

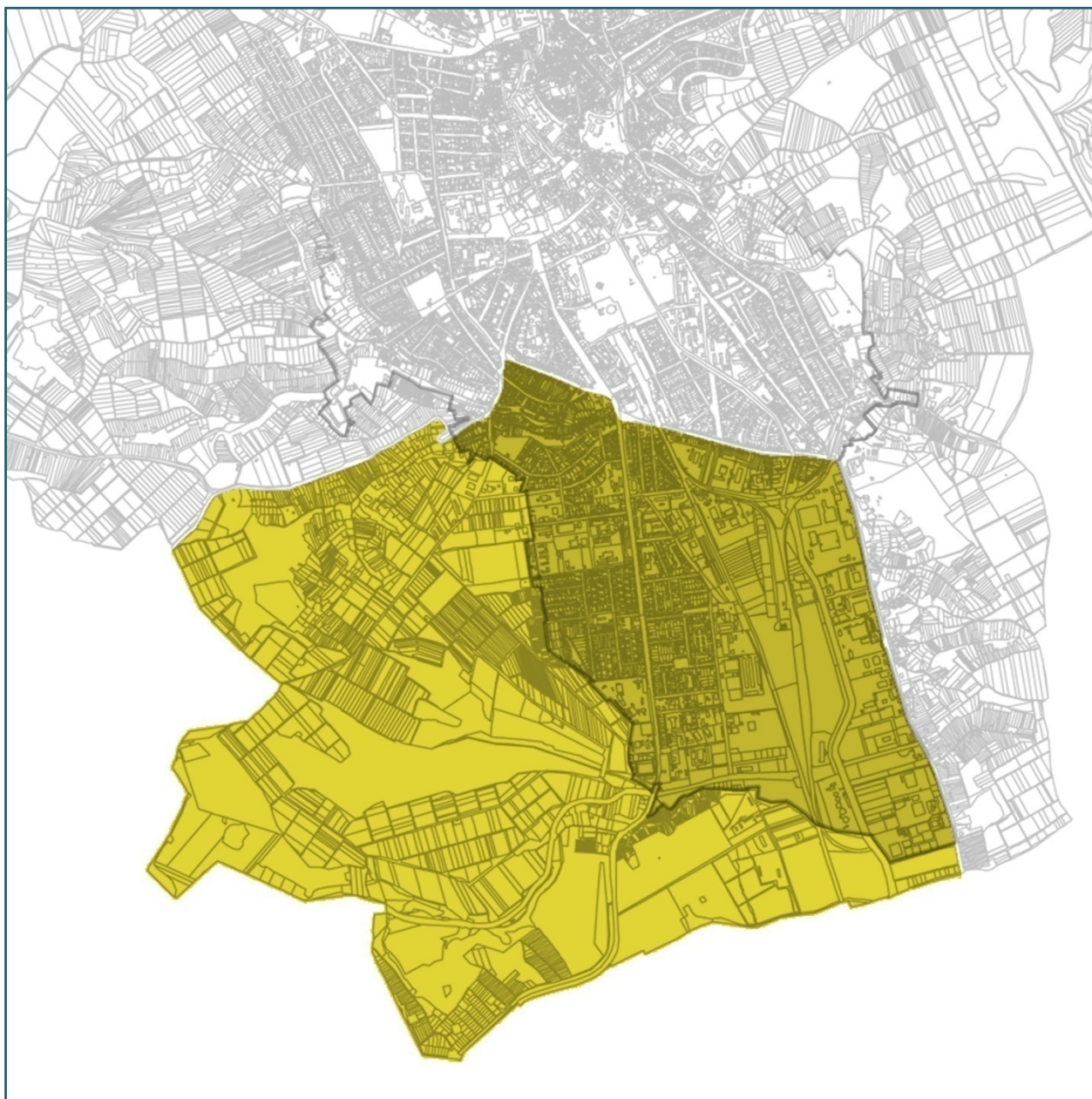


### III.4. DÉL VÁROSRÉSZ

#### Területi határai

Nyugaton és délen Eger MJV közigazgatási határa, Északon a Szalóki utca, a Szvorényi utca, az Árpád utca és a Sas utca; keleten pedig a Kistályai utca határolja.

