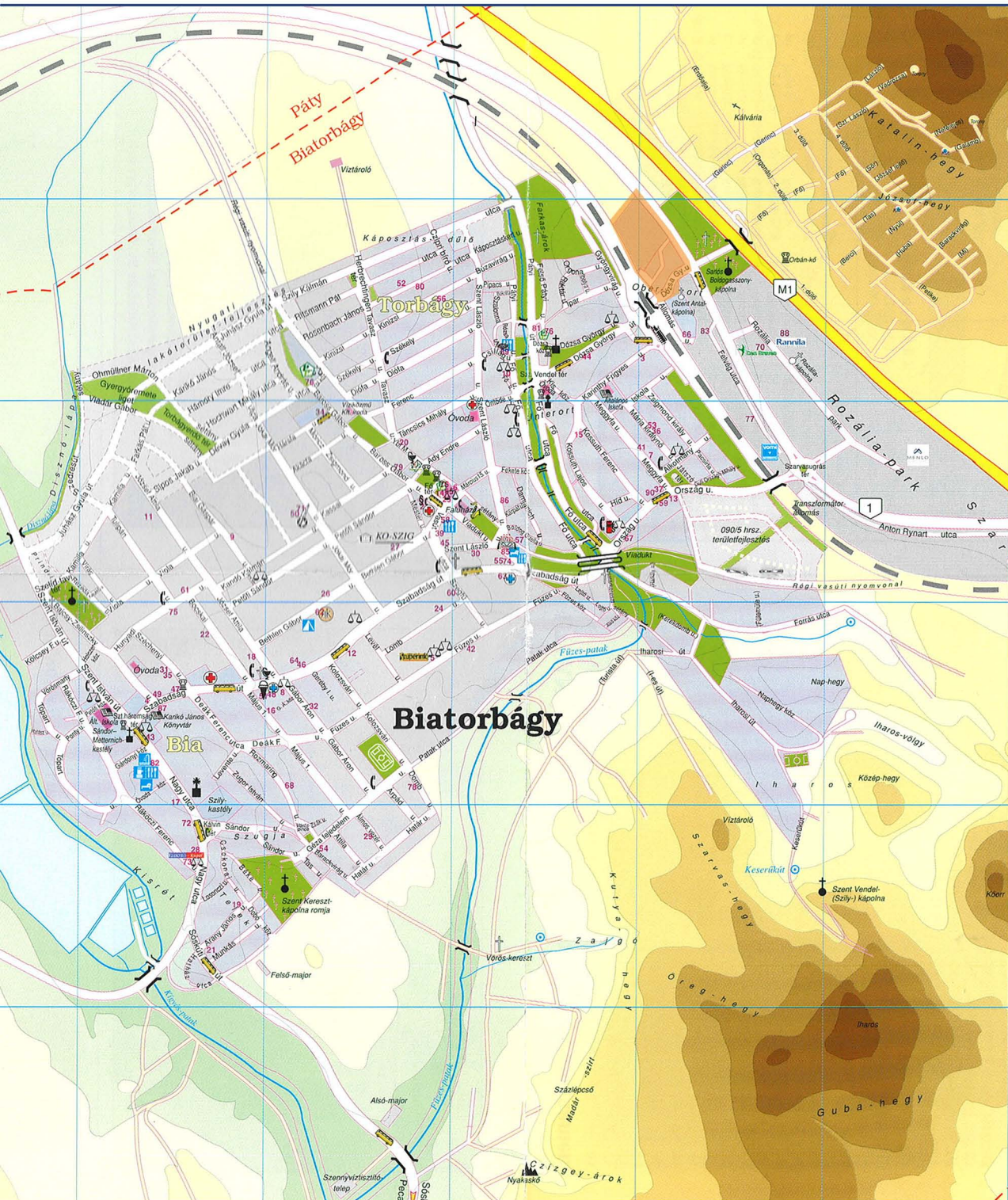


BIATORBÁGY, 1. SZ. FŐKÖZLEKEDÉSI ÚT – DÓZSA GYÖRGY ÚT – VASÚT –TARTALÉK GAZDASÁGI TERÜLET ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSA



2008. augusztus hó

I-491-1/2008

BIATORBÁGY, 1. SZ. FŐKÖZLEKEDÉSI ÚT – DÓZSA GYÖRGY ÚT – VASÚT – TARTALÉK GAZDASÁGI TERÜLET ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET, SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSA

Tsz: I-491-1/2008

TERVEZŐK:

Településtervezés:

Pintér Ferenc irányító tervező
TT/1É 01-1719/11



Baglyos Szabolcs
TT1 09-0582/06



Bálizsné Nagy-Pál Anna
TT/1É 01-0574/11



Dományi Bálint




Közelekedés:

Pető Zoltán
K1d-1 01-2321



Zöldterület, környezetvédelem:

Pogány Aurél
K1 01-5060/05



Fábián Sára



Közművek:

Fodor Sarolta
VZ-T 01-4016



Pető László
EN-korlátozott, GO-T 01-9743



Román Péter Attila



ÜGYVEZETŐ:

Albrecht Ute



MEGRENDELŐ:

Biatorbágyi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal

A tervdokumentáció a BFVT Kft. tulajdona, a tervezők szellemi alkotása, melyet a Megrendelő csak a szerződésben foglaltak szerint használhat fel.

Budapest, 2008. augusztus

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS

1.1. A terv készítésének célja és előzményei

VIZSGÁLATOK

2. VÁROSRENDEZÉSI VIZSGÁLATOK

2.1. Tervi előzmények

2.2. Településszerkezeti összefüggések

2.3. Területhasználat

2.4. Beépítés- és épületvizsgálat

2.5. Telek- és tulajdonviszonyok vizsgálata

2.6. Értékvizsgálat

3. KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLATOK

3.1. Közúti közlekedés

3.2. Tömegközlekedés

3.3. Gyalogos és kerékpáros közlekedés

3.4. Parkolás

4. KÖZMŰVIZSGÁLATOK

4.1. Vízellátás

4.2. Csatornázás

4.3. Villamosenergia ellátás

4.4. Gázellátás

4.5. Távközlés

5. KÖRNYEZETI VIZSGÁLATOK

5.1. Táj- és természetvédelem, zöldfelületi adottságok

5.2. Környezetállapot

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

6. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLATOK

6.1. A településszerkezet és a területfelhasználási rendszer továbbfejlesztése

6.2. Környezetalakítási javaslat, területi mérleg

6.3. Szabályozási koncepció

6.4. Örökségvédelmi hatástanulmány

7. KÖZLEKEDÉSI JAVASLAT

7.1. Közúthálózat

7.2. Tömegközlekedés

7.3. Gyalogos és kerékpáros közlekedés

7.4. Parkolás

- 8. KÖZMŰJAVASLAT**
- 8.1. Vízellátás**
- 8.2. Csatornázás**
- 8.3. Villamosenergia ellátás**
- 8.4. Gázellátás**
- 8.5. Távközlés**
- 9. ZÖLDFELÜLETRENDEZÉSI JAVASLAT**
- 10. KÖRNYEZETVÉDELMI JAVASLAT**

JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

- 11. HÉSZ módosítása – rendelettervezet**
- 12. Szabályozási terv**

TERVRAJZOK

I.	Hatályos TSZT	A/3
II.	Hatályos SZT kivonata	M 1:2 000
III.	Légifotó a területről és környezetéről	M 1:3 000
IV.	Területhasználat vizsgálat	M 1:3 000
V.	Tulajdonvizsgálat	M 1:3 000
VI.	Beépítettség vizsgálata	M 1:3 000
VII.	Szintterületi mutató vizsgálata	M 1:3 000
VIII.	Összefoglaló környezetállapot vizsgálat	M 1:2 000
IX.	Jelenlegi közlekedési hálózat	A/3
X.	Közlekedési vizsgálat	M 1:2 000
XI.	Környezetalakítási javaslat	M 1:2 000
XII.	Javasolt közlekedési hálózat	A/3
XIII.	Keresztshelvények	M 1:100
XIV.	Közműjavaslat – Vízellátás, csatornázás	M 1:3 000
XV.	Közműjavaslat – Villamosenergia ellátás	M 1:3 000
XVI.	Közműjavaslat – Gázellátás és távközlés	M 1:3 000
XVII.	Közműjavaslat – Távközlés	M 1:3 000

FÉNYKÉPMELLÉKLET

IRATANYAGOK

1. BEVEZETÉS

1.1. A terv készítésének célja és előzményei

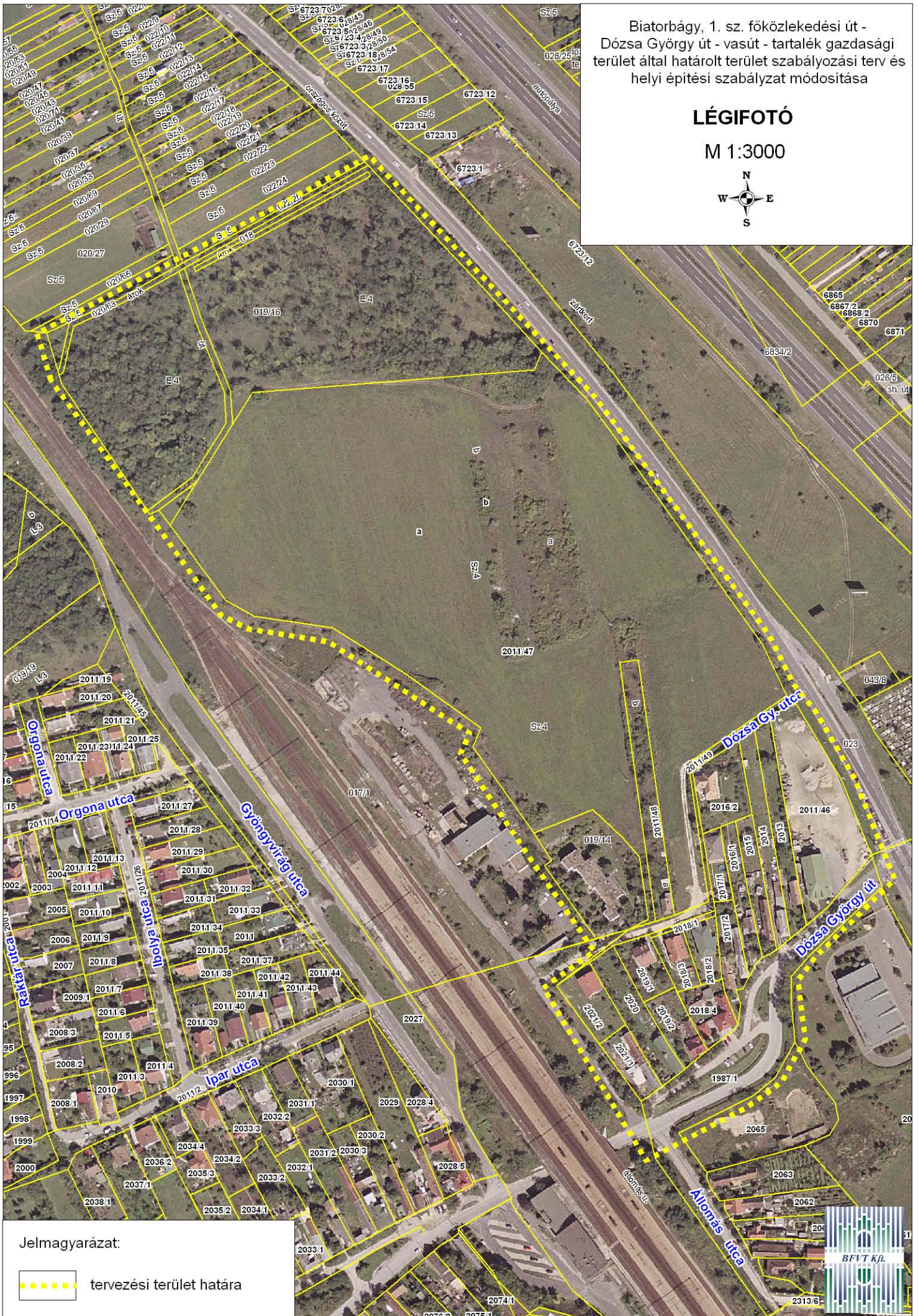
A Biatorbágyi, 1. sz. főközlekedési út – Dózsa György út – vasút – tartalék gazdasági terület által határolt mintegy 14,5 ha-os terület, szabályozási terv (SZT) és helyi építési szabályzat (HÉSZ) módosítását BFVT Kft. végzi. A tervezés célja a fejlesztési szándékok szerinti logisztikai funkciót már most is lehetővé tevő építési övezet egyes paramétereinek megváltoztatása, és ezzel együtt a szabályozási terv és a helyi építési szabályzat módosítása. A település szerkezeti terve (TSZT) gazdasági területbe sorolja a területet, ezért a TSZT módosítása nem szükséges.

Tekintettel arra, hogy a hatályos TSZT-ben és SZT-ben gazdasági területként jelölt terület feltárása a környezeti adottságok miatt csak az 1 sz. főútról biztosítható - a Magyar Közút KHT- val történt előzetes egyeztetés alapján -, nyilvánvalóvá vált a tervezés kezdetén, hogy az Ütügyi Műszaki Előírások alóli felmentést kell kérni. A felmentést a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központnál kell kezdeményezni, és a szakminisztérium jogosult kiadni. Az eljárás várható átfutási ideje 2-3hónap. Az előbb említett felmentés meglétének hiánya hátráltatja jelen tervmódosításunk egyeztetési eljárásának lefolytatását, hiszen a szabvány alóli felmentés szükséges a közúti csomópont kialakításához, ami nélkül ellehetetlenedik a terület megközelíthetősége.


