TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

KOMLÓ VÁROS
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSÁHOZ

A ZÖLD BELVÁROS LÉTREHOZÁSA, A BELVÁROSI REHABILITÁCIÓ MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ

2026. ÁPRILIS

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

KOMLÓ VÁROS
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK MÓDOSÍTÁSÁHOZ

A ZÖLD BELVÁROS LÉTREHOZÁSA, A BELVÁROSI REHABILITÁCIÓ MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ

TERVEZŐK:

DR. KOVÁCS PÉTER TELEPÜLÉSTERVEZŐ TT-02-0656
5T Építészeti és Városfejlesztési Kft.

LÁDONYI ÁKOS KÖZLEKEDÉSTERVEŐ
Ládonyi Mérnöki Kft.

2026. ÁPRILIS

TARTALOMJEGYZÉK

1. ELŐZMÉNYEK ... 4
2. A TANULMÁNYTERV CÉLJA, TARTALMA ... 4
3. A FEJLESZTÉSI TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK BEMUTATÁSA ... 5
3.1. A TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE, LEHATÁROLÁSA ... 5
3.1.1. Közvetlen környezet vizsgálata ... 7
3.1.2. Ingatlannyilvántartási adottságok ... 10
3.1.3. Tervezési terület meglévő állapota ... 10
3.2. INFRASTRUKTURÁLIS ADOTTSÁGOK ... 21
4. A FEJLESZTÉSI CÉL ÉS BEÉPÍTÉSI TERV ... 23
4.1. A TERVEZÉSI PROGRAM ... 23
4.2. A FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ... 23
4.3. FUNKCIÓSÉMA ... 24
5. KÖRNYEZETBE ILLESZTETT TÉRBELI KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV ... 25
6. KAPCSOLÓDÓ INFRASTRUKTÚRA-IGÉNYEK, FEJLESZTÉSEK ... 31
7. A JAVASOLT BEÉPÍTÉS KÖRNYEZETI HATÁSAI, KÖVETELMÉNYEI ... 38
8. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSÁNAK TARTALMA ... 40
8.1. HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK ... 40
8.1.1. Településszerkezeti terv ... 40
8.1.2. Helyi építési szabályzat és szabályozási terv ... 42
8.2. A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELÉRENDŐ TELEPÜLÉSRENDEZÉSI CÉLOK ... 48
8.3. TERVEZETT TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK ... 48
8.3.1. Településszerkezeti terv ... 48
8.3.2. Helyi építési szabályzat és szabályozási terv ... 50

1. MELLÉKLET – BEÉPÍTÉSI TERV ... 52

1. ELŐZMÉNYEK

A telepítési tanulmányterv (a továbbiakban: TT) egy adott fejlesztéshez kapcsolódó, településrendezési eszköz módosítására irányuló önkormányzati döntést elősegítő dokumentáció, amely bemutatja a tervezett építési beruházást és annak az épített és természeti környezettel való viszonyát.

Az Önkormányzat a terület fejlesztőjeként a belvárosban található vasútállomás és környezetének rehabilitációját tűzte ki célul a területre történő vasúti közlekedés megszűnése utáni állapotra. A tanulmány nem vizsgálja a vasúti közlekedés változásának indokoltságát. Jelen telepítési tanulmányterv abból az állapotból indul ki, hogy a vasútvonal és a vasútállomás legfeljebb a Mecsekjánosi állomásig tart, az ettől keletre fekvő vasúti területek felszabadulnak. A tanulmányterv ezt az állapotot vizsgálja, megbízásban rögzített cél a tervezett területhasználatok javaslatának megfogalmazása, a fejlesztések területigényének rögzítése, mely alapján a településrendezési eszközökben a fejlesztéssel érintett ingatlanokaz érintően a szabályozási környezet pontosítható, rögzíthető.

A településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII.15.) Kormányrendelet (a továbbiakban: EljR.) 19. § (1)-(2) bekezdése alapján az alábbi esetekben szükséges telepítési tanulmánytervet készíteni:

1. *A településrendezési szerződés megalapozásához*
2. *Az összevont telepítési eljárás telepítési hatásvizsgálati szakaszának részeként*
3. *A Méptv. 195. § (1) bekezdése szerinti közcélú nyomvonalas építményeknél*
4. *Építési beruházás esetén a településterv módosításának kezdeményezéséhez*

Jelen fejlesztési cél építési beruházásnak minősül, emiatt az EljR. 19. § (2) bekezdésének való megfelelés érdekében telepítési tanulmánytervet szükséges készíteni a településrendezési eszközök módosításának kezdeményezéséhez, és megalapozására.

A telepítési tanulmánytervet településtervezési, illetve településrendezési szakértői jogosultsággal rendelkező személy készítheti. Az tulajdonos megbízásából a tanulmánytervet az 5T Építészeti és Városfejlesztési Kft. készíti, Dr. Kovács Péter (TT-02-0656) településtervező irányításával.

Jelen dokumentum a telepítési tanulmányterv, mely a településrendezési eszközök módosításának megalapozásához készül. Jelen munkában elkészül Komló város területén megszűnő vasúti területek újra hasznosítására vonatkozó Zöld Belváros telepítési tanulmányterv és rehabilitációs javaslat a teljes megszűnő vasútterületre és a kapcsolódó megjelölt területekre vonatkozóan.

2. A TANULMÁNYTERV CÉLJA, TARTALMA

Jelen tanulmányterv célja az EljR. tartalmi követelményeinek megfelelő TT elkészítése, mely a döntéshez szükséges mélységben bemutatja a módosítási szándékot, feltárja a településrendezési eszközök módosítását befolyásoló tényezőket, és kidolgozza a módosítás javaslatát.

A TT részletes tartalmi követelményeit az EljR. rendelet 7. melléklete rögzíti. Az EljR. 19.§ (4) bekezdése alapján az önkormányzati főépítész határozza meg az elkészítendő TT tartalmát, melynek meghatározása során figyelemmel van a tervezési terület, a tervezési feladat és a tervezési cél sajátosságaira. Ennek megfelelően jelen telepítési tanulmányterv tartalma az önkormányzati főépítész nyilatkozata (1. melléklet) alapján került meghatározásra, mely figyelembe vette az EljR. 7. melléklete szerinti tartalmi követelményeket. Továbbá a tanulmányterv a fejlesztő által megfogalmazott fő koncepció és adatszolgáltatás szerint készül.

3. A FEJLESZTÉSI TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK BEMUTATÁSA

3.1. A TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE, LEHATÁROLÁSA

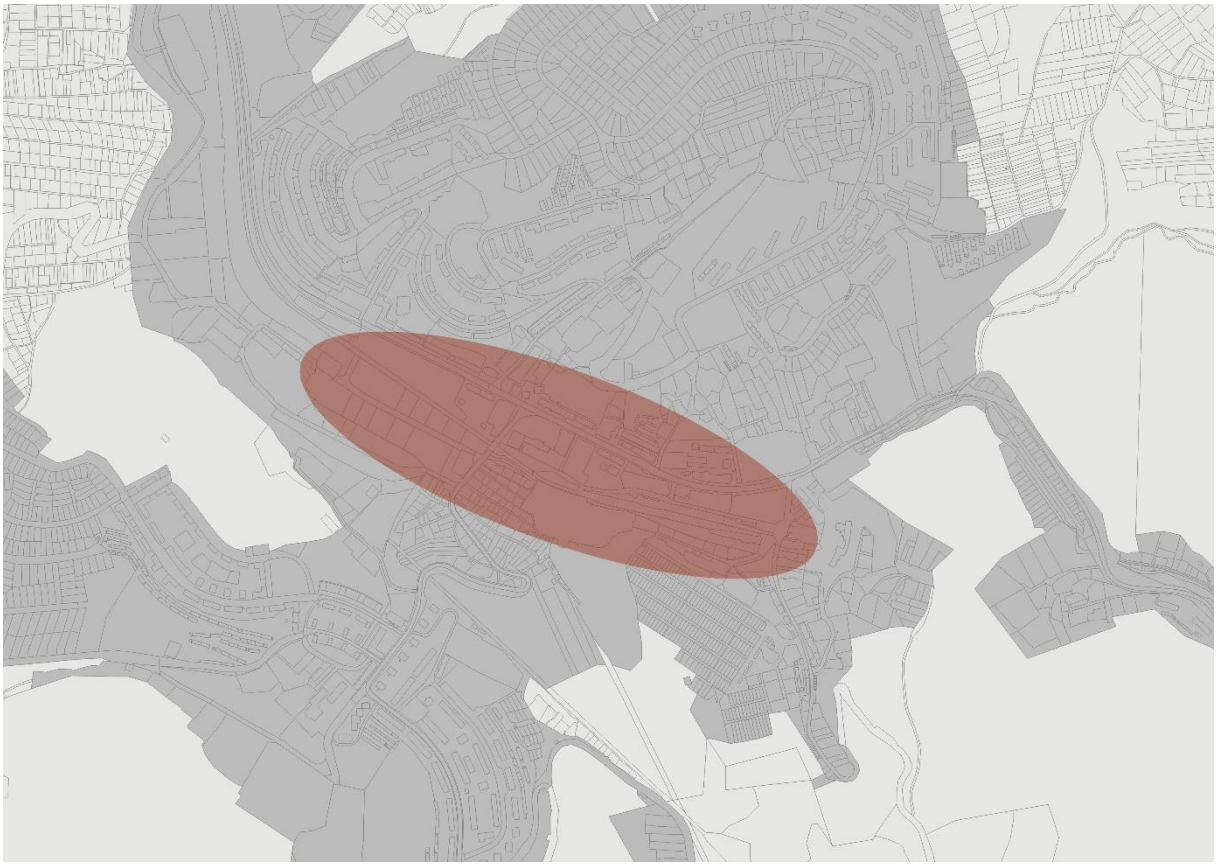
Komló Város Baranya vármegyében, Pécstől északra helyezkedik el, az észak-baranyai térség központja, legnagyobb lélekszámú és legjelentősebb települése. A város a II. vh. után élte virágkorát a nehézipar és a bányászat rohamos térhódítása idején. A bányák bezárását követően a város legnagyobb feladata az új gazdasági források megtalálása és a népesség megtartása. Ehhez kapcsolódik a belváros közepén húzódó vasúti, és egykori gazdasági területek szerkezetváltásának, megújulásának, folyamata is. A vasút gazdasági funkiójának csökkenésével csökken a szükséges területek nagysága is.

A tervezési terület Komló központjába tartó egykori vasúti területeket és a központban a vasútterülethez kapcsolódó szabad tereket érinti. A tervezési terület északi határát a Komló Mecsekjánosi vasútállomás és környezete jelenti, déli határát a Bajcsy-Zsilinszky utca adja. Mecsekjánositól a belváros nyugati határáig terjedő szakaszon a fejlesztés az egykori vasútterületeket, vasútvonalat érinti. A belvárost elérve a tervezési terület kibővül a területet feltáró gépjármű közlekedési hálózatra, a parkolók rendszerére és a magánterületeket közrefogó egyéb, zöld vagy jelenleg hasznosítatlan közterületekre, így magába foglalja a Belvárosi csomópontot, a Berek utcai csomópontot, a Tröszt utcai csomópontot, a Zrínyi téri csomópontot, a belvárost tehermentesítő alternatív útvonal területét, az Eszperantó teret, a Sportcsarnok környezetét, a területen kialakítandó kerékpárutat és a vasút helyén kialakuló közterületek és zöldfelületek hálózatát.

A fejlesztési terület Komlón belüli elhelyezkedése (Alaptrékép forrás: E-TÉR adatszolgáltatás)

Az eltérő adottságú és igényű részterületek megújítása során egy komplex, több típusú feladatra kiterjedő városrehabilitációs javaslat kerül megfogalmazásra, melynek célja Komló belvárosának élhetőbbé tétele, a városi zöld-infrastruktúra fejlesztésével az egykori vasúti területek igénybevétele révén. A terület a városon belüli központi helyzetének köszönhetően a közösségi, köztéri funkcióknak képes teret biztosítani.

A vasút helyén kialakítandó kerékpárúttal érintett fejlesztési terület Komlón belüli elhelyezkedése
(Alaptrékép forrás: E-TÉR adatszolgáltatás)



A komplex belvárosi fejlesztési terület Komlón belüli elhelyezkedése
(Alaptrékép forrás: E-TÉR adatszolgáltatás)

3.1.1. KÖZVETLEN KÖRNYEZET VIZSGÁLATA

A tervezési terület adottságai alapján két szakaszra oszlik. A Mecsekjánosi állomástól a TESCO térségéig tartó szakasz ténylegesen az egy sínpár területét érinti, hosszan elnyúlva. Míg a terület keleti szakasza a belváros legfontosabb területeit, legfontosabb intézményeit érinti.

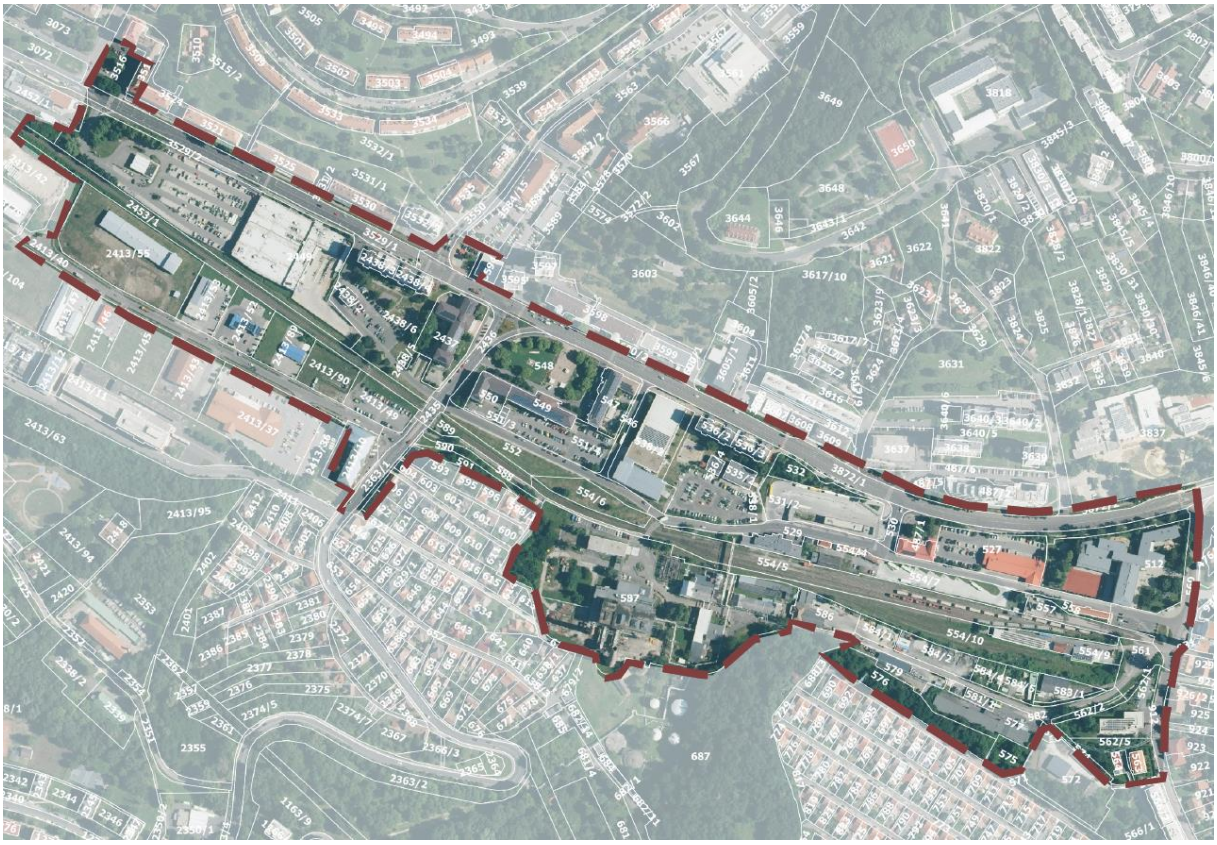
VASÚTI NYOMVONAL TERÜLETE

E szakaszon a vasútvonal a Jánosi Fő utca, illetve az Ipari út nyomvonalával párhuzamosan halad, de annak közelében, attól nyugatra. A Mecsekjánosi vasútállomástól délre a vasútvonal a Kaszárnya patakkal együtt, egymás mellett, a lakótelkek hátsókertjei között halad a terület mélyvonalán. A Batthyányi út térségében a vasút menti beépítések egyik oldalon megszűnnek, és vonal közvetlenül a főút mellett halad, hol keskenyebb, hol szélesebb beépítetlen sávban. Egészen a TESCO áruház térségéig, ahol ismét beépített területek szegélyezik.

A fejlesztési terület északi részének lehatárolása ortofotón
(Alaptrékép forrás: E-TÉR adatszolgáltatás)

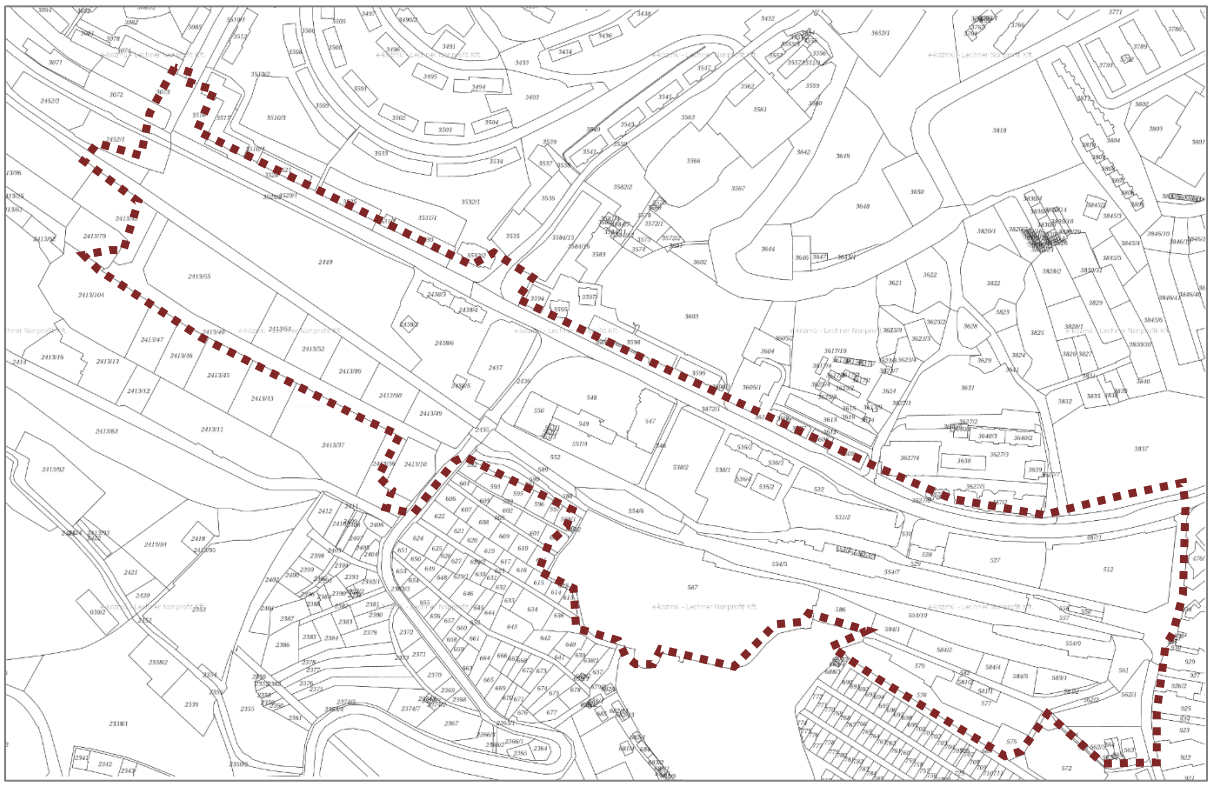
BELVÁROSI VASÚTI TERÜLETEK

A tervezési terület belvárosi szakaszának környezete lényegesen összetettebb. A Pécsi utcai csomópontig kétoldalról telephelyek, szolgáltatások szegélyezik, de a vasút szeparáltsága miatt, nincs kapcsolat a területek között. A terület legterheltebb része a Pécsi út keresztezése, és csomópontjai. A Tröszt utca előtti parkolás és buszmegálló térsége, a Tröszt utca csomópontja, a Pécsi út és a vasútvonal kereszteződése, az Eszperantó tér és a Komlóverzum mögötti parkoló útja, valamint a Pécsi út és a Kossuth Lajos utca csomópontja a város közlekedésileg legterheltebb térsége. Ezt követően a városháza mögötti szakaszon a vasútvonal elkerített területen halad egészen az állomásig, melynek területe egészen a Templom térig húzódik. E keleti része már a teherforgalmat szolgálja ki (kavicsszállítás), a személyforgalmi állomásépület közvetlenül a közelmúltban megújult buszpályaudvarral szomszédos. Az állomás elhelyezkedése e szempontból kedvezőnek tűnik, bár a két közlekedési eszközt használók száma, így a közvetlen átszállók száma, nem volt meghatározó. Önmagában a buszpályaudvar forgalma meghatározó, a megyeszékhellyel, és tágabb környezetével is ez a közlekedési ág teremt meghatározó kapcsolatot. A városközpotba érkező vasútvonal elválasztó szerepe, és a kavicsrakodás forgalma és zaja kedvezőtlen adottság. A posta, a városháza, a sportcsarnok és uszoda, a szolgáltatások, az iskola környezete megközelítési, parkolási problémákkal küzd napjainkban, miközben volna igény minőségi gyalogos kerékpáros útvonalak, közösségi terek, zöldterületek kialakítására.



