

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV a DAM területének „felső teraszán” a DNy-i telekcsoportra



2. ALÁÍRÓLAP

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVHEZ a DAM területének „felső teraszán” a DNy-i telekcsoportha

Megbízó:

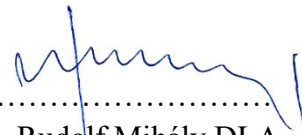
Rezes-Variád Kft., N-Gép Kft.-MEGÉPSZER Kft., Balogh Kft., EB-Mex Kft., T-Préstechnika Kft.

Tervező: Hadas Építész KFT.


Székhely: 3530 Miskolc, Hunyadi u. 13. fsz.2.

Adószám. 14168992-2-05

Képviseli: Rudolf Mihály DLA ügyvezető



Rudolf Mihály DLA
É/1, TT/1 05-0107
építész, településtervező



Szőke László
É/1, TT/1 05-0118
építész, településtervező



Molnár Katalin
É 05-0481
építész, urbanista
településtervező munkatárs



Barna Rita
munkatárs



Molnár Gergely
IT munkatárs

Miskolc, 2022. május hó

3. TARTALOMJEGYZÉK

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVHEZ a DAM területének „felső teraszán” a DNy-i telekcsoporra

1. Címlap
2. Aláírólap
3. Tartalomjegyzék
4. Tervezői nyilatkozat
5. A telepítési tanulmányterv leírása
6. Tervjegyzék
7. Tervek

4. TERVEZŐI NYILATKOZAT

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVHEZ a DAM területének „felső teraszán” a DNy-i teleksoportra

Tervező adatai:

Név: **SZŐKE LÁSZLÓ**
Lakcím: 3531 Miskolc, Győri kapu 48/a.
Kamarai névjegyzék száma: 05-0118
Tervezői jog. sz.: TT/1, É/1
Szakképesítése: okl. építészmérnök/vezető tervező/településtervező

Építető adatai:

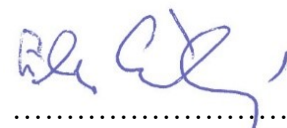
Név: Rezes-Variád Kft.,
N-Gép Kft.
MEGÉPSZER Kft.,
Balogh Kft.,
EB-Mex Kft.,
T-Préstechnika Kft.
Cím: 3540 Miskolc, Vásgyári út 43.
Képviseli: Tengerdi András, Hegedűs Lajos

A rendezési terv területe:

3540 Miskolc, Vásgyári út 43.

Alulírott kijelentem, hogy a tervezést a tervező és szakértő mérnökök kamarájáról rendelkező 1996. évi LVIII. törvény, illetve az azt módosító 1997. évi LXIV. törvényben foglaltak szerint tevékenységi körömön belül végeztem.