Biatorbágy, 1. sz. főközlekedési út -
Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági
terület által határolt terület szabályozási terv és
helyi építési szabályzat módosítása

LÉGIFOTÓ

M 1:3000



Jelmagyarázat:

 tervezési terület határa



VIZSGÁLATOK

2. VÁROSRENDEZÉSI VIZSGÁLATOK

2.1. Tervi előzmények

Településszerkezeti terv (TSZT)

Biatorbágy város hatályos Településszerkezeti terve a tervezési területet négy területfelhasználási kategóriába sorolja. A Dózsa György út menti lakótelkeket településközpont vegyes területfelhasználási kategóriába, míg a Dózsa György utca felé nyíló belső telkeket kertvárosias lakó területfelhasználási egységbe sorolja. A tervezési terület nagy részét kitevő beépítetlen 2011/47, 2011/48 hrsz.-ú telkeket és a 2011/46 hrsz.-ú ingatlant kereskedelmi szolgáltató gazdasági terület területfelhasználási kategóriába sorolja. A 019/16 hrsz.-ú erdőterületként jelölt. A területet keletről és délről szerkezeti jelentőségű utak határolják, az 1.sz. főközlekedési út országos főút, a Dózsa György út a pedig települési gyűjtőtű kategóriába sorolt. A tervezési területet nyugati irányban vasútterület, északon kereskedelmi szolgáltató gazdasági fejlesztési terület határolja.

általános használat	sajátos használat	megengedett legnagyobb szintterület-sűrűség	Terület-nagyság (ha)	Településen belüli terület-arány (%) [*]
Lakóterületek	kisvárosias	1,5	50,72	3,92
	kertvárosias	0,6	309,68 340,00**	23,93 26,28**
Vegyes területek	településközpont	2,0	90,93	7,03
Gazdasági terület	kereskedelmi, szolgáltató	2,0	253,8 291,52**	19,61 22,53**

* : belterületi arány, ** : fejlesztéssel együtt

Helyi építési szabályzat (HÉSZ) és szabályozási terv (SZT)

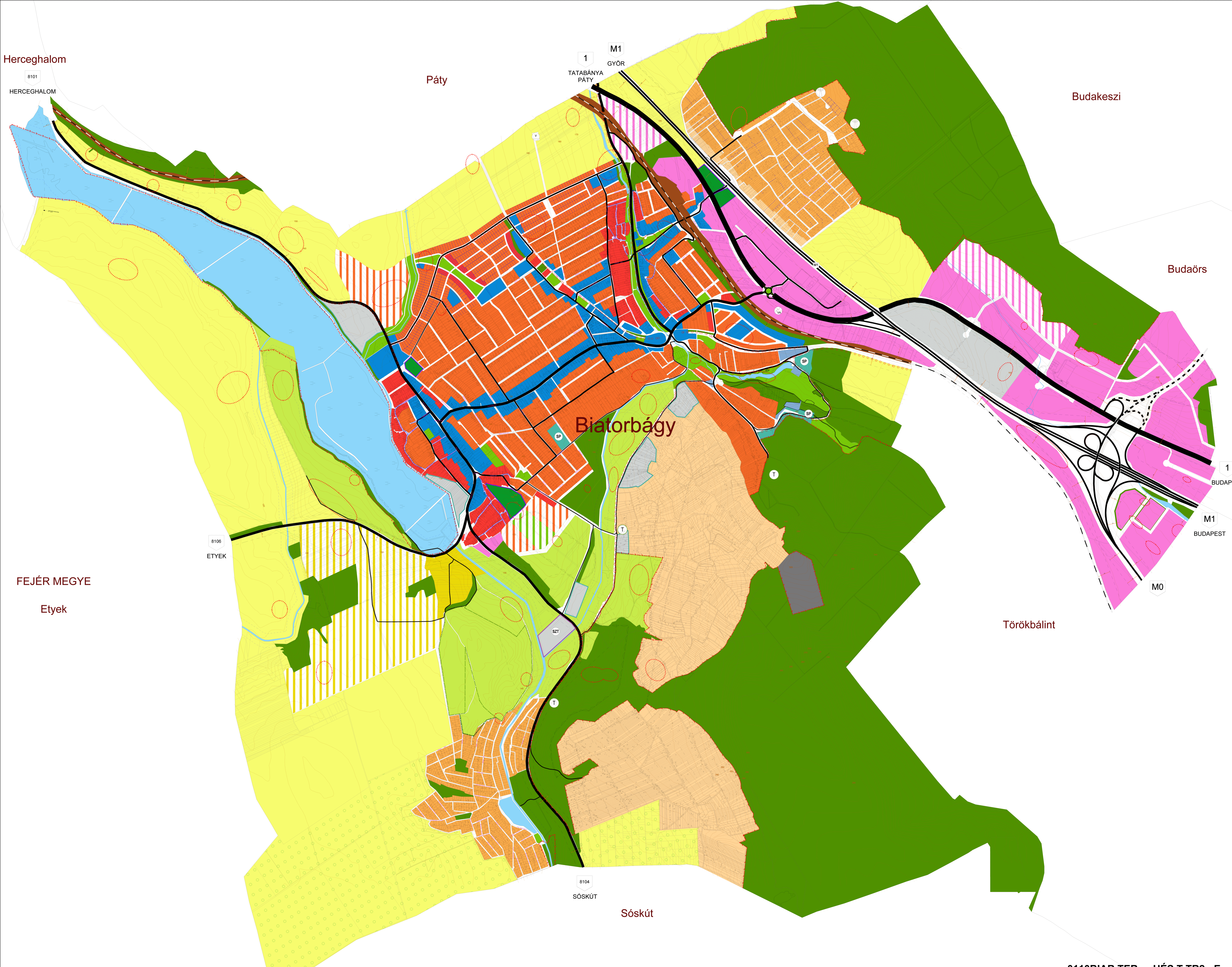
A jelenleg hatályos helyi építési szabályzat és a szabályozási terv 7/2002. (10. 01.) számú önkormányzati rendelettel került jóváhagyásra, mely a jelenleg hatályos Településszerkezeti terv alapján készült.

A tervezési terület nagy kiterjedésű 2011/47 hrsz.-ú telket és a 2011/48 hrsz.-ú telek nagyobbik hányadát a szabályozási terv Gksz-8 jelű kereskedelmi szolgáltató gazdasági terület övezetbe sorolja. Az övezetre a helyi építési szabályzat az alábbi paramétereket határozza meg:

Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mértéke:	30%
Legkisebb alakítható telekterület méret:	50000m ²
Minimálisan kialakítandó zöldfelület:	30%
Szintterületi mutató maximális mértéke:	0,9m ² /m ²
Legnagyobb építménymagasság:	15m

A tervezési terület Dózsa György út menti telkeit a szabályozási terv Vt-3 településközpont vegyes terület övezetbe sorolja, melynek főbb paraméterei a következők:

Beépítési mód:	oldalhatáronálló, zárt sorú
Beépítés mértéke:	50%
Legkisebb alakítható telekterület méret:	800m ²
Minimálisan kialakítandó zöldfelület:	20%
Szintterületi mutató maximális mértéke:	1,5m ² /m ²
Legnagyobb építménymagasság:	7,5m



BEEPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK
LAKÓTERÜLET
 Kisvárosias lakóterület
 Kertvárosias lakóterület
 Tervezett lakóterület fejlesztés
VEGYES TERÜLET
 Településközpont vegyes terület
 Központi vegyes terület
GAZDASÁGI TERÜLET
 Kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület
 Kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület fejlesztés
ÜDÜLŐ TERÜLET
 Hétfélgázás üdülő terület
KÜLÖNLEGES TERÜLET
 Szennyvíztisztító telep (SZT)
 Honvédelmi terület
 Bevásárló célú terület
 Temető
 Sport terület (SP)
 Szállás-férőhely
BEEPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK
 Zöldterület, közpark
 Erdőterület
 Tervezett zöldterület fejlesztés
MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET
 Védendő tájhasználatú terület
 Általános mezőgazdasági terület I.
 Általános mezőgazdasági terület II.
 Üzemi jellegű mezőgazdálkodási övezete
 Kertes övezet
 Gyümölcsös övezet
 Vizgazdálkodási terület
MŰVI, TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELMI KÖRNYEZETVÉDELMI
 Régészeti terület határa
 Táj érték (T)
 Földtani érték
 Látványvédelem
 Természeti terület határa
 Védőtávolság
KÖZLEKÉDÉS JELKULCSAI
 Autópálya (M1)
 Országos főút (1)
 Települési főút (8101)
 Gyűjtőút
 Jelentősebb külterületi út

PROJEKT
BIATORBÁGY
 Településrendezési Terv
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV
 Rajzszám: **TR-02** Datum: 2002. október 01.
 Lapskál: 500 m

KONSTRUMA
 Mérnöki Iroda Kft.
 1078 Budapest, Murány u. 1. 2em. 7-8
 Tel.: +36-1-352-18-40
 Ügyv. Ig.: Dr. Oláh M. Zoltán (BEK-01-3029 E1)

PLANNER-T Kft.
 1016 Budapest, Naggy u. 20
 Tel.: +36-1-252-08-95
 Ügyv. Ig.: Horváth György

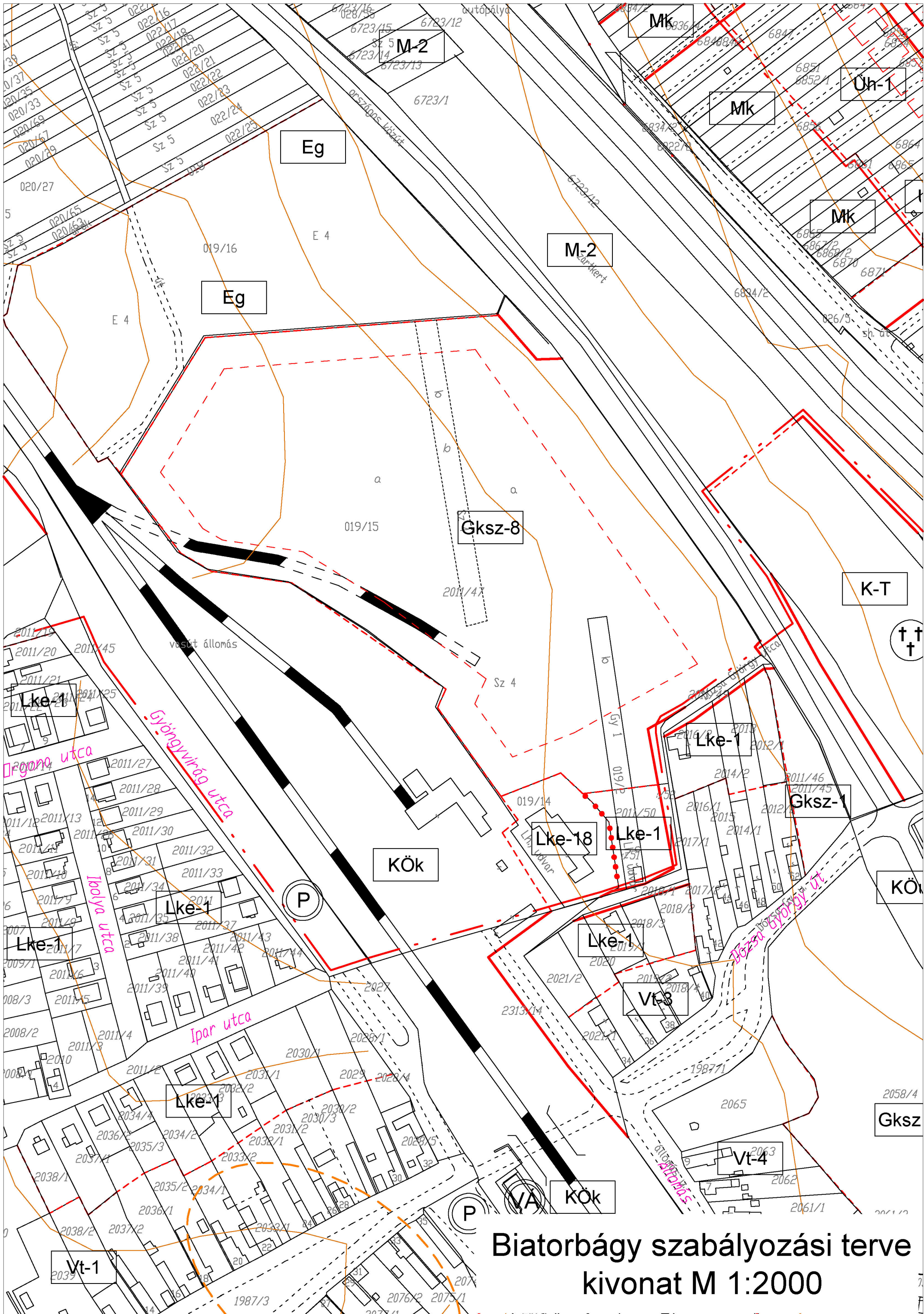
TÁJOLÓ-TERV Kft.
 1047 Budapest, Mész u. 4
 Tel.: +36-1-251-77-51
 Ügyv. Ig.: Ács János (K1, TR1 01-600301)

Településrendező:
 Zéhenyi Zsófia
Külterületi településrendezési, Zöldterület, Környezetvédelmi tervező:
 Auer János, Jaczenkó Judit - TÁJOLÓ-TERV KFT
Közeledési tervező:
 Heckenast Judit
Energia közmű Tervező:
 Hanczár Zsoltné
Víz közmű Tervező:
 Biró Attila

KONSTRUMA
 1078 BUDAPEST, MURÁNY U. 1. 2EM. 7-8
 TEL.: +36-1-352-18-40
 E-MAIL: KONSTRUMA@MATERNET.HU

PLANNER-T
 1016 BUDAPEST, NAGGY U. 20
 TEL.: +36-1-252-08-95
 E-MAIL: PLANNER-T@MATERNET.HU

0110BIAR TER - - HÉS T TR2 - E - -



Biatorbágy szabályozási terve
kivonat M 1:2000

A jelenlegi területét részben Vt-3 jelű, részben Gksz-1 jelű kereskedelmi szolgáltató gazdasági területbe sorolja a szabályozási terv. Az időközben megváltozott telekviszonyok miatt, a három telek összevonása révén keletkezett nagy telek közepén halad keresztül a két területegység határa. A szabályozási terv módosításában az övezethatár módosítását el kell végezni és annak helyét a tényleges telekhatárra kell áthelyezni. A Gksz-1 jelű övezet paraméterei a következők:

Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mértéke:	30%
Legkisebb alakítható telekterület méret:	2000m ²
Minimálisan kialakítandó zöldfelület:	30%
Szintterületi mutató maximális mértéke:	0,9m ² /m ²
Legnagyobb építménymagasság:	7,5m

A Dózsa György utca menti lakóterületeket Lke-1 jelű övezetbe sorolja, valamint a MÁV lakótelepnek nevezett területet Lke-18 jelű kertvárosias lakóterület övezetbe sorolja a szabályozási terv, melyek főbb paraméterei:

	KEL-1	KEL-18
Beépítési mód:	oldalhatáronálló	szabadonálló
Beépítés mértéke:	30%	30%
Legkisebb alakítható telekterület méret:	700m ²	3000m ²
Minimálisan kialakítandó zöldfelület:	50%	50%
Szintterületi mutató maximális mértéke:	0,6m ² /m ²	0,6m ² /m ²
Legnagyobb építménymagasság:	5,5m	6,0m

A szabályozási terv a Dózsa György utca nyomvonalát szélesíti 10m szabályozási szélességre.

A terv a tervezési terület északi határán lévő akácerdőt, Eg jelű gazdasági erdőterület övezetbe sorolja. A terület északi határán lévő nadrágszij parcellákat M-2 jelű mezőgazdasági övezetbe sorolta a szabályozási terv. környezetét északon A nyugatra eső vasút területét KÖk jelű kötöttpályás közlekedési terület övezetbe, a tervezési területet keleten és délen határoló 1sz. főközlekedési utat és a Dózsa György utat KÖu jelű közúti közlekedési terület övezetbe sorolja a szabályozási terv.

2.2. Településszerkezeti összefüggések

Biatorbágy Pest megye nyugati részén, Fejér megyével határos területén helyezkedik el. Északról Páty és Budakeszi, keletről Budaörs és Törökbálint, délkeletről Sósút, délről a Fejér megyei Etyek, nyugatról Herceghalom települései határolják. A település belterülete a Zsámbéki-medencében terül el, ezt ÉNY-DK irányban a Budai-hegység övezi, a keleti rész a Budaörsi-medencébe nyúlik át.

A tervezési terület Biatorbágy belterületének északkeleti részén a vasútvonal és az 1. sz. főközlekedési út által közrezárt területen fekszik a Dózsa György úttól északra.

A település és a tervezési terület is rendkívül jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik. A főúthálózati kapcsolatok szempontjából az M1 autópálya, az M0 autóút és az 1. sz. főút szerepe kiemelkedő fontosságú. Biatorbágyon halad keresztül az 1. sz. vasúti fővonal is, amely a tervezési terület közvetlen szomszédságában attól nyugatra halad. Az M1 autópálya a belterület északi részét szeli át. Biatorbágy és az autópálya közötti kapcsolatot a herceghalmi csomópont, és az 1–M1–M0 csomópontrendszer biztosítja. Az autópályával majdnem párhuzamosan haladó 1. sz. főút a tervezési területet keletről határolja és a települést is közvetlenebbül szolgálja. Bár a Katalin-hegyet az 1-es főút is elvágja a településtől, összességében mégis kedvező a nyomvonala, lehetőséget ad a nagyobb forgalmú gazdasági területek letelepítésére, a településtől viszonylag függetleníthető közúti kiszolgálására. A Biatorbágyot érintő többi országos út egyben a települési gyűjtőúthálózatot is alkotja.

A Tatabánya–Budapest vasútvonal elővárosi vasúttá alakításával Biatorbágy "közelebb" kerül Budapest városközpontjához, mint némelyik pesti kerület, ez a tény pedig újabb lökést ad a település fejlődésének.

Biatorbágy fejlődését az autópálya megépítése nagymértékben befolyásolta. Az autópálya és az 1. sz. út mentén ipari, gazdasági és logisztikai központok települtek meg. Az önkormányzat 1990–94 közötti nagymértékű infrastruktúra-fejlesztése és a település közelsége miatt egyre többen települtek át Biatorbágyra a fővárosból. A település szerkezetének alakulása során az M1-es autópálya és a vasút elhelyezkedése előnyt jelentett, mivel a gazdasági területek a lakóterületektől elkülönülten alakulhattak ki. A legutóbbi évek szerkezeti változását a főutak menti gazdasági területek kialakítása és fokozatos beépülése jelenti.

2.3. Területhasználat

A tervezési terület déli oldalát szegélyező Dózsa György út menti területek, lakóterületek. Dózsa György út és az 1. sz főút csatlakozásánál lévő 2011/46 hrsz.-ú telek kereskedelmi felhasználású (tűzép, gumi-javító műhely). A 2018/4 hrsz.-ú ingatlanon a lakófunkció mellett kereskedelmi tevékenység is üzemel (vendéglátó egység). A fejlesztés céljára igénybe veendő telkek nagy hányada beépítettlen terület, jelenleg néhány fát számláló elhanyagolt zöldterület. A terület északi határán erdőterületek helyezkednek el. Az északi határoló területeken mezőgazdasági területek találhatók, amelyek valójában hétvégiházias hobbitelkeként használatosak, a tervezési terület keleti és déli oldalát közterületi utak, nyugati oldalról vasúterület határolja.

2.4. Beépítés- és épületvizsgálat

A tervezési terület jelentős hányadát kitevő erdőterület és a középső fejlesztési terület beépítettlen. A lakóterületen lévő épületek vegyes állagúak, jellemzően közepes és jó állagú épületek alkotják a terület épületállományát. Általában a terület épületei F, F+T szintszámúak, a MÁV lakótelep névvel illetett épületegyüttes F+1 szintes kialakítású. A terület lakótelkeinek beépítettségi mértéke zömében 34% alatt marad. A lakóterületeken hat telken is 10% alatt marad a beépítés mértéke. A beépítési százalék telkekre vetített mértékének bemutatását a „Beépítettség vizsgálata” tervlap részletezi. A szintterületi mutató megoszlása tekintetében sem mondható el, hogy túl lenne építve a terület. A 019/14, 2021/1, 2018/4 hrsz.-ú telkeken a legmagasabb 0,31-0,36 m²/m² szintterületi mutató mértéke. A szintterületi mutató telkekre vetített megoszlását a „Szintterületi mutató vizsgálata” vizsgálati tervlap tartalmazza.