A komplex belvárosi fejlesztési terület lehatárolása ortofotón
(Alaptrékép forrás: E-TÉR adatszolgáltatás)

3.1.2. INGATLANNYILVÁNTARTÁSI ADOTTSÁGOK



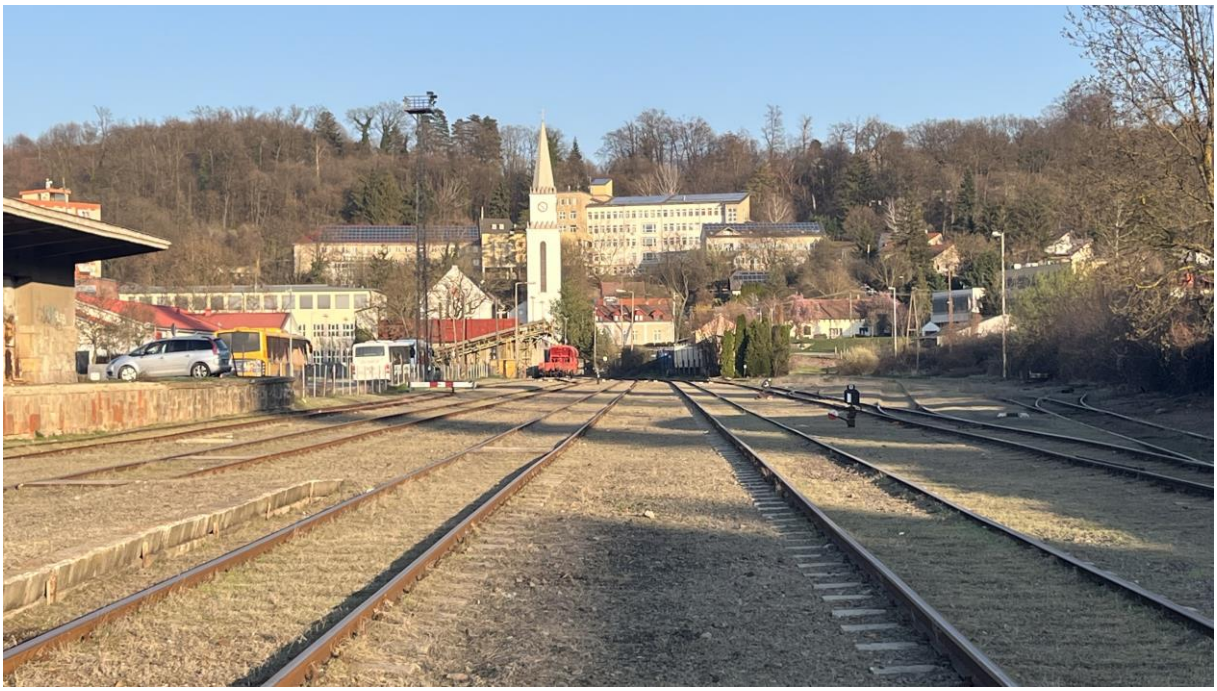
A komplex belvárosi fejlesztési terület lehatárolása az ingatlan-nyilvántartási alaptérképen
(Forrás: E-KÖZMŰ)

3.1.3. TERVEZÉSI TERÜLET MEGLÉVŐ ÁLLAPOTA

A tervezési terület szűk területe jelenleg még vasúti területként jelenik meg. A személyvonat közlekedés megszűnt, a vasúti forgalom kizárólag teherforgalom (kőszállítás). A vasúti területek használatának megváltozása azonban erősen kihat a vasúti területek közvetlen környezetére, néhány elemében pedig még azon is túl. A helyszín jelenlegi használatát, képét, állapott az alábbi fotók mutatják be:

TISZA
DOBREV

4
IV.



A komplex belvárosi fejlesztési terület jelenlegi állpaota (Forrás: saját fotók)

TESCO

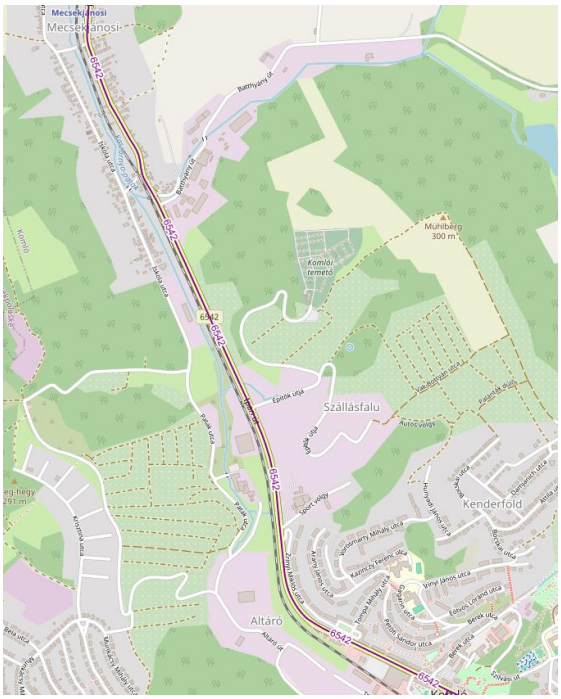
A vasút helyén kialakítandó kerékpárúttal érintett fejlesztési terület jelenlegi állpaota (Forrás: saját fotók)

A Mecsekjánosi vasútállomás (Forrás: saját fotók)

3.2. INFRASTRUKTURÁLIS ADOTTSÁGOK

KÖZLEKEDÉS

A tervezési terület belvárosi szakaszán halad keresztül a 6543 jelű út (Pécsi út) , és a területen csatlakozik a 6542 jelű úthoz (Kossuth Lajos utca), mely egyben a tervezési terület határa is. Az előzőekben már bemutatottak szerint a Pécsi út Tröszt utca és Kossuth utca közötti szakasza, és csomópontjai a legterheltebbek a városban. A terület jól szabályozott működése, az áteresztőképesség növelése megoldandó feladat. A terület egyéb útjai kiszolgálóutak. Tekintettel, hogy a városközpontban vagyunk, ahol a szolgáltatások, közszolgáltatások, hivatalok, intézmények találhatók, a parkolók elhelyezkedése, és mennyisége is fontos. Jelenleg az Eszperantó tér napközben folyamatosan telített, míg a néhány 10 méterre található, a sportcsarnok és a buszpályaudvar közötti parkolóban mindig található szabad hely. Összességében a területre a parkolóhiány a jellemző. A sportcsarnok működése rendezvények esetén parkolási csúcsot eredményez.

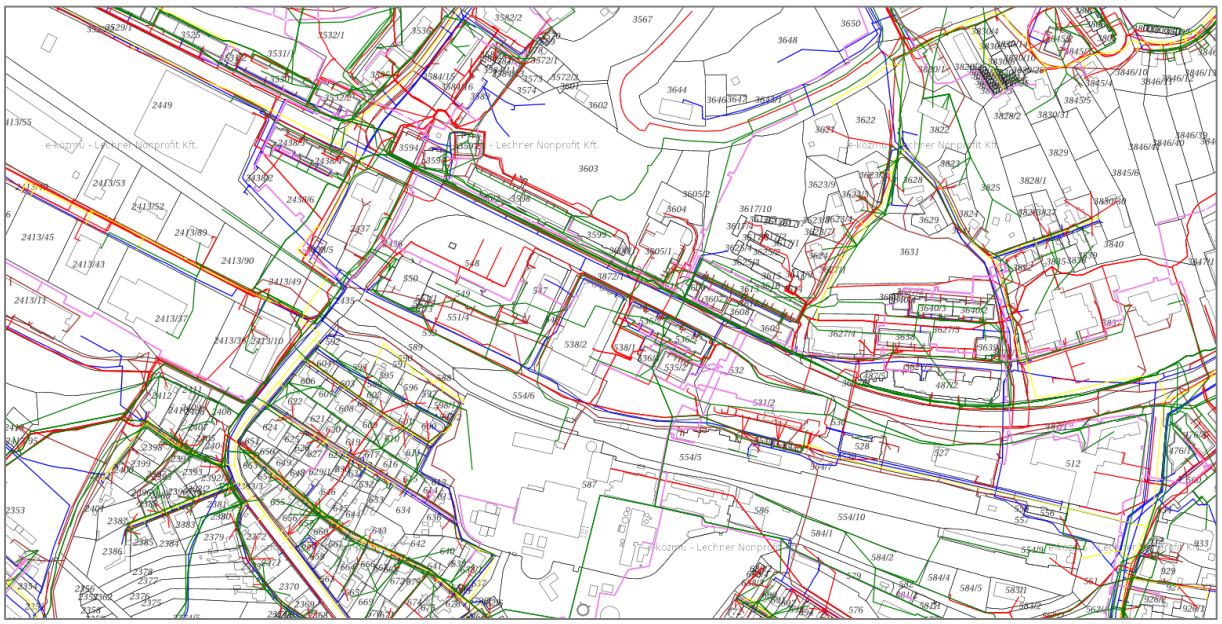


A belvárosi terület tömegközlekedéssel megfelelően kiszolgált, mely jelenleg buszközlekedést jelent. A területen található az autóbusz állomás is, melynek szomszédságában található egy buszparkoló is, az állomáshoz kapcsolódóan. Kerékpáros létesítmény nincs a területen, a gyalogos közlekedés felületei, hálózata kialakult, elsősorban a Pécsi és a Kossuth utcák mentére összpontosul, a Bem József utca mentén néhol hiányos.

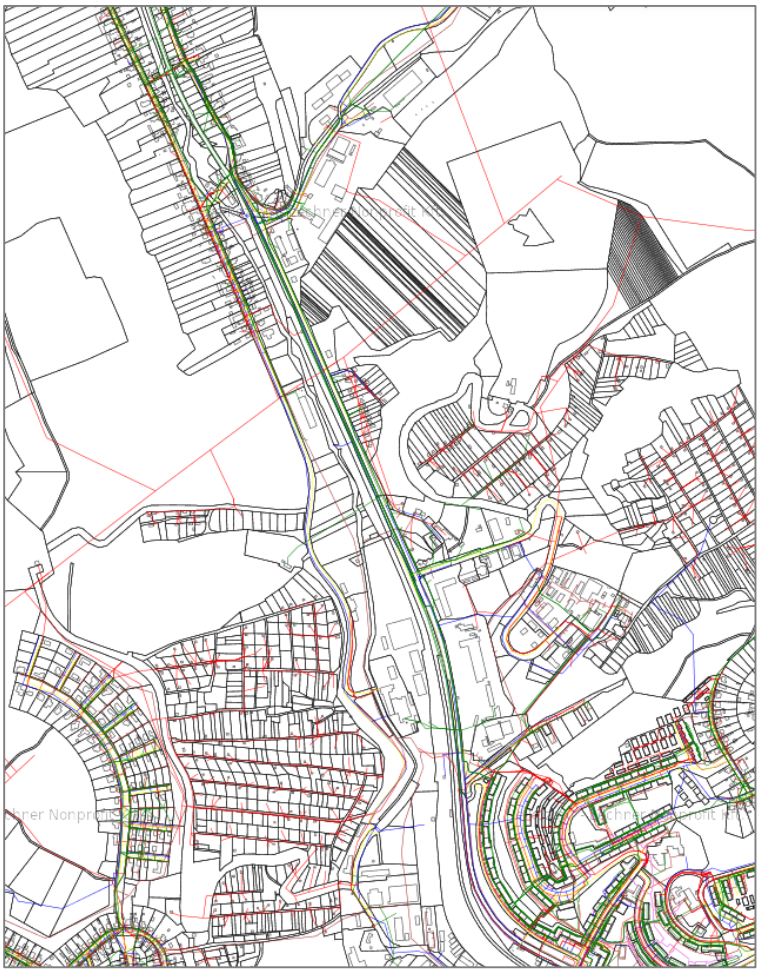
A tervezési terület Mecsekjánosi állomásig tartó területe közlekedési szempontból kevésbé érdekes, a területen jelenleg egy nyomsávon vasútvonal kialakított, melye jelenleg gépjárművel egy helyen keresztezünk szintebeni átjáróval.

KÖZMŰADOTTSÁGOK

Az alábbi kivágaton kerül bemutatásra a fejlesztési terület jelenlegi közműhálózati ellátottsága. A kivágaton a piros villamos energia, a kék vízellátás, a sárga szénhidrogén, a zöld távközlés, a rózsaszín a távhő, a bordó vonal a szennyvízelvezetés közműveinek nyomvonalát jelöli.



A városközponti terület közművekkel gazdadon ellátott, a területen belűli létesítményeket elltó vezetékeken túl, további közüzemi vezetékek is jelen vannak. A tervezési terület északi, vonalas része közművekkel jelenleg nem ellátott, a területsávot néha villamos vezeték és hírközlési vezeték nyomvonala érinti.



A fejlesztési terület közműtérkép részlete

4. A FEJLESZTÉSI CÉL ÉS BEÉPÍTÉSI TERV

A beépítési terv, mely tartalmazza a beépítés javaslatát, a határoló közterületek bemutatását, a zöldfelületek kialakításának módját, valamint a közlekedési és parkolási rendet a dokumentum 2. mellékletében tekinthető meg.

Az alábbiakban részletesen bemutatásra kerül a tervezési program, a koncepció, és a javasolt területhasználat egyes elemei.

4.1. A TERVEZÉSI PROGRAM

Önkormányzat a terület fejlesztőjeként a belvárosban található vasútállomás és környezetének rehabilitcióját tűzte ki célul a vasúti közlekedés megszűnése utáni állapotra. Jelen telepítési tanulmányterv ebből az állapotból indul ki, hogy a vasútvonal és a vasútállomás legfeljebb a Mecsekjánosi állomásig tart, az ettől keletre fekvő vasúti területek felszabadulnak, a tanulmány nem vizsgálja ennek indokoltságát. A tanulmányterv ezt az állapotot vizsgálja, cél a tervezett területhasználatok javaslatának megfogalmazása, a fejlesztések területigényének rögzítése, mely alapján a településrendezési eszközökben a fejlesztéssel érintett ingatlanokaz érintően a szabályozási környezet pontosítható, rögzíthető.

4.2. A FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

A városközpontban a vasúti területek felszabadulásával önkormányzat alapvető célja egy gépjármű közlekedéstől mentes, gyalogos és kerékpáros használatot preferáló, alapvetően zöldfelületi tengely kialakítása, mely a legfontosabb autómentes közlekedési irányokat magába foglalja, ugyanakkor minőségében és mennyiségében rendezi, lehetőség szerint javítja a városközpont parkolási problémáit. Rendezi a városközpont közlekedésének gócpontjaként megjelenő csomópontokat és kapcsolatokat. Mindemellett új térhálózatot is

tartalmaz, mely egyrészt javítja a terület intézményeinek külső tereit, másrészt új közösségi tereket hoz létre, melyek alkalmasak az időszakos nagyrendezvények lebonyolítására is. Mindez hangulatában és mennyiségében is a zöldfelületek fejlesztésével, új zöldterületek kijelölésével valósul meg.

A beépítési terv tartalmazza az Önkormányzat elvárásainak megfelelően az alábbi elemeket:

1. *MÁV terület észak-keleti oldalán parkoló kijelölését*
2. *MÁV terület déli oldalán leszabályozott, megvalósítani nem kívánt új út leszüntetését*
3. *taxidroszt kijelölését,*
4. *buszpályaudvarral szembeni pavilonsor MÁV állomásépületbe való beköltöztetését,*
5. *MÁV állomásépület további hasznosítását,*
6. *A területen belőli fő közlekedési csomópontok vizsgálatát, fejlesztését,*
7. *új parkolóháznak való hely kijelölését,*
8. *Mecsekjánosi állomásig a vasúti közlekedési terület megszüntetését- helyette kerékpárút kijelölését,*
9. *a szabályozási tervlapon jelölt állomás helyének törlését,*
10. *megszűnő vasúti töltésen új közlekedési átkötés kijelölését, másik helyen közlekedési átkötés jelölésének megszüntetését.*

4.3. FUNKCIÓSÉMA

Az alábbi sémarajz bemutatja a tervezett közlekedési hálózatot, a parkolás felületeit, a kialakuló zöld városközponti tengely elhelyezkedését, és kapcsolódását a Kossuth utca gyalogos tengelyéhez, a zöld tengely kiemelt helyeit, a kerékpárút tervezett nyomvonalát.

5. KÖRNYEZETBE ILLESZTETT TÉRBELI KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV

Az alábbi környezetbe illesztett látványterv szemlélteti a beépítési terv térbeli megjelenítését és az épített és a környezetbe való illeszkedését.

A tervezett fejlesztések tervi szintje koncepcióterv, területhasználatot tisztázó, szabályozási tervmódosítást megalapozó tervi szint, melynek eredményeként egyes konkrét megoldások még nem kidolgozottak, ennek megfelelően látványterv készítésének lehetősége még nem merül fel.

A tervezéssel érintett területet a bemutatás szempontjából 7 részterületre osztottuk fel.

1. terület – Pécsi út térsége

Komló belvárosának közlekedéssel legterheltebb része a Pécsi út beérkezése, a Kossuth Lajos utcai csomópont, és környezete, mely a Tröszt utcától a Berek utcai csomópontig tart. A vasútvonala Tröszt utca csatlakozása mellett keresztezi a főutat, melynek közvetlen, a Kossuth utca elérése előtt még becsatlakozik az Eszperantó tér és vele szemben a Komlóverzum tömbbelsőjének megközelítésének kiszolgálóútja. A terheltséget tovább fokozza a gyalogosok közlekedése az exponált területen. Mindezek e rövid szakaszon bonyolult szituációkat eredményeznek. A terület legfontosabb csomópontja jelzőlámpával szabályozott, minden irányban egy közlekedési sávval. A jelzőlámpa áteresztőképessége a reggeli és délutáni órákban okoz fennakadást. Melyet bizonyos irányokban fokoz, a közeli Bere utcai csomópont.

