

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV ÉS ÉPÍTÉSZ VÁZLATTERVEK MÓDOSÍTOTT

GALAGONYÁS LAKÓPARK

Eger, Galagonyás u. – Deméndi út – Csordás u. tömb,
Hrsz.: 0811/20



Készült a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló **314/2012. Korm. rendelet** „10. Telepítési tanulmányterv és beépítési terv” c. **15. §-a**, valamint „A TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV ÉS A BEÉPÍTÉSI TERV RÉSZLETES TARTALMI KÖVETELMÉNYEI”-t tartalmazó **7. melléklete** szerint.

Eger, 2022. május 02.

2. TARTALOMJEGYZÉK

az Eger, Galagonyás u. – Deméndi út – Csordás u. tömb, Hrsz.: 0811/20
GALAGONYÁS LAKÓPARK
telepítési tanulmányterv és beépítési tervéhez

1. Címlap
2. Tartalomjegyzék
3. Adatlap
4. Rajzjegyzék
5. Építész műszaki leírás
6. Geodéziai helyszínrajz
7. Talajmechanikai szakvélemény
8. Környezeti értékelés
9. Közműellátás lehetőségének vizsgálata
10. Közlekedési tervfejezet

3. ADATLAP

az Eger, Galagonyás u. – Deméndi út – Csordás u. tömb, Hrsz.: 0811/20
GALAGONYÁS LAKÓPARK
telepítési tanulmánytervéhez és építész vázlatterveihez

Építtető: **GALAGONYÁS LAKÓPARK Kft.**
3300 Eger, Madách Imre u. 10.
Maczák József
ügyvezető igazgató

Építész tervező: **Egri Építész Iroda Kft.**
3300 Eger, Dobó u. 18.
Tel.: 36/511-572
E-mail: egripir@egripir.hu

Dely György
ügyvezető, vezető tervező
É/1 10-0006

Durbák Eszter
építész tervező
É 10-0264
mobil:
e-mail:

Geodézia: **Keresztessy Ferenc**
földmérő és földrendező mérnök

Ing.rend.min.sz.: 2325/2018
Kamarai azonosító: 10-0516

Talajmechanika: **Lénárd Miklós**
GT 10-0040
GEOHUN Kft.

Környezetvédelem: **Kovács Gyuláné**
SZKV: 10-0530
környezetvédelmi szakértő

Közműellátás: **Fodor Péter**
MMK-10-50635

Közlekedés: **Horcsin Zoltán**
10-0470; 10-00470

4. RAJZJEGYZÉK

az Eger, Galagonyás u. – Deméndi út – Csordás u. tömb, Hrsz.: 0811/20
GALAGONYÁS LAKÓPARK
telepítési tanulmánytervéhez és építész vázlatterveihez

1. Térképrészlet 1888.
2. Térképrészlet 1943.
3. Légifotó 1990.
4. Légifotó 2020.
5. Szabályozási terv részlet - jelenlegi állapot M = 1: 2000
- javaslat M = 1: 2000
6. Helyszínrajz
H00 Helyszínrajz M = 1: 500
7. A1 és A1a jelű épület tervei
A1.0 Földszint alaprajz M = 1: 100
A1.1 Emelet alaprajz M = 1: 100
A1.2 Tetőtér alaprajz M = 1: 100
A1.3 Látványterv
A1.0a Földszint alternatív alaprajz M = 1: 100
A1.1a Emelet alternatív alaprajz M = 1: 100
A1.2a Tetőtér alternatív alaprajz M = 1: 100
A1.3a Látványterv alternatív
8. A2 és A2a jelű épület tervei
A2.0 Földszint alaprajz M = 1: 100
A2.0a Földszint alternatív alaprajz M = 1: 100
A2.1 Emelet alaprajz M = 1: 100
A2.2 Tetőtér alaprajz M = 1: 100
A2.2a Tetőtér alternatív alaprajz M = 1: 100
A2.3 Látványterv