2.5. Telek- és tulajdonviszonyok vizsgálata

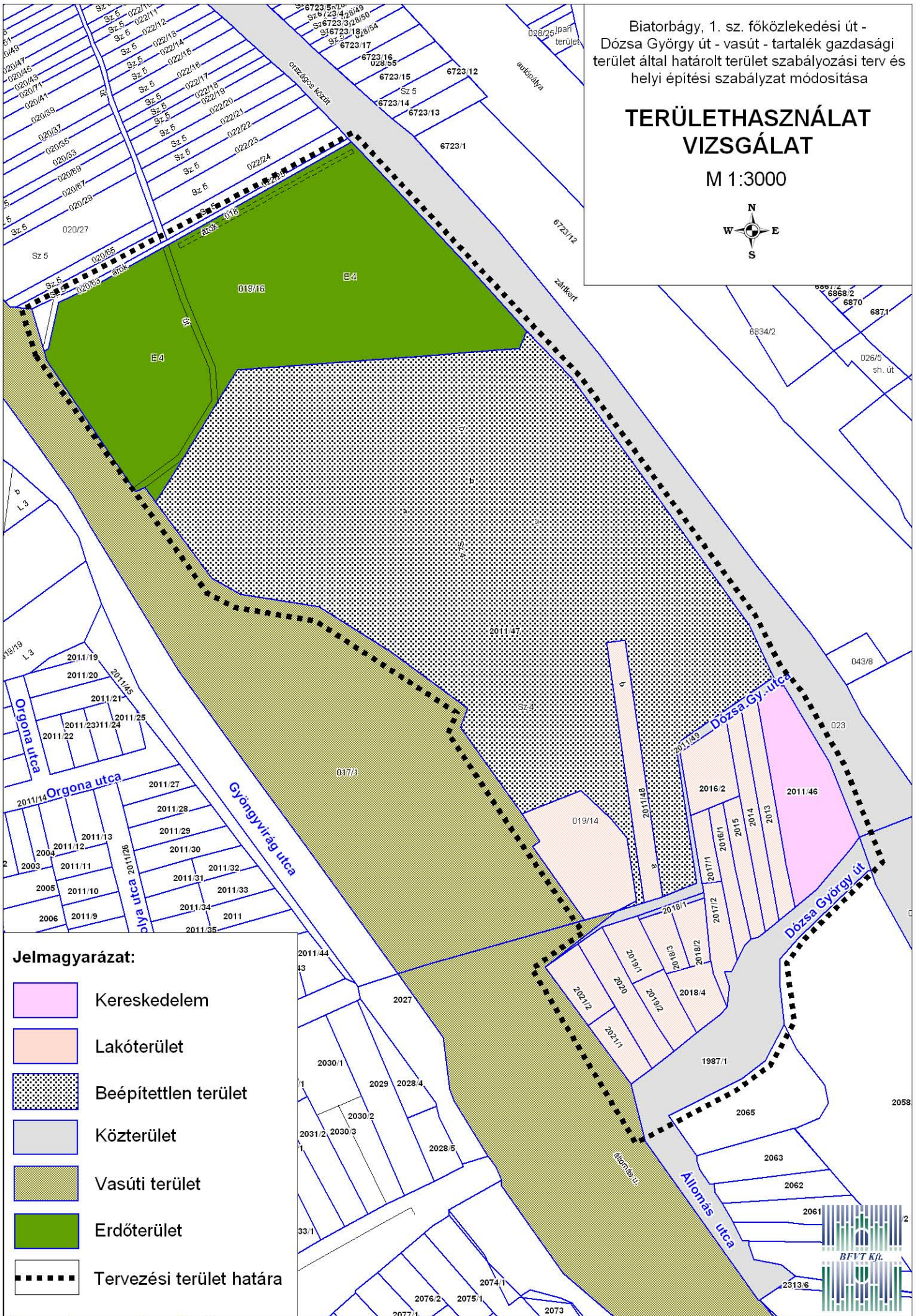
A tervezési terület telkei zömében magántulajdonban vannak. A 2011/47 és a 2011/48 hrsz.-ú ingatlan a Hicommerz Kft. tulajdonát képezi. A 019/14 hrsz.-ú telek a MÁV ZRt. tulajdonában van, amelyen egy F+1 szintes társasház helyezkedik el. A tervezési területen belüli közterületek, a Dózsa György utca, valamint a Dózsa György út telke a Biatorbágyi Önkormányzat tulajdonát képezik. A határoló 1. sz. főközlekedési út és a vasút területe a Magyar Állam tulajdonában van.

A tervezési terület földrészleteinek adatait a Buda-környéki Földhivatalból szereztük be, amit alábbi táblázat foglalja össze, és a 2008. július 18.-i állapotnak megfelelő tulajdoni viszonyokat tartalmazza.

Biatorbágy, 1. sz. főközlekedési út -
 Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági
 terület által határolt terület szabályozási terv és
 helyi építési szabályzat módosítása

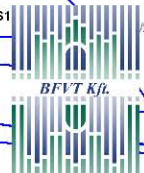
TERÜLETHASZNÁLAT VIZSGÁLAT

M 1:3000



Jelmagyarázat:

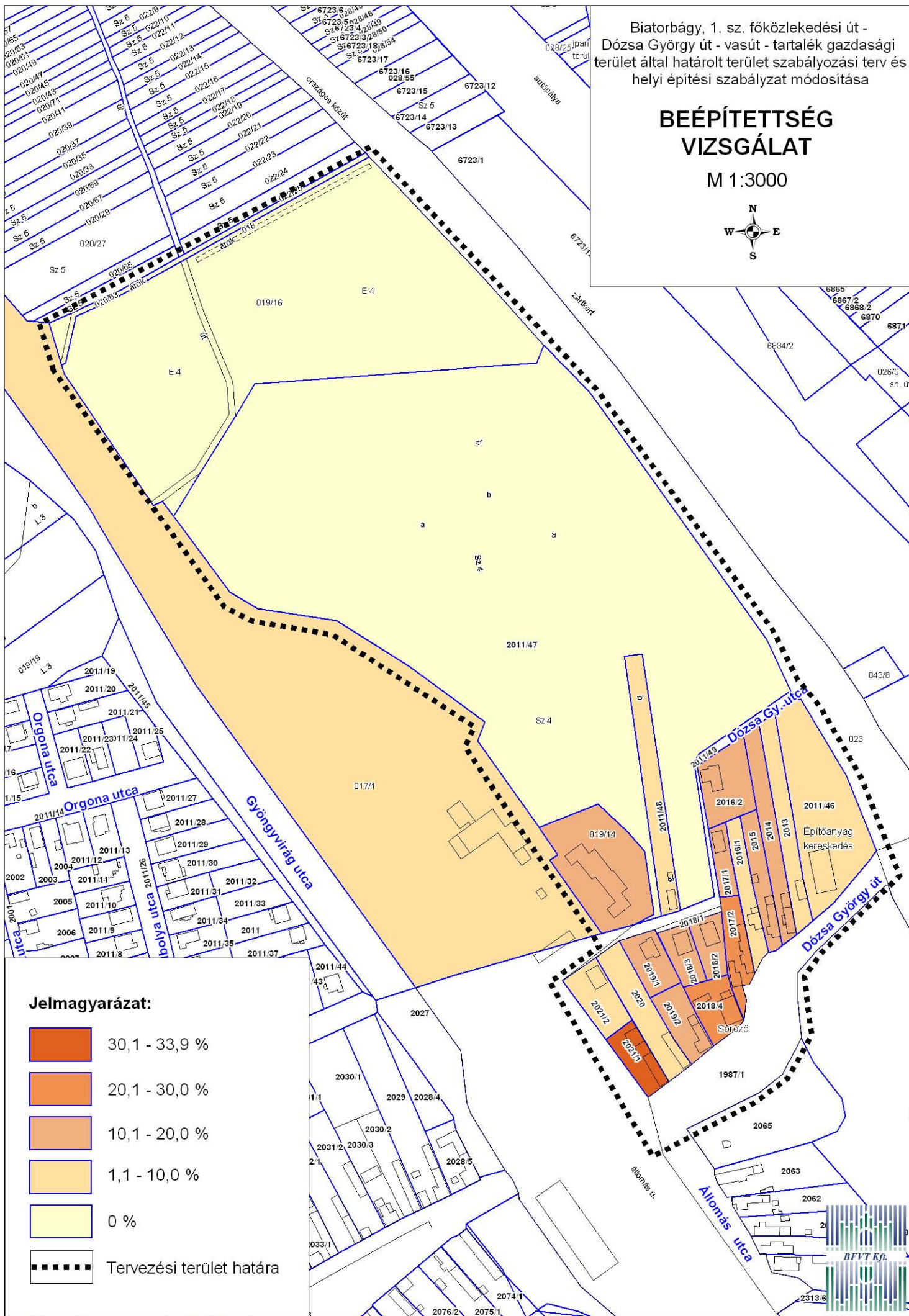
- Kereskedelem
- Lakóterület
- Beépítettlen terület
- Közterület
- Vasúti terület
- Erdőterület
- Tervezési terület határa