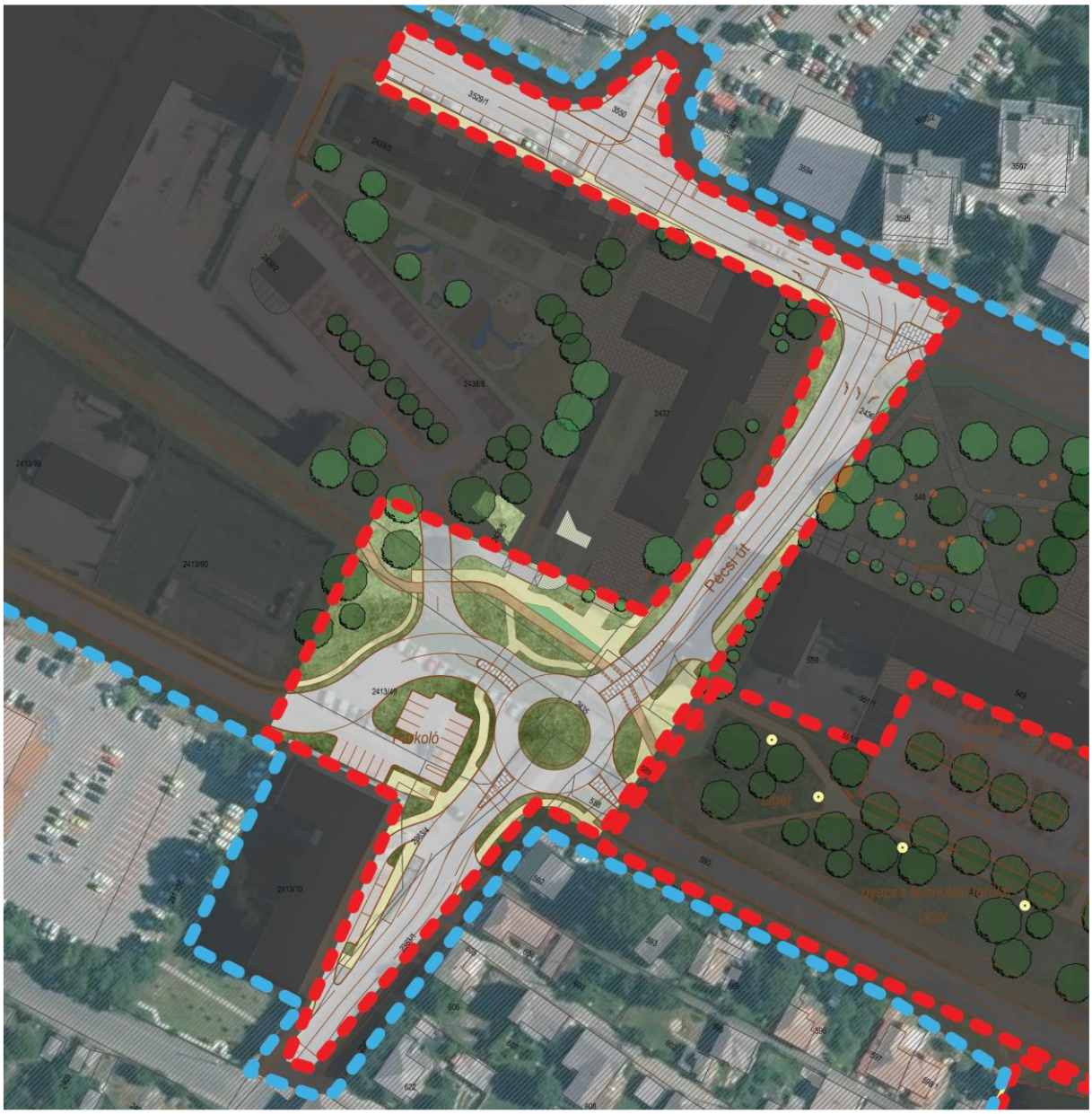
A Tröszt utca, Kossuth utca, Berek utcai csomópontok megfelelő kialakítása érdekében forgalmi vizsgálatok, és egyeztetések zajlottak a közútkezelővel. A csomópontok tekintetében többféle körforgalmú és jelzőlámpás lehetőség forgalmi vizsgálata megtörtént (részletesebb

bemutatás a közlekedési fejezetben). Ezek eredményeként alakult ki a több szempont szerinti, legideálisabbnak vélt javaslat.

A javaslat szerint a Tröszt utca, az Eszperantó tér bekötése és a Komlóverzum tömbbelső bekötése egyetlen körforgalmú csomópontban kerül összevonásra. Ezzel megteremtve az egyértelmű és biztonságos közlekedés és irányválasztás lehetőségét is, mindamellett, hogy megfelelő helyen biztosítja a gyalogos és kerékpáros átvezetéseket is. A csomópont a meglévő útterületek, és egyéb önkormányzati területek igénybevételével megvalósítható. A javaslat rendezi a Tröszt előtti parkolási, közlekedési kérdéseket is, és új parkolóhelyek kialakítására is nyílik lehetőség.

A Pécsi út – Kossuth utca csomópontban jelzőlámpa marad, azzal a változással, hogy ahol rendelkezésre áll igénybe vehető terület, ott a forgalmi sávok, felállási területek bővültek. Erre elsősorban a Pécsi út tekintetében volt lehetőség.

A Berek utca csomópontjában a sáveloszlások, felállóhelyek és a sziget pontosodik.



1. területrész beépítési javaslat részlet.

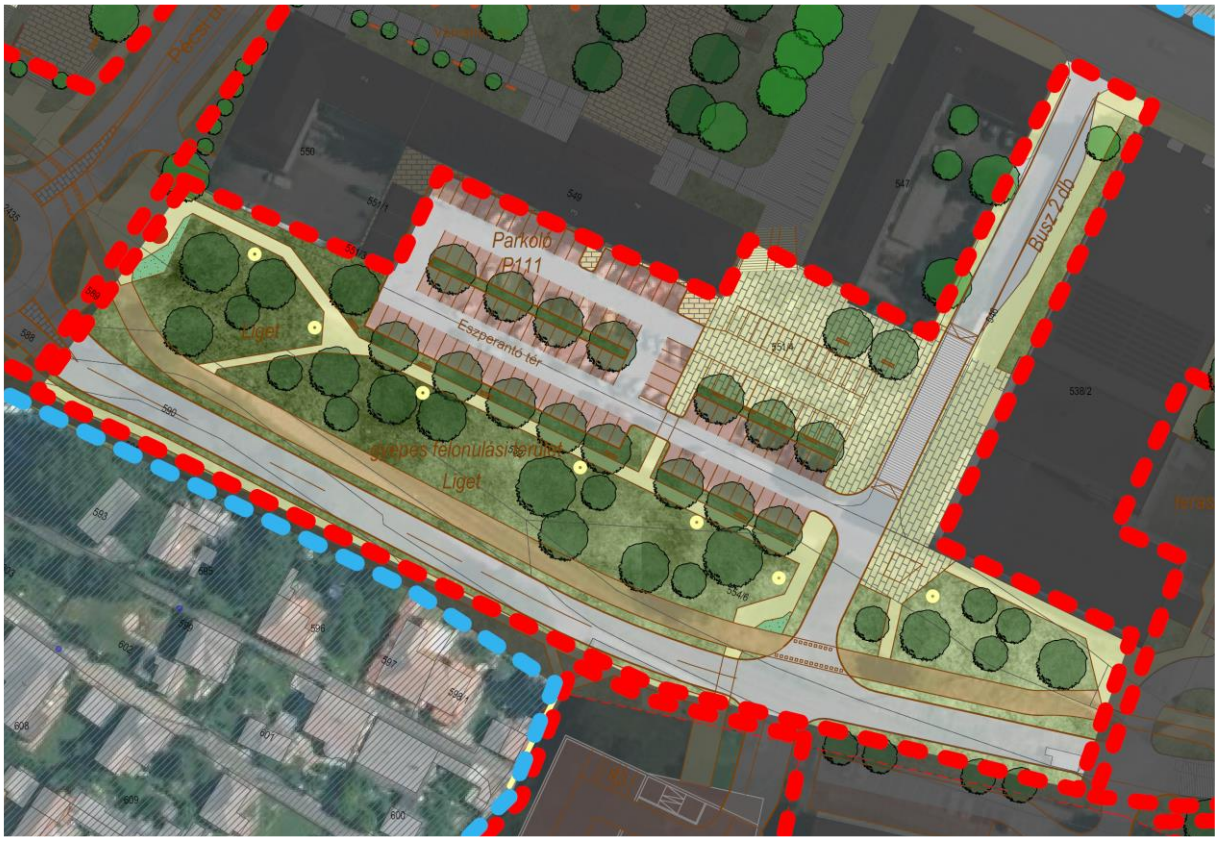
2. terület – Eszperantó tér és környezete

A területet érintően két alapvető változás történik a használat alapvető átrendeződése mellett.

Az egyik, a terület kiszolgálását szolgáló út nyomvonala, az új körforgalmi csomópontból a jelenlegitől eltérően délebbi nyomvonalon halad, ezzel jobban egybehagyva a gyalogos és kerékpáros közlekedésre tervezett felületeket.

A másik jelentős változás az Eszperantó tér parkolójának átrendeződése. A városháza mögötti részen a parkoló körülbelül a jelenlegi közlekedési út igénybevételéig bővül, mely a parkolási rend kedvezőbb kialakítását teszi lehetővé, a kapacitás növekedése mellett. A tér keleti felének parkolója viszont átalakul közösségi térré (esetleg átmeneti jelleggel részben parkolóvá). Funkciójában egyrészt létrehozza a sportcsarnok és uszoda bejárata előtt ma hiányzó, fontos külső teret. Másrészt fontos szerepe van a Városháza tér és a vasút helyén létrejövő zöld tengely közötti kapcsolat megteremtésében. Északi térfalában továbbra is szerepe van a meglévő vendéglátó funkcióknak, melyet a tér használatába is jobban bekapcsolódhatnak. A sportcsarnok utcájában forgalomcsillapító kiemelés történik, és két buszparkoló kerül kialakításra.

A parkolók és a közlekedési út közötti terület az egész zónára jellemző fás, ligetes, közpark kialakítású, melyben helyet kapnak a gyalogos és kerékpáros felületek.

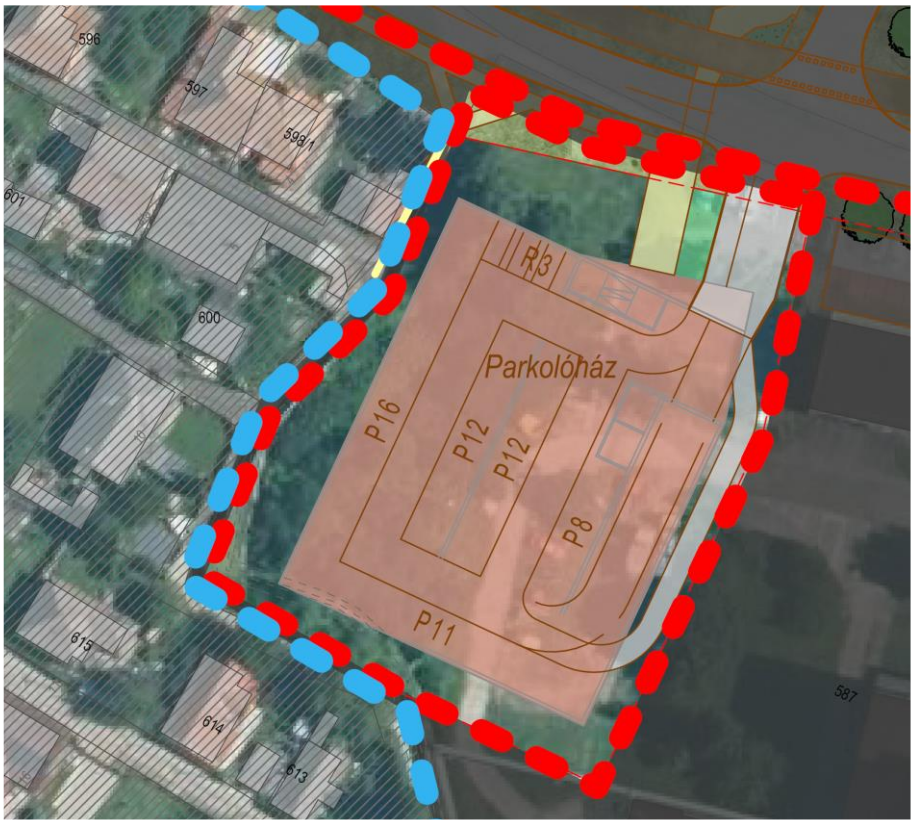


2. területrész beépítési javaslat részlet.

3. terület – Parkolóház

A területet kiszolgáló közlekedési nyomvonalhoz kapcsolódóan, a sportcsarnok utcájával szemben, a fűtőmű területén lévő beépítetlen területrészen, a terepadottságok figyelembe vételével 2 szintes parkolóház kialakítására van lehetőség. Ez összesen mintegy 115 férőhely

létesítését teszi lehetővé. A létesülő kapacitás jelentősen hozzájárul a városközponti funkciók, intézmények, szolgáltatások eléréséhez. A parkolóházból pedig mindezek minőségi közterületeken, zöldterületeken keresztül elérhetők lesznek.



3. területrész beépítési javaslat részlet.

4. terület – Csempés Parkoló

A területet funkciója megmarad, a megközelítése módosul összhangban a területet feltáró út szerepével. A parkoló bejárata a Fűtőmű bejáratával szemben kerül kialakításra. A feltáró út e csatlakozásoktól a mindennapokban a közforgalmú használat előtt elzárt lesz, a buszközlekedés használhatja, ugyanakkor időszakosan, ha rendezvény, vagy egyéb esemény indokolja, megnyitható. A terület nyugati oldalán az uszodához emelt szinten napozóterasz kialakítására van lehetőség.

4. területrész beépítési javaslat részlet.

5. terület – Vasútállomás térsége

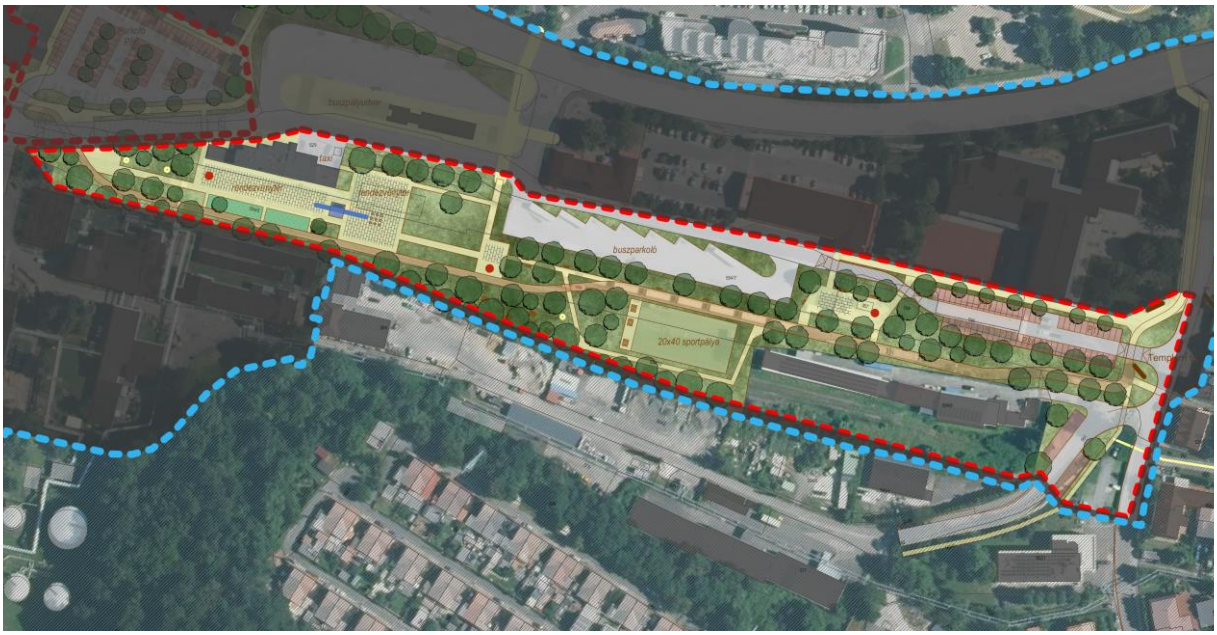
A vasútállomás épülete környezetében az összes épület bontásra kerül, csak az állomásépület marad meg, melybe beköltöznek a ma ott lévő szolgáltatások. Az épület átalakításának tervezése során pontosodik, hogy egyéb közösségi tér, egyéb szolgáltatások kialakítására hogy nyílik lehetőség.

A tervezési terület ezen szakasza az egész fejlesztést meghatározó elemként, alapvetően egy zöldterületi fejlesztés, melynek során a zöldterület mennyisége, és minősége nő, melyben helyet kapnak a gyalogos és kerékpáros közlekedés felületei. Valamint e területrészen egy többfunkciós sportpálya. A fejlesztéssel érintett tengely környezetében halad a Kaszárnya patak. Jelen szakaszon föld alatti vezetésben. Ehhez is kapcsolódik a víz felszínre hozása, megmutatása e szakaszon.

A tervezési feladat része, hogy a város időszakos nagyrendezvényeinek a helye is biztosított legyen. Az egész terület kialakítása egy jó kapcsolatot alakít ki a városközpont egyéb területeivel, így egy-egy rendezvény idején a kapcsolódási lehetőségeket kitágítja. A vasútállomással szomszédos területeken tervezettek olyan közösségi terek, melyek a mindennapokat és a nagyrendezvényeket is ki tudják szolgálni (az Eszperantó térrel, a Városháza térrel, esetlegesen további zöldfelületek és parkolófelületek ideiglenes igénybevételével.

Tekintettel, hogy a kődöntő melletti gazdasági funkciónak a város fejlődési lehetőséget kíván biztosítani déli irányban, a mai kődöntő építményét szükséges elbontani, hogy a zöldfelületi tengely keleti vége is megfelelő szélességű maradjon.

A zöld tengely Templom téri végénél a tér közlekedési és parkolási felületei rendeződnek. A közlekedés a már megkezdett téralakítással tovább pontosodik, az általános iskola és óvoda mellett a parkolófelületek rendeződnek, és bővülnek.



5. területrész beépítési javaslat részlet.

6. terület – Tröszt utca – Vasút utca összekötése

A városközpont közlekedésének egyik gócpontja a Pécsi út – Kossuth L. utca csomópontja. A 6. terület egy új hálózati elemet hoz létre, mely bizonyos irányú forgalomnak alternatív útvonalat jelent, az említett jelzőlámpás csomópont elkerülésével, a Tröszt utca bekapcsolásával. A Kossuth Lajos utcára a Tompa Mihály utca becsatlakozásánál kapcsolódik, így az innen, illetve a Kossuth utcán érkezőknek kínál alternatívát uticéljukhoz.

6. területrész beépítési javaslat részlet.

7. terület – Kerékpárút a vasúti nyomvonal helyén Mecsekjánosi állomásig

A tervezési terület nyugati szakasza kerékpárút kiépítését tartalmazza a mai vasútvonal nyomvonalán, a meglévő töltés felhasználásával. A kerékpárút jó adottságokkal rendelkezik, jó környezetben, jellemzően zöldfelületben közel sík nyomvonalon vezethető.

6. KAPCSOLÓDÓ INFRASTRUKTÚRA-IGÉNYEK, FEJLESZTÉSEK

6.1 Közmű

A fejlesztési területen az infrastruktúra ellátottságára vonatkozó fejezet alapján a korszerű közműhálózat biztosított. A tervezett fejlesztéseknek érdemi közműigényük nincs, azok fejlesztésének igénye alapvetően nem merült fel. Az azokhoz való csatlakozás a közterületfejlesztés során a közvilágítás és a víz szennyvízhálózathoz való csatlakozásként merül fel. A volt állomásépület vázlat és engedélyezési terveinek készítésekor pontosodik az épület, a rendeltetések közműigénye. A közműhálózat nyomvonalai a jelenlegi közlekedési területekhez kapcsolódnak, közműkiváltások jelen tervezési szakaszban nem merültek fel.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett fejlesztés alapvetően a közlekedési hálózat, a zöldfelület fejlesztésére irányul, ezáltal a tervezett fejlesztés nem generál érdemi többlet infrastruktúra igényt, a meglévő műszaki- és humáninfrastruktúra fejlesztése nem indokolt.

6.2. Közlekedés

A telepítési tanulmányterv közlekedésfejlesztési munkarészeit Ládonyi Ákos, Ládonyi Mérnöki Kft készítette.

Előzmények:

A Komló végállomás és a Mecsekjánosi állomás közötti vasúti pályaszakasz jelenleg kisforgalmú mellékvonal, mely szerkezetileg két részre osztja a várost. Az elképzelések szerint a végállomás áthelyezésével a feleslegessé váló vasútvonal mentén új zöldtengelyt kíván megvalósítani az önkormányzat, ezért ennek előkészítésében lehetséges beépítés településrendezési eszközrendszerét szükséges megvizsgálni.

Jelen szakaszban a telepítési koncepciók vizsgálatát végeztük el a megbízó generáltervező az ***5T Építészeti és Városfejlesztési Kft.*** részére a közlekedési munkarészre vonatkozóan.

A fejlesztés célja a meglévő, kihasználatlan terület újrahasznosítása, valamint egy egységesen kialakított, fenntartható közlekedési és rekreációs funkció megteremtése a szakaszon.

Vizsgálatba vont terület lehatárolása:

A tervezésbe vont terület alapvetően a vasút nyomvonala és a hozzá kapcsolódó közterület és útterületek.

A völgyben futó vasúti nyomvonal a város belső ipari/kereskedelmi zónáját vágja ketté, melyhez egyetlen keresztezés kapcsolódik jelenleg, így szerkezetileg meghatározó eleme a város fejlesztésének.

A Mecsekjánosi vasútállomás fejlesztésével (végállomás) a vasútvonal városközpontig terjedő szakasza felszámolható – ezt követő szakaszon Mecsekjánosiban az Iskola u. felé két vasúti keresztezés található, majd a városközpontban egy országos közút keresztezi. Ezen a ~4 km hosszban ez közlekedési szempontból megosztó hatású közlekedési infrastruktúra elem, mely különösen a településközpontban jelentősen koncentrálja a forgalmat a Pécsi u. átjáróba, mely így jelentős többletterhelést kap, ami gyakori torlódások kialakulásához vezet.

A vasúti infrastruktúra pedig kevésbé tiszta, vonzó területet jelent, ami így megoszt és nem összeköt.

A terület lehatárolásba a vasúti ingatlanok mellett a központi területen a szomszédos ingatlanok, közterületek is bevonásra kerültek. A Pécsi utca és Kossuth L. utca csomópont korszerűsítése, a Tröszt utcai csomópont felfejlesztése a vasúti átjáró megszűntetésével.

A városközpontban az Eszperantó tér, Bem József utca és a buszpályaudvar környezete jelenti a tágabb tervezési területet, a Bajcsy u. pedig mint a városközpont utáni végelem zárja a területet. Keleti végpont környezetében a Templom tér mérlegelés kérdése a régi kődöntő megtartása és esetleges funkcióval történő ellátása.

A Pécsi u.-Bajcsy u. közötti terület új városközpont és új funkciók elhelyezésére nyújt lehetőséget.

Érintett útvonalak:

A terület feltárás jelentő főbb útvonalak a következők.

1.1. 6543.sz. Komló-Mánfa összekötő út- Pécsi utca

A megyeszékhely felől beérkező út a legfontosabb közlekedési kapcsolata Komlónak.

A kétsávos út a szerpentin aljában ellaposodva egyenesen keresztezi a vasutat és jelzőlámpás csomópontban kapcsolódik a településközpontban 2x2 sávos Kossuth L. utcához, a 6542.sz. Komló-magyarszéki ök. úthoz.

A vasút keresztezése előtt található régi irodaház üzletekkel, orvosi rendelőkkel és irodákkal rendelkezik, mely előtt a közút mindkét oldalán autóbusz megállóhely található kiépített öbölben. Az irodaház és a buszmegálló peronja között jelenleg kevésbé szabályozottan parkoló felület található, ami az irodaház ingatlana.

A vasút előtt nagyobb forgalmú út csatlakozik, ami üzletek, üzemek felé vezető kétsávos út, de vasút melletti zúzalékos területen parkoló is található.

A tapasztalatok szerint a LIDL áruház és a többi Tröszt utcai kereskedelmi és üzemegység forgalma miatt komoly torlódások alakulnak ki egyrészt a Tröszt utcai csomópont környezetében, mind a jelzőlámpás csomópontban. Utóbbi esetében a kedvezőtlen sávkialakítás miatt az egy sávon balra a lakóterületek felé vezető Berek utca irányába nagyobb forgalom azt eredményezi, hogy a rövid jobbra kanyarodó sáv miatt a jobbra kanyarodó járművek a balra kanyarodók között vesztegelnek, rontva az ezzel a balra irányuló kapacitást is.

A reggeli és délutáni csúcsidőszakban egyre hosszabb időintervallumban alakul ki torlódás, ahol balra fordulni csak 2-3 zöldidőre sikerül, illetve a Tröszt utcából nehezen fordulnak ki a centrum felé.

A Pécsi utca kijelölt kerékpáros útvonal, melyet kerékpáros nyom festéssel jelöltek ki.

1.2. 6542.sz. Komló-magyarszéki ök. út Kossuth Lajos utca

A településközpontján áthaladó négysávos út jól kiszolgálja a forgalmi igényeket, különösen az alárendelt irányokban, míg segíti az onnan bekapcsolódást.

Az út két oldalán zöldsáv és széles járda a jellemző.

Az északi végén a Városház tér tervezett fejlesztéssel új és modern városközpontot benyomását fogja nyújtani, melyhez illeszkedik a már átépített buszpályaudvar, külön kialakított buszparkolóval a vasút mentén.

Az út a völgyben fekszik, így gyakorlatilag vízszintesnek tekinthető, mely a városközpont K-NY-i tengelye egyben. A panelházas lakótömb, üzletházak, sportcsarnok és uszoda egyaránt megtalálható, melyet a Városháza színesít.

A közút és a vasút között még egy utca található, az Eszperantó tér és a Bem u., mely tengely átmegy a buszpályaudvaron is, ennek forgalma azonban korlátozott, csak buszok és a taxisok használhatják.

1.3. Tröszt utca

Kétsávos út, mely számos üzlet és üzem elérését biztosítja. Legforgalmasabb a LIDL áruház, mely rögtön a régi irodaház mögött került elhelyezésre, az áruház méretének megfelelő parkolóval.

A vasúti átjáró mellett zúzalékos parkoló található, melynek bejárata az irodaházzal szemben található.

Az utca telephelyben végződik jelenleg, zsákutca, mivel a vasúton keresztül vagy az Altáró u. felé az átjárás nem biztosítható.

1.4. Eszperantó tér

Az Eszperantó tér két irányból közelíthető meg, a vasúti átjáró után a vasúttal párhuzamosan haladó úton, vagy a Városház téri irodaházak és a sportcsarnok közötti úton keresztül.

A Városháza déli oldalán nagyobb aszfaltburkolatú parkoló található, mely ingyenes várakozást biztosít, ami napközben jellemzően telített, ami mutatja a parkolási igény jelenlétét.

Az út mellett járda is található. A kerékpáros forgalom kerékpáros nyommal az útpályán került kijelölésre.

A vasútállomás előtt a távhő szolgáltató telephelyére vezető vasúti sorompóval biztosított átjáró található.

1.5. Bem József utca

A vasúttal párhuzamos kis utca jelenleg csökkentett forgalmú. A lakótelepi parkoló bejárata után lezárt, csak a taxisok használhatják, mivel a taxi droszt az állomási épület melletti aszfaltburkolaton található.

A buszpályaudvar előtti szakaszon a fejlesztéskor felújításra került, két irányú két sávos út mellett a buszpályaudvar felszállóhelyeinek forgalmi sávja kapcsolódik hozzá.

A vasút oldalán a régi korokat idéző nívón aluli bazársor található. Ennek járdáját a szabálytalan gyalogos átközlekedések erősítése céljából folyamatos zárt gyalogoskorlát választja el.

A buszpályaudvar csatlakozó útja után egyirányú az utca a pályaudvar felé, ezen a szakaszon található az úttól délre a buszok várakozó parkolója.

Az egyirányú útszakaszon kapcsolódik a Penny Market árurakodó udvara, mely keleti irányból a Templom tér felől közelíthető meg a szállító járművekkel, amik az udvarba visszatolatva érik el a rakodóhelyet.

A régi kődöntő betonkolosszus melletti útszakaszon szélesebb a járda, szűkebb az útpálya.

A Templom tér előtt egy autóalkatrész bolt és közforgalmú parkolók találhatók. Itt található az általános iskola kapubejárója is.

1.6. Templomtér

A városközpontot záró tér építészeti elemei meghatározzák a tér szerkezetét. A Bajcsy u. a kórház és a lakótelep felé vezető út mely jelentős forgalmat bonyolít le, mióta a szerpentin felújított útján elérhető a várost délről elkerülő út.

A körházig közösségi közlekedés is használja az utat.

A templom előtti tér egyben gyalogos közlekedési cél is, ahonnan északi irányban elérhető az országos közút, mely az egész keleti városrész elérését biztosítja.

Úthálózat fejlesztési elképzelései

A vasútvonal megszűntetése teljesen új helyzetet teremt.

Nemcsak a vasút elválasztó hatása szűnik meg és szerkezetileg alakítja át a településközpontot, hanem új, zöldebb tengely megvalósítását biztosítja.

Az építészeti koncepció szerint egy zöld tengely lépne a vasút helyébe, mely zöldfolyosóként szeli át a településközponti szövetet.

A terület felszabadulásával új közlekedési kapcsolatok létesíthetők, és a hiányzó kerékpáros tengely méltó módon kiépíthető.

A zöldterület fejlesztésébe nem megyünk itt bele, de az ehhez kapcsolódó feladat a kerékpáros tengely kialakítása a zöldterületen keresztül, illetve egész Mecsekjánosi városrészig.

A fejlesztéssel nemcsak a kerékpáros és gyalogos közlekedés kerül új helyre és új helyzetbe, hanem több lehetőség adódik a közlekedési hálózatok fejlesztésére, új kapcsolatok kialakítására.

Főközlekedési hálózatot érintő fejlesztési lehetőségek:

A jelzőlámpás csomópont neuralgikus pontja a városközpontban kialakuló torlódásoknak, így a beruházáshoz kapcsolódó fejlesztéseknek erre is célszerű kitérnie.

Az előkészítő munkák során több megoldás is kidolgozásra kerül, és a közútkezelővel, hatósággal egyeztetésre került, hogy minden érintett fél által vállalható megoldás kerüljön javaslatra.

1.1. Pécsi utcai körforgalom

A vasúti átjáró helyén az előírásoknak megfelelő méretű körforgalom elhelyezését vizsgáltuk meg. Először olyan megoldást dolgoztunk ki, ahol a kerékpáros tengely K-NY-i irányban különszinten kerül átvezetésre a körpálya alatt a kör közepén a felszínre nyitott tér elhelyezésével, de magasságilag nehezen volt összeköthető a Tröszt utca felé a meglévő terepszinttel, és külön gondot jelentett volna az akadálymentes kapcsolatok létestése is. Ezen

kívül vizsgáltunk olyan megoldást is, ahol a Tröszt u. és a TESCO felőli lakóházak udvara külön csomóponti ágon keresztül lenne elérhető, de ehhez már akkora méretű körpálya szükséges, mely jelentős területigénybevételén kívül az irodaház előtti területen komoly műtárgyak és gyalogos kapcsolat kialakítását tette volna szükségessé. A jelzőlámpás irányítást is vizsgáltuk, mely a felállósávok igénye miatt összetett és bonyolult csomóponthoz vezetett, mely tervezőként nehezen vállalható, mert kevésbé áttekinthető és egyértelmű.

Végleges javaslatunkban az U-1.rajz szerinti megoldás tovább dolgozását javasoljuk. Ebben négyágú körforgalom készül szintbeli gyalogos kapcsolatokkal mind a négy ágon. Az északi ágon kerékpáros átvezetés készül a KNY-i tengely biztosítására.

A körpálya középszigete R=12 m sugarú, 1,5 m széles járható gyűrűvel és SZ=6,0 m széles körpályával.

A Tröszt u. és a Tesco előtti közterület összevonása egy ágra úgy történik, hogy ívesen kapcsolódik a nyugati ághoz, majd nagyjából az ív közepén, annak külső oldalán csatlakozik az útcsatlakozás a parkoló felé.

Az irodaház felől egy 16+1 férőhelyes parkoló is elhelyezhető.

Az irodaház előtti szakaszon a mentők számára áthajtással a bejárás a mostanitól egyszerűbb közlekedéssel megoldhatóvá válik, és a nagy aszfaltfelület szabályozásával járda, zöldterület mellett 3 db párhuzamos parkoló is kialakíthatóvá válik.

A meglévő buszmegállók maradnak, sőt az északi oldali szabványos felállóhellyel és peronnal kerülne kiépítésre. A fejlesztéssel szabályozottabb közlekedés és több zöldfelület kialakítására kerülhet sor.

1.2. Pécsi u—Kossuth L. u. jelzőlámpás csomópont korszerűsítése

Az önkormányzat elképzelése szerint körforgalom kialakítást kellett elsőként megvizsgálnunk. A közútkezelő és a helyszín geometriai adottságai miatt sokadik próbálkozás után olyan megoldással tudtunk előállni, ami nem volt mindenki részéről vállalható, így ezt végül is elvetettük, mivel nagyon nagy helyigényű és több ponton is hátrányos műszaki megoldáshoz vezetne.

A javaslatunk így a meglévő jelzőlámpás forgalomirányítás bővítése a csomópont racionalizálásával és sávbővítésével. A mellékelt U-1 rajz szerinti javaslattal a körforgalom felől rögtön két sávra bővül, ráadásul a Városház tér nyitott szakaszán a balra kanyarodáshoz két felállósáv biztosított, mellyel lényegesen nagyobb forgalom tud felállni a szabad jelzésig tartó időszakban, így egyrészt nem dugul be a jelzőlámpánál várakozó járművek miatt a körforgalom, másrészt a jobbra kanyarodó forgalom sem ragad benn a balra kanyarodók közé.

A jelzőlámpánál a nagyméretű sziget csökkentésével nemcsak a helyigénye csökken a csomópontnak, hanem a felállóhelyek pozíciói miatt a közbenső idők is kismértékben csökkenthetővé válnak.

A csomópontban továbbra is minden irányban biztosítottak a gyalogos kapcsolódások, melyet szükség szerint ki lehet egészíteni kerékpáros átvezetésekkel is. A helyigény kisebb, így a városház téri fejlesztéssel nagyobb egységes terület alakítható ki.

1.3. Tröszt utca

A vasút felszámolásával lehetőség nyílik a TESCO parkoló bejáratánál annak folytatásaként összekötést adni a Tröszt utca és a 6542.sz. ök. út között, ami felértékeli a Tröszt utcai kereskedelmi és üzemi egységeket, valamint javítja a TESCO és a Shell kút elérését is.

A zsákutca jelleg eltűnésével lehetőség adódik a Pécsi utcai kapcsolatot tehermentesítésre felhasználni a jelzőlámpás csomópont elkerülésével mindkét irányban.

További vizsgálattal későbbiekben eldönthető, van-e lehetőség (és szándék) az Altáró út elérését is biztosítani ezzel együtt, ami az Altáró út használhatóságát is javítani tudná.

1.4. Eszperantó tér

A meglévő aszfaltos parkoló bővíthetővé válik a közlekedő út délebbre tolásával. Az új tehermentesítő út a vasút nyomvonalára kerülhet, onnan a Sport csarnok felé vezető út meghosszabbításával. A parkoló egy új úttal és kétoldali merőleges parkolósorral bővíthető, melynek folytatása egész a csarnok előtti útig terjedhet. Az ettől északra lévő parkolórész viszont rendezvény térnek, illetve a sportcsarnok előtti gyülekező térnek átalakítva új gyalogos közterület létesíthető. A Városház térre vezető lépcső akár felbővítve új látványeleme tud lenni a két területi egység összekapcsolásával.

A parkolótól délre az új tehermentesítő útig egy szélesebb zöldsáv helyezhető el a gyalogos és kerékpáros közlekedés elhelyezéséhez.

A parkolási igények kielégítésére a vasúttól délre a távfűtőmű ingatlanán a lakóutcához igazodva egy kétszintes parkolóház is elhelyezhető, ami a Sportcsarnok útjával szemben egy teljesértékű csomóponton keresztül megközelíthető lenne. Ehhez kapcsolódva a gyalogosok egész a lakóterületig járdaösszekötést kapnának, melyek javítják a területi egységek kapcsolódásait.

A fűtőmű kapcsolata az eredeti helyén maradhatna, azonban a homlokzat előtti parkolást zsákutcává alakítva rendezett utcafront (párhuzamos a homlokzat, a kerítés és az út) létesíthető. A fűtőmű bejárata a régi vasúti átjárónál marad, és a lakótelepi parkoló bejáratát ehhez a csomóponthoz szükséges áthelyezni. Ez azért fontos, mert a vasútállomási épület északi oldalához vezető út nyomvonala keresztezi a zöldsávot, a régi vasútvonalat és a KNY-i tengely összekötéséhez ezen a szakaszon az utca általános esetben lezárásra kerül, azon csak engedélyes forgalom hajthat át, kivéve havaria vagy rendezvény esetén, ekkor a buszpályaudvar útján keresztül a központ megkerülhetővé válik. Viszont normál állapotban a gyalogosok és kerékpárosok védetten, akadálymentesen közlekedhetnek.

1.5. Vasútállomási terület:

Innentől már csak a gyalogos és kerékpáros forgalom elhelyezése kérdéses a széles zöldterületen, melynek berendezése során az egyes építészeti és kertészeti megoldások közé kell tudni elhelyezni a kerékpáros létesítményt. Ennek során a fonódó és keresztező gyalogos kapcsolatok kezelése majd a konkrét létesítmények függvényében történhet.

A Templom tér felé a kődöntő létesítmény az önkormányzattal egyeztetve elbontásra kerül, helyén zöldterület és egy kisebb tér kerül kialakításra mely további funkciókkal is ellátható. Ehhez indokolt és szükséges a az alkatrészüzlet elbontása, mellyel nagyobb kétirányú utca és több parkoló létesíthető előírás szerinti fásítással és közvilágítással. A végén a térfalakhoz igazodó kerékpárút kijelölés és kiépítés szükséges északi irányba a Kossuth L. u.-i kerékpárút és az Ifjúsági ház felé.

A kerékpárút kijelölhető a járda szélesítésével a nyugati oldalon az iskola oldalán, mely így szerves része lesz a tervezés alatt álló kerékpárútnak a város keleti irányában.

1.6. Vasútállomásvonal menti kerékpáros kapcsolat:

A Pécsi utca és Mecsekjánosi között a vasúti pályatest helyén nagyon jól közlekedhető (vízszintes) gyalog- és kerékpárút létesíthető, mely így turisztikai léptékben is előremutató

Magyarszék felé kapcsolódáshoz, mely akár a Pécs-Balaton kerékpáros összekötéséhez is tud igazodni, másrészt a településrészek között hivatás célú forgalmat is lebonyolít. A kerékpárút új lendületet adhat a település fejlődésének.

Lehetséges létesítménytípusok pályaszerkezetek:

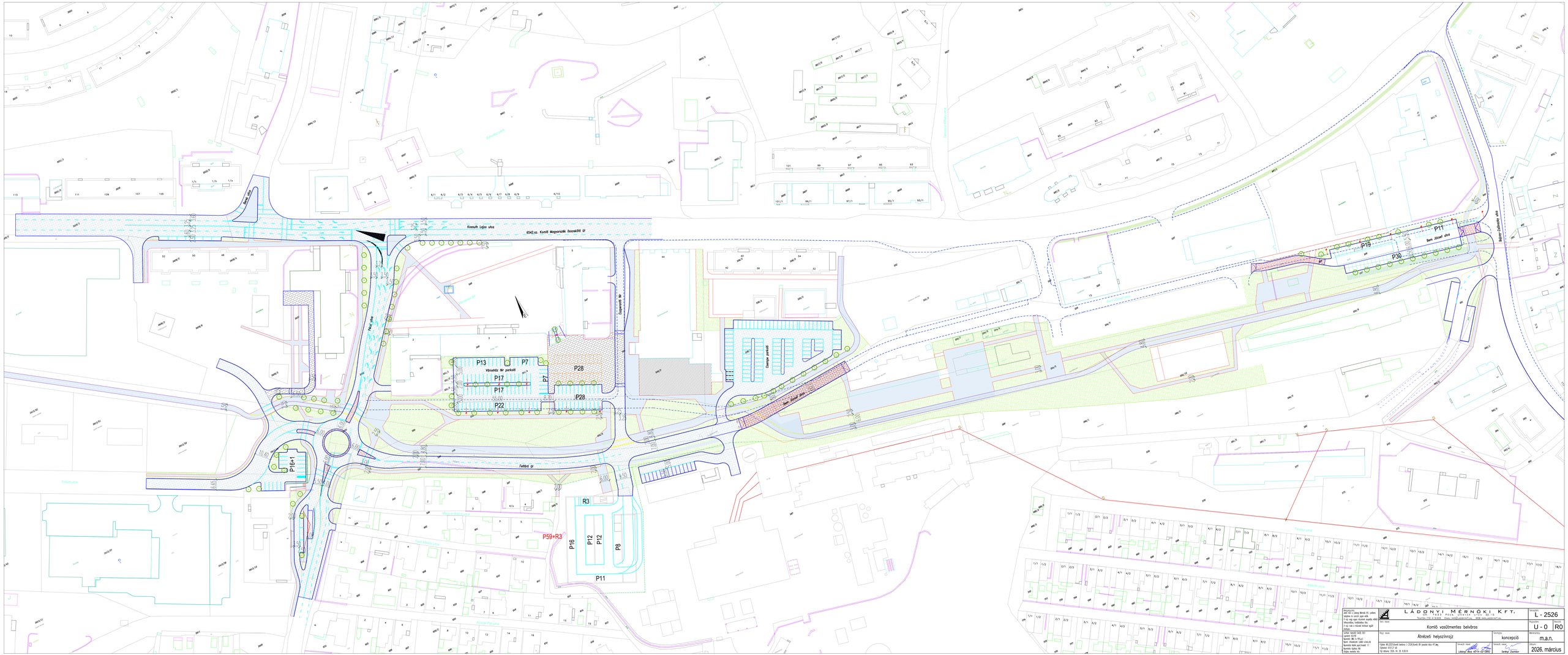
Az útvonal mentén a beépítettség és igénybevételhez igazodva változó szélességű, Mecsekjánosi felől 3,50 m széles, majd a TESCO-Tröszt utcai átkötés környezetében önálló kerékpárútként 2,55 m szélességgel érheti el a Pécsi utcai keresztezést.

Az Eszperantó téri szakaszon a jelentős belvárosi (és főleg rendezvények idején) gyalogosforgalom miatt 4,80 m szélességben kerül elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, egész addig, míg a vasútállomás épülete előtt keresztezi az útpályát a fő nyomvonal. Innentől 3 m széles gyalog- és kerékpárútként kerüli el a régi állomásépületet körül ölelő rendezvényterületet.

Ez az Templomtérig így maradhat, majd az összekötés a Kossuth L. u. irányában elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút alkalmazható az iskola oldalán min. 3,00 m hasznos szélességben.

A kerékpárút pályaszerkezete javasolt eltérőnek lenni a mellette vagy a környezetében található gyalogos felületektől, lehetőség szerint aszfalt burkolat készüljön 2 rétegben az előírások szerint, de kiemelt építészeti környezetben zökkenőmentes térkő burkolat alkalmazása is megvalósítható, ehhez a süllyesztett szegélyes megtámasztás elengedhetetlen.

A pályaszerkezet oldalesése 2,50 % legyen. A kerékpárút két oldalán 0,50-0,50 m széles padka is kialakítandó.



Megrendelő: ÉMI Kft. 2 Lőrincz József tér 10. Lakóház és Irodaház Kft. 2 Kft. egy egy egyéni vállalkozó, egy egyéni vállalkozó, egy egyéni vállalkozó,

Folytatódik az U-0-2-2 rajzon!

Megjegyzés:
Jelen terv a Ládonyi Mérnöki Kft. szellemi tulajdona és szerzői jogok védik.
A rajz vagy egyes részeinek engedély nélküli felhasználása, továbbadása tilos.
A rajz csak a műszaki leírással együtt érvényes.

Szoftver: AutoCAD Civil3D 2021
Legméretű: A4x70 cm
Nyomtató: DWG To PDF.pc3
Nyomt. stíluskészlet: Ládki-szines.stb
Nyomtatási lépték papír/modell: 1:1
Nyomtatás tájékozás: Álló
Utolsó mentette: Hakos

LÁDONYI MÉRNÖKI KFT.
CÍM: 7623 PÉCS, UNGVÁR UTCA 22. 1/2.
TELEFON: (72) 415-235 EMAIL: INFO@LADONYIKFT.HU WEB: WWW.LADONYIKFT.HU

Terv neve: Komló vasútmentes belváros

Rajz neve: Átnézeti helyszínrajz

Fájlnév: W:\2025\Komló belváros L-2526\Komló BN-javaslat-kész-R1.dwg
Fájlméret: 6101.21 kB
Fájl dátuma: 2026. 04. 28. 8:38:16

Tervező neve: Ládonyi Ákos KÉ-K-02-0842

Tervfajta: koncepció

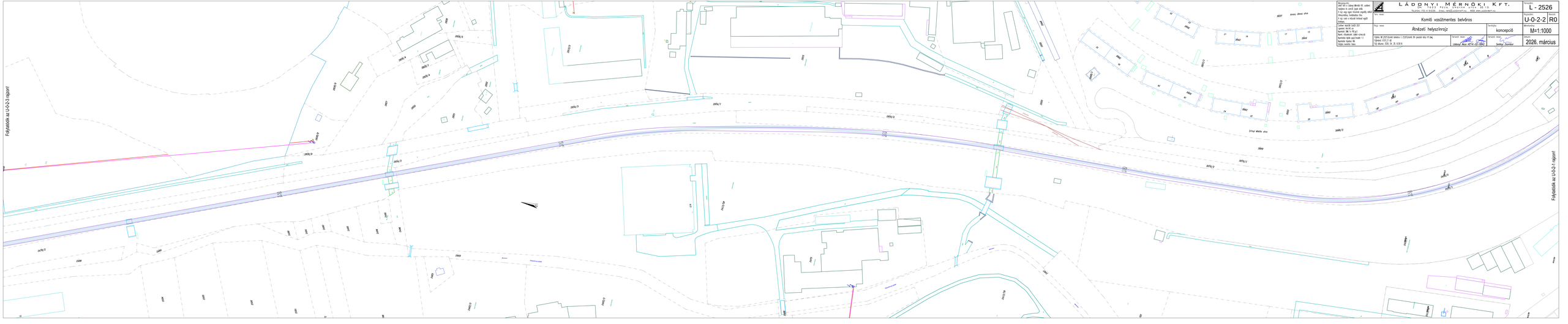
Tervező neve: Serényi Zsombor

Tervszám: L - 2526

Rajzszám: U-0-2-1 Revízió: R0

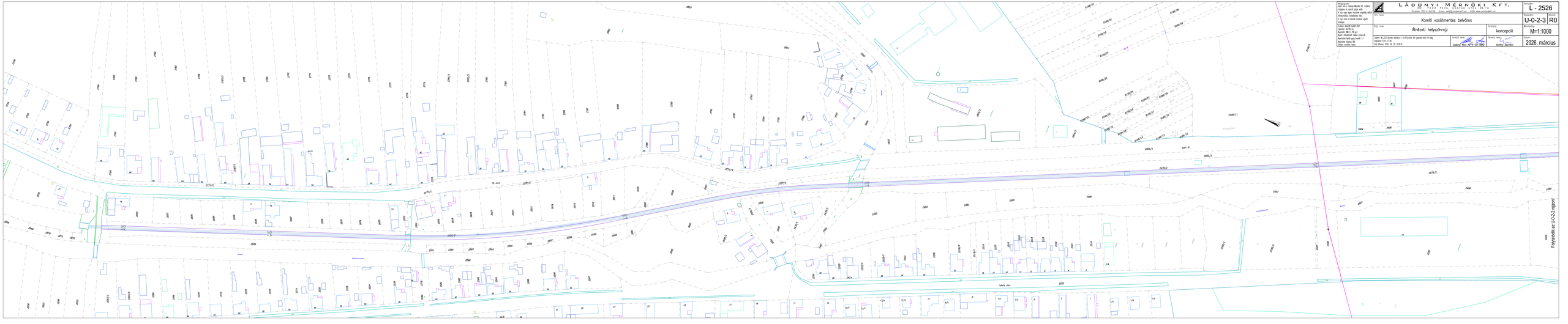
Méretarány: M=1:1000

Dátum: 2026. március



Módosítás:
Az M=1:1000 méretű rajz az eredeti (pp) adat.
A rajz egy egyes részletei megvétlg eltérhetnek a helyszínhez, beépítésihez illő.
A rajz csak a műszaki tartalmat egészíti ki.
Koordináta rendszer: EOVA
Magassági alapsík: Balti
Szintvonal köz: 0.5 m
Nyomvonal: Alapvonal: Jobb szélvonal
Nyomtatási lépték: pp(A-hossz): 1:1
Nyomtatási tartomány: 8bit
Rajzban használtt fájlok:

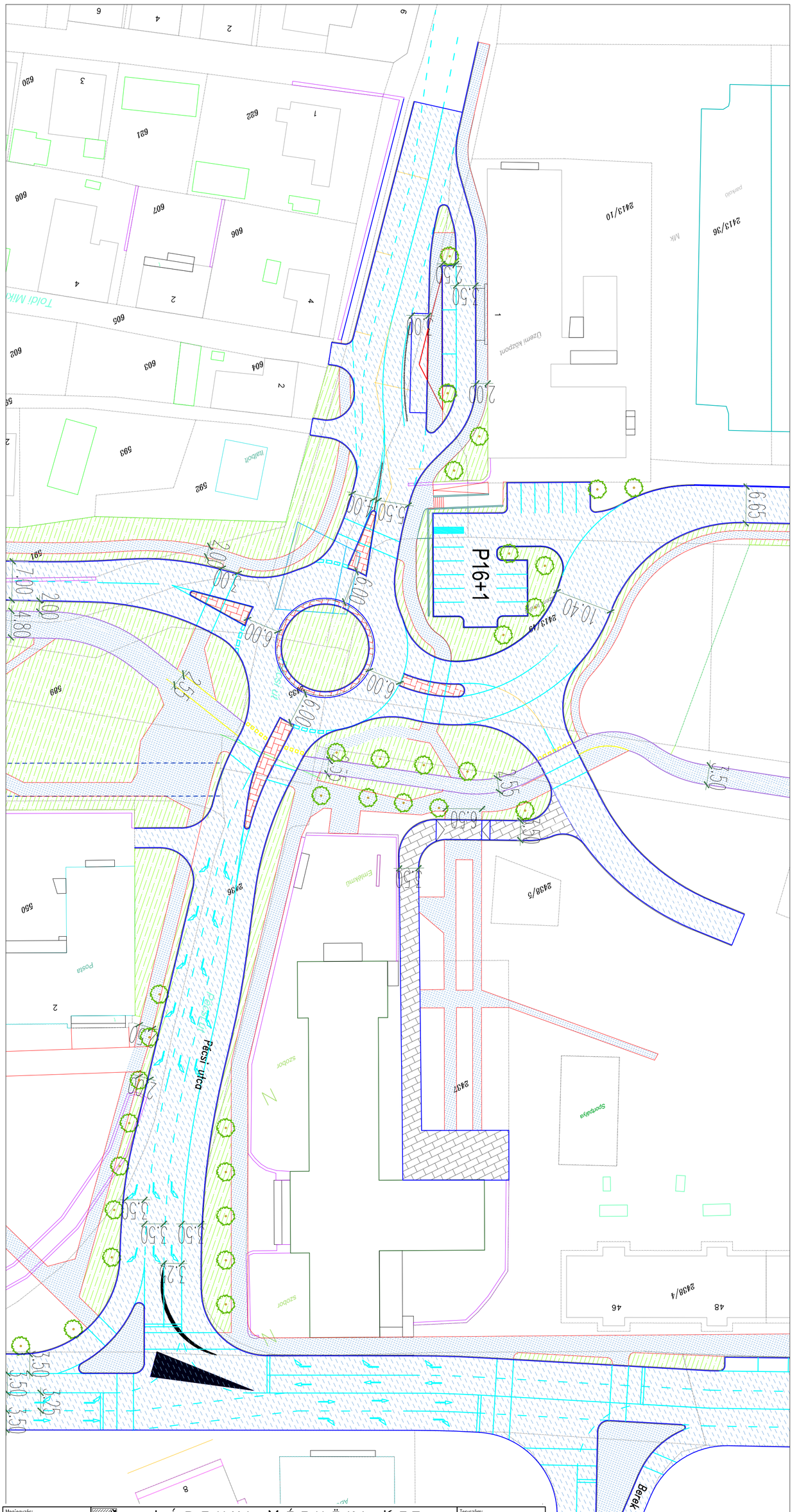
LÁDONYI MÉRNÖKI KFT. 1139 BUDAPEST, VÁCI ÚT 35/B. Telefon: (72) 419-235. Email: info@LADONYIKFT.hu WEB: www.LADONYIKFT.hu		Munkaszám: L - 2526
Tárgy: Komló vasútmentes belváros		Rajzszám: U-0-2-2 Rev.fok: R0
Rajz neve: Átnézeti helyszínrajz	Terv(fő): koncepció	Méretarány: M=1:1000
Rajzon: M(,EOV,Szelvény) betűrés: L-2526.dwg(-Bt-pp,eldt-kfp)-M.dwg Rajzszám: U-0-2-2 Dátum: 2026. 03. 30. 8:38:16	Tervező neve: Lőrincz Ákos KT/14-01-0842	Tervező neve: Szabóy Zsombor
		Dátum: 2026. március



Módosítás:
A rajz az utolsó módosítás dátumát és szerzőjét, jjjjj-hónap-nnnn formátumban tartalmazza.
A rajz egy egyes részletek megvétlj adatait tartalmazhatja, melyeknek ilyen esetben a rajz csak a hozzájuk tartozó egyik részletét tartalmazza.
Szerkesztési adatok: Szerkesztő: ÁKOS, Jan
Legutóbb módosítva: 2026. 03. 05.
Nyomtatási adatok: Nyomtatási fájlok papírméret: 11
Nyomtatási fajlokban: 1
Rajzban szerepelő fájlok:

LÁDONYI MÉRNÖKI KFT.
7630 PÉCS, ÚTTÖRŐ U. 11.
Telefon: (72) 413-233, E-mail: info@LADONYI.hu, WEB: www.LADONYI.hu

Cím, tárgy: Komló vasútmentes belváros		Munkaszám: L - 2526	
		Rajzszám: U-0-2-3	Verzió: R0
Rajz, name: Áttekintő helyszínrajz	Fázis/jog: koncepció	Méretarány: M=1:1000	
Tervezői name: Lőrincz Ákos KT-I-A-07-0842	Tervezői name: Szabó Zsombor	Dátum: 2026. március	

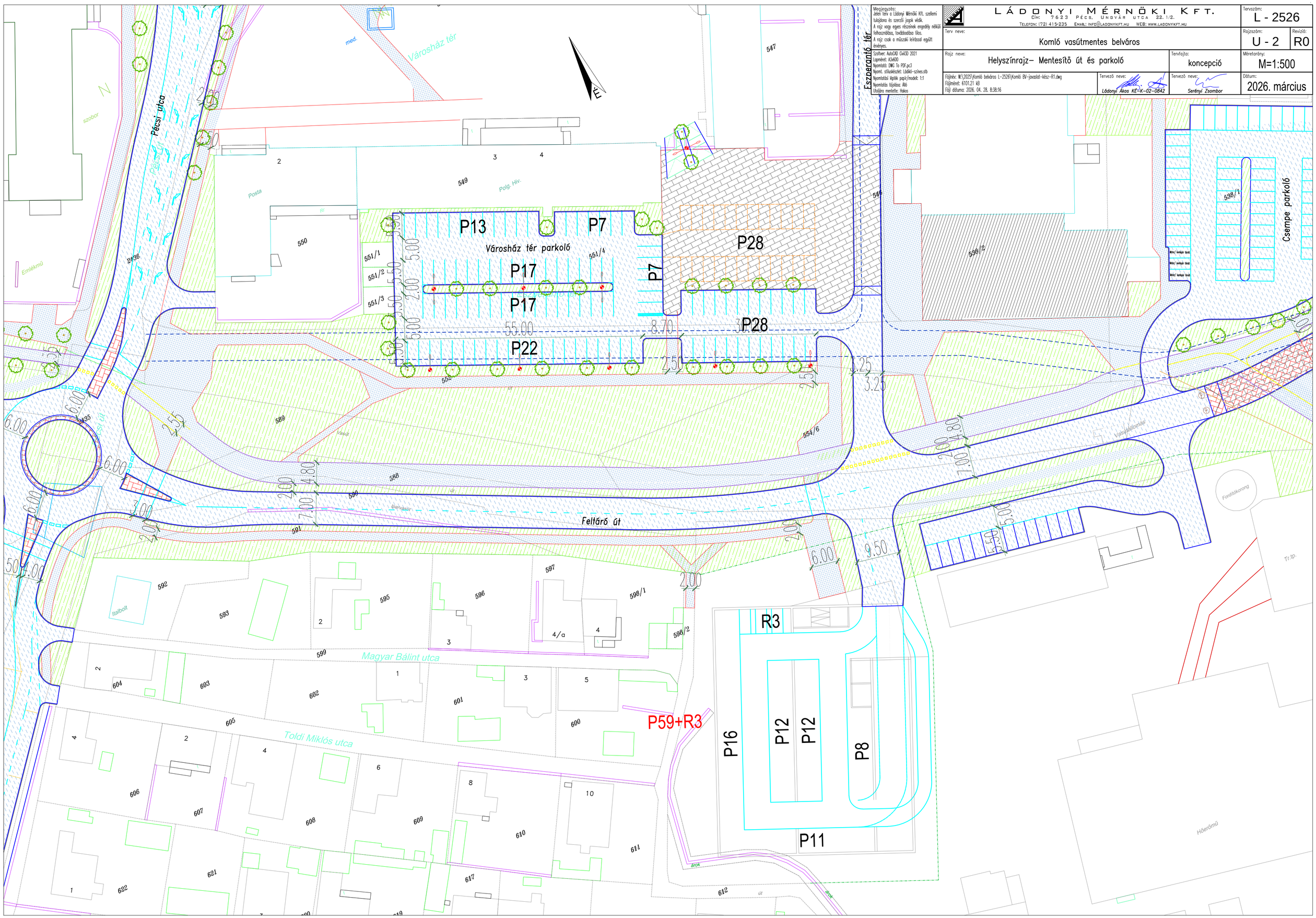

P16+1
Pécsi utca
Baranyai utca
Tóth Mihály utca
Posta
Szabadtéri
Szabadtéri
Szabadtéri

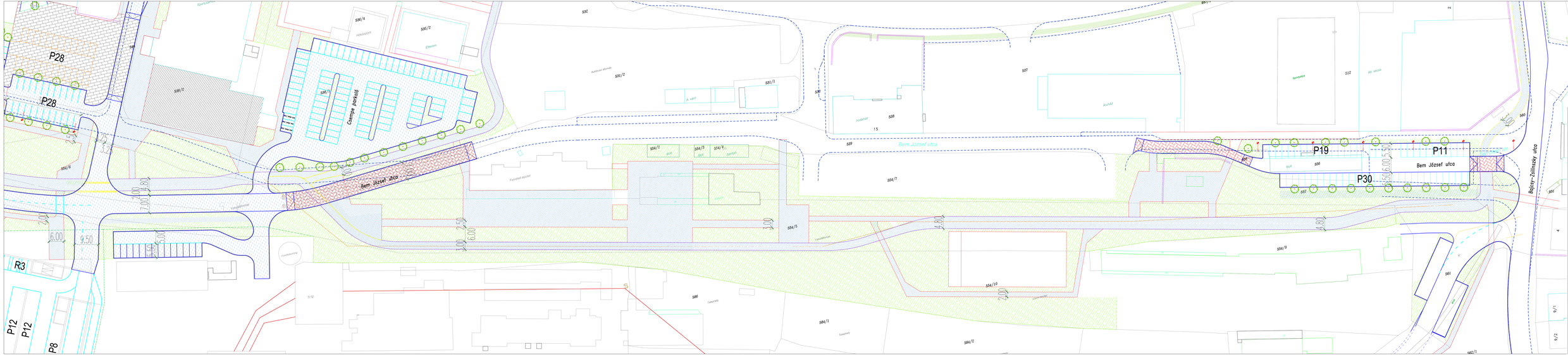
Megjegyzés:
Jelen terv a Ládonyi Mérnöki Kft. szellemi tulajdona és szerzői jogok védik.
A rajz vagy egyes részeinek engedély nélküli felhasználása, továbbadása tilos.
A rajz csak a műszaki leírással együtt érvényes.

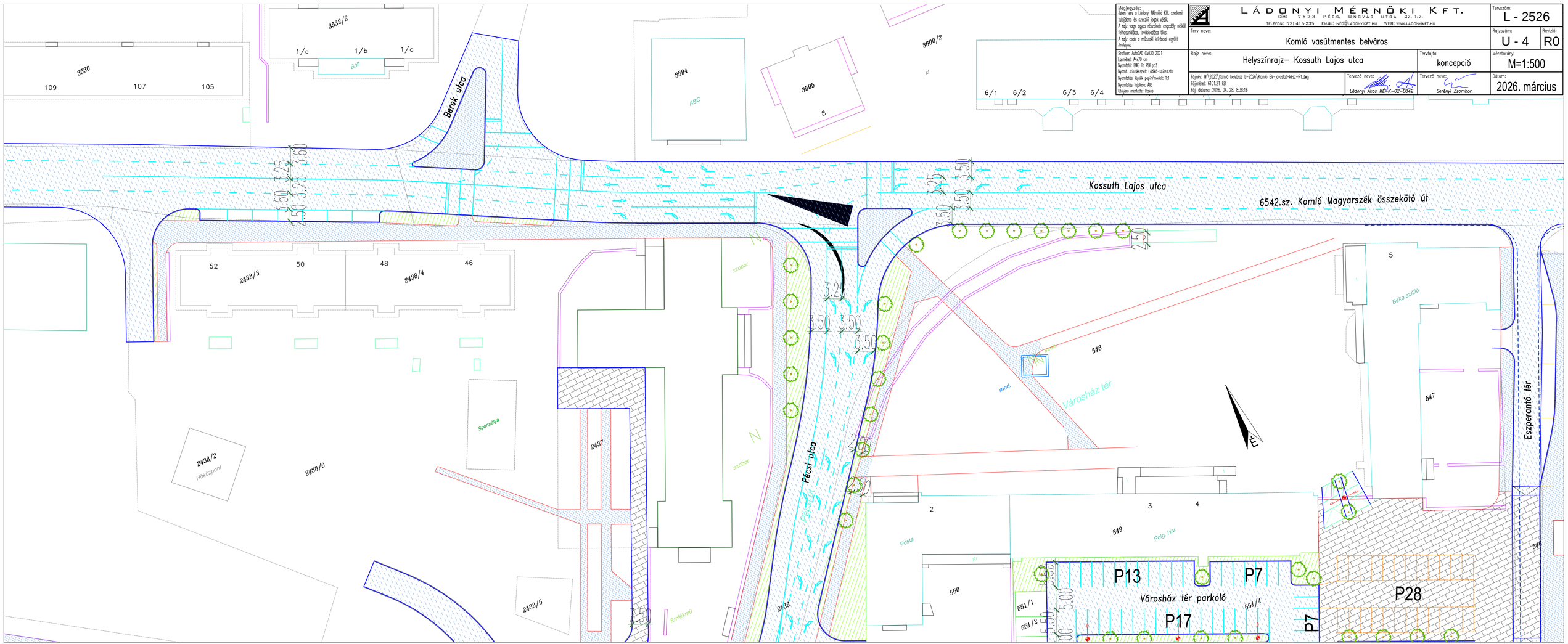
Szoftver: AutoCAD Civil3D 2021
Lapméret: A1x600
Nyomtató: DWG To PDF.pc3
Nyomt. stíluskészlet: Ládonyi-színes.stb
Nyomtatási lépések papír/modell: 1:1
Nyomtatás típusa: Álló
Utoljára mentette: Hakos

LÁDONYI MÉRNÖKI KFT.
Cím: 7623 Pécs, Ungvár utca 22. 1/2.
Telefon: (72) 415-235 Email: info@ladonyikft.hu Web: www.ladonyikft.hu

Terv neve: Komló vasútmentes belváros			Tervszám: L - 2526
			Rajzszám: U - 2 / Revízió: R0
Rajz neve: Helyszínrajz– Mentesítő út és parkoló	Tervfajta: koncepció		Méretarány: M=1:500
Fájlnév: W:\2025\Komló belváros L-2526\Komló BV-javaslat-kész-R1.dwg Fájlméret: 6101.21 kB Fájl dátuma: 2026. 04. 28. 8:38:16	Tervező neve: Ládonyi Ákos KÉ-K-02-0842	Tervező neve: Serényi Zsombor	Dátum: 2026. március




P28
P28
P12
P12
P8
R3
Bem József utca
Bem József utca
Bem József utca
P19
P11
P30
Bojczy-Zalinszky utca
Csengő parkoló
Étterem
Iroda
Raktár
Műhely
Garázs
Fűtőház
Tr.ST.
Tankpadló
Szerelőcsarnok
Autómosó épülete
A. vízió
Irodaház
Árudház
Raktárház
Az. iskola
Fáskamrák épülete
Kerítés
Bolt
Járda
Gyalogátkelőhely
Szabadterület
Tereprendezés
Vízelvezetés
Szabadvezeték
Telekhatár
Épületek
Vízvezeték
Gázvezeték
Csatornavezeték
Villamos vezeték
Szelvényvonal
Szelvényszám
Szelvénytávolság
Szelvényszámok
Szelvénytávolságok
Szelvényszámok és szelvénytávolságok
Szelvényszámok és szelvénytávolságok
Szelvényszámok és



Megjegyzés:
Jelen terv a Ládonyi Mérnöki Kft. szellemi tulajdona és szerzői jogok védik.
A rajz vagy egyes részeinek engedély nélküli felhasználása, továbbadása tilos.
A rajz csak a műszaki leírással együtt érvényes.

Szoftver: AutoCAD Civil3D 2021
Lapméret: MxY0 cm
Nyomtatói: DWG To PDF.pc3
Nyomt. stílusbeállítás: Ládói-szines.stb
Nyomtatási téglák papír/modell: 1:1
Nyomtatás típusa: Álló
Utoljára mentette: Hokos

LÁDONYI MÉRNÖKI KFT.

CÍM: 7623 PÉCS, UNGVÁR UTCA 22. 1/2.
TELEFON: (72) 415-235 EMAIL: INFO@LADONYIKFT.HU WEB: WWW.LADONYIKFT.HU

Terv neve: Komló vasútmentes belváros			Tervszám: L - 2526
			Rajzszám: U - 4 / Revízió: R0
Rajz neve: Helyszínrajz– Kossuth Lajos utca		Tervfajta: koncepció	Méretarány: M=1:500
Fájlnév: M:\2025\Komló belváros L-2526\Komló BV-pvazlat-kész-R1.dwg Fájlméret: 6101.21 kB Fájl dátuma: 2026. 04. 28. 8:38:16	Tervező neve: Ládonyi Ákos KÉ=K-02-0842	Tervező neve: Serényi Zsombor	Dátum: 2026. március

7. A JAVASOLT BEÉPÍTÉS KÖRNYEZETI HATÁSAI, KÖVETELMÉNYEI

A tervezett fejlesztések alapvetően a közlekedési hálózat korszerű fejlesztését és a zöld infrastruktúra mennyiségi és minőségi fejlesztését, barnamezős terület fejlesztését célozzák, melyektől összességében a környezeti állapotok javulását várjuk.

A tervezett módosítások következtében megvalósítható fejlesztések során előreláthatóan bontási, útépítési, zöldfelület fejlesztési tevékenységek történnek a területen, melyek a tevékenység idején a környezetére hatással lehetnek. Az alábbi fejezetben a valószínűsíthetően érintett területek meglévő környezeti állapota kerül bemutatásra, különös tekintettel azon környezeti elemekre/ rendszerekre, melyek a módosítással értintettek.

KÖRNYEZETVÉDELEM

A terület a 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet alapján fokozottan érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi területen helyezkedik el.

Ebből kifolyólag az építmények létesítésekor és a tevékenységek végzésekor fokozott műszaki védelmet kell biztosítani. Felszíni vizek tekintetében a módosítással érintett területen belül a felszínen természetes állóvíz, vízfolyás vagy forrás nem található. Talaj-, felszíni- és felszín alatti vizek védelme érdekében figyelemmel kell lenni arra, hogy szennyeződés ne történjen sem a létesítés, sem az üzemeltetés során. A létesítmények csapadékvízelvezető rendszerét úgy kell kialakítani, hogy abból szennyező anyag nem juthasson a talajba.

Levegőminőség-védelmi szempontból a tervezett fejlesztés kivitelezési, építési fázisa vizsgálandó. A tervezett fejlesztés megvalósítását követően nem várható a területen a levegőminőség szempontjából sem mezőgazdaság, sem hőtermelési célú, sem pedig közlekedési célú jelentős többlet légszennyezés. Levegőminőség-védelmi szempontból gondoskodni kell az ömlesztett építési anyagok kiporzásának elkerüléséről, minimalizálni kell a település belterületét érintő szállítási munkákat.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból – a már meglévő környezeti hatásokon túl – várhatóan nincs új, jelentős környezeti hatása a tervezett beruházásnak.

Hulladékgazdálkodási szempontból az építési munka során keletkező építési hulladékot kezelni és elszállítani szükséges, míg a használat során keletkező kommunális hulladékot az arra rendszeresített gyűjtő edényében gyűjtik, melyek elszállítására a tulajdonos szerződést kötött a jogosult vállalkozóval.

Az építés során a környezetvédelmére vonatkozó jogszabályokat fokozottan be kell tartani, környezetkárosító technológiát, tevékenységet nem terveztünk, azt kerülni kell. A használat során az épületben és a környezetében tartózkodókat káros hatások nem érhetik.

TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELEM

Komló fejlesztéssel érintett területe a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság illetékességi területébe tartozik. A fejlesztési terület belterületen, beépített területek között elhelyezkedő vasúti területeket érint. A fejlesztési területet közvetlenül sem érint országos jelentőségű természetvédelmi területet (országos ökológiai hálózat, természetvédelmi terület) sem. A területet helyi jelentőségű természetvédelmi területek nem érintik.

Táj- és természetvédelmi szempontból a fejlesztések megvalósítása és fenntartása során törekedni kell a csekély meglévő növényzet megóvására. A meglévő épület fejlesztése során a településképbe való illeszkedésről gondoskodni szükséges. A fejlesztések során a természeti szempontból értéket képviselő területek, növények és az ökológiai kapcsolatok

fennmaradását biztosítani szükséges. A füves területeken a vegyszeres kezelést, gyomirtást kerülni kell a környezeti terhelés minimalizálása, valamint a szomszédos területek ökológiai egyensúlyának megtartása érdekében.

ÖRÖKSÉGVÉDELEM

A fejlesztéssel érintett területeken belül a módosítással konkrétan érintett ingatlanok egyikén sem található országos jelentőségű védett építészeti érték vagy nyilvántartott régészeti lelőhely. A Városháza és post épülete, valamint a Komlóverzum épülete helyi védelem alatt áll. A módosítás az épületeket nem érinti. Így a tervezett módosítás várhatóan nem gyakorol negatív hatást az épített és régészeti örökségre.

EMBERI EGÉSZSÉG, LAKOSSÁGI ÉRDEKEK, ANYAGI JAVAK VÉDELME

A tervezett módosításnak és a módosítást követően megvalósítható fejlesztéseknek várhatóan pozitív lesz a hatása az emberi egészségre, a lakossági érdekeket és az anyagi javak védelmét nem sértik.

ÉGHAJLATI TÉNYEZŐK, KLÍMA

A módosításnak és a fejlesztésnek várhatóan pozitív hatása lesz az éghajlati tényezőkre, a klímára. A fejlesztés során javasolt előnyben részesíteni olyan megoldások alkalmazását, ami elősegítheti a klímaváltozás negatív hatásainak mérséklését.

Összefoglalóan megállapítható, hogy az országos és helyi környezetvédelmi előírások és a fent javasolt intézkedések betartása mellett a tervezett módosítás következtében megvalósítható fejlesztés környezeti hatásai minimalizálhatók, a módosítás nem ellentétes a környezetvédelem céljaival. A követelmények figyelembevételével történő tervezéssel, illetve azok következetes betartatásával zavaró hatás nem prognosztizálható a módosítás következtében. A településrendezési eszközök tervezett módosítása, és a fejlesztés megvalósulása a környezethasználat minőségét várhatóan kedvező irányba változtatja meg.

8. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSÁNAK TARTALMA

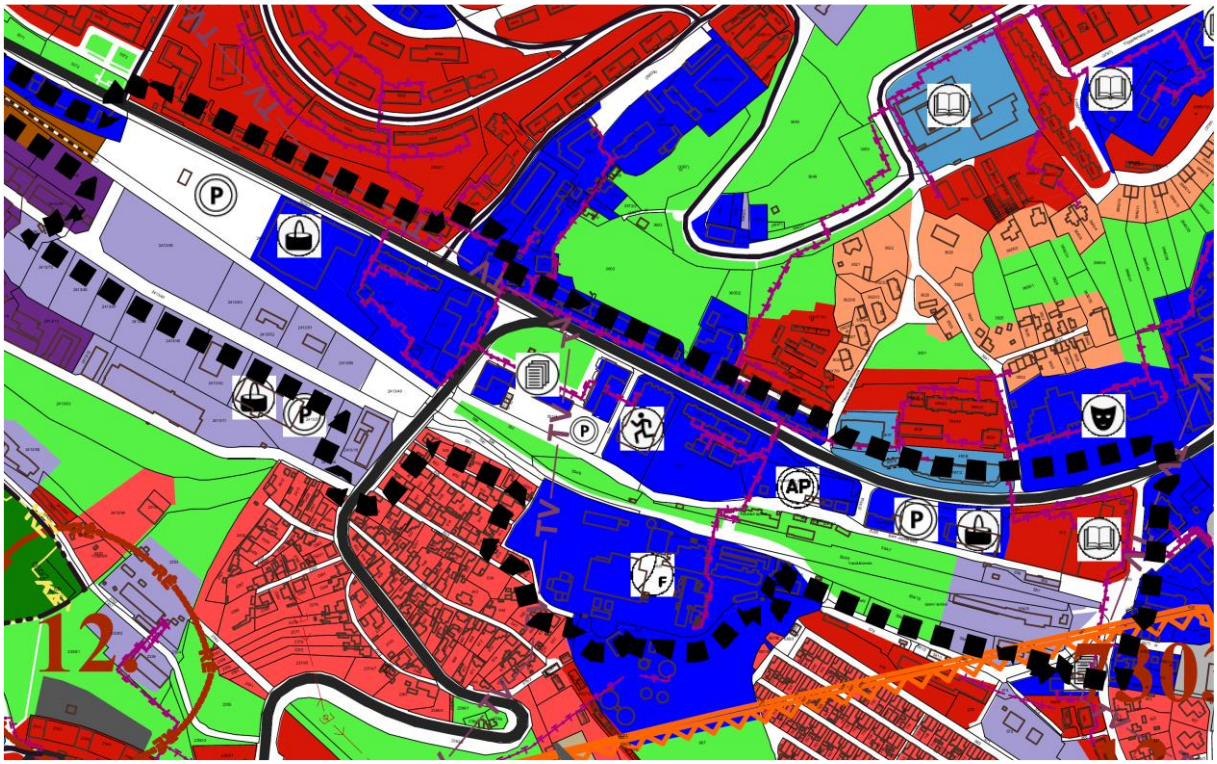
8.1. HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK

Komló város község hatályos településrendezési eszközei a következők:

- *A többször módosított 177/2010. (XII.17.) számú határozattal jóváhagyott Településszerkezeti Terv*
- *A többször módosított, 28/2012. (XII.15.) számú rendelettel jóváhagyott Helyi Építési Szabályzat és Szabályozási Tervek.*

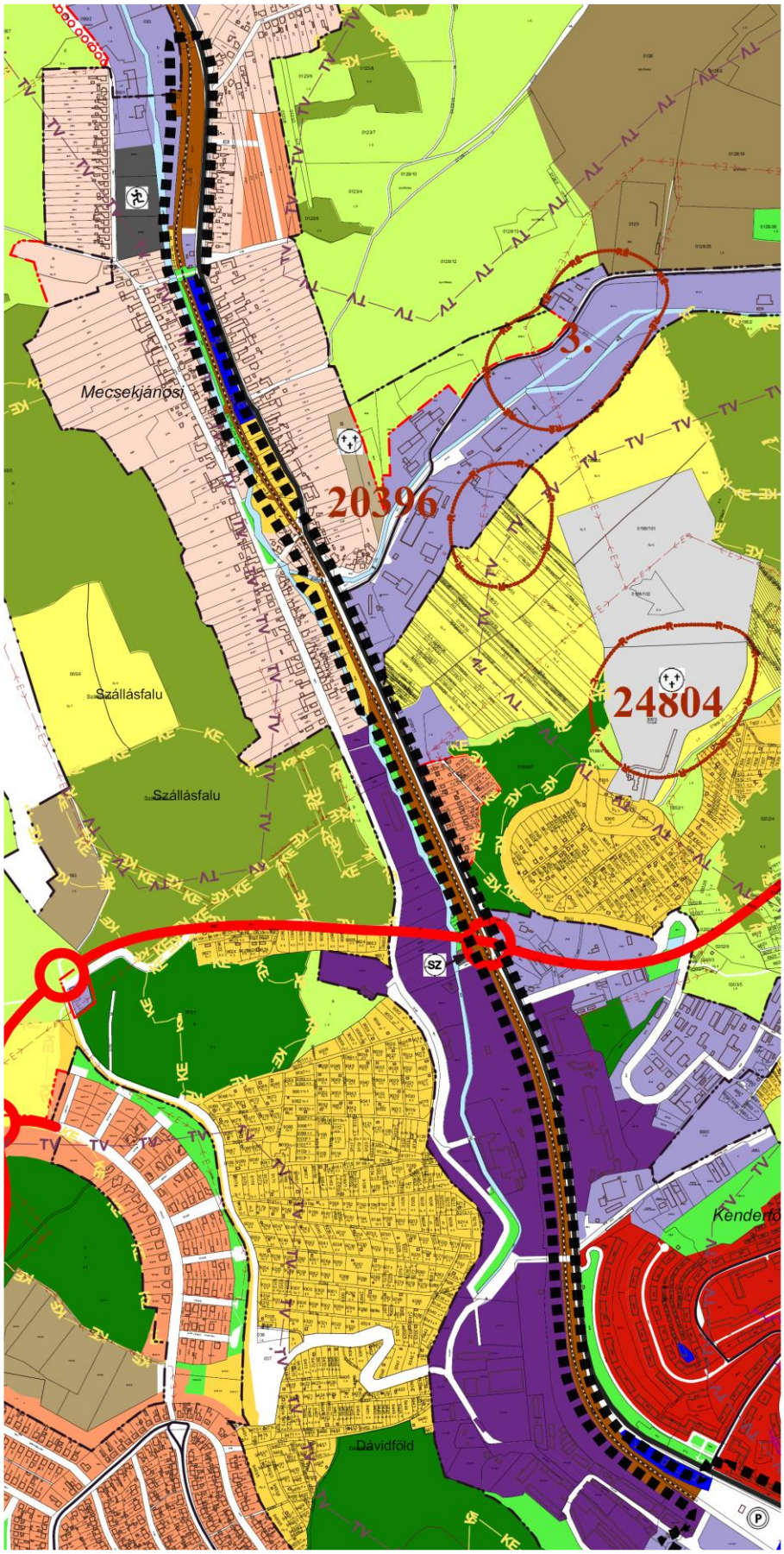
8.1.1. TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV

A hatályos településszerkezeti terv a városközponti területeket alapvetően a jelenlegi használat szerinti területekbe sorolja, azzal az eltéréssel, hogy a vasúti területek jelentős részét már zöldterületként jeleníti meg (keleti végét gazdasági területként), valamint új közlekedési útvonalakat is rögzít.



Kivonat a hatályos településszerkezeti tervből

A tervezési terület nyugati szakaszát a településszerkezeti terv még vasúti közlekedési területként jelöli, a jelenlegi állomástól keletre létesített új állomásig.



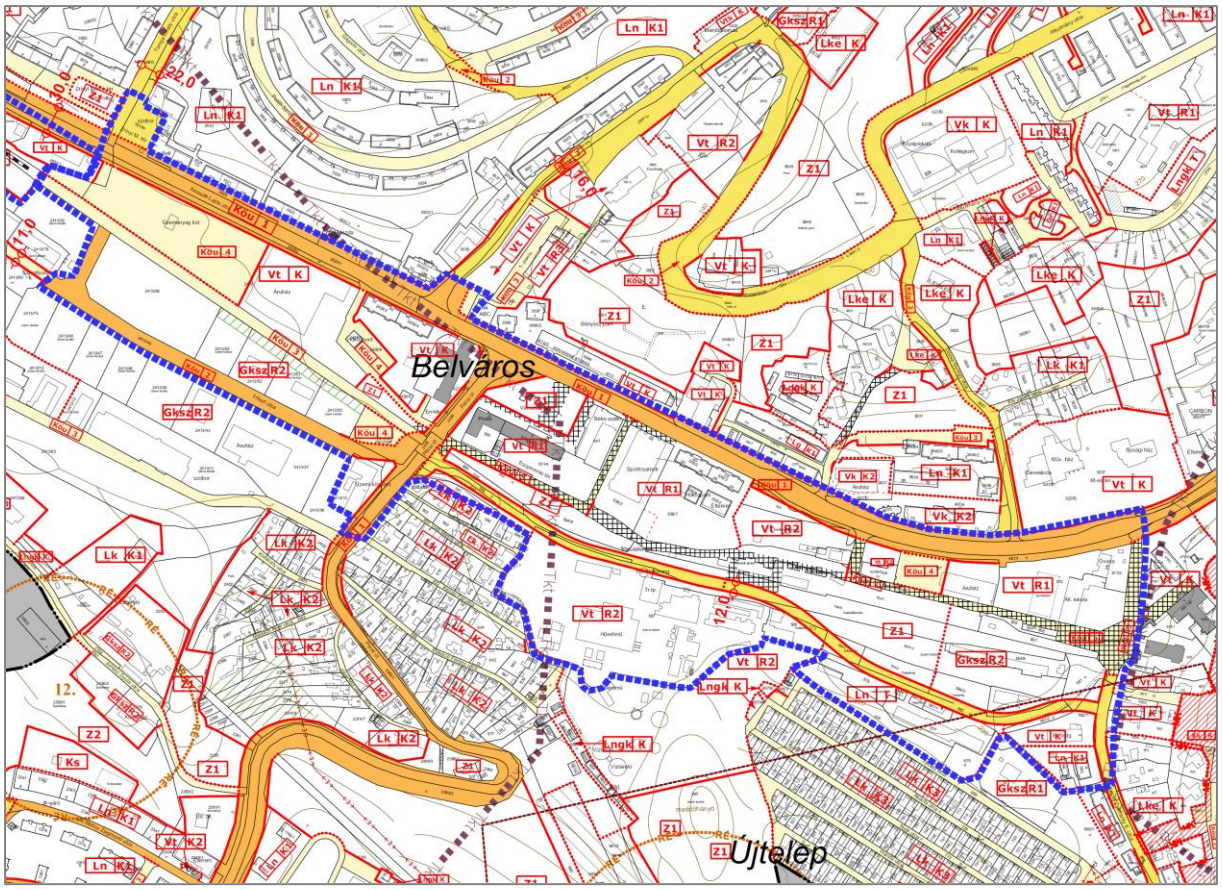
Kivonat a hatályos településszerkezeti tervből

Jelmagyarázat a hatályos településszerkezeti tervhez

8.1.2. HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT ÉS SZABÁLYOZÁSI TERV

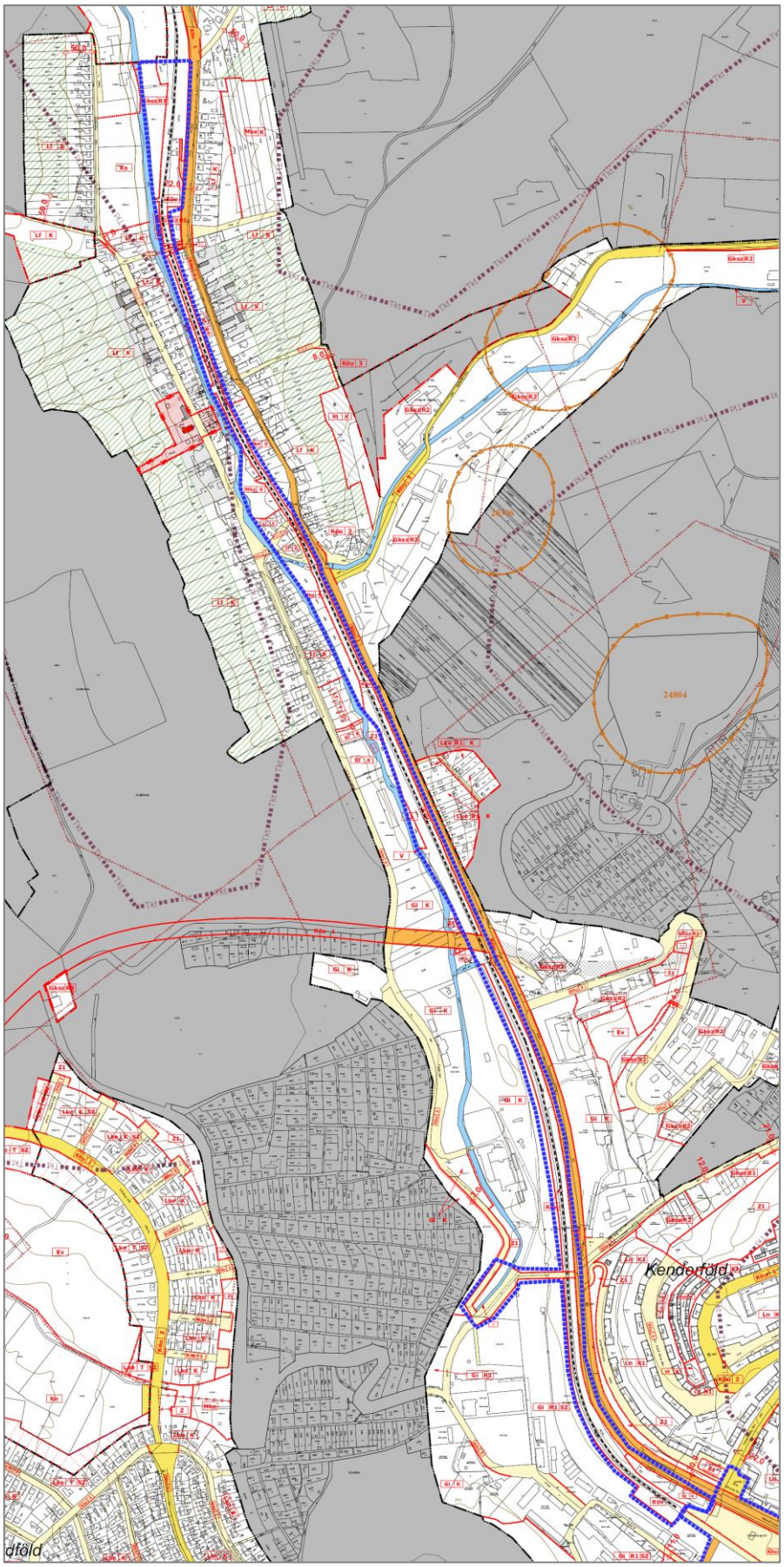
A hatályos belterület szabályozási terv a vasút menti városközponti területeket a szerkezeti tervvel összhangban, a jelenlegi használat szerinti övezetekbe, az intézményeket és a szolgáltatásokat településközpont vegyes (Vt) övezetbe sorolja. A vasúti területeket nagy részét már e terv is zöldterületbe (Z-1) és közlekedési területbe (Köu-2, Köu-3) sorolja, keleti végében kereskedelmi, szolgáltató gazdasági funkció erősödésének lehetőségét biztosítja. A vasúttal közel párhuzamosan futó Bem József utcát megszünteti. A teljes átközlekedhetősége megszűnik, egyes szakaszait vegyes forgalmú útként, egyes szakaszait gyalogos forgalmú útként megtartva. Ugyanakkor a terv új nyomvonalon tartalmaz egy átkötést a Tröszt utcai csomópontból, a Templom térhez, a vasútvonaltól délre lévő területsávban, 12,0 m szabályozási szélességben, helyi gyűjtőútként megjelölve. A Tröszt utcai csomópontban a körforgalom helyigényét tartalmazva, mellette parkoló kialakításának lehetőségével.

Érdekesség, hogy módosítási területtel határos tüzép területét a hatályos településrendezési tervek nagyvárosias lakóterületbe soroltak, előre vetítve a funkcióváltást. A terv továbbá, a szintén a területtel TESCO áruház parkolóját leválasztva a telekből, közúti közlekedési területbe sorolja. A Tröszt utcát a szabályozási terv országos mellékútként jelöli meg, előrevetítve szerepének növekedését, bár a Kossuth Lajos utcára való kikötését nem tartalmazza.



Kivonat a hatályos belterület szabályozási tervből

A tervezési terület nyugati szakaszát még vasúti közlekedési területnek jelöli a terv. A hatályos településrendezési tervek készítésekor a vasúti területek és a vasútállomásra vonatkozóan láthatóan az volt a koncepció, hogy jelentőségében megváltozott szerepű vasútállomás áthelyeződik a Tröszt utca nyugati végének térségébe,ott egy új, kisebb állomás létesül, a vasútvonalak eddig futnak be a városba, a Pécsi utat már nem érik el.



Kivonat a hatályos belterület szabályozási tervből

JELMAGYARÁZAT

Jelmagyarázat a hatályos szabályozási tervhez

Hatályos HÉSZ az érintett övezetekre vonatkozóan az alábbi előírásokat tartalmazza:

7. Lakóterületek (L)

7. § *(1) A területek elsősorban lakóépületek elhelyezésére szolgálnak, de elhelyezhető más az OTÉK vonatkozó paragrafusaiban megengedett funkciójú épület is az ott meghatározott feltételekkel. Falusias és kertvárosias lakóterületen telkenként legfeljebb 2 lakás létesíthető. Kivételt képez ez alól a szabály alól az az eset, amikor ezen lakóterületeken a meglévő oktatási, egyházi vagy más közcélú épület átalakításával kívánnak létrehozni lakóépületet. Ebben az esetben lakásonként legalább 20m^2 zöldfelületet kell biztosítani.*

(2)[41]

(3) Falusias, kertvárosias lakóterületen üzemanyagtöltő állomás nem létesíthető.

(4) A területek építési övezetein az építési telkek kialakítása során alkalmazható legkisebb telekméreteket, a előírt beépítési módját, legnagyobb beépítettségét és a legkisebb zöldfelületi arányt, továbbá a megengedhető legnagyobb építménymagasságot[42] az 1. számú melléklet tartalmazza.

(5)[43]

(6)[44] A nagyvárosias lakóterületekre vonatkozó előírások:

a) a területre vonatkozó építési paramétereket e rendelet 1. számú melléklete tartalmazza

b) új önálló garázsépítmény csak az Lngk övezetben létesíthető

c) az Ln-K1 jelű övezetben megvalósuló szociális, nevelési, oktatási intézmény fejlesztése esetén a parkolási igény kielégítése telken kívül, a telek 500 m-es körzetében is teljesíthető

(7)[4546] A kertvárosias lakóterületekre vonatkozó előírások:

a) a területre vonatkozó építési paramétereket e rendelet 1. számú melléklete tartalmazza

b)[47]

c) 1500 m²telekméret nagyságig kialakítható elhelyezhető rendeltetési egységek száma legfeljebb 2, 1500 m²feletti telekméret esetén legfeljebb 4 lehet.

(8)[48] A falusias lakóterületre vonatkozó előírások:

a) a területre vonatkozó építési paramétereket az 1. számú melléklet tartalmazza,

b)[49]

c) gazdasági célú épületek esetében a megengedett átlagos építménymagasság 4,5 méter lehet. Abban az esetben, ha a telek azon részén ahová az épület kerül, a tereplejtés 10 % vagy annál nagyobb, a megengedett legnagyobb építménymagassága 5,0 m lehet.

8. Vegyes területek (Vk, Vt)

***8. §** (1)[50] A területeken az OTÉK-ban meghatározott funkciójú épületek helyezhetők el, de nem létesíthető, nem bővíthető raktározási, nagykereskedelmi és termelési célú, valamint a Vt-R4 jelű építési övezetben lakóépület, és gépjárműtároló – a személygépjármű tároló kivételével.*

(2) A területek építési övezetein az építési telkek kialakítása során alkalmazható legkisebb telekméreteket, azok előírt beépítési módját, legnagyobb beépítettségét és a legkisebb zöldfelületi arányt, továbbá a megengedhető legnagyobb építménymagasságot az 1. számú melléklet tartalmazza. A táblázat értékeitől eltérően a Vk jelű övezetben, állami közreműködéssel megvalósuló, középfokú oktatási intézmény fejlesztése esetén, a táblázatban foglalttól eltérő méretű telek is kialakítható, a telken 100%-os beépíthetőség megengedett, továbbá a parkolási igény kielégítése a kapcsolódó intézmény egyéb területein is teljesíthető.[51]

(3)[52]

(4)[53 , 54,55]

(5)[56] A Vk-K2 jelű övezetben lakások a földszint feletti szinteken létesíthetők, a parkolási igény kielégítése telken kívül, a telek 500 m-es körzetében is teljesíthető

10. Gazdasági terület (G)

***10. §** (1)[63] A gazdasági területen az alábbi területek találhatók:*

*a) kereskedelmi-szolgáltató gazdasági terület **Gksz***

*b) egyéb ipari gazdasági terület **Gi***

(2) A területek övezetein az építési telkek kialakítása során alkalmazható legkisebb telekméreteket, azok előírt beépítési módját, a legnagyobb beépítettségét és legkisebb zöldfelületi arányát, továbbá a megengedhető legnagyobb építménymagasságot[64] az 1. számú melléklet tartalmazza.

(3)[6566] A Gksz-R2 építési övezetben, mennyiben az építési telek hátsó telekvonala beépítésre nem szánt – erdő, illetve általános mezőgazdasági – területtel szomszédos a hátsókert méreteket nem kell megtartani.

(4) A Gksz-R4 jelű övezetben az építménymagasság[67] 12,5 méter lehet, amelyet a funkcióhoz tartozó technológiai építmények legfeljebb 20 méter magasságig meghaladhatják.

(5)[68] A Gi-T jelű övezetekben, a környezetre jelentős hatást nem gyakorló gazdasági tevékenységi célú épületek helyezhetők el.

(6)[69] Gksz-R1 övezetben csak lakókörnyezetet nem zavaró tevékenység folytatható.

III. Fejezet
Beépítésre nem szánt területek

19. Közlekedési és közműterület (K)

***19. §** (1)[84] A közlekedési és közmű terület a következő övezetekre oszlik:*

*a) országos mellékutak és városi főközlekedési utak övezete **KöU1***

*b) városi gyűjtő utak övezete **KöU2***

*c) egyéb kiszolgáló utak övezete **KöU3***

*d) nagyobb gépkocsi-várakozó területek övezete **KöU4***

*e) sétálóutcák (csillapított forgalmú utak) övezete **KöU5***

*f) kötöttpályás közlekedés övezete **KöV***

*g)[85] országos főút övezete **KöU0***

(2) A KöU5 sétálóutcák övezetében az áruszállítást időtartam korlátozással, a személygépkocsi-várakozóhelyek megközelítését csak célforgalmat megengedve kell szabályozni.

(3)[86]

(4) Transzformátorállomás, gáznyomás-szabályozó építménye a területen elhelyezhető az illetékes műszaki biztonsági hatóság szakhatósági hozzájárulásával.