**Lakossága:** 9681 fő (2001-es adat)





## Történelme, kialakulása

**Dél városrész területei:** a Hatvani hóstya déli része, Lajosváros, déli ipari park. Ezeknek a területeknek Eger MJV szabályozási tervében külön városrészként önálló szabályozásuk van.

Eger városához kapcsolódó hóstyák közül a Hatvani hóstya elsőként alakult ki az ország belső területei felé vezető út mentén. Mai napig fennmaradt, történetileg kialakult közterületi- és tömbstruktúrája jellegzetes: az Árpád utca – Koháry utca vonalától délre eső városrész közterületi- és tömbszerkezetét elsősorban a terület morfológiai adottságai határozzák meg. A történetileg kialakult településszerkezet a városrész karakterének meghatározó alkotóeleme. Eger egyetlen református temploma is itt található.

Lajosváros Eger legdélibb városrésze, több középiskola (Szilágyi Erzsébet Gimnázium; Egri Kereskedelmi, Mezőgazdasági, Vendéglátóipari Szakközép-, és Szakképző Iskola és Kollégium) és kollégium épült ide. A terület nagy része kertvárosi jellegű, de számos többemeletes, kertvárosi beépítéstől eltérő jellegű épület is található itt.

Jelentős kulturális, történeti és építészeti értéket képvisel a városrészben található Kőlyuki pincesor.

## Lakossága

Eger városára és a Déli városrésze vonatkozó demográfiai KSH adatok (2001-es Népszámlálás adatai):

Mutató megnevezése	Eger összesen	Déli városrész
Lakónépesség száma	57 986	9 681
Lakónépességen belül 0-14 évesek aránya	14,7	12,4
Lakónépességen belül 15-59 évesek aránya	66,5	69,8
Lakónépességen belül 60- x évesek aránya	18,8	17,8
Legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők aránya az aktív korúakon (15-59 évesek) belül	15,4	14,3
Felsőfokú végzettségűek a 25 éves és idősebb népesség arányában	22,3	21,1
Rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya az aktív korúakon (15-59 évesek) belül	40,7	43,3
Legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők és rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya az aktív korúakon belül	10,3	10,2
Foglalkoztatottak aránya a 15-64 éves népességen belül	55,9	53,6
Foglalkoztatott nélküli háztartások aránya	36,1	34,0
Állandó népesség száma	55 051	8 973

Dél városrészben a korcsoportonkénti megoszlás kevésbé tér el az egész városra vonatkozó arányoktól, ugyanakkor a 0-14 évesek aránya, valamint a 60 éven felüliek aránya alacsonyabban van a városi átlagnál. Ebben a városrészben a legmagasabb az aktív korúak aránya a lakónépességen belül (69,8%). Eger lakosságának közel 17 %-a él ebben a városrészben. A legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők aránya, valamint a felsőfokú végzettségűek aránya is elmarad a városi átlagtól.

Legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők és rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya az aktív korúakon belül: 10,2%, mely tulajdonképpen megegyezik a város egészére jellemző adatokkal.



## Gazdasága

### Egri Ipari park

Az ipari parkot működtető társaságba 1997. áprilisában új tulajdonosokként lépett be Eger M.J.V. Önkormányzata, és felvette az Egri Ipari Park Kft. nevet. A park kezdeti 14,3 ha-os területének infrastrukturális beruházásai 2000-re befejeződtek, megépült a K2 feltáró út állami és önkormányzati támogatások segítségével. Kezdetben 3 vállalkozás működött a park területén, melyek mintegy 100 főt foglalkoztattak. Az Egerben kialakított Ipari Park 107 hektáron fekvő 90%-ban beépített gazdasági övezetben 65 vállalkozás közel 3 ezer embert foglalkoztat ma már.

Az Egri Ipari Park által támogatott szektorok, termelési ágak:

- Élelmiszergyártás
- Textilia, valamint ruházati termékgyártás
- Fafeldolgozás, bútór-, papír és papírtermék gyártás
- Fémfeldolgozási termékek gyártása
- Gép- gépi berendezés-, villamos ipari-, híradástechnikai-, közúti járműgyártás

Az ipari parkban környezetszennyezéssel, illetve környezetkárosítással járó tevékenységek nem folytathatóak tekintettel Eger város idegenforgalmi, turisztikai jellegére.

Logisztikai adottságai alapján az Egri Ipari Park Eger közlekedési kapcsolataiból adódóan nem a legkedvezőbb. A Park elhelyezkedése a városközponttól mintegy 2 km, közvetlenül Lajosváros városrész mellett található, viszonylag közel a lakóterületekhez. Közvetlen főútvonaltól való távolsága 0,5 km, ugyanakkor az autópályától való távolsága mintegy 28 km. A vasútvonal közvetlenül a Park mellett halad el, vasútállomás 1 km-re található, a Park saját iparvágánnyal rendelkezik. Repülőtértől való távolsága kb. 10 km, Budapesttől való távolsága pedig mintegy 130 km.

Az Ipari Park által nyújtott szolgáltatások között megtalálható a műszaki, jogi, pénzügyi tanácsadás, valamint pályázatfigyelés. A Park területén biztonsági szolgálat őrzi a bérelhető irodákat, valamint az ott dolgozók számára étkezési és kiskereskedelmi szolgáltatások is találhatóak. 2002-ben megépült a Parkban az Innovációs és Technológiai Központ. Az inkubátorház és szolgáltató központ funkciót betöltő központban 12-20 m<sup>2</sup>-es irodák és 80-120 m<sup>2</sup>-es üzemcsarnokok vehető bérbe kezdő, illetve kisvállalkozások számára a piaci árnál kedvezőbb bérleti díjért. A központ rendelkezik tárgyaló- és a konferenciateremmel is. Az Ipari Park fejlesztési elképzelései szerint a cél a park további betelepítése külföldi és belföldi befektetőkkel. Az Egri Ipari Parkba betelepült vállalkozások közül a legjelentősebbek a teljesség igénye nélkül:

- ZF Hungária Kft.
- Bosch Rexroth Pneumatika Kft.
- Elso Elbe Hungária Acélipari és Kereskedelmi Bt.
- Leoni Hungária Kft.
- Vilati Ingatlan Kft., Vilati Gyártó Kft.
- Raab Karcher Rt.
- EBM Hungary Kft.
- Zodel-Hungária Kft.
- Agroker-Eger Kft.
- Lasselsberger Hungária Kft.



### Funkcióellátottság

A Hatvani hóstya déli része dominálónan lakóterület, a szerkezeti jelentőségű utak találkozásánál létrehozandó intézményterülettel. A déli városrész legjellemzőbb adottsága a vasút mentén elterülő nagyterjedésű gazdasági terület, és annak közvetlen szomszédságában létrejött lakóterületek kettőssége.

A gazdasági funkció vélelmezhetően távlatban is megtartja jelentőségét, legfeljebb bizonyos területeken várható a kisebb kereskedelmi és szolgáltatási egységek számának növekedése a lakóterületi funkciótól idegen raktározási és üzemi tevékenységgel szemben.

A lakóterületi funkció erősödését jelenti az Egri Patyolat Kft. telephelyének lakóterületi átminősítésére vonatkozó igény. Hasonló szándékok támogatását irányozza elő a jövőben az Önkormányzat is a pl. a Faiskola utca mentén.

Az 1970-es évek koncentrált lakásépítéseivel egy időben épült általános iskola és óvoda megfelelő alapellátást nyújt a városrész szempontjából.

A városrészben található a Tűzoltóság, melynek elődje 1874. július 12-i mostani Dobó tér leégése miatt alakult Egri Önkéntes Tűzoltó Egylet néven, valamint itt található a Szennyvíztisztító telep területe is, a szabályozási tervben védőtávolsággal ellátva. A telep kommunális és ipari szennyvíztisztítással is foglalkozik.

Oktatási intézmények a városrészben:

- Szilágyi Erzsébet Gimnázium és Kollégium,
- Hunyadi Mátyás Általános Iskola,
- Vendéglátóipari Szakközép-, Szakiskola és Kollégium,
- Egri Agrárképzésért Alapítvány Európai Szaktudás Szakiskolája,
- Informatikai, Közigazgatási, Nyomdaipari Szakközépiskola és Szakiskola

### Utcaszerkezete, megközelíthetősége, területei, szabályozása

A Hatvani hóstya déli részén az Árpád utca – Koháry utca tengelyétől délre kialakult tömbök esetében az eredeti hóstyai telekszerkezet megmaradt, és a területre vonatkozó helyi védelem fennmaradása célja az Önkormányzatnak.

Lajosváros utcahálózata és telekszerkezete az 1930-as évek körül alakult ki. A Madách Imre utca – Kazinczy utca közötti tömb őrzi még az eredeti telekszerkezetet, nagyméretű, közel 1000 m<sup>2</sup>-es lakótelkekkel, melyek kertvárosias, ikerházas beépítésűek. Az 1970-es években a nagyobb tömbbelső feltárásával – a mély lakóterületeket leszabályozva – a tömbbelső egy részében többszintes házak épültek telepszerű, úszótelkes formában, durván beavatkozva a kertvárosi telekstruktúrába. A feltárt telektömbök esetében a kertvárosi beépítésre szolgáló lakótelkek 400-500 m<sup>2</sup> területűek. Ez a domináns telekméret Lajosváros területén. A Zólyomi utca mentén láncházias beépítés alakult ki a tömbfeltárás során, szabályos 300-500 m<sup>2</sup>-es telkekkel.

A városrész legapróbb telkei – mintegy 200 m<sup>2</sup>-es területtel – a Kazinczy utca és a Nagy László utca mentén található sorházas beépítéssel jöttek létre, a telekszerkezet és a beépítési mód tekintetében egyaránt a környező kertvárosias karaktertől eltérő módon.



Szabályos telekszerkezettel rendelkezik a Puky Miklós utca és a Breznay Imre utca által határolt lakótömb, melyet 800-900 m<sup>2</sup> nagyságú telkek alkotnak. A telkeken felépült 4 lakásos épületek alaprajza ikresített jellegű, ennek következtében megindult a telkek megosztása.

Sajátos telekstruktúra alakult ki a Liszt Ferenc utca és a Madách Imre utca közötti területen, a tömb utólagos parcellázásával. Az egysoros telektömb mintegy 300 m<sup>2</sup>-es telkei alapvetően eltérnek a városrész karakterétől, városiasabb, sűrűbb beépítést eredményezve.

A Faiskola utca és a vasút között húzódó gazdasági terület változatos méretű és formájú telkeket tartalmaz. Az utóbbi évtizedekben végbement gazdasági átalakulás következtében a gazdálkodó egységek számának növekedésével nőtt a telekalakítási igények száma is. A korábbi nagyméretű telkek elaprózódása egyértelműen kimutatható tendencia, mely gyakran szabálytalan alakú telkek kialakításához vezet.

A terület terhelhetősége, valamint a telkek beépíthetősége és funkciójának megfelelő használata szempontjából a telekterületek minimumának szabályozását javasolja az Önkormányzat a gazdasági területeken.

### Lakás- és épületállománya, beépítés módja

Eger városára és a Dél városrésze vonatkozó KSH adatok (2001-es Népszámlálás adatai):

Mutató megnevezése	Eger összesen	Déli városrész
Lakásállomány (db)	23 505	3 686
Alacsony komfort fokozatú lakások aránya	6,5	6,0

A Hatvani hóstya területén a beépítés karaktere szorosan összefügg a történetileg kialakult telekszerkezettel. A hóstyai beépítés jellemzője a zártság, keskenyebb telkek esetében zárt sorú beépítéssel, szélesebb telkek, illetve kisebb épületek esetében hézagosan zárt beépítéssel, zárt kerítéssel és kapuzatokkal.

Lajosváros beépítési karaktere még a lakóterületeket illetően sem homogén. A domináló kertvárosias karaktert megzavarják néhol a tömbbelső beépítései. Ezek közül különösen idegen a Veres Péter utcára kinyíló, telepszerűen beépült tömbbelső és a kertvárosias környezetének kapcsolata mind a beépítés magasságának, mind a beépítés módjának szempontjából.

Hasonló problémát hordoz a Faiskola utca – Brassói utca által közrezárt tömbbelsőben felépült A+F+4 szintes épület léptéktelen tömege.

A Mátyás király út mentén felépült F+4 szintes sávházak az 1970-es évek technológiájának és városépítési elveinek megtestesítői, és bár a kertvárosias városrésztől eltérő, de legalább egységes karaktert adnak a Mátyás király út érintett szakaszán.

Egységes beépítési karaktert képvisel a Puky Miklós utca és a Breznay Imre utca között létrejött F+1 szintes, magastetős beépítés, mely léptékében, tömegarányában illeszkedik a városrészben dominánsan jelenlévő ikerházas, magastetős, kertvárosias beépítéshez. A Külsősor utcától Délre fekvő új lakótömb telekalakításánál és beépítésénél jelenleg hatályos szabályozási terv javaslata ennek a beépítési karakternek a folytatására irányul.



## Közműellátottsága

A Mátyás király utcában részben van vezetékes ivóvíz és szennyvíz csatorna, de a Nagyváradi utca és a Volán között nincs. A Kistályai úton részben van, az ipari terület teljesen ellátva. A Farkasvár utcában nincs vezetékes ivóvíz és szennyvíz csatorna. A Faiskola utcában részben van, kivéve a Zombori út és Szövetkezet út között.

## Úthálózata, közlekedés

A 25.sz. főút, mely Eger legfontosabb országos főúthálózati kapcsolata, a belterületi szakaszon 2x2 forgalmi sávós keresztmetszettel épült ki, innen közelíthető meg Kerecsend, Gyöngyös és Budapest. A főút csomópontjai jelzőlámpás szabályozásúak, a Ráckapu téri külön szintű csomópontot kivéve. Az út a kismértékű átmenő forgalmon kívül a belső észak-déli forgalom tengelye, szakaszonként a forgalmat csak torlódásokkal képes lebonyolítani. A kapacitás hiányát elsősorban egyes csomópontok forgalomszabályozása okozza, önálló balra kanyarodó sávok hiányában. A főút közterülete változó szélességű: a Mátyás király úton 30 m, megfelelő, a Deák F. úti és 24.sz. főúti csomópont között 22-24 m a korábbi szabályozás szerint, Ráckapu téri csomóponttól északra min. 24 m.

A vasútvonalak által körbezárt terület megközelítését biztosító Külső sor utca 2x1 sávós, 15-20 m széles közterületű. A vasút menti gazdasági terület gyűjtőútja a Faiskola utca 16 m széles telken, 2x1 sávós. A 25. sz. főút és a Faiskola utca közötti kapcsolatot a Liszt Ferenc utca - Madách utca egyirányú útpár, illetve a Szövetkezet (2x1 sáv) utca biztosítja gyűjtőút jelleggel. Eger településszerkezeti terve a Sas utca – Kistályai út útvonal szintbeli vasúti keresztezését és az út csomópontjainak jelzőlámpás szabályozását tartalmazza, annak figyelembevételével, hogy a város észak – déli tehermentesítő útja a Kistályai út folytatásában a vasútvonal keleti oldalán halad.

**Egerszalóki út:** Az új 5 km hosszú út megépülésével nem csak Eger elérhetősége javult a déli kistelepülések felől, hanem a délkeleti Maklár, Nagytálya, Andornaktálya és a délnyugati Egerszalók, Demjén települések közötti összeköttetés is Eger közbeiktatása nélkül. Így újabb szakasszal bővült a déli elkerülő úthálózat.

Az út megépülésével megindult a közművek építése (ivóvíz, szennyvíz, elektromos hálózat) és a gazdasági vállalkozások is fokozatosan birtokba veszik a feltárt területeket. Az Egerszalókon megvalósuló turisztikai fejlesztés jelentős vendégforgalmat generál a térségben. A minőségi turizmus alapvető feltétele a megfelelő színvonalú elérhetőség.

A jó közlekedési kapcsolat lehetővé teszi, hogy a fürdővendégek a megyeszékhelyet is gyakran meglátogassák és igénybe vegyék idegenforgalmi, kulturális, gasztronómiai szolgáltatásait.

Ezen a városrészen megy keresztül a déli vasúti közlekedés, megközelíthető déli irányban Füzesabony, Budapest, Miskolc, északi irányban Ózd és Szilvássvárad. Eger- Szilvássvárad- Putnok vasútvonalat 1908. november 12-én adták át a forgalomnak, és évtizedeken át helyi érdekű vasútként (HÉV) üzemelt.

A parkolás a családi házas beépítés miatt közterületeken oldható meg. A városrészben kerékpárút nincs, de a Sas út és a Mátyás király út mellett tervezik kerékpárút létrehozását.



### Zöldfelületei

A városrész zöldfelületi rendszerében egyforma szerepet kapnak a nagyvárosi és kisvárosi beépítés lakótelepeinek közkertjei, valamint a kertvárosias és kisvárosias családház-as-társasház-as kertkapcsolatos beépítései. A lakótelepi közkertek növénytelepítési intenzitásuk és fenntartásuk miatt, míg a kertek elsősorban felületük nagysága miatt jelentősek. Ettől eltérnek a gazdasági területek beépítetlen területei. A nagy szabad felülettel bíró területeken sok a burkolt felülete, a kondicionáló hatású növénytelepítések csak kevés helyen találhatóak meg. A központi vegyes területek zöldfelületei nagyon vegyes képet mutatnak. Összességében elmondható (az oktatási intézményekre vonatkozóan is), hogy a gazdasági területekhez hasonlóan nagy burkolt felülettel rendelkeznek, még ha a zöldfelületük intenzívebb beültetéssel rendelkezik is.

A családház-as és az alacsony lakásszámú társasházak mögött működő kertek mérete változó a városrészben. Az apró kertek mellett megtalálhatóak nagy kertek is. Ezek megőrzése és bővítése kiemelt fontosságú.

A nagyvárosi és a kisvárosi úszótelkes beépítései körül található közkertek állapota, növénytelepítési intenzitása jónak mondható, bár a városrész egészében javítható az állapotuk. Az értékes idős növényállomány megtartása mellett javasolt kertépítészeti terv alapján új funkciókkal megtölteni a közkerteket és a játszótereket felújítani. A saját telektulajdonnal bíró nagyvárosias és kisvárosias területek társasházi kertjei „közkert” módjára működnek, fenntartásukat nem egyértelműen a lakóközösség végzi, és minőségükben sem térnek el a közkertektől.

Eger e városrészén is keresztülfolyik az Eger patak és rajta kívül még kettő kisebb mellékpatak is.

### Külterülete

A déli iparterület térségében – eddig beépítetlen (a vasúti rendező pályaudvar, és az Eger-patak közötti területsávban), valamint a jelenleg MÁV kezelésében lévő, de vasúti szállítási szempontból feleslegessé váló (a vasúti vágányok közötti) területen van lehetőség új gazdasági területek kijelölésére. E fejlesztési terület déli irányba a K2-es útig terjed és ipari, valamint kereskedelmi szolgáltató gazdasági területet egyaránt magába foglal.

A közigazgatási terület déli részét érinti a MOL Rt. (Kiskunhalas) Demjén néven nyilvántartott szénhidrogén lelőhelyének bányatelek határa. E bányatelek azonban a felszíni tájhasználatot nem befolyásolja. A bányatelek belüli terület délnyugati részén található néhány még üzemeltethető olajkút. A kistérség települései közül innen érhető el Egerszalók és Egerszólát.



**A déli városrész SWOT analízise**

**Erősségek**

A városrészben található Egri Ipari Park a város legjelentősebb ipari övezete, mely jelentős gazdasági potenciállal és jövedelemtermelő képességgel rendelkezik

Az ipari parkban kvalifikált munkaerő dolgozik, nincs jelentős környezetszennyező ipar

Az ipari parkhoz kapcsolódó kutatás-fejlesztés

Lajosvárosban fásított utcák, a lakótelepek zöldje gondozott

Eger-patak és zöldfolyosók jelenléte a városrészben

Kulturális, történeti és építészeti érték a Kőlyuki pincesor

Kedvező infrastrukturális ellátottság

Oktatási intézmények, kollégiumok jelenléte

Az M3-as autópályához legközelebb fekvő városrész

Tömegközlekedéssel könnyen elérhető

Vasútállomás közelsége

Parkolási problémák nincsenek

**Gyengeségek**

Az Egri Ipari Park logisztikai adottságai kedvezőtlenek

A déli iparterület és a mellette fekvő lakóterület túlzott közelsége

Az iparterület növekedése városi szinten korlátozott

A 25-ös főút forgalmilag túlterhelt

A 25-ös főút kettévágja a városrészt, a gyalogos átjutás nehézkes

A városrészben található intézménykertek zöldfelületeinek nincs egységes rendszere

Városi információs - tájékoztatási rendszer hiánya

Munkaerő piaci kereslet és képzés összehangolatlansága

Infrastrukturális fejlesztések magas költségszintje

**Lehetőségek**

Az ipari park kapacitásainak maximális kihasználása

Az ipari park Informatikai alapú adatbázis-fejlesztési lehetőségeinek kihasználása

A gazdasági innovációhoz kapcsolódó oktatási és kutatási bázis fejlesztése

Meglévő tudásbázis felhasználásával Informatikai - humán logisztikai szektor lehetőségeinek kiaknázása

Kistérségi fejlesztések központi szerepének felvétele – új gazdasági területek kistérségi szintű értelmezése

Környezetbarát ipari létesítmények letelepedésének segítése

M25 autópályát megépülésével közvetlen közlekedési kapcsolat a közúti gerinchálózathoz

EU-konform rendszerek kiépítése

Az ipari parkhoz kapcsolódó logisztikai rendszer fejlesztése

Az ipari park belső infrastruktúrájának fejlesztése

A lakóterületek zöldfelületeinek valamint a közterek átépítésével az ipari karakter ellensúlyozása

**Veszélyek**

Hátrányos külső és belső közlekedési kapcsolatok fennmaradnak

M25-ös autópályát bekötése tovább késik

A 25-ös főút forgalma tovább növekszik

Kvalifikált munkaerő hiánya következtében az ipari park kihasználtsága csökken

Külföldi piacképes tőke elvándorlása

Ipari területek környezetszennyezése erősödik

Ipari és gazdasági potenciál növelése érdekében korábban lakófunkcióra szánt területeket használnak fel