Biatorbágy, 1. sz. főközlekedési út -
 Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági
 terület által határolt terület szabályozási terv és
 helyi építési szabályzat módosítása

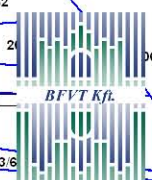
BEÉPÍTETTSÉG VIZSGÁLAT

M 1:3000



Jelmagyarázat:

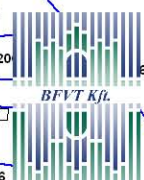
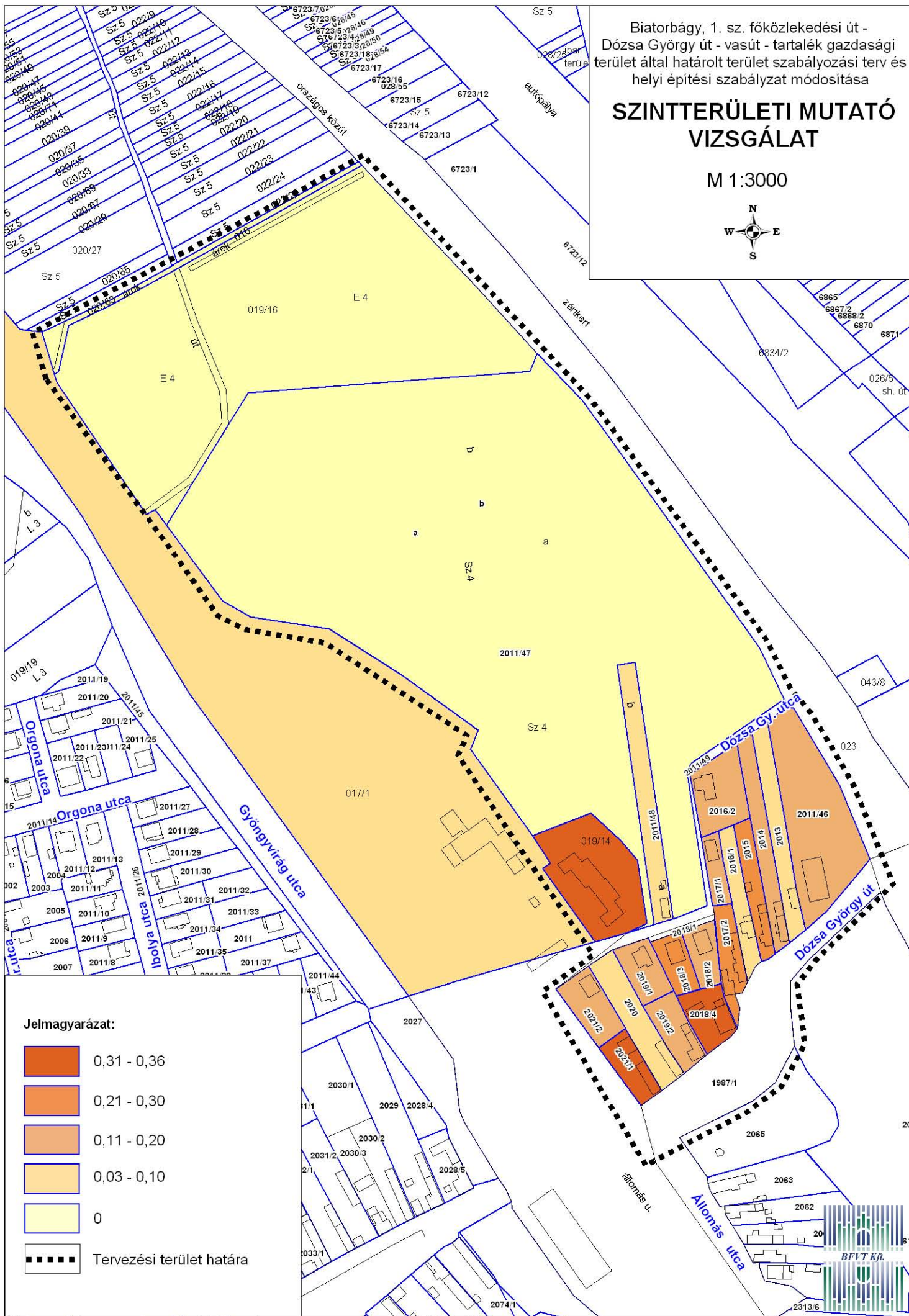
- 30,1 - 33,9 %
- 20,1 - 30,0 %
- 10,1 - 20,0 %
- 1,1 - 10,0 %
- 0 %
- Tervezési terület határa



Biatorbágy, 1. sz. főközlekedési út -
Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági
terület által határolt terület szabályozási terv és
helyi építési szabályzat módosítása

SZINTTERÜLETI MUTATÓ VIZSGÁLAT

M 1:3000



Biatorbágy, 1. sz. főközlekedési út -
 Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági
 terület által határolt terület szabályozási terv és
 helyi építési szabályzat módosítása

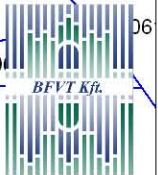
**ÖSSZEFOGLALÓ KÖRNYEZETÁLLAPOT
 VIZSGÁLAT**



M = 1 : 2000



- Jelmagyarázat:**
- jó állapotú épület
 - közepes állapotú épület
 - rossz állapotú épület
 - fa, facsoport
 - erdő
 - gyepek terület
 - rét
 - lakókerter
 - tepelhely
 - vasúti terület
 - szilárd burkolt út
 - burkolatlan út
 - jelentős mértékű zajterhelés
 - tervezési terület határa