9. A3 épület tervei

A3.0	Földszint alaprajz	M = 1: 100
A3.1	Emelet alaprajz	M = 1: 100
A3.2	Tetőtér alaprajz	M = 1: 100
A3.3	Látványterv	

10. B1 és B1.a épület tervei

B1.0	Földszint alaprajz	M = 1: 100
B1.1	Emelet alaprajz	M = 1: 100
B1.2	Tetőtér alaprajz	M = 1: 100
B1.3	Látványterv	
B1.0a	Földszint alternatív alaprajz	M = 1: 100
B1.1a	Emelet alternatív alaprajz	M = 1: 100
B1.2a	Tetőtér alternatív alaprajz	M = 1: 100
B1.3a	Látványterv alternatív	

11. B2 épület tervei

B2.0	Földszint alaprajz	M = 1: 100
B2.1	Emelet alaprajz	M = 1: 100
B2.2	Tetőtér alaprajz	M = 1: 100
B2.3	Látványterv	

12. Átnézeti látványtervek

L01	Látványtervek 01
L02	Látványtervek 02
L03	Látványtervek 03
L04	Látványtervek 04

5. MÓDOSÍTOTT ÉPÍTÉSZ MŰSZAKI LEÍRÁS

az Eger, Galagonyás u. – Deméndi út – Csordás u. tömb, Hrsz.: 0811/20
GALAGONYÁS LAKÓPARK
telepítési tanulmánytervéhez és építész vázlatterveihez

Készült a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló **314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet** „10. Telepítési tanulmányterv és beépítési terv” c. **15. §-a**, valamint „A TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV ÉS A BEÉPÍTÉSI TERV RÉSZLETES TARTALMI KÖVETELMÉNYEI”-t tartalmazó **7. melléklete** szerint.

1.1. ELŐZMÉNYEK, AZ ÉRINTETT INGATLAN BEMUTATÁSA

A terület korábban az Eger körüli szőlőterületek része, majd káptalani és városi szénáskert. A területet a későbbiekben a környék spontán beépítésű, városszéli gazdasági területekhez hasonlóan részben beépítették. A történeti és a jelenlegi térképeken és szabályozási terveken is mindig szereplő Deméndi út megszűnt, jelenleg kamionparkolóként használt. A korábbi szabályozási tervben a terület lakóterület, a jelenlegiben kereskedelmi–szolgáltató terület. A terület jelenleg üres, a '90-es évek légifotóján látszó gazdasági épületeket elbontották. A jelenlegi tulajdonos a területet 2021-ben megvásárolta, a két telekrészt összevonatta. A területre korábban készült beépítési tervet Eger Megyei Jogú Város Helyi Építészeti-Műszaki Tervtanácsa egyhangú szavazással támogatta, a támogató javaslatok részben a jelenlegi tervbe beépültek, részben az építési engedélyezési terv tervezése során figyelembe vesszük. A tervet a Városi Urbanisztikai, Klíma és Környezetvédelmi Bizottság 2022. április 20-i ülésén nem támogatta. Javasataik figyelembevételével készült jelen módosított terv.

1.2. A MÓDOSÍTÁSOK ÖSSZEFOGLALÁSA

- Az A2 és A3 típusú, összesen 4 db épület területe csökken 49,50 m²-el, az össz-beépítettség 53,0 m²-el csökken.
- Az épületek méretének csökkenése miatt az 1, 3 és 9 jelű épületek mellett az oldalkert mérete növekszik (0,5 m, 0,5 m és 1,0 m-el).
- A 7-es és 8-as épületek földszintjén a gépkocsi-tárolás 2-2 hellyel, összesen 4 db-bal növekszik.
- A parkolók száma 21 db-bal csökkent, de még így is 112 db, a lakásszám 141 %-a az elhelyezhető összes gépkocsi száma, azaz összesen 198 db gépkocsihely esik 140 db lakásra.
- Az 1, 3, 9, 10 jelű épületek méretének csökkenésével, és a mellettük lévő parkolók párhuzamossá alakításával mindhárom telekhatár mellett nagyobb zöldsáv – fasor – alakítható ki.
- A 3-as és a 9-es épülettel szomszédos oldalkerti telekhatárra – saját telken belül – növényzettel befuttatott tömör hanggátló fal készül.

- Az épületterület csökkenése, a parkolószám és a hozzátartozó utak területcsökkenése miatt a zöldterület növekszik. Az akadálymentes és elektromos töltési helyhez tartozó parkolók kivételével a parkolók műanyag gyeprácsos, füvesített kialakításúak.
- A sportudvar és a játszótér fásított (a zöldterület-számításban 50 %-kal szerepel).
- Az „A” típusú épületek alacsonyhajlású tetőfedése helyett zöldtetők készülnek, amennyiben ezt a Tervtanács támogatni fogja. A teljes területen így a zöldtetők felülete maximum kb. 1.000 m²-es lehet, ami 25 %-kal számítva mintegy 250 m² zöldterület-növekményt jelent. Ezt jelenleg a zöldterület-számításnál nem vettük figyelembe, mert napelemeket is telepíteni kívánunk, és ezek mennyiségét, helyét, arányát a továbbtervezés során lehetséges pontosítani.

Összességében az épületterület – így a beépítettség – kis mértékben csökken, az elhelyezett gépkocsik száma a csökkentés ellenére még mindig meghaladja az előírást, a zöldterület viszont jelentősen, mintegy 4-5 %-ot (~ 750 - 1.000 m²-t) nő.

1.3. A TELEK ÉS A KÖRNYEZET VIZSGÁLATI BEMUTATÁSA

A területet az Attila utca felől a szomszédos családi házak kertvégei, a Csordás u., a Galagonyás u., egy ipari telephely, valamint a térképeken és szabályozási tervben is mindig szereplő Deméni út határolja.

A terület üres, beépítetlen. Tulajdonosa lekaszáltatta, jelenleg gyepes. Fák csak a lakókertek vége felőli oldalán egy keskeny sávban találhatók (elvadult akácok), a belső részen még bokrok sincsenek.

A terület lejtős, a DNy-i, Deméni út felőli legmagasabb és az ÉK-i Csordás u. felőli legalacsonyabb része között 9,0 m szintkülönbséggel. Megközelítése a Galagonyás u., Csordás u., illetve későbbiekben a Deméni út felől lehetséges. A telket határoló területek közül az Attila u. felől lakóterületek, a Csordás utca felől az út túloldalán szintén lakóterületek, a Galagonyás út felől az út túloldalán jelenleg üres területek, a DNy-i részen egy kft. telephelye, a Deméni út felől szintén telephelyek határolják.

A terület minden irányban benapozott, magassága miatt meglepően jó kilátással a város belső területeire.

A terület gépkocsival jelenleg a Csordás u. és a Galagonyás u. felől közelíthető meg. A későbbiekben várhatóan a jelenleg lezárt Deméni út felől is megközelíthető lesz. A főutakhoz (Mátyás Király út – Árpád u.) a Deméni út – Szalóki út – Szvorényi u., illetve a Tatra u. – Attila u. – Széna tér – Galagonyás u. – Vincellériskola u. útvonalakon keresztül kapcsolódik.

1.4. BEÉPÍTÉSI TERV

Rajzjegyzék szerint.

1.5. A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELVÉGZENDŐ CÉLOK ÉS A SZABÁLYOZÁS MÓDOSÍTANDÓ ELEMINEK ÖSSZEFOGLALÁSA

1.5.1. A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELVÉGZENDŐ CÉLOK ÖSSZEFOGLALÁSA

A terület a jelenlegi szabályozási terv szerint kereskedelmi-szolgáltató terület; ugyanakkor a tulajdonos programja szerint lakóparkot kíván létesíteni. A beépítési terv szerint a telek feltárása egy K-Ny-i belső úttal történik, mely a Csordás utcából indulna, a későbbiekben kiköthet a Deméndi út felé, összeköttetéssel a Galagonyás u. felé is. Amennyiben a Deméndi út nem szabadul fel, a telek a tervezett úthálózattal akkor is feltárható.

A program: 11 db lakóépület épül 140 lakással, az előírt parkoló számot 50%-ban meghaladó gépkocsi-tároló és parkoló számmal. Az épületekben elhelyezett gépkocsi-tárolók a lakásszám kb. kétharmadát teszik ki. A telek parkosított, a kereskedelmi-szolgáltató területek felé fasorokkal. A DK-i gyalogos megközelítési részen egy közösségi játszótér, a telken belül egy sportudvar, egy vízfelület és egy közösségi fedett-nyitott pavilon is telepített.

Beépítési adatok

épület	háztípus	terület bruttó	lakás szám	gk. /db	parkoló	
1.	A3	564,50 m ²	12	12	7	
2.	A1	679,00 m ²	17	12		
3.	A3	564,50 m ²	12	12	5	
4.	B2	370,00 m ²	10	6	29	
5.	B1	398,00 m ²	10	6	34	
6.	B2	370,00 m ²	10	6	18	
7.	B1	450,00 m ²	11	4		
8.	B1	450,00 m ²	11	4		
9.	A2	564,00 m ²	13	12	16 ak. ment.	
10.	A2	567,00 m ²	15	6		
11.	A1	762,50 m ²	19	6	3 elektr.	
	pavilon	64,00 m ²				
	1. kerékpártároló	16,20 m ²				
	2. kerékpártároló	19,80 m ²				
	3. kerékpártároló	19,80 m ²				
	4. kerékpártároló	19,80 m ²				
	5. kerékpártároló	19,80 m ²				
	6. kerékpártároló	19,80 m ²				
ÖSSZESEN:		5 918,70 m²	140	86	112	
lakásszámhoz tartozó zárt tároló:				61,43%	198 gk. hely	141,43%
					összesen	
TELEKTERÜLET:		20 797,00 m²				
beépítés %		28,46%	< 30 %			
zöldfelület összesen:		9 159,59 m²	> 140 lakás × 25 m ² ?			
zöldfelület %		44,04%	> 40 %			
			3 500 m²			

1.5.2. A SZABÁLYOZÁS MÓDOSÍTANDÓ ELEMEINEK ÖSSZEFOGLALÁSA

Eger, MJV

Településszerkezeti terv

Településszerkezeti tervlap I.

A belterület és közvetlen környezete

-Beépítésre szánt területek

- kisvárosias lakóterület az építménymagasság korlátozásával

Jelenlegi szabályozási tervi előírások

Gksz – kereskedelmi–szolgáltató övezet

SZ – szabadonálló beépítés

35 – maximális beépítési (%)

7,5 – megengedett építménymagasság (m)

5000 – legkisebb kialakítható telek (m²)

30 – minimális zöldterület (%)

Lakóépület nem helyezhető el.

OTÉK beépítési szabályok

Kisvárosias lakóterület:

Beépítettség: maximum 60%

Építménymagasság: maximum: 12,5 m

Zöldterület: minimum: 20%

Kertvárosias lakóterület:

Beépítettség: maximum 35%

Építménymagasság: maximum: 8 m

Zöldterület: minimum: 45%

Egyéb előírások

HÉSZ – maximális lakásszám

$20.797 \times 0,3 / 0,4 \times 2,5:100 = 155 - 207$ db

HÉSZ – zöldterület: minimum: 25 m²/lakás

Parkolás: OTÉK: max. 1 db/lakás

HÉSZ: min.1,5 db/lakás

HÉSZ építési hely: Deméndi út: 10 m
Attila u.: 15 m
0811/17 telek: 10 m
Galagonyás u.: 10 m
Csordás u.: 10 m

Épületszám: korlátlan

Összefoglalás:

Fentiek közül a beépítési terv a Gksz kereskedelmi–szolgáltató övezetet lakóövezetté kívánja módosíttatni, oly módon, hogy a jelenlegi szabályozáshoz képest a megengedett beépítés csökken, a zöldterület növekszik, az épületmagasság változatlan.

1.6. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

A javasolt és a jelenlegi szabályozást Szabályozási terv tervlap tartalmazza.

Javasolt szabályozás tervi előírás

Lk1	–	kisvárosias általános lakóterület	
SZ	–	szabadonálló beépítés	/változatlan/
30	–	maximális beépítés (%)	/5%-ot csökken/
7,5	–	megengedett építménymagasság (m)	/változatlan/
1500	–	legkisebb kialakítható telek (m ²)	/5000 m ² volt/
40	–	minimális zöldterület (%)	/10%-ot nő/
Építési hely:			
	Deméndi út	10 m	/változatlan/
	Attila u.	10 m	/15 m-ről/
	0811/17 telek	10 m	/változatlan/
	Galagonyás u.	10 m	/változatlan/
	Csordás u.	5 m	/10 m-ről/
			/megegyezően a szomszéd épülettel/

1.7. A JAVASOLT BEÉPÍTÉS, VÁLTOZÁS VÁRHATÓ INFRASTRUKTURÁLIS IGÉNYEI KÖZLEKEDÉS, KÖZMŰFEJLESZTÉS, HUMÁN INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE, IGÉNYE

A terület jelenleg üres, használaton kívüli, infrastrukturális igénye lényegében nincs. A jelenlegi szabályozás kereskedelmi–szolgáltató funkciója sok mindent lehetővé tesz, egészen nagy infrastrukturálisigény-különbségekkel (pld. lehet ritkán használt raktár, de lehet nagyáruház is). Összességében megállapítható, hogy a kb. 140 lakás kiszolgálásának összes igénye belül van egy kereskedelmi–szolgáltató funkció lehetséges igényén, így igénynövekedés nem lép fel.

1.7.1. KÖZLEKEDÉS:

Többlet igénybevételt a jelenlegi szabályozási tervhez képest nem jelent, a telek a Csordás és Galagonyás u. felől feltárható.

Részletesen: közlekedési tervfejezet.

Miután ez a kérdés előzetesen hangsúlyosan felmerült a főépítési irodán, a tervtanácson, de még a bizottsági ülésen is, szükséges a pontosítás. Amennyiben ugyanis gond merülne fel a közlekedéssel – utakkal, csomópontokkal – kapcsolatban, akkor ennek megoldása a várost terheli, nem úgy, mint a szintén problémamentes közműkapcsolatok, ahol nyilvánvalóan minden bekötés a megrendelőt terheli.

A közlekedési tervfejezetben Horcsin Zoltán úttervező a tárgyi telken elhelyezhető 210 db gépkocsival számol, és megállapítja, hogy a tervezett beépítés esetén az állami, az önkormányzati utak és csomópontjaik megfelelnek, a forgalomműködés kevesebb, mint 1%, a csomópontokban pedig reggeli csúcsidőben maximum 2 jármű/perc.

Néhány további kérdés a gépkocsiforgalomról.

- 1.) A telken kb. 140 lakás lesz elhelyezhető. Vajon mindenki elmegy otthonról 7 és 8 óra között? Lehetséges, hogy lesz, aki nyugdíjas, beteg, szabadságon van, máskor dolgozik, lakásbérlet fiatal, akinek más az időbeosztása, nincs is kocsija, helyben dolgozik, stb.?
- 2.) Vajon mindenki kocsival megy el? Senki nem gyalogol, kerékpározik, rollerezik, netán a fejlődő tömegközlekedést is használja?

- 3.) Vajon, aki kocsival megy el, az mindet használja? Minden második család két kocsival megy el? Senkinek nincs egy városi, esetleg elektromos kisautója és egy másik a nagyobb utakra, telekjáráásra? Senki nem viszi egy kocsival a családját? Senki nem csak hosszabb utakra használja a kocsiját?
- 4.) A korábbi tapasztalatok szerint (pld. Mekksey u., Kocsis B. u. – Hell M. u.) a lakásszám legalább felénél a kocsik nem mozognak minden nap. Ezért, bár 210 járműre is minden megfelel, valószínűsítjük, hogy a reggeli csúcsban ténylegesen várhatóan maximum 70 gépkocsival kell számolni, ami pld. a csomópontok többletterhelését 1 jármű/perc alá viszi.

Közlekedési szempontú összevetés a jelenlegi szabályozás szerinti kereskedelmi–szolgáltató terület és a lakóterület között

Az OTÉK szerint a kereskedelmi–szolgáltató gazdasági terület „a környezetre jelentős kedvezőtlen hatás nem gyakorló, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató célú és raktárpételek elhelyezésére szolgál”. Ezen kívül elhelyezhető még iroda, diák- és munkásszállás, közép- és felsőfokú képzést biztosító oktatási, óvoda, bölcsőde, egészségügyi rendeltetés.

A HÉSZ szerint ugyanitt elhelyezhető „minden, a környezetre jelentős hatást nem gyakorló gazdasági rendeltetésű épület, irodaépület, parkolóház, sportépítmény, üzemanyagtöltő”, stb.

Ezen övezetbe tehát elhelyezhető az autószervertől kis- és nagykereskedelmen, vendéglátáson keresztül a sportcsarnokig sok minden. Ezért nehéz meghatározni, hogy milyen gépkocsiforgalmat generálnak. Belátható, hogy egy alvó raktárbázis minimális forgalmától egy logisztikai központ irodaházának igen jelentős forgalmáig sok minden telepíthető lenne.

Kérdés továbbá a teherautók (kamionok), személygépkocsik aránya is.

Egy irodaház nagyságrendje a jelenlegi szabályozás szerint bruttó 7.278 m² lehetne, ami 2 szinten nettó kb. 12.000 m², ebből ténylegesen irodák kb. 10.000 m², ez OTÉK szerint 10 m²-enként 1 parkolóval számolva 1.000 parkolót igényelne. Ebből 35% zöldterületet meghagyva, kb. 30 m² / parkoló + útrész területtel számolva legalább 300 db parkolóhely el is helyezhető.

Egy irodában is lehet fix munkaidő, tehát lehet rövid idejű nagy forgalmi terhelés, csúcsidőben.

Megállapítható, hogy a telekre a lakófunkciónál akár nagyobb forgalmi terhelésű funkció is telepíthető a jelenlegi szabályozás szerint – és ez még mindig nem terheli túl a csomópontokat.

Itt most azt nem elemezzük, hogy a kereskedelmi–szolgáltató funkció milyen esetleges kamionforgalommal jár, hogyan vezethető át a lakóövezeteken, igényel-e csomópont-átépítést.

Összességében a tervezett lakófunkció általában nem okoz nagyobb forgalmi terhelést, mint a kereskedelmi–szolgáltató.

A teljes terület vizsgálata

Ez természetesen nem jelen terv feladata, ez a szabályozási tervek része. Nyilván megtörtént ez a korábbi szabályozási tervben, ahol jelen telek lakóövezet volt, és megtörtént a jelenleg érvényes szabályozási terv készítésekor is, ahol jelen telek (hasonló forgalmat generáló) kereskedelmi–szolgáltató terület.

Mégis próbáljuk megbecsülni a közlekedési fejezetben meghatározott területrészt teljes kiépülése esetén várható forgalomnövekedést.

A szabályozási terv a Szvorényi u. és a Vincellériskola u. közötti belső területen 1 db új településközponti, és kb. 6 db új kereskedelmi–szolgáltató területet jelöl ki, illetve 2 db jelentős bővítést teszi lehetővé. A fejleszhető, beépíthető terület így még bruttó 35-40.000 m².

Ez egy átlagos, közepes parkolóigényt feltételezve maximum 1.000 gépkocsit jelent. A várhatóan különböző funkciók a forgalmi terhelést időben széthúzzák, de még enélkül is az állami utak forgalomnövekménye kisebb, mint 5%, a meglévő önkormányzati utak paraméterei megfelelnek, a csomópontok többletterhelése 2-4 gépkocsi/perc megfelelő. Itt most ismét nem próbáljuk a kamionforgalom hatásait elemezni.

Úgy tűnik tehát, hogy a szabályozás terv szerinti teljes kiépítés esetén is a közlekedés paraméterei nőnek ugyan, de megfelelőek maradnak. Ez persze nem jelenti azt, hogy a településszerkezeti jelentőségű Deméndi út – 25-ös út kapcsolat fejlesztése ne lenne továbbra is cél, illetve azt sem, hogy ez a kiépülés nem jár az önkormányzat részére is feladatokkal (pld. járdák, burkolatok, közterületi parkolók, szemétszállítás, stb.), sőt, a teherforgalom miatt akár út- és csomópont átépítéssel is.

1.7.2. KÖZMŰFEJLESZTÉS:

Többlet igénybevételt nem jelent a jelenlegi szabályozási tervhez képest.

A terület határán – részben a korábbi lakó, valamint a jelenlegi kereskedelmi–szolgáltató szabályozásnak, részben a környék beépítésének megfelelően – minden közmű rendelkezésre áll. A jelenlegi megrendelői elképzelés szerint gáz nem lesz a telekre bevezetve, helyette passzív energiafelhasználású fűtés tervezett.

Részletesen: közműellátás tervfejezet.

1.7.3. HUMÁN INFRASTRUKTÚRA

A terület lakóparki működését tulajdonos korábban épült lakóparkjaihoz hasonlóan a helyszínen maga biztosítja, ez semmilyen városi fejlesztést nem igényel. A jelenlegi elképzelés szerint a terület zárt lakópark, csak az itt lakók és vendégeik használhatják, kivéve a megnyitott játszóteret.

1.8. A JAVASOLT BEÉPÍTÉS, VÁLTOZÁS VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSAI

A lakásfunkció környezeti szempontból kedvezőbb, bizonyos megengedett funkciók esetén sokkal kedvezőbb lehet a kereskedelmi–szolgáltatónál. A terv szerint a parkolók fásítottak, a kertben minimum 100 db fa (későbbi kertészeti terv szerint) telepített.

Részletesen: környezetvédelmi tervfejezet.

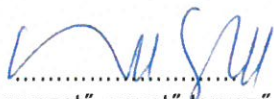
1.9. ÖRÖKSÉGI VAGY KÖRNYEZETI ÉRTÉK SÉRÜLÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

Örökségvédelmi vagy környezeti érték a telken nem található.

Összegzés

A meglévő lakóövezethez kapcsolódó tervezett lakópark a jelenleginél kisebb beépítéssel, nagyobb zöldterülettel (a Deméndi út használata nélkül is) megvalósítható. Építészeti kialakítását az Önkormányzati Tervtanács egyhangú szavazattal támogatta is. Megállapítható továbbá, hogy a kért módosítás – kereskedelmi–szolgáltatóból lakó – sem közlekedési, sem közmű-, sem környezeti szempontból nem rosszabb a jelenleginél, sőt, esetenként kedvezőbb is. Kialakítása így szabályozási szempontból nem jelent lényegi változást, a város fejlődése szempontjából viszont egy kiváló adottságú telken épülő igazi lakópark építését teszi lehetővé.

Eger, 2022. május 02.


ügyvezető, vezető tervező
Dely György
okl. építészmérnök


építész tervező
Durbák Eszter
okl. építészmérnök