(5)[87]

(6)[88]

(7) A kötöttpályás közlekedési övezet területén csak a vasúti üzemmel összefüggő épületek helyezhetők el.

(8)[89] A szabályozási terven szabályozási vonallal érintett tervezett közút területének kialakítása során az érintett övezetekre előírt minimális telekméretet nem kell figyelembe venni.

1. melléklet

1.1 BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK ÖVEZETI PARAMÉTEREI

Terület felhasználás	Övezet			Beépítési mód	Legkisebb teleknagyság (m^2)	Beépítettség %	Építmény-magasság (m)
	övezet	betűjele	sorszáma				
…..							
Ln		K, R	1	SZ	1500	40	12,5
		K	2	K	100	80	4,5
		T		SZ	2000	30	10,5
	g	K		K	500	60	7,5
	gk	K		Z (K)	-	80	6,0
		T		SZ, Z	-	80	6,0
…….							
Vt		K		K	1500	50	12,5
		R	1	SZ	1500	50*	12,5
			2	SZ	2000	30	9,5
			3	Z	250	80	7,5
			4	O	350	25	4,5
…….							
Gksz		R	1	SZ	2000	35	9,0
			2	SZ	600	50	9,0
			3	SZ	2000	50	9,0
			4	SZ	2000	50	12,5
		T	1	SZ	1000	50	9,0
			2	SZ	10000	50	9,0
			3	SZ	4000	40	9,0

8.2. A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELÉRENDŐ TELEPÜLÉSRENDEZÉSI CÉLOK

A településrendezési eszközök módosításának célja, a telepítési tanulmányterv beépítési javaslatában megfogalmazott területhasználatok kialakítását lehetővé tevő szabályozási környezet rögzítése. Lényege, hogy a vasútállomás helyének külsőbb helyszínen való kialakításával felszabaduló vasúti területek a város zöldfelületi rendszerébe bekapcsolódva, egyben a városközpont minőségi közösségi tereinek fejlesztését célozva, a gyalogos és kerékpáros közlekedési kapcsolatokat erősítve kialakuljon a városközpont zöld tengelye, megvalósulhasson a területet érintő közlekedés és parkolásfejlesztés.

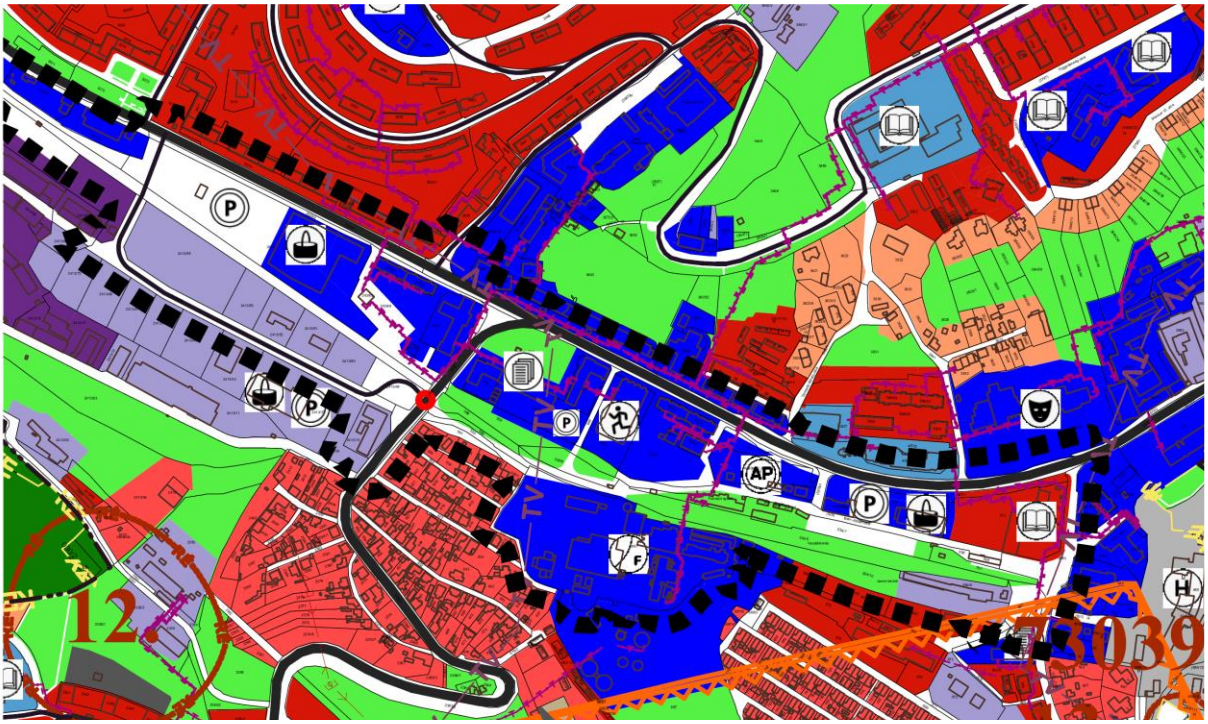
A hatályos tervek a vasútállomás környezetét már a távlati területhasználatok szerinti övezetekbe sorolja (zöldterület, közlekedési terület, gazdasági terület), bár a közlekedési területek tekintetében, a terület feltárására, átközlekedésre más elképzeléseket rögzít.

A hatályos terv a vasútállomás új helyszínét a Tröszt utca nyugati végének térségébe helyezi, mellyel szemben jelen tanulmányterv alapját meghatározó tervezési program vasútállomásként, és egyben a vasútvonal végének a Mecsekjánosi vasútállomást jelöli meg. Az így felszabaduló vasúti területközlekedési területbe kerül, helyet biztosítva a kerékpárútnak.

8.3. TERVEZETT TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK

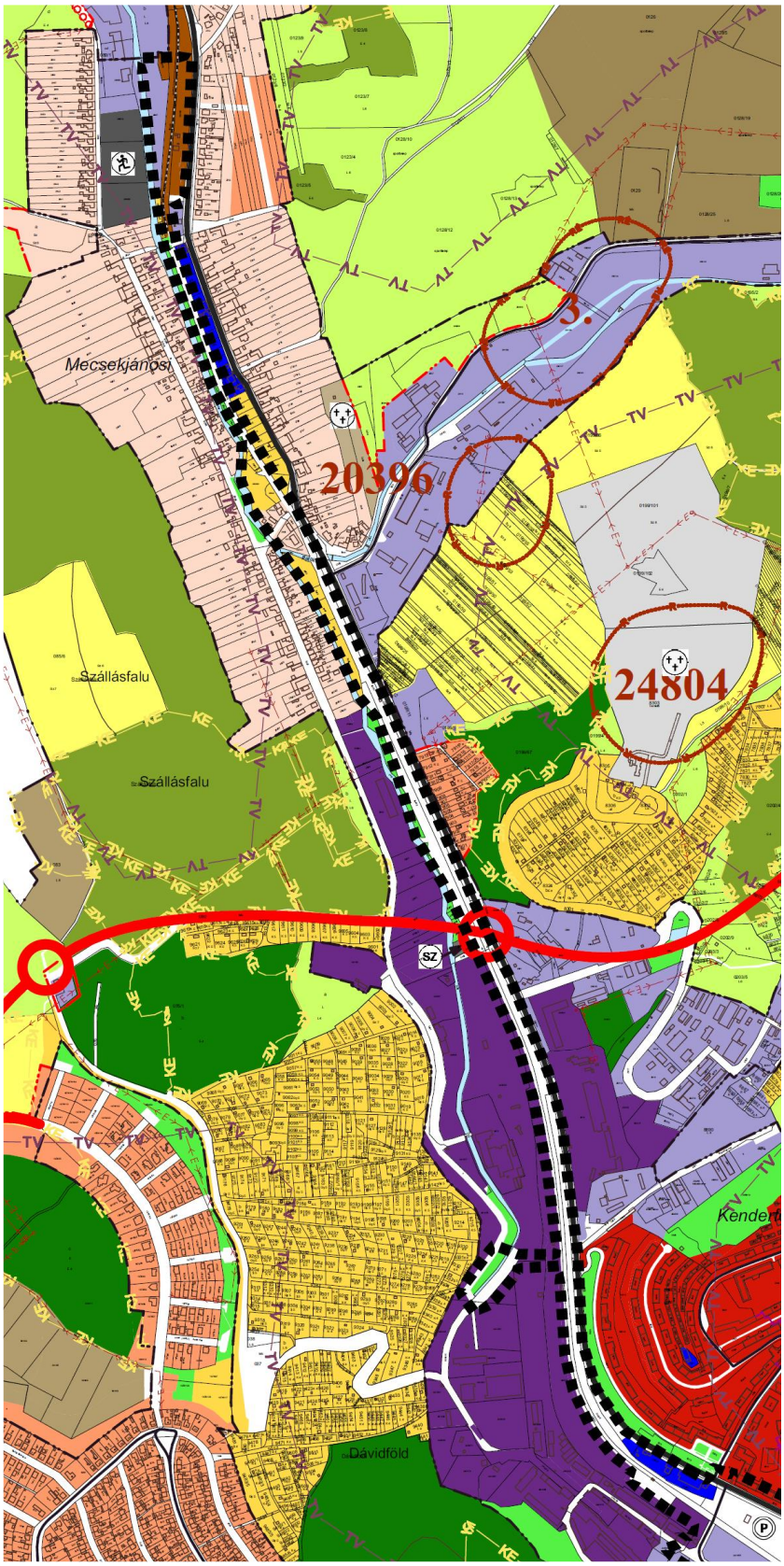
8.3.1. TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV

A településszerkezeti terven a városközponti területen pontosodnak a területhatárok a beépítési tervvel összhangban. A változás során rendeződnek a közlekedési területek, és több, nagyobb összefüggő zöldterület jön létre. Valamint megjelenik a szerkezeti terven a Tröszt utca, mint helyi gyűjtőút.



Kivonat a tervezett szerkezeti tervből

A tervezési terület nyugati szakaszán a Mecsekjánosi állomásig a vasútterület közúti közlekedési területre változik. a Tröszt utca végén a tervezett vasútállomás területe megszűnik, valamint a Sportvölgy utcával szemben tervezett közúti átkötés megszűnik.

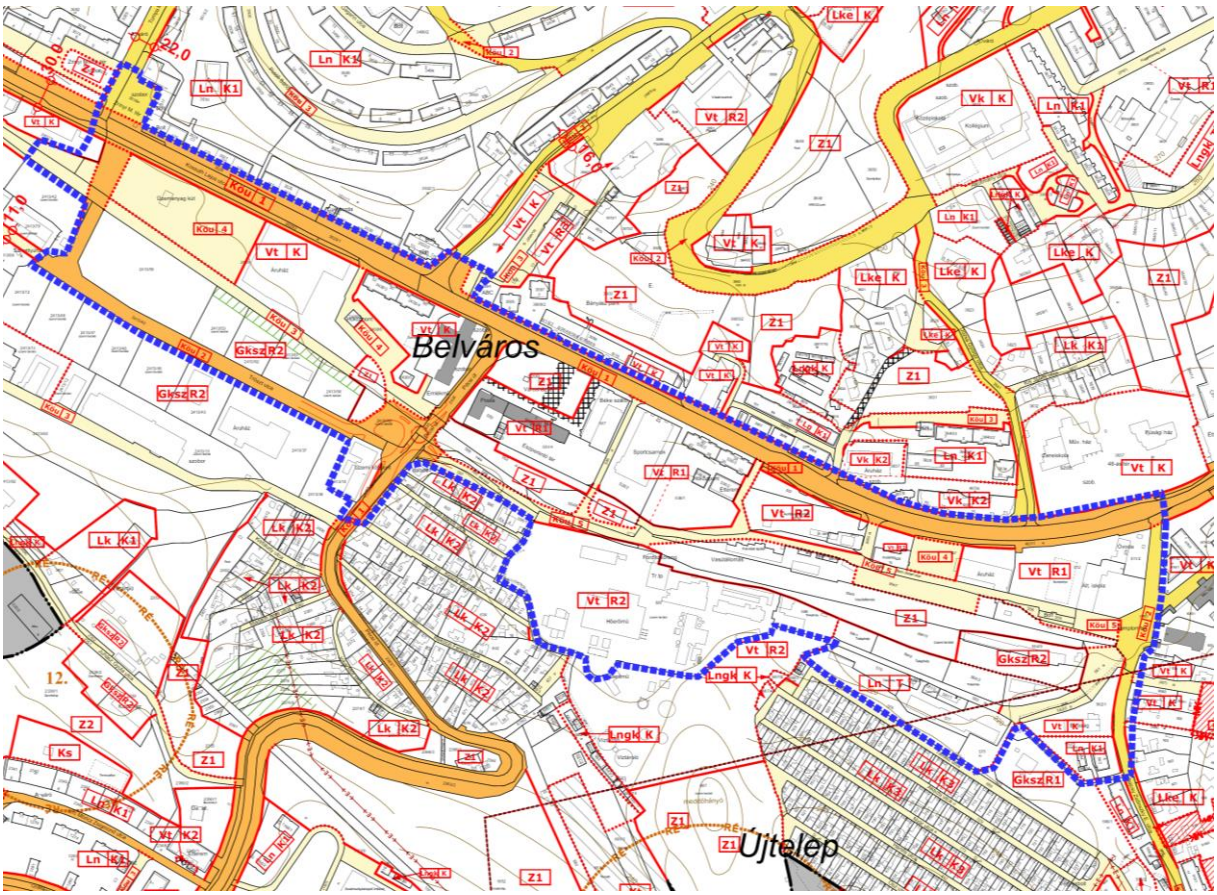


Kivonat a tervezett szerkezeti tervből

8.3.2. HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT ÉS SZABÁLYOZÁSI TERV

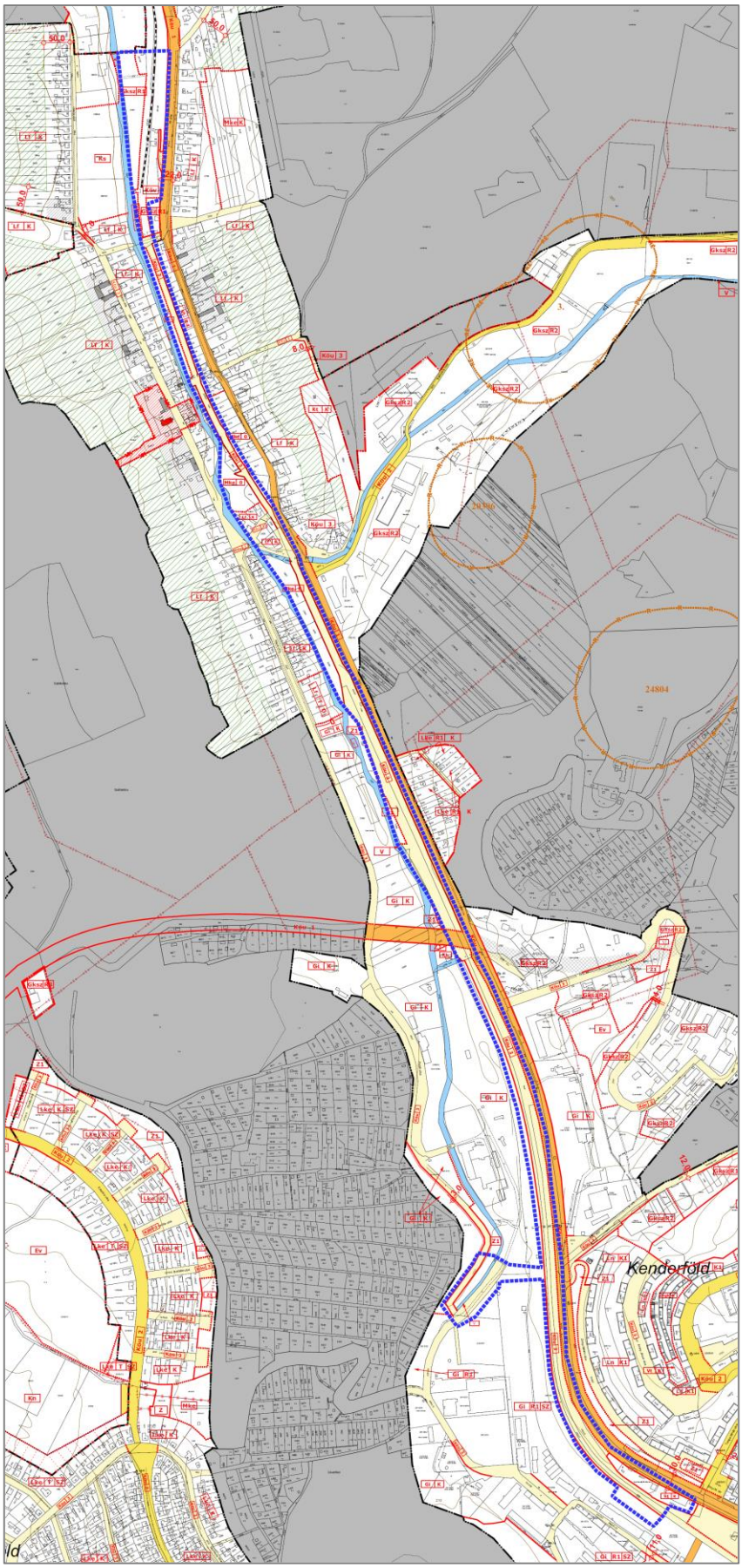
A Helyi építési szabályzat szöveges előírásainak módosítása nem merült fel, a javasolt módosítások a meglévő övezeteket és előírásokat alkalmazzák.

A városközponti területen a beépítési tervvel és a településszerkezeti tervvel összhangban módosul a települési szövet vázát adó közlekedési területek a tervezett használathoz igazodóan. A vasúti területet szegélyező beépítésre szánt területek határai ehhez igazodóan néhol pontosodnak. A felszabaduló vasúti területek zöldterületbe kerülnek. A módosult közlekedési területek több, és nagyobb egybefüggő zöldterület kialakítását teszi lehetővé, melyekben helyet kapnak a beépítési tervben bemutatottak.



Kivonat a tervezett belterület szabályozási tervből

A tervezési terület nyugati szakaszán, szintén a szerkezeti tervnél leírtak szerint a vasúti nyomvonal területe közúti közekedési terület övezetére vált, melyen kerékpárút kialakítása tervezett. A módosult övezet határán több helyen változik a határoló vonal a terület megváltozott közterületi státusza okán. A Tröszt utca végi, tervezett vasútállomás területe a szomszédos Gi övezetbe olvad. a Sportvölgy utcával szemben tervezett közúti átkötés megszűnik. A Tröszt utca nyugati végén viszont új átkötés létesül, mely az utcát gyűjtőútként bekapcsolja a közlekedési hálózatba.



Kivonat a tervezett belterület szabályozási tervből

1. MELLÉKLET – BEÉPÍTÉSI TERV

JELMAGYARÁZAT

- Tervezési terület
- Vízfelület
- Zöldfelületek
- Meglévő épületek
- Aszfaltozott gépjárműforgalmi sáv/ út
- Gyalogos sétány (térkő, aszfalt, stabilizált burkolat)
- Parkoló
- Kerékpárút
- Térkő burkolat
- Fa
- Attrakció, műalkotás, ismeretterjesztő tábla
- Pad
- Asztal padokkal

É

BEÉPÍTÉSI TERV

2026.04.27.

M 1:500

5T ÉPÍTÉSZETI ÉS VÁROSFEJLESZTÉSI KFT.
7635 PÉCS, DONÁTUSI ÚT 61. TEL.: 30-271-5010.
EMAIL: IRODA@5TERVKFT.HU