Helyrajzi szám	Terület nagysága (m ²)	Művelési ág	Tulajdonos
019/16	31287	erdő	2 magántulajdon
019/14	3727	lakóház, udvar	társasház tulajdon: MÁV Rt. lakótelep
017/1	36233	vasút	tulajdonos: Magyar Állam, kezelő: MÁV
2011/47	68617	szántó-szőlő	HICOMMERZ Kft.
2020	1575	lakóház, udvar	1 magántulajdon
2019/1	900	lakóház, udvar	3 magántulajdon
2021/1	872	lakóház, udvar	2 magántulajdon
2021/2	1113	beépítetlen terület	1 magántulajdon
1987/1	8874	közterület	Önkormányzat
2018/2	719	lakóház, udvar	2 magántulajdon
2018/3	719	beépítetlen terület	2 magántulajdon
2018/4	990	lakóház, udvar	2 magántulajdon
2019/2	1005	lakóház, udvar	1 magántulajdon
2018/1	130	beépítetlen terület	Önkormányzat
2017/1	550	beépítetlen terület	2 magántulajdon
2017/2	956	lakóház, udvar	8 magántulajdon
2014	1463	lakóház, udvar	4 magántulajdon
2015	927	lakóház, udvar	7 magántulajdon
2016/1	968	lakóház, udvar	2 magántulajdon
2016/2	1488	lakóház, udvar	2 magántulajdon
2014	1463	lakóház, udvar	4 magántulajdon
2013	1478	lakóház, udvar	2 magántulajdon
2011/46	4749	lakóház, udvar	1 magántulajdon
2011/49	1031	közterület	Önkormányzat
2011/48	2014	lakóház, udvar	HICOMMERZ Kft.
023	42710	országos közút	tulajdonos: Magyar Állam, kezelő: Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság
047/3	51909	közterület	tulajdonos: Magyar Állam, kezelő: Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság

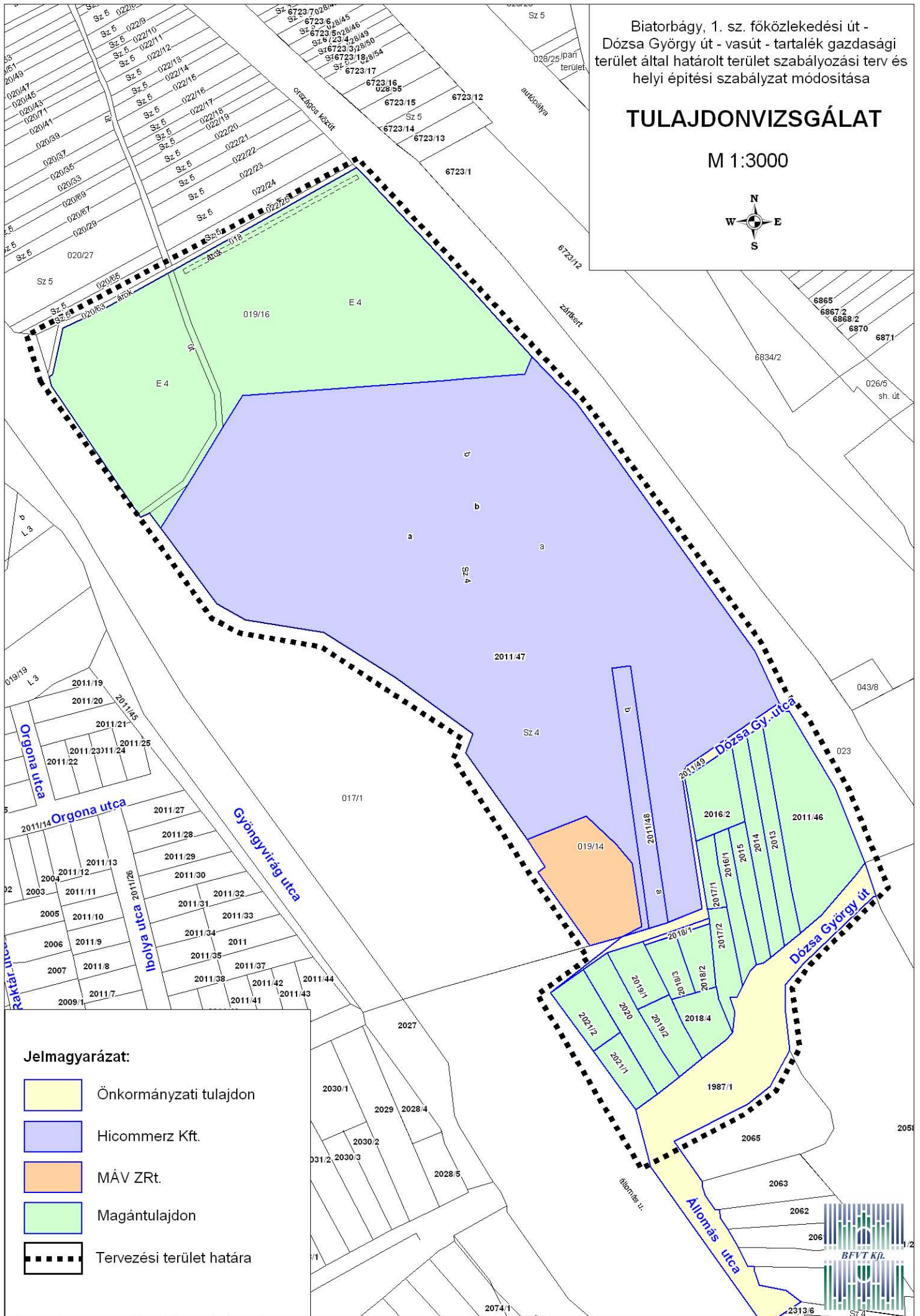
2.6. Értékvizsgálat

A tervezési területen és környezetében nem található védett vagy védelemre tervezett természeti illetve épített környezeti értéket képviselő terület, vagy objektum.

Biatorbágy, 1. sz. főközlekedési út -
 Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági
 terület által határolt terület szabályozási terv és
 helyi építési szabályzat módosítása

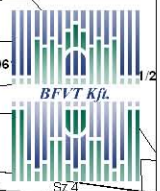
TULAJDONVIZSGÁLAT

M 1:3000



Jelmagyarázat:

- Önkormányzati tulajdon
- Hicommerz Kft.
- MÁV ZRt.
- Magántulajdon
- Tervezési terület határa



3. KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLATOK

3.1. Közúthálózat

A vizsgált terület észak-keleti határát alkotja az 1. sz. Budapest – Hegyeshalom főútvonal (14+640 kmsz-15+040 kmsz közötti szakasza) Az I. rendű főút érintett szakasza (de Biatorbágy közigazgatási területére eső többi szakasza is) külterületi besorolással rendelkezik.

A legközelebbi csomópontok dél-keleti irányban, Biatorbágy közigazgatási területén a Dózsa György úti jelzőlámpás forgalomirányítású csomópