy csak kis mértékben indult meg. Ugyan ebbe a kategóriába tartoznak azok a területek is, amelyek teljes használati mód váltáson eshetnek át, amelynek során a korábbi használatnak megfelelő épületállomány döntő többsége várhatóan bontásra kerül. (Például a volt Frigyes laktanya déli részén lévő korábbi raktárterületek.) Ebbe a kategóriába tartozna a Len gyár területe is, de a tulajdonosok a tervezés során egyelőre nem tudtak fejlesztési programot körvonalazni.

Jelentős átépítésre kerülő területek közé azok tartoznak, amelyek területfelhasználata a tényleges használathoz képest alapvetően nem változik, azonban

- az épületek elhasználódása és/vagy a körülmények megváltozása miatt a terület intenzívebb beépítése várható, illetve
- illetve a korábban megindult fejlesztések a terv készültkor még nem eredményezték a tervezett fejlesztést 50 %-ot meghaladó megvalósulását.

A rehabilitációra kijelölt területek:

- a nagy értékű, védett emlékek, amelyek állaga a korábbi használat miatt leromlott, ezért műemléki igényességű helyreállításukra és a fenntartásukhoz szükséges funkciók megtalálására van szükség (erődök területe); illetve
- helyi védelem alatt álló és/vagy a település karakterét meghatározó területek, amelyek épületállománya részben megmarad és megújul, más része várhatóan kicserélődik, de lényeges a karakter megőrzése (volt Frigyes laktanya, Gyár utca, MÁV lakótelep, Klapka György út, Petőfi Sándor utca Vásártér és Zichy malom közötti szakasza); továbbá
- ma a városközpontoz tartozó, korábbi iparterület a Szt. László utca és a Bajcsy Zs. utca csomópontja térségében, ide számítva a vasútállomás területét is, ahol a városközpontoz tartozást igazoló új funkciókra, színvonalas közterületre és épületekre van szükség; végül
- a régebbi lakótelepek, amelyek relatív nagy lakásszáma és/vagy lakosság száma miatt is részben az épületek és a közterületek megújítását, részben szociális segítséget is igényelnek (Szt. László utcai, Mártírok úti és régi Csillag lakótelep, valamint a volt Gyermekváros).

A terv folyamatos, korábban jóváhagyott módosítása több, kisebb jelentőségű területfelhasználási módosítást is eredményezett.

II. A TELEPÜLÉS VÉDELMÉNEK LEHETŐSÉGEI

4. A környezet állapotának alakulása

A közlekedés rendszerében tervezett változások és a „befelé fejlődés” a környezeti elemek állapotának javulását eredményezik.

A hulladéklerakás megszűnése és néhány szennyező üzem megszűnése, vagy technológiai korszerűsödése csökkenti a talajszennyeződés kockázatát.

A nagyrészt védett erdők, a természet közeli vízpartok megőrzése és a városi parkok fenntartása, fejlesztése, a koppánymonostori parkerdő kialakítása kedvez a környezeti állapotnak.

Az almásfüzitői településhatár közelében lévő felszíni kavicsbánya művelésének bővítésének ellensúlyozására folytatni kell a felhagyott szakaszok természet közeli rekultiválását.

5. A védett, a védelemre tervezett és a védő területek

Az értékvédelem területei a táj- és természetvédelem, az örökségvédelem továbbá a környezetvédelem.

Táj- és természetvédelem

A természet meghatározó eleme a Duna. A Duna alakította ki a város jelenlegi felszínét és a Dunának meghatározó a szerepe az élővilágra is.

Komárom területén elsősorban a Duna ártéri növényzete és a herkályi erdő jelentős természeti érték, de több szép park, zöldterület van a beépítésre szánt területek között is. A terv egyik fontos eleme a Duna part fejlesztése mellett a Szőny-Füzitői árok vonalán egy zöldfolyosó létrehozása.

Tájvédelmi szempontból legfontosabb a Monostori erdő Duna parti látványa, és a az erdő – kívülről természetes halomra emlékeztető megjelenése. Ennek a táji környezetnek a megőrzését segíti, hogy óriási méretű, állami tulajdonú terület tartozik az erdőhöz.



7. ábra: Duna parti sétány a Monostori szigeten

Biológiai aktivitás⁶

A jelen terv alapján újonnan beépítésre szánt területek, jelenlegi szántóföldek gazdasági területté alakítását védőerdők kijelölése ellensúlyozza.

Örökségvédelem

A terv örökségvédelmi munkarészei részletes leírásokat tartalmaznak a város védett örökségéről. A terv figyelembe veszi a műemléki jelentőségű területet és a műemlékeket; a helyi területi és egyedi védelmet; a régészeti védelem alatt lévő területeket és az örökségvédelmi tanulmányban feltárt értékeket.

⁶ Újonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének - a külön jogszabály alapján számított - biológiai aktivitás értéke az átminősítés előtti aktivitás értékhez képest nem csökkenhet.

Környezetvédelem

A terv tartalmazza a vízvédelmi területek lehatárolását, jelzi a szennyvíztisztító telep és műtárgyak, valamint a komposztáló telep védőtávolságait.

A település beépítésre szánt területén lévő szennyvízátemelők jelenlegi kiépítettsége nem felel meg a – nagyrészt beépült – lakókörnyezeteknek, ezért átépítési program indul, amely eredményeképpen a védőtávolságok 150 méterről 20 méterre csökkennek.

Az új közlekedési beruházásokat olyan zajvédelmi berendezésekkel kell megvalósítani, hogy védendő területeken – elsősorban lakóterületeken – határértéket meghaladó zajhatással ne járjanak. (Déli elkerülő út koppánymonostori szakasza, déli gyűjtőút)

Egyéb védelmi területek, sávok

A terv lehatárolja

- az utak és vasutak befolyási területeit,
- a vízgazdálkodási létesítmények parti és védelmi sávjait,
- a mélyfekvésű területeket,
- a közművek védősávjait,⁷
- megjelöli a koppánymonostori löszös partfal omlásveszélyes, meredekebb részeit.

A terv nagyszámban jelöli ki a lakókörülmények javítása érdekében lakópihenő övezeteket.

⁷ A védőterületek és védősávok, hatósági (befolyási) sávok részletes felsorolását és a vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket a 2.2.1 Komárom szabályozása című alátámasztó munkarész tartalmazza.

6. A terület felhasználását veszélyeztető, illetőleg arra kiható tényezők

Geotechnikai adottságok



8. ábra: A Komárom, Szöny, Almásfüzitő térség geológiai adottságai. Forrás: [32]

Komáromban **az alapozási viszonyok kedvezőek:** a homokos, kavicsos rétegek felszín közeliek, vagy nagyobb terhelésű létesítmények esetén mélyalappal elérhető, teherviselésre alkalmas réteget jelentenek.

A nagyobb lakó- és iparterületi fejlesztések esetén megfelelő geotechnikai előkészítés⁸ szükséges, tekintettel a mély fekvésű területekre és a sok zavart térszínű (feltöltéses) részre. A város közigazgatási területének legnagyobb része a felszínen található porózus képződmények miatt szennyeződésre érzékeny, melyet a fejlesztéseknél figyelembe kell venni.⁹

A becsült maximális talajvízszint a Duna menti, kb. 2 km széles sávban B. 109-110 m. Ez azt jelenti, hogy a víz a felszín felett is megjelenhet, jelentős

⁸

⁹ Veszprémi Bányakapitányság nyilatkozata

belvizes előntéseket, fakadóvizeket, illetve a be nem védett területeken árvizet okozva.

Alábányászottság

Komárom közigazgatási területén az illetékes államigazgatási szervek, továbbá a tervezés során folytatott vizsgálatok szerint alábányászottsággal érintett terület nem található.

Nyilvántartott ásványnyersanyag-vagyon

A Veszprémi Bányakapitányság az előzetes véleményezés során három bányatelekről és egy érvényes kutatási engedélyről adott tájékoztatást, amelyeket a 1.2.1. számú tervlap mutat be. A geológiai adottságok alapján, szinte a város teljes területén lehetne felszíni kavicsbányászatot folytatni, azonban a vonatkozó területrendezési tervek több ezt korlátozó, tiltó területhasználati rendelkezést tartalmaznak:

OTrT

- **Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület** övezetében ... Külszíni bányatelek megállapítása, illetve bányászati tevékenység engedélyezése a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó szabályok szerint lehetséges. Komáromban ilyen terület a nagyherkályi erdő.

- **Országos jelentőségű tájképvédelmi terület övezetében** bányászati tevékenységet a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó szabályok szerint lehet folytatni.

Komárom teljes területe ebbe a területbe tartozik.

MTrT

- A **magterület, ökológiai folyosó területén** ... új külszíni művelésű bányatelek nem létesíthető, meglévő külszíni művelésű bányatelek nem bővíthető.

Komáromban ilyen terület az árterek mellett a nagyherkályi erdő. Ökológiai folyosót jelöl a megyeterv a Szöny-Füzitői árokba a WM szabadidő park közelében torkoló ér vonalában. Ezekben a helyeken és az összes jelentősebb árok mentén (kivéve a közelmúltban öntözéses gazdálkodás miatt kiváltott szakaszt) tervezett, legalább 10 méteres szegélyfásítást, „védőerdő” az élőhelyek miatt kedvező és csökkenti a széleróziót is,

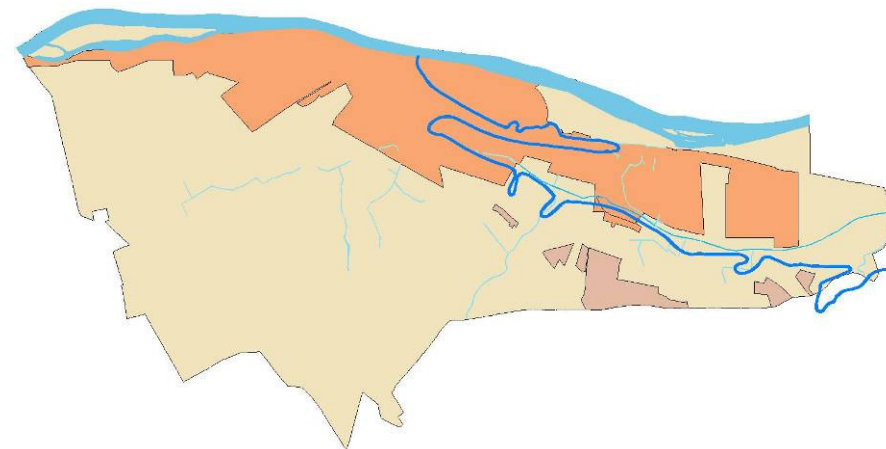
Szennyezettség

Az ÉDUKÖVIZIG adatszolgáltatása újabb keletű szennyeződést, néhány korábbi olajszenyeződést leszámítva nem tartalmazott. A MÁV képviselőjének

közlése szerint az egész teher-, illetve rendező pályaudvar talaja szennyezettnek tekinthető. A rendszerváltás után elvégzett mentesítés ellenére rendszertelenül lerakott hulladék szennyezi a volt Frigyes laktanyától délre, délkeletre fekvő beépítetlen területeket. **A szennyezett területeket újrahasznosításuk előtt mentesíteni kell.**

Árvízveszély

A Duna árhullámai ellen a biztonságos védelmet a mértékadó árvízszint feletti (magas-parti) elhelyezkedés, vagy védgát biztosít.



9. ábra: Az ÉDUKÖVIZIG adatszolgáltatása szerint Komárom belterületének jelentős része az árvízvédelmi öblözetben fekszik, vagyis védőgátak nélkül árvíz esetén víz alatt állna. (kék vonaltól keletre fekvő területek)

A védvonalakon jelentős a mértékadó árvízszinthez (MÁSZ) viszonyított kiépítettségi hiány:

Vízfolyás	Védvonal teljes hossza	Magassági hiány	Keresztmetszeti hiány	Altalaj hiány			
Duna (Gönyű-Szob) jp.	22,620 tkm	4,630 tkm	20%	6,166 tkm	27%	2,917 tkm	13%

A védvonal leggyengébb szakasza a Szöny és Komárom közötti mintegy öt kilométer vasúti töltés, mely magasságilag a mértékadó árvízszintet éri csak el.

A 2008. augusztusi kormány döntés szerint 2012-ig meg kell erősíteni, illetve át kell építeni a védműveket. [40]

Az elsőrendű védvonal mentén kb. **100-120 m-es sávban** fordulhat elő fakadóvíz megjelenése, ezt a településrendezési terv is rögzíti.

Belvízveszély

A maximális talajvízszint néhol meghaladja a terepszintet. Ilyen mélyfekvésű helyeket beépíteni csak a terepszint feltöltése, és vízrendezés után szabad.

A rétegvizes területeken a talajvízáramlás esetleges károkozásait drénezéssel kell kizárni.

A beépítésre szánt területek növekedésével párhuzamosan nő az elvezetendő csapadékvíz mennyiség, ezért az új fejlesztési területek csapadékvíz elvezetési rendszerének tervezésekor a befogadók kapacitását is ellenőrizni kell.

Erózióveszély

A magasabb fekvésű, szántóföldi területek szélerózióknak vannak kitéve. A károk csökkentése érdekében meg kell tartani, ki kell alakítani a földutak kísérőfásítását és a csapadékvíz elvezető árkok védőerdő sávokkal való kísérését.

Csúszásveszély

Komárom területén Koppánymonostoron a Duna mellékág melletti löszpart meredek szakaszain fordulhat elő csúszásveszély. Ezen partszakaszok közelében geotechnikai szakvélemény előírásai alapján lehet építkezni.

Természetes és mesterséges üregek

Az illetékes államigazgatási szervek szerint Komárom közigazgatási területén nem található olyan természetes és mesterséges üregek, amelyek a területfelhasználást, a településstruktúrát alakítását befolyásolnák.

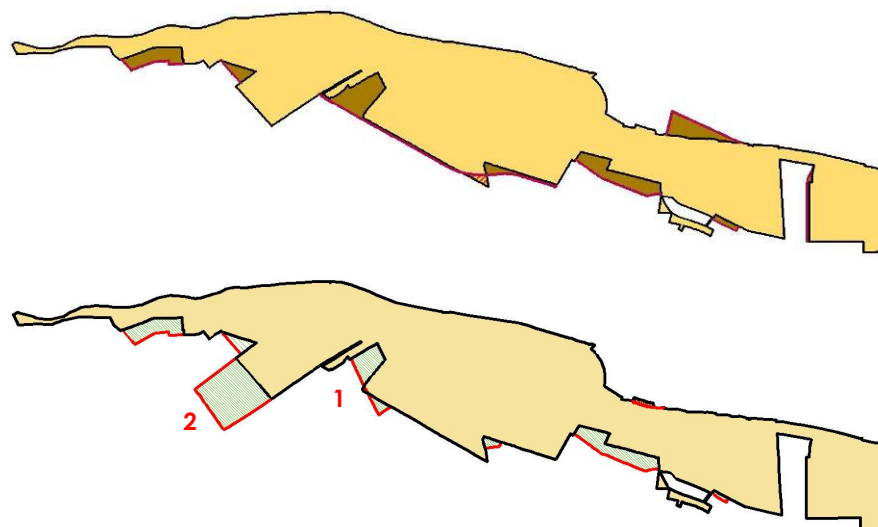
Az üregek okozta problémákhoz hasonló problémákat okozhatnak az egykori feltöltődött folyómedrek és a felhagyott hulladéktárolók. Előbbiek átszövik a város alacsonyabban fekvő területeit, így nagyobb épületeknél előfordulhatnak olyan talajszerkezeti egyenlőtlenlégek, melyek indokolják a volt folyómedrek pontos térképi ábrázolását, hasonlóan a felhagyott hulladéklerakókhoz.

7. A közműves szennyvízelvezetéssel ellátatlan területek

A már beépített területek mindegyikén biztosított a vezetékes szennyvízelvezetés. A rákötések arányát a szemcsés talajszerkezet és a talajvíz védelem érdekében növelni kell.

III. VÁROSRENDEZÉS; AZ EGYES TERÜLETRÉSZEK FELHASZNÁLÁSI MÓDJA; A TELEPÜLÉSSZERKEZET ÉS A TERÜLETFELHASZNÁLÁS TERVEZETT RENDSZERE

8. A bel- és külterületek meghatározása



10. ábra: Felül az 1998-as, alul a 2009-es felülvizsgálat belterület módosítási javaslatai a 2008-as alaptérképi állapotokhoz viszonyítva. Az 1 jelöli az elkerülő miatt, a 2 az Ipari Park bővítése miatti változásokat.

A terv a **tervezett belterületi határvonal** vonatkozásában az előző szabályozási terven alapul.¹⁰

Az új terv a belterület – 2008-as alaptérképi állapothoz képest – 9,97 %-os, a korábbi rendezési tervhez képest 1,49 %-os bővítést tartalmaz. Az alaptérképi állapothoz képest összesen 162 hektáros területnek a nagy része az Ipari park tervezett, 73 hektáros bővítése¹¹.

Az új terv a korábbihoz képest két jelentősebb korrekció tartalmaz:

- A déli elkerülő út épülő félben lévő I. üteme a korábbi tervhez képest alapvetően más nyomvonalon halad.
- Komárom országos összehasonlításban is rendkívül kedvező fekvése, és a megyei területrendezési terv logisztikai központ létesítésére vonatkozó ajánlása miatt, újabb nagy alapterület igényű gazdasági telephely kínálat lehetőségét az Ipari Park nyugati irányú bővítési lehetősége biztosítja.

A terven szereplő tervezett belterületi határvonalon belüli területek **tényleges belterületbe vonásáról** a termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény intézkedik. A 44. § (4) bekezdés szerinti, ütemezési döntést a közgyűlés saját hatáskörében tartja; belterületbe vonásról akkor hoz határozatot, ha a szükséges infrastruktúra kiépítése és működtetése közpénzből, vagy a fejlesztővel kötött városrendezési szerződés alapján biztosított.

9. A területek tagolása

A beépítésre szánt, illetőleg a beépítésre nem szánt területek meghatározása

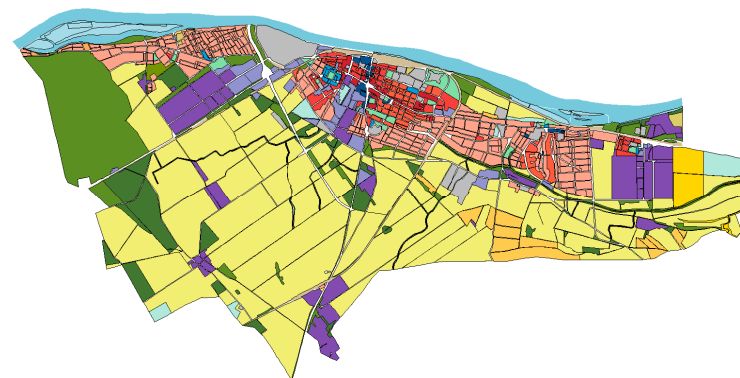
A település cca. 70 négyzetkilométeres területének 21,95 %-a **beépítésre szánt terület**.

A területek a korábban már bemutatottak (kül- és belterület, városrendezési körzetek, stb.) mellett elsősorban a területfelhasználási egységekre tagolódnak.

¹⁰ Az előző tervek a 2008-as alaptérképi állapothoz képest a belterület 1.380.206 m²-es, **8,48 %-os** bővítésére tesznek javaslatot. Az előző 1998-as felülvizsgálat óta lényegében csak az Ipari Park területén történt meg a tervezett belterületbe vonás, ott viszont közel 135 hektárral a mai állapothoz képest 8,29 %-kal bővült a belterület. Az 1998-as állapothoz képest az akkori terv több, mint 18%-os bővülésre tett javaslatot.

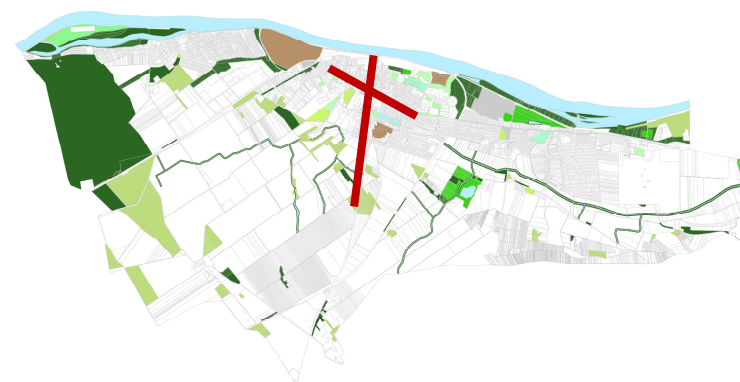
¹¹ Ez a terület korábban szántóföld volt, az új terv szerint 8,7 ha védődérdő és 59,9 ha iparterületként van kiszabályozva, a többi útterület. Az iparterületen a zöldfelület megengedett minimális mérete 25 %.

A korábbi tervhez képest csak a nagyterületű telephelyek létesítésére lehetőséget adó gazdasági terület növekszik¹², mivel az erre alkalmas területek az Ipari Park eddig megnyitott részének betelésével lényegében elfogytak.



11. ábra: A szerkezeti terv kicsinyített változatán is jól kirajzolódik a területfelhasználás rendszere.

A település szerkezetét meghatározó közterületek (főútvonalak, nagyobb kiterjedésű közparkok stb.) és azok tagozódása



12. ábra: A vázlat Komárom zöldfelületi rendszerének nagyobb léptékű, meglévő és erősítésre szoruló elemeit mutatja, a tengelykereszt, pedig a két főútvonal belvárosi csomópontját és szerkezet-meghatározó szerepét jelzi.

¹² A települések beépítésre szánt területe **csak olyan területfelhasználás céljára növelhető**, amilyen célra a település már beépítésre kijelölt és igénybe vett területén belül nincs megfelelő terület.

Komárom város településrendezési tervének komplex felülvizsgálata

A város szerkezetét az egykori limes út, illetve az Ácsi úttól nyugatra fekvő szakaszán a helyén futó 1-es út és a vele a központban kereszteződő 13-as út, a Duna és ártere, valamint a mellette futó vasútvonal határozza meg. A meglévő nagyobb közparkok (Jókai liget és a Tóparti lakótelep parkja) mellett szerkezet meghatározó szerepű, jelentős, közcélú zöldfelületek a fürdő területe, a kórház parkja, az erdők körüli zöldfelületek, valamint fejleszten-

dő területként a volt Frigyes laktanya egykori gyakorlótere és a szőnyi vásártér, továbbá a tervezett temető területe. A meglévő szerkezeti adottságokat kedvezően változtatja a déli elkerülő út elkezdődött kiépítése, különösen a tervtávon túl teljes befejezése, és hasonlóan tervtávon kívül a vasúti tehérpályaudvar területének csökkentése és az székesfehérvári vasútvonal településen kívülre helyezése. (1.2.3.3.2. tervlap)

Területi mérleg¹³

	m ²		összes terület arányában	beépítésre szánt terület arányában	m ² /fő
nagyvárosias lakóterület	290 630	0,41%			
kisvárosias lakóterület	889 926	1,27%			
kertvárosias lakóterület	816 366	1,16%			
falusias lakóterület	5 479 654	7,81%	lakóterület összesen:	10,65%	48,53%
településközpont vegyes terület	175 494	0,25%			
központi vegyes terület	157 391	0,22%	vegyes terület összesen:	0,47%	2,16%
kereskedelmi, szolgáltató terület	1 370 672	1,95%			
ipari terület - jelentős mértékben zavaró hatású	1 526 000	2,17%			
ipari terület - egyéb	1 478 134	2,11%			
mezőgazdasági majorterület	1 384 801	1,97%	gazdasági terület összesen:	8,20%	37,38%
üdülőházas terület	29 349	0,04%			
hétvégi házas terület	23 033	0,03%	üdülőterület összesen:	0,07%	0,34%
oktatási központok területe	106 272	0,15%			
egészségügyi terület	64 484	0,09%			
sportközpont területe	101 256	0,14%			
hulladékkezelők, hulladéklerakók	40 666	0,06%			
közlekedési épületek területe	77 153	0,11%			
temetők területe	27 241	0,04%			
egyházi központ területe	12 578	0,02%			
kulturális központ területe	27 186	0,04%			
fürdő és rekreációs terület	572 420	0,82%			
erdők területe	756 273	1,08%	különleges terület összesen:	2,54%	11,59%
				beépítésre szánt terület összesen:	21,95%

¹³ A területi mérlegből megállapítható, hogy:

- A korábbi terv örökségként rendkívül magas a városban a lakóterületek egy lakosra jutó mennyisége (Az egy lakosra jutó ~380 m² lakóterület még alacsony 0,2-es telekkihhasználtság esetén is 76 m² -es lakásfogyasztást jelent, holott a legfejlettebb európai országokban is legfeljebb 50m²/lakos prognózissal számolnak. A fenntartható településfejlődés érdekében minimálisan kívánatos 0,5-ös telekkihhasználtság mellett ez az érték 190 m²/lakos, ami azt jelzi, hogy a szétszórt településfejlődés elkerülése érdekében a fejlesztési területek tényleges megnyitását az önkormányzatnak településrendezési szerződésekkkel kell kontrollálni, és tartózkodni kell a további lakóterületbe vonásoktól.)

- Hasonlóképpen nagyon magas a gazdasági területek egy lakosra jutó mennyisége, amit részben magyaráz a MOL területigényes tárolási rendszere, másrészt igazol az a tény, hogy a munkavállalók igen nagy arányban ingázók. (90-es évek eleji németországi felmérések szerint egy jellemzően feldolgozó ipari profilú, jelentős iparral rendelkező városban az egy főre jutó gazdasági terület 80 m²/lakos volt.)

- A Nemzeti Környezetvédelmi Program 45 m² /lakos célkitűzéséhez képes alacsony zöldterület ellátottság. Komárom mégis zöldbe ágyazott város; a zöldterület mellett hasonló célokat szolgál az Újszálláspuszta és Koppánymonostor közötti erdő turisztikai célú erdővé; parkerdővé történő átminősítése és a közcélú zöldterületek közé sorolhatók az ártéri erdők is, így a 30,35+5,81+64,20=100,36 m² /lakos érték már a realitásokhoz közelebbi, lényegesen kedvezőbb képet mutat.

közüti terület (parkolók)	17 010	0,02%			
közmű terület	106 542	0,15%	közlekedési és közműterület		
közpark	474 415	0,68%	összesen:	0,18%	6,30
közkert	121 208	0,17%	zöldterület összesen:	0,85%	3,87% 30,35
védett erdő	4 467 096	6,36%			
gazdasági erdő	3 001 221	4,28%			
egészségügyi, szociális-, turisztikai erdő	113 943	0,16%			5,81
védő erdő	2 487 353	3,54%	erdőterület összesen:	14,34%	513,18
kertés mezőgazdasági terület	1 487 953	2,12%			
általános mezőgazdasági terület	29 914 741	42,62%	mezőgazdasági terület		
korlátozott használatú mezőgazdasági terület	407 313	0,58%	összesen:	45,32%	1 621,14
árvízvédelmi töltés területe	49 318	0,07%			
folyóvizek medre és parti sávja (Duna nélkül)	128 572	0,18%			
közcélú nyílt csatornák medre és parti sávja	101 765	0,14%			
vízbeszerzési terület (védett vízbázis)	66 903	0,10%	vízgazdálkodási terület		
hullámtéri erdő	913 130	1,30%	összesen:	1,79%	64,20
mocsár	109 211	0,16%	természetközeli terület		
rekreációs terület	65 356	0,09%	összesen:	0,16%	5,57
temetői területe	203 428	0,29%			
nyersanyagelőhely	580 929	0,83%	különleges beépítésre nem szánt terület összesen:	1,21%	43,30
a település területe összesen:	70 196 700	100,00%		85,79%	
Duna	4 328 236	6,17%			
közút (beleértve a kiszolgáló utakat is) és vasút (a vasútállomás körüli övezet nélkül)	5 644 079	8,04%			
övezetek területe összesen:	60 224 385	85,79%			
lakók száma:	19 622				

10. A település működéséhez szükséges műszaki infrastruktúra elemeinek a település szerkezetét meghatározó térbeli kialakítása és elrendezése

Közlekedés

Az új, beépítésre szánt fejlesztési területeket csak szilárd burkolatú utak kiépítése után szabad használatba venni.

A készülő terv érvényességének 10 éves időszakában már javában működni fog a várost **elkerülő út** legalább első, **építés alatt álló szakasza**. Ennek az útnak a megvalósulása és a 2008-ban jóváhagyott Országos Területrende-

zési Terv (OTrT) szerinti nyomvonalon történő teljes kiépítése lényeges módosításokat okoz a közlekedési szerkezetben.

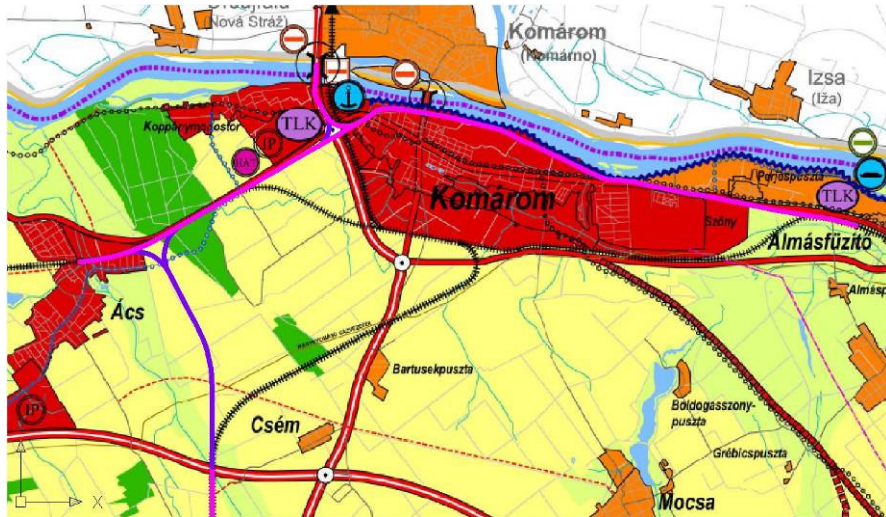
- Bár az OTrT 2008-as változata törölte az M81-es gyorsforgalmi utat így a déli elkerülő csak 2*1 sávossal kiépítésű, azonban műtárgyai **nagy távon** számolnak az út **2*2 sávossal kiépítésével**. Ezért, de elsősorban a nagytávú, a nemzetközi forgalom miatti forgalomfejlődés lehetővé tétele érdekében indokolt a bővítési lehetőség figyelembe vétele. A bővíthetőség érdekében a beépítésre szánt területeket keresztező szakaszokon 2*2 sávossal megfelelő szélességgel kell kiszabályozni, míg a és a külterületi szakaszokon „be nem építhető területek” kijelölésével kell a későbbi költségtakarékos megvalósítást biztosítani.

Komárom város településrendezési tervének komplex felülvizsgálata

- Az 1-es úti csomópont kiszabályozása is biztosítsa 2*2 sávós út külön szintű kiépítés lehetőségét.
- A város tervezett gyűjtőút hálózata figyelembe veszi az elkerülő út nyomvonal-változásait, biztosítja a Belváros későbbi forgalomcsillapítását. A tervezett déli gyűjtő út 13-as úttól keletre fekvő szakasza átmenetileg, az elkerülő út teljes kiépítéséig segíti az 1-es út teherforgalmának csökkentését.

Közösségi közlekedés

Helyközi közlekedés



13. ábra: Legkésőbb a V0-s elkerülő vasútvonal kialakításakor a Székesfehérvári vonal és a Budapest - Hegyeshalom fővonal között cca. 7,1 km hosszún kell új vonalat kiépíteni, amely lehetővé teszi a jelenlegi 11,0 km hosszú, egyvágányos szakasz felhagyását. Esetleges új teher pu. az ipari park mentén épülhet ki, de valószínűleg Gyórtól és Ácsig meg lehet oldani a meglévő pályaudvarokon a "V0" miatt szükségessé váló rendezést.

Az OTRT szerint Komáromtól alig több mint 20 kilométerre fut majd a tervezett **nagysebességű vasút**, míg a jelenlegi vonal kihelyezését az országos terv nem tartalmazza. A MÁV sem támogatja a vasútvonal kihelyezését: a közelmúltban 160 km-es sebességre felgyorsított és legkorszerűbb biztonsági berendezésekkel kiépített vonalat az óriási összegű beruházások legalább harminc évre a mai helyén „bebetonozták”. A déli elkerülő közút épülő nyomvonala miatt nem vagy csak rendkívüli bonyodalmak árán lehetne az

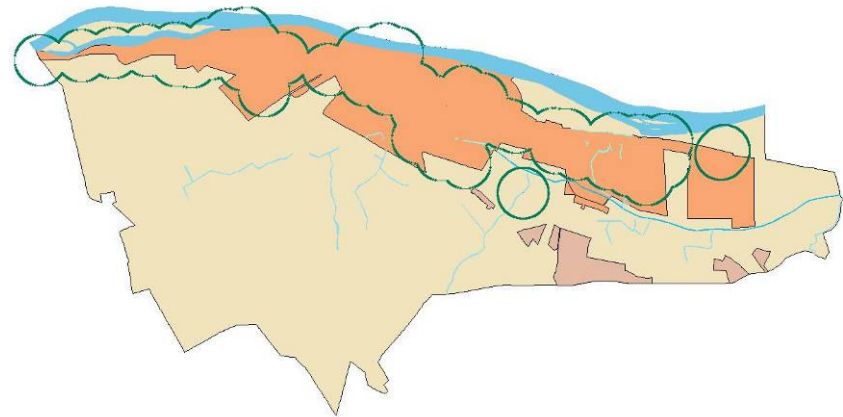
új nyomvonalat a szlovákiai ággal összekötni. Ezért a város vasúttal kapcsolatos, szerkezeti vonatkozású, nagytávú célkitűzései a következők:

- a lakóterületek mellett futó pályaszakasz zaj elleni szigetelése,
- a vasútállomás délről való megközelítésének javítása,
- a teher és rendező pályaudvar megszüntetése a mai helyén; a feleslegessé váló vasúti területek átadása városfejlesztési célokra,
- a teherpályaudvari szakasznál a megmaradó vasúti pálya felülépítése,
- a Klapka György utcai keresztezés külön szintű átépítése
- a székesfehérvári vasútvonal kihelyezése legkésőbb a vonal villamosítása, két-vágányosítása, a Budapest körüli V0-ás vasúti gyűrű kialakítása esetén.

Részben a települések közötti és a városon belüli forgalmat is a VÁRTESVOLÁN által üzemeltetett **buszj**áratok szolgálják.

Helyi közösségi közlekedés

A tervezett úthálózat biztosítja, hogy a helyi buszjáratok megállói a beépítésre szánt területeken belül 10 percen belül elérhetőek legyenek.



14. ábra: Helyi járatok megállóinak 500 méter sugarú rágyalogási távolsággal való fedettsége a 2008 őszi járat térkép alapján.

A terv biztosítja a buszpályaudvar áthelyezését a vasútállomás déli oldalára.

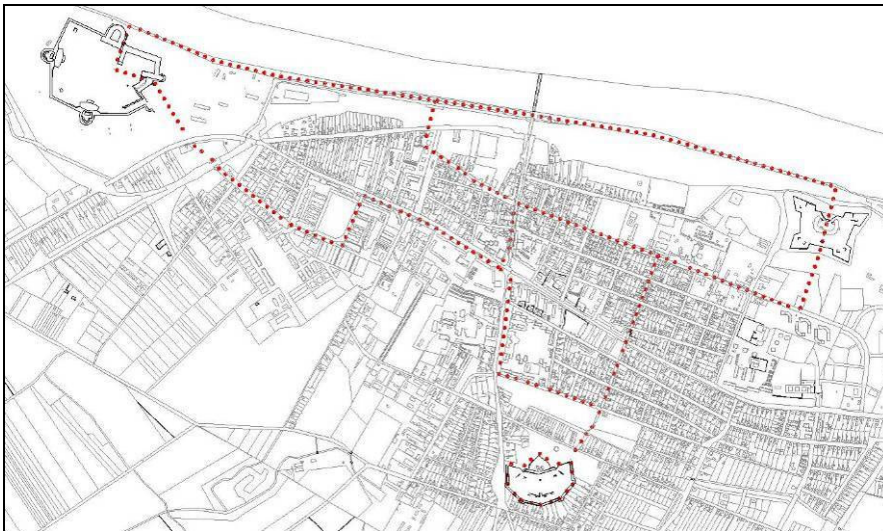
Gyalogos és kerékpáros közlekedés

Komárom sík fekvése és mérete kedvez a gyalogos és kerékpáros közlekedésnek. A terv szerinti kerékpáros közlekedési hálózat biztosítja a lakóterületek és a város központ, illetve a munkahelyek összekötését; a városközponton belüli közlekedést; a város nevezetességeinek bejárását, továbbá a magasabb rendű területi tervekben előírt útvonalakat. (EuroVelo nemzetközi Duna menti kerékpárút, Vértesi kerékpárút)

Az kerékpáros útvonalak nagyobb része azonos a gépjármű-közlekedés útvonalaival. (Kivétel a parti sétány, illetve bicikli út és a vasút feletti külön szintű felüljárók.) A gépjárműforgalommal közösen vezetett útvonalak esetében a kerékpárúttal kapcsolatban az alábbi megoldások kedvezők:

- forgalmi utak esetében önálló kerékpárút, amelyen a bekötőutakkal való keresztezések jelzettek és jól beláthatók;
- gyűjtő utak esetében az úttesten kialakított önálló kerékpáros sáv;
- lakó utakon csak nagy forgalmú kerékpárutak esetében van szükség a gépjármű forgalom és a kerékpáros forgalom szétválasztására.

Ki kell alakítani a Duna parti sétányt legalább Koppánymonostor és a Csillag erőd között, úgy, hogy a kerékpáros-gyalogos vegyes forgalmat le tudja vezetni.



15. ábra: A képen látható tervezett gyalogos útvonalhálózat mindenütt egyúttal kerékpáros hálózat része is. A hálózat nem jelent mindenütt önálló gyalogos, illetve kerékpárutakat; a javasolt hálózat – a térképen jól láthatóan – gyakran meglévő

közutak része. A hálózat kijelölése a gépjárműforgalommal párhuzamos vezetés esetén a gyalogos létesítmények biztonságos, kényelmes és esztétikus kialakításának igényét jelenti. Mindenütt a kijelölt gyalogos hálózatot kísérhetik a turisztikai - és más a gyalogos forgalmat szolgáló létesítmények.

A javasolt hálózat legfontosabb új eleme a 3,3 km hosszú Duna parti sétány, amely kialakítására szerencsés esetben az árvízvédelem újjáépítése alkalmával kerülhet sor. A javasolt hálózat működéséhez fontos a vasútállomásnál lévő felüljáró meghosszabbítása és liftes kialakítása, az erődökön keresztül történő átjárás (jeggyel) illetve körüljárás biztosítása, valamint az egykori kőszállító vasút vasúti felüljárójának gyalogos – kerékpáros hídként történő újjáépítése a meglévő hídpillérekre. A javasolt hálózat teljes hossza közel 10 km.

A Belvárosi gyalogos tengelykereszt útvonalain; az Igmándi út TESCO csomópont és Jókai tér közötti szakaszán, továbbá a kelet-nyugati tengelyen a fürdő és a vasútállomás között fokozatosan gyalogos dominanciájú forgalmi rendet kell kialakítani.

Vízi út

A Duna az európai vízi út rendszernek meghatározó része, a Duna - Majna - Rajna vízi út a VII. számú Transz-Európai Közlekedési Folyosó részét képezi.

Komáromnál a vízoldal optimális, ezért fejleszteni kell a város hajózásban betöltött szerepét. Az Észak-Komáromi fejlesztések figyelembe vételével a Duna déli oldalán a személykikötőknek van prioritása; a MAHART kikötő és a városi kikötő közül legalább az egyik legyen alkalmas 10 m hosszú hajók fogadására. Meg kell tartani a Monostori erőd Duna bástyája előtti kikötési lehetőséget.

Közművek

Komárom közműellátottsága általában jónak mondható. A beépítésre szánt területeken új fejlesztési területet lehetőleg teljes közművesítéssel kell kialakítani. A használatba vétel feltételeként legalább az elektromos energia ellátást, a közvilágítást, a vezetékes ivóvíz ellátást és a vezetékes szennyvízelvezetést kell kiépíteni, és a hulladékelszállítást biztosítani.

A **vízi közművek** ellátó és elbánó bázisai, a kutak és a szennyvíztisztító elegendő kapacitással bír, így a vízellátásban és a szennyvízelvezetésben legfeljebb lokális, hálózati problémák lehetnek a terv távlatában reálisan megvalósuló fejlesztések során.

A közlekedéshálózati fejlesztések során szükség esetén a nagyobb átmérőjű gerincvezetékek kiváltásával biztosítani kell a közművek megfelelő karbantarthatóságát.

Az országos átlaghoz viszonyítva jó a csatornázottság aránya. A rákötések számának növelésével a felszín alatti vizek védelme érdekében törekedni kell a közműolló további zárására.

Biztosítani kell a csapadékvíz-elvezetési rendszer működőképességét; folyamatos karbantartását.

Az **energia** ellátó közművek esetében sincsenek kapacitásgondok. A hálózatok vonalvezetése a korábban be nem épített területek esetében véletlenzerű, esetleges, így az újonnan beépítésre kerülő területek esetében, illetve a nagy közlekedési infrastruktúra fejlesztések esetében több esetben szükségessé válik a jelenlegi hálózatok kiváltása. Ezeket a helyeket is a további tervezés során lehet pontosabban meghatározni.

A **távhő** ellátás rendszerének fenntarthatóságát az egyedi gázfűtésre való tömeges áttérés miatt szakági fejlesztési tervekben kell megvizsgálni.

A **hírközlési** rendszerek építményeinek nincsen szerkezetalkító szerepük.

A **hulladékgazdálkodás** Komáromban egy nagy regionális rendszer keretében történik. Komáromban lerakót nem kell telepíteni. A regionális rendszerhez tartozó komposztáló telepet és hulladékátrakót a felhagyott döngkút helyén kell kialakítani. A hulladékudvar(oka)t úgy kell kialakítani, hogy a környezetüket ne zavarják.

IV. A TERV TARTALMÁT BEFOLYÁSOLÓ ELŐZMÉNYEK ÉS KÜLSŐ HATÁSOK

11. A településfejlesztési koncepció figyelembevétele

Komárom város középtávú városfejlesztési koncepciója

A várost átszelő 1-es út kiváltása a **déli elkerülés** magas prioritású fejlesztési célkitűzés. Az első ütemként kiépülő 1-es és 13-as út közötti szakasz megvalósítása megkezdődött.

Az előző fejlesztés részének is tekinthető **új Duna-híd**, fontossága miatt önálló prioritás. A híd kiépítése során szükséges egy a vízparton vezetett gyalogoskerékpáros útvonal keresztesítésének biztosítása a hídfőben, továbbá a híd gyalogos, kerékpáros használatának lehetővé tétele.

A **kisvárosi karakter megőrzése** és az **értékvédelem** is a fejlesztési koncepció része. Az értékvédelem részeként a terv megjelöli az országos és helyi védelem alatt álló területeket és ingatlanokat. A kisvárosi karakter megőrzé-

se és fejlesztése érdekében legalább a város alapítása utáni időszak színvonalán álló épületeket, együtteseket kell létrehozni.

Az építési program kiemelt helyszíneinek kell tekinteni a rehabilitációs területeket. (1.3.1.4. sz. tervlap)



16. ábra: A kisvárosi karakter meghatározó eleme a Jókai liget környéke.

Magas prioritású, a regionális operatív program nagyprojektjei között is szerepel a **kulturális és közművelődési centrum** építése. A tervben lévő alternatívák¹⁴ közül – fürdő fejlesztési területe, Szt. László utca és Bajcsy Zs. utca keresztesítésének térsége, az erődök területe, illetve a Csillag lakónegyed fejlesztési területe – a létesítés időpontjában kell az aktuálisan legmegfelelőbb, végleges helyet kiválasztani.

A fejlesztési program szükségesnek tartja a jelenlegi kis piacok megtartása mellett **városi piactér** kialakítását. Piac tartására alkalmas helyszínek: a szőnyi vásártér általános profilú piacként, a buszpályaudvar áttelepülése

¹⁴ A központ a korábbi elképzelés szerint a Csillag-erőd szomszédságában lévő lakónegyedben épülne ki, de a lakossági értékleltár készítése során is felvetődött a TESCO mögötti elhelyezése, amely reális programot jelenthetne az állomás körüli terület szükséges megújításához, a Táncsics Mihály utca – Bajcsy Zs. utca kelet-nyugati irányú gyalogos főtengegy méltó befejezéséhez. A központnak a kibővített fürdőközpont integráns részeként való felépítése is sok előnnyel jár. Ez a megoldás feltehetően az üzemelés szempontjából is optimális, hiszen a központ tartalma a sportcsarnoki funkciók irányába tolódott el. A centrum programjának meghatározásakor figyelemmel kell lenni az Észak-Komáromi kulturális kínálatra, a két város közös mérete sem teszi szükségessé például több színházterem megépítését. Mivel az erődök használatára vonatkozó elképzelések sem valósultak meg, így ez az alternatíva sem zárható ki. Elhelyezkedése alapján a Csillag erőd, illetve az Igmándi erőd volna alkalmasabb, de a Monostori erőd sincs távol a városközponttól.

után a Szt. László utcán kialakuló tér virág, zöldség, illetve alkalmanként régiség piacként. Zárt piacteret lehet kialakítani a kereskedelmi, szolgáltató besorolású területeken ha a közlekedési vizsgálatok a tervezett nagyságrendnek megfelelő közlekedési kiszolgálást biztosítani tudják és a parkolást a területen belül oldják meg.

Új köztemető megnyitására a terv távlatában szükség lehet a prognózisok szerint. A terv az épülő elkerülő és a tervezett déli gyűjtőút közötti cca. 13 hektáros területet¹⁵ jelöli ki temető céljára.

A város gazdasági fejlődése fontos pillére a nemzetközileg is ismert **fürdőközpont fejlesztése**. A fokozódó konkurencia miatt is fontos nemcsak a szolgáltatási paletta, hanem a városépítészeti, építészeti minőség is, ennek érdekében a legfontosabb teendők:

- a jelenlegi főbejárat környezetének parkosítása,
- egy második, Sport utcai bejárat kialakítása, és a térségében parkoló terület kialakítása,
- a fürdőterület északi irányú fejlesztése.

A gyógyfürdő és a Csillagerőd környéke a városi zöldfelületek fejlesztésének egyik legjelentősebb színtere a terv távlatában.



17. ábra: A fürdőközpont főbejárata ma elsősorban parkolóként szolgáló előterének parkosításával a gyalogos tengellyé alakuló Táncsics Mihály utcai gyalogos tengely végén valósi fürdővárosi környezetet lehet kialakítani.

¹⁵ Egyes visszaemlékezések szerint a kijelölt terület hulladékokkal szennyezett terület, ahol korábbi homokbánya is található. Ennek felderítésére az önkormányzati hivatal saját eszközeivel végzett talajfeltárásokat. A feltárások a humusz réteg alatt, mindenütt homokot mutattak, így a temetőhasználatra a terület alkalmas. A temetőtervezés során a vizsgálatokat sűríteni, pontosítani szükséges.

A turisztikai programnak is része az **erődrendszer fejlesztése**.



18. ábra: A monostori erőd rendkívüli építészeti minőségű építménye miatt, Duna parti fekvésének, tágas környezetének is köszönhetően kiemelkedik a három erőd közül; a város kivételes lehetősége egy valóban nemzetközi vonzású turisztikai helyszínné váláshoz.

A rendezési terv figyelembe veszi a Monostori erőd környékének szállás, vendégfogadás célú hasznosítására, dunai fürdőház létesítésére, az erődök gyalogos-kerékpáros összekötésére, a rálátást biztosító tornyok, építésére vonatkozó fejlesztési programot. Az erődök a turisztikai célú hasznosítás mellett a város nagy létszámú és nagy területigényű rendezvényei számára is nagyon alkalmasak.

Az erődök ma is meghatározzák a város imázsát. A fejlesztési program, elsősorban a Duna parti sétány és kerékpárút kiépítésével a Duna jelentőségét növeli a várost meghatározó tényezők között.



19. ábra: Az Igmándi erőd déli sáncárcára telepedett telkek és telekvégi gazdasági épületek a városkapu irányából hozzáférhetetlenné teszik az erődöt. A sáncárcókba tervezett körbejáráson kívül vizsgáljuk a telekvégek közterületté alakításának lehetőségét is. A víztorony ma ormótlan, zavaró épület, megjelenése azonban átszínezéssel, a kilátóként történő használatot lehetővé tévő kiegészítésekkel lényegesen javítható.

A **Monostori holtág és sziget** védett természet közeli környezet, ami bizonyos korlátokat is jelent, ugyanakkor a vízminőség javítása a természeti környezet minősége szempontjából is fontos, és a város lakói által sokszor emlegetett igény; a strand újraélesztésének is a feltétele. A terület gondozása a vízbázis védelme érdekében is szükséges.

A **turisztikai elérhetőség javítása** a fejlesztési koncepcióban is szerepel, hiszen nem fejeződött még be a területi tervekben is szereplő kerékpárút-hálózat kiépülése és a városon belül is javítani kell a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeit. A fejlesztés lényeges része a már említett Duna-parti sétány kialakítása, de nem kevésbé fontos a vasútállomás térségének igé-nyes kialakítása.

A **buszpályaudvar rendezése** is összefügg a vasútállomás térségének fejlesztésével. Az új buszpályaudvar – esetleg egy új üzletházhoz kapcsolva – a vasútállomástól délre a Gyár utca mellett épülhet meg, utasforgalmi épülete egyúttal a vasút Belváros felől érkező utasait is szolgálhatja.

A Duna menti idegenforgalmi sáv – első sorban rekreációs kínálatú – részeként fejleszthetők a szőnyi városrész Duna felőli és a vasútvonaltól D-re lévő, vízhez kötődő, beépítetlen, szabad területei.

A fejlesztési koncepció több **városszerkezeti korrekció** szükségességét tartalmazza. A rendezési terv biztosítja a legfontosabb, a tranzitforgalommal terhelt 1-es út déli elkerülővel való tehermentesítését. A tehermentesítés újabb lökést ad a **Klapka György út északi oldala** átépülésének és a **Gyár utca** fejlesztésének.

A rendezési terv a városszerkezet kiegyensúlyozására kiemelt lehetőségként tartalmazza a **Szt. László utca – Laktanya köz tengely** menti önkormányzati tulajdonú ingatlanok fejlesztését.

A városközpont közeli iparterületek, különösen a **Lengyár** területe kereskedelmi szolgáltató területként szerepel a rendezési tervben, de a tervezés időszakában még nem született meg a hasznosítási koncepció, így a terv csak a legalapvetőbb szerkezetfejlesztési javaslatokat tartalmazza.

A **környezetvédelmi intézkedések** kis része van közvetlen kapcsolatban a településszerkezet módosulásával, a helyi szabályozással. Az új terv lakópihenő övezeteket jelöl ki számos lakóterületen, szerepelteti a környezetre hatással lévő infrastruktúrák befolyási és védőövezeteit, erősíti a lakóterületek védelmét a környezetkárosító gazdasági tevékenységekkel szemben.



20. ábra: A hídfőre ragasztott épületek bontása után elegáns gyalogos kapcsolatot lehet létesíteni a javasolt Duna korzóra

A **Duna-part fejlesztése** már a korábbiakban szerepelt. A Duna-part és a város többi területe közötti gyalogos-kerékpáros kapcsolat számára akadálytalan kapcsolat csak Koppánymonostoron van, bár a magaspart miatt ott is javítani kell a part megközelíthetőségét. Másutt a vasútvonal vágja el a partot a várostól, melyen keresztül legalább a vasútállomásnál és a Csillag-erődnél kell biztosítani külön szintű kapcsolatot. Az ország, de a város kapujaként is javítani kell az Erzsébet híd hídfőjének mai megjelenését. Az odatapasztott, ma már csak részben funkcionáló épületek bontása esetleg

átalakítása után a hídfőben is elegáns gyalogos kapcsolatot kell kiépíteni a Duna-partra.

A part fejlesztése összefügg az **árvízvédelemmel**. A monostori magaspart és az Erzsébet híd közötti szakaszon a jelenlegi töltésmagasság visszabontásával kialakuló szélesebb korona védett oldali sétány kiépítését teszi lehetővé, a kellő mértékű védelmet pedig a töltés tetejére épített támfal szolgálja. A hídtól keletre a vasúti töltés árvízvédelmi szerepe meg fog szűnni, a mederben fog kiépülni az új, megfelelő magasságú töltés.¹⁶



21. ábra: Parti sétány, kerékpárút és pihenőhelyek Lyonban (forrás: urban.cccb.org)

A **parkolási és tárolási helyzet javítását** a városközpont érezhető parkoló hiánya és a városszerű beépítések tervezetlen részeként szembeötlő, városképpromboló sorgarázsok indokolják. A terv a Belváros közelében tartalmaz intenzív parkolási lehetőségeket: a Csokonai utcai garázstelep helyén többszintes garázház, a lakótelepen lévő garázsok helyén parkoló lemez építési lehetőségét; a Szt. László utcai lakótelepi tömbbelsőben és a Frigyes laktanya gyakorlótere alatt mélygarázs¹⁷ építésének lehetőségét.

A déli elkerülő megépülése után az 1-es úton felszabaduló sávkapacitások is segíthetnek a parkolási hiány csökkentésében.

Az összes sorgarázs eltüntetése a terv távlatában nem várható.

A **technikai infrastruktúrák** terén a város kedvező helyzetben van. A terv tartalmazza a regionális hulladékgazdálkodási rendszerre való áttéréshez

¹⁶ Sajnálatos módon a meghiúsult közbeszerzés miatt a rendezési terv felülvizsgálatának időszakában nem tudott az ÉDUKÖVIZIG új adatszolgáltatást adni az új töltés elhelyezésére, így a kapcsolatainak a vizsgálata sem lehetséges.

¹⁷ A Szt. László utcai tömbbelső mélyebb fekvése miatt a talajmechanikai szakvéleménytől függően elfogadható a mélygarázs cca fél szint magasságú kiemelése és környezetének kertészeti eszközökkel való rendezése, úgy hogy a garázs növényzettel fedett teteje és a környező zöldterületek egy park hatását keltsék.

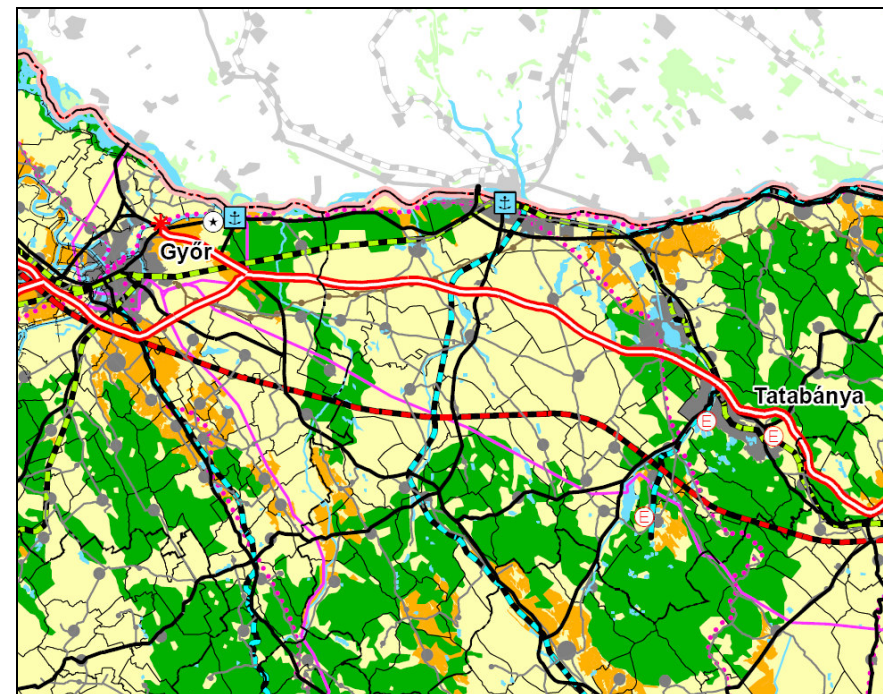
szükséges területhasználatot (komposztáló és hulladékátrakó telep), illetve a hulladékudvarok elhelyezéséhez szükséges szabályokat.

A város mély fekvése miatt lényeges a meglévő csapadékvíz-elvezetési rendszer fenntartása és karbantartása, a fejlesztések csapadékvíz-elvezetésének megoldása.

12. Az országos érdekek figyelembevétele

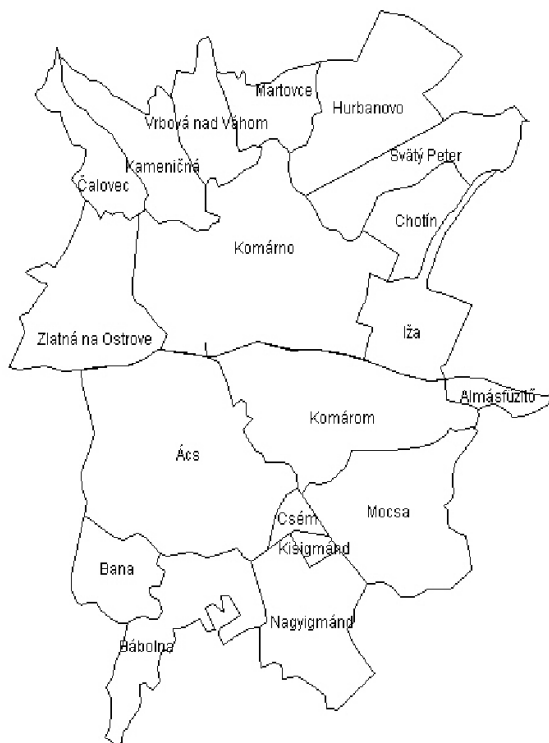
A tervdokumentációban önálló munkarész szól a területrendezési tervek és a településrendezési terv összhangjáról. (1.2.5. füzet)

Az OTrT szerinti déli elkerülés és az új Duna-híd kiépítése a város legfontosabb célkitűzései közé tartozik.



22. ábra: A 2008-as OTrT-ből: az Ország Szerkezeti Terve című lap részlete

13. A térségi érdekek figyelembevétele



23. ábra: Észak- és Dél-Komárom kistérségi kapcsolatai [2]

A két Komárom együtt a határon átnyúló kistérség központja. A véleményezési eljárásban a szomszéd települések részéről semmilyen a tervet érintő javaslat sem hangzott el, nincsenek érdekkonfliktusok. Komárom kielégíti a magyarországi kistérsége funkcionális igényeit, jól együttműködik Észak-Komárommal.

14. A szomszédos vagy a más módon érdekelt többi település alapvető jogainak és rendezési terveinek figyelembevétele

Észak-Komárom rendezési terve tartalmazza a közösen tervezett új Duna hidat, és a hozzá kiépülő úthálózati elemeket.

A szomszédos települések rendezésének nincsenek Komáromra visszaható következményei.

15. A terület felhasználását vagy beépítését befolyásoló, egyéb, külön jogszabályban meghatározott tényező

A szabályozás során lakó pihenő övezetek kijelölésével kell a lehetséges helyeken a lakókörnyezet minőségét javítani.

IV. A településszerkezeti terv kötelező és egyéb alátámasztó szakági munkarészeinek felsorolása:

Tájrendezési javaslat

Környezeti vizsgálat¹⁸

Közlekedési javaslat

Közművesítési¹⁹ és elektronikus hírközlési²⁰ javaslat

A területrendezési tervek és a településszerkezeti terv összhangját igazoló térkép és leírás (számítás)

Örökségvédelmi hatástanulmány²¹

Egyéb alátámasztó munkarészek a város tervezett területi tagolásának²² bemutatására.

¹⁸ A Környezeti vizsgálat a környezetvédelmi munkarész az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005 (I.11.) Korm. rendelet szerint kötelezően előírt alátámasztó munkarész. Ezért szerepeltetjük ezt a címet a szerződés szerinti Környezetalkotási javaslat helyett.

¹⁹ víz, szennyvíz, csapadékvíz, energia

²⁰ távközlés, műsorszórás

²¹ Az örökségvédelmi hatástanulmányról szóló 4/2003. (II.20.) NKÖM rendelet előírásai alapján.

²² Városrészek és városrendezési körzetek területe, Jelenlegi és tervezett belterületek, Közterületek, Újonnan beépítésre szánt és jelentős mértékben átépülő területek, Lakó – pihenő övezetek, korlátozott sebességű övezetek.