Miskolc, 2022. május hó



.....
Szőke László
építész / településtervező

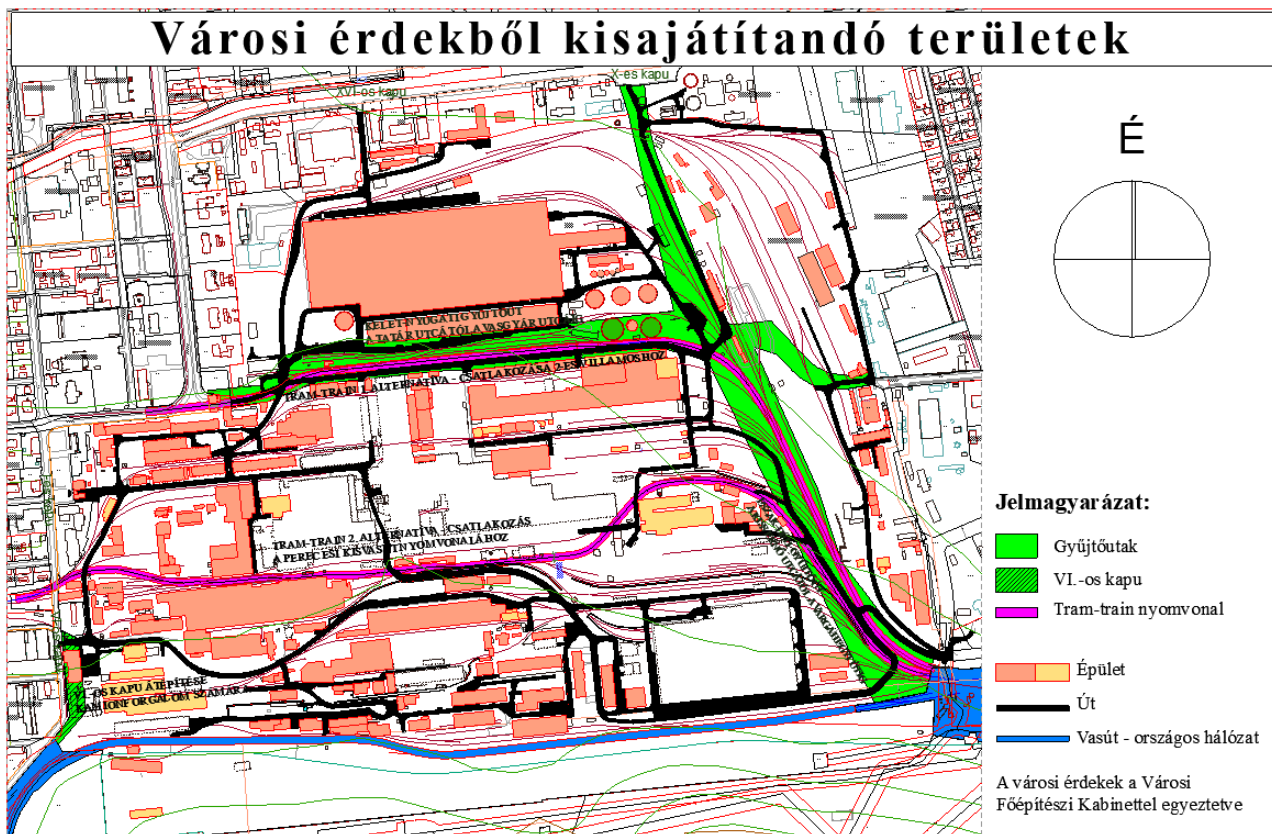
5. A TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV LEÍRÁSA

Előzmények:

2021 nyár elején kereste meg a T-Préstechnika (mint a DAM területén jelenleg is működő cég) képviselője a Hadas Építész Kft-t azzal a kéréssel, hogy készítsen megvalósíthatósági tanulmányt az osztatlan közös tulajdon megszüntetésének lehetőségéről és módjáról. Vélhetően e kérést az alapozhatta meg, hogy a megelőző évben készült egy tervfolyamat, mely alapján a DAM területének ÉK-i sarkában működő egyik cég számára lehetővé vált az általa megvásárolt tulajdonrész önálló telekké nyilvánítása felé vezető út, tehát az osztatlan közös tulajdon megszüntetése, a telephely hitelképessé, forgalomképessé válása vált reménytelivé.

A megvalósíthatósági tanulmány készítése során Polgármester Úr és Városi Főépítész Úr 2021 nyarán tájékoztatást tartott a DAM egyik működő cégének tárgyalójában, ahol meghallgatta a körülbelül másfélszáz résztulajdonost képviselő nagyobb cégek szószólóit, tájékozódott az őket leginkább feszítő problémák felől. Polgármester Úr lehetőségei szerinti támogatásáról biztosította a jelenlevőket és Főépítész Urat jelölte meg az ezügyben lépéseket tevő képviselőjének, valamint a Miskolci Egyetemmel e tárgyban szükséges kapcsolattartónak.

E tájékoztató pozitív hatása lehetővé tette a településtervezési szempontból legfontosabb kérdések egyeztetését a Városi és az Állami Főépítész Urakkal és munkatársaikkal.



A megvalósíthatósági tanulmány 2021 év végére elkészült. Legfontosabb hozadéka, hogy a javaslatban szereplő É-D-i, illetve K-Ny-i irányú a DAM jelenlegi területét metsző gyűjtőutak bekerültek a jelenleg elfogadás előtt álló Miskolci Helyi Építési Szabályzat tervanyagába. A K-Ny-i út, mely a Tatár utcát köti össze Vasgyári úttal, megszünteti a gyárterület ma már indokolatlan zárványjellegét a várostestben, az É-D-i nyomvonal pedig, mely a Kiss Ernő utcát és a Vargahegyi utat köti össze, lehetővé teszi, hogy a nehézgépjármű forgalom elkerülje a belvárost.



Részlet a jóváhagyás előtt álló Miskolc Megye Jogú Város Településszerkezeti tervéből

A megvalósíthatósági tanulmány elkészülte után kialakult a megbízói kör jelen telepítési tanulmányterv elkészítéséhez.

A 2021-es év közepén jóváhagyott építési törvények - kiemelten a telekalakításra vonatkozó részek – lehetővé teszik, hogy az építési telkek ne csak közterületről, hanem saját használatú útról megközelíthetően is kialakíthatóak legyenek. E törvényi módosulás különösen kedvező hatása azokra az úgynevezett barnamezős területekre ahol már évtizedek óta megszűnt az egész területre kiterjedő közös működés, magyarán osztatlan közös tulajdon alakult ki annak minden korlátjával, nyújtásával.

E telepítési tanulmányterv alapvetően az ún. „felső terasz” Ny-i telekcsoportjával foglalkozik, de a közös használatú út mint fogalom használatával tartalmazza az eredeti DAM Gózon Lajos utcai VI. kapuját, mint közúti kapcsolatot és az onnan induló egykori gyári utak ábrázolt részeit. A hatályos építési jogszabályok miatt az együtt tervezendő minimális tervezési terület határa É-on a már fent leírt Vasgyári utcát Tatár utcával összekötő gyűjtőút Ny-i oldalán a Gózon Lajos utca, D-i oldalán a DIGÉP-et is kiszolgáló iparvágány, K-i oldalán a jelenleg érvényes terv szerinti É-D-i gyűjtőút. A K-i határ a jóváhagyásra váró Miskolc Városi Településszerkezeti Terv hatályba kerülése esetén a fent már említett új É-D-i átkötés vonatkozó részére módosul.

Fentieknek megfelelően a terv teljes mélységében csak a „felső terasz” Ny-i telekcsoportjával foglalkozik.

A telepítési tanulmányterv leírása:

- a) a terület és környezetének, hatásterületének bemutatása,

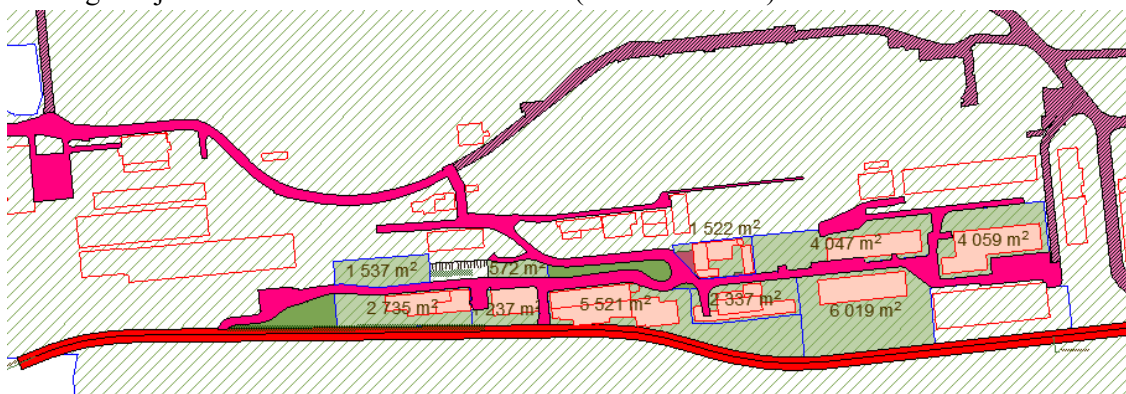


A Vasgyár „felső teraszainak” ábrázolása száz év előtti turistatérképen.

A 19. század második felében megépült vasgyár a kora vívmányinak megfelelően a vasúti teherszállításra lett alapozva. Az országos hálózathoz való iparvágány-kapcsolat a csermőkei alagúton keresztül épült ki. A domborzat és a vasútépítés szempontjait követve kialakult a szükségszerűen teraszos elrendezés. A most érintett terület D-i határa a gépgyárhoz vezető iparvágány (melyet D-ről támfal véd) É-i határa az ezt követő újabb támfal. Ez a morfológiai adottság egy-két esettől eltérően el is választja egymástól a ma működő cégek területét.

A gyár történetének elmúlt néhány évtizede során hatalmas változások történtek, ennek következménye, hogy számtalan külön életet élő területrész alakult ki. Ezek egy részében ténylegesen működő vállalkozások vannak, más területeken kevés aktivitás mellett csak a tulajdonlás folyik, jelentős területeken pedig a gazdátlanság látható jelei mutatkoznak érzékeltetve az anyatermészet hatalmát.

A fent leírtak miatt a telepítési tanulmányterv részletesen foglalkozik a telekalakítással annak érdekében, hogy a támfalakon belüli területek mindegyik része egyértelmű gazdát kapjon. Ez azért is fontos mert az általános gondozatlanság csak ily módon számolható fel, tehát ahol ez szükséges, az egyes résztulajdonosok által megvásárolt területeket javasoljuk kiegészíteni a megmaradó, illetve szükséges saját használatú utak és zöldterületek (közműterületek) kivételével.

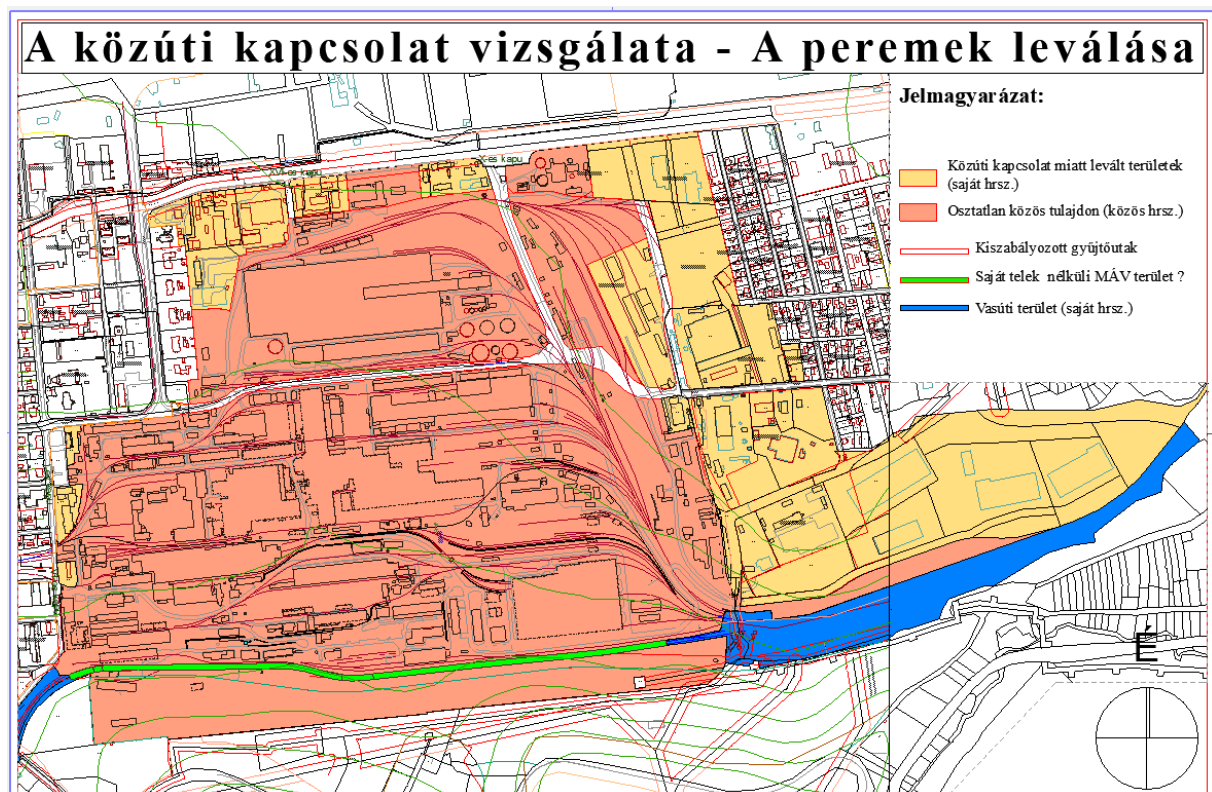


b) a fejlesztési cél, változás:

Az alapvető cél különállóan értelmezhető építési telkek kijelölése, a fennmaradó közlekedési-, zöld-, és közműterületek lehatárolása.

c) a beépítési tervhez kapcsolódó infrastruktúra-igények, a szükséges és tervezett műszaki infrastruktúra-fejlesztések:

A Vasgyár eredetileg maga alakította ki önmagának a működéséhez szükséges igen változatos infrastruktúrát (mindenféle bányák a széntől az andezitig, beszállító kisvasúthálózat, lakótelep templomokkal saját kórház, iskolák, óvodák, temető, oxigéngyár, stb.) Az országos-, és városi hálózatokhoz csak néhány ellenőrzött ponton kapcsolódott. Ez a helyzet a múlt század nyolcvanas éveinek végén megváltozott. A gyár és külső gyarmatainak direkt kapcsolata megszűnt, a gyáron belül önálló életet élő területrészek különültek el. E különálló egységeknek a saját maguk infrastruktúra-ellátási igényét kellett megpróbálni kielégíteni. Mint a térképeken is látszik, a peremeken elhelyezkedőknek sikerült közúthoz csatlakozó telkeket kialakítani és csatlakozni a városi hálózatokhoz.



Akik nem a peremen vannak, azoknak nehezíti a helyzetét, hogy a gyár működésének bő 120 éve alatt az infrastruktúra-hálózatokat a mindenkori technológiai igényeknek megfelelően rendszeresen toldották, átépítették, módosították kiegészülve azzal, hogy az ipar igényét szolgáló föld alatti létesítmények mellett a mozgalmas 20. század részben föld alatti óvóhelyek sorát hagyta maga után. Ilyen körülmények között érhető, hogy az egykor zárt világban belül olyan közművek sorával találkozunk, melyekkel szokásos városi környezetben ritkán, szinte soha. Ilyen pl. a körülményekhez igazodóan oszlopsoron vezetett víz-, illetve gáz hálózatok. Ezeket részletesen a „felső teraszra” nézve is kifejtik majd.

d) a javasolt beépítés környezeti hatásai és követelményei:

A „felső teraszon” jelenleg működő cégek igen változatos tevékenységet folytatnak, de ezek környezeti hatása messze elmarad az egykori Vasgyár okozta terheléstől. A jelenleg hatályos és az elfogadás előtt álló Miskolci Építési Szabályzat egyaránt – egyéb ipari területként rögzíti a területfelhasználást az ehhez tartozó követelményekkel.

e) a településterv változásának, módosításának tartalma, szabályozási koncepciója:

A jelenleg hatályos településszerkezeti terv a meglévő és a tervezett gyűjtőutak közötti területet egy egységként, ipari területként szabályozza, a módosítása során a kialakítandó saját használatú utak segítségével telekosztás történik az osztatlan közös tulajdon megszüntetése érdekében.

f) a beépítési javaslat:

- lásd a TelT-10 tervlapon a BEÉPÍTÉSI TERVET.

g) a határoló köz-, illetve közhasználatú területek:

- A terület D-i határa – a DAM-hoz vezető iparvágány:



Ez a legdélebbi sínpár az egyetlen még ma is működő forgalommal, igaz csökkentett megengedett sebességgel az alépítmények műszaki állapota miatt. A '60-as években a gyár az akkori Lenin Kohászati Művek tulajdonába került a vasúti terület, mely más szempontból az országos vasúti törzshálózat részét képezi, de az említett körülmények miatt jelenleg nincs saját telke. A MÁV-

val egyeztetve ki kell alakítani a továbblépés érdekében e vasútvonal telkét. A beépítési javaslatban ábrázolt terület csak irányadó jellegű. (síntengelytől É-ra: 4,4m D-re: 5,5m) Az iparvágánytól D-re eső vargahegyi gyárterületek megközelíthetőségét a kialakult szokásnak megfelelően a terület Ny-i és középső részén biztosítottuk a meglévő nyomvonalak figyelembevételével. Ezek szintbeni kereszteződések.

- A terület É-i határa – a Vasgyár utcát a Tatár úttal összekötő nyomvonal:



- A terület Ny-i határa – a Gózon Lajos utca a VI. kapuval:



Az egykori VI. kapu, mely jelenleg használaton kívül van, a kialakítandó saját használatú út kezdőeleme. Újra nyitáshoz szükséges a nehézgépjármű forgalom számára is megfelelő csomópont kialakítás, mely magával vonja a jelenleg asztalosüzemként szolgáló D-i épület elbontását

- A terület K-i határa – az egykori KAC melletti iparvágányok nyomvonala:



A Kiss Ernő utcáról nyíló gyári X. kaputól induló nyomvonal most sincs beépítve, csupán a ma már használaton kívül lévő műtárgyak, illetve közműlégvezetékek bontása szükséges. Ennek az iránynak a kiépülte tenné lehetővé a belváros mentesítését a nehézgépjárműforgalomtól.



A „felső terasz” vegetációja Ny-ről



A „felső terasz” vegetációja K-ről

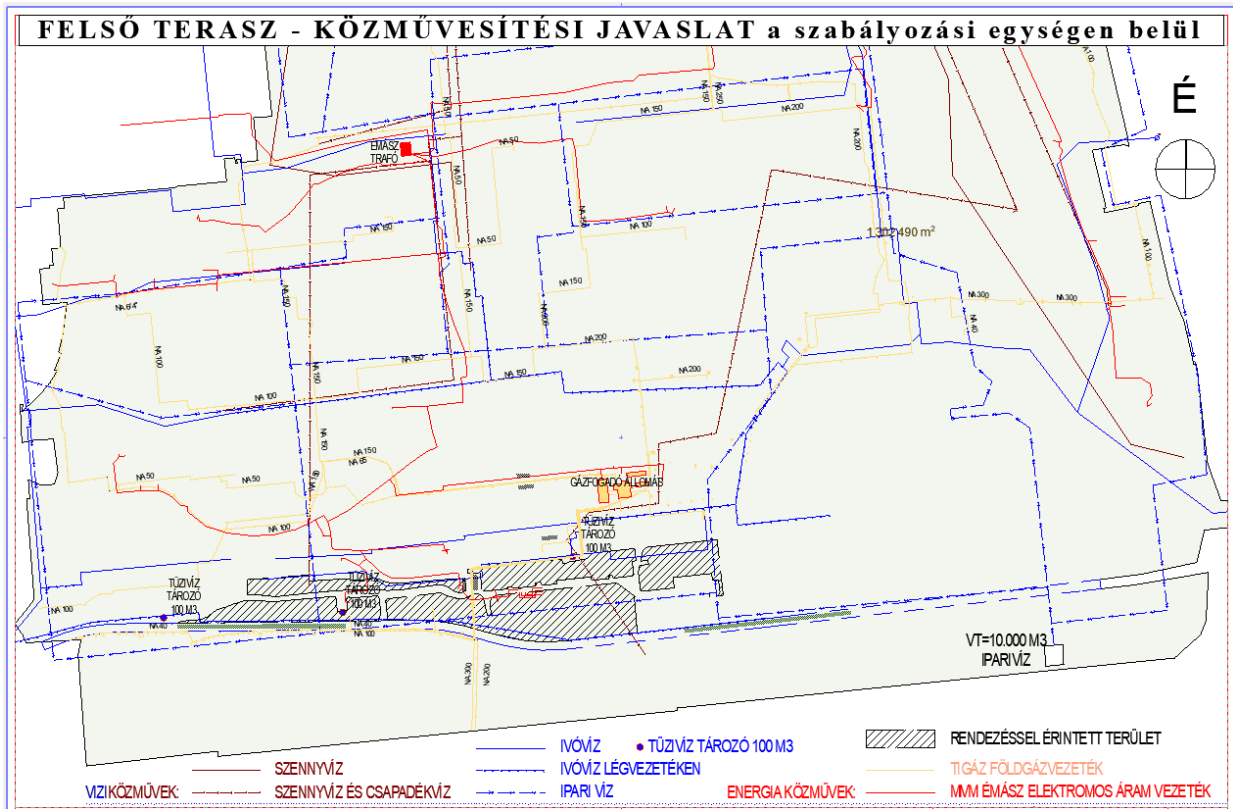
Látható az őszi képeken az É-i fekvésű domboldalakra jellemző dús növényzet, A „teraszokon” belül főleg ott, ahol a szerpentin-szerűen vezetett utak vannak, gyakoriak a rézsűk, ezek zöldterületként való kialakítása magától adódik. Jelenleg is jelentős a meglévő növényzet, így különösebb zöldterület fejlesztésre nem lenne szükség, mégis az iparvágány mellett egy más célra nehezen hasznosítható területet parkosítani javaslunk. Szükség esetén ez lehetőséget ad közművek vagy közműpótló műtárgyak elhelyezésére.

i) a közlekedési és parkolási rend

Az egykori gyárterületen belül a jelentős épületállomány meghatározza a kialakítható utak maximális szabályozási szélességét. Ez több helyen jelentősen kevesebb, mint a zöldmezős beruházások esetében. Ennek megfelelően helyi egyedi korlátozásokkal kell élni pl. a saját használatú út egész területén maximum 30 Km/h-s sebesség, parkolási tilalmak stb. A „felső terasz” területén a jelenleg is működő vállalkozásoknál jellemzően a parkolás telken belül megoldott, ennek ellenére a területen belül tettünk javaslatot egy nagyobb, összefüggő parkoló kialakítására.

A g) pont alatt említett VI. kapun keresztül biztosított a terület közúti kapcsolata, mivel a Gózon Lajos utcai felüljárón 20t-s korlátozás van, ezért a nehézgépjárművek számára befelé jobbra kis íves, kifelé balra, nagy íves kanyarodást kell biztosítani az úttól visszahúzott kapuzat kialakításával.


j) a közműveinek felszíni és a felszín alatti építményei:




A „felső teraszon” működő cégek közműellátottsága a jelenlegi állapotot tekintve lényegében kielégítő, ez azonban nem jelenti azt, hogy a tágabb környezetet is figyelembe véve ez az állapot hosszú távon fenntartható lenne. Az energia-közművek az ÉMÁSZ által gyáron belüli trafóról biztosított elektromos ellátás, valamint a nemrégiben kiépített TIGÁZ által üzemeltetett légvezetékes gázellátás helyzete rendezett. A legnehezebb helyzet a víziközművek esetében van. A többszörösen átépített, nehezen ellenőrizhető belső hálózatokat a MIVÍZ érthető okokból nem vette át, ezért azokat egy közbeiktatott cég üzemelteti jelenleg. Ez az állapot gondot jelent a gyár területének döntő részén, pl.:

- Az ivóvíz ellátás a Szinvát keresztező NA110-es vezetéken keresztül történik, ez az átmérő nyilvánvalóan csak átmenetileg tudja biztosítani a felmerülő igények kiszolgálását.
- Az iparivíz ellátás mindkét módoszata használhatatlan, az eredeti Szinva-mederből nyert ellátás az „A” telepnél a tárolómedencéket földdel feltöltötték, benötte a fű, a múlt század közepén kiépített 600-as repülővezeték, mely a Sajószigeti úttól indulva a városon át haladt a Gyár felé, szintén használhatatlan, a vezetéke több helyen sérült. A „felső terasz” területén működő cégeket az általuk megépített 3 db 100m³-es tűzvíztározó látja el oltóvízzel.
- A Gyáron belül keletkező szennyvizet és csapadékvizet a Kiss Ernő utca melletti ún. „C”-jelű telep fogadja és tisztítás után csatlakoztatja a városi hálózathoz.

Tehát feltétlen szükséges az É-D-i és K-Ny-i városi tulajdonba kerülő gyűjtőutak megépítésekor párhuzamosan elkészíteni a Gyár egész területét kiszolgáló víziközmű-gerinceket.


 Szöke László
 építész, településtervező

Miskolc, 2022. május hó


 Molnár Katalin
 építész, urbanista

6. TERVEK JEGYZÉKE

TelT-01	A tervezési terület határa	M=1:5000
TelT-02	A közúti kapcsolat vizsgálata - A peremek leválása	M=1:5000
TelT-03	Morfológia - teraszok, támfalak	M=1:5000
TelT-04	Városi érdekből kisajátítandó területek	M=1:5000
TelT-05	A felső terasz határa	M=1:5000
TelT-06	Felső terasz – Telekosztási javaslat a szabályozási egységen belül	M=1:4000
TelT-07	Felső terasz – Telekosztási javaslat	M=1:2000
TelT-08	Felső terasz – Közművesítési javaslat a szabályozási egységen belül	M=1:4000
TelT-09	Felső terasz – Közművesítési javaslat	M=1:2000
TelT-10	Felső terasz – BEÉPÍTÉSI TERV	M=1:1000

Miskolc, 2022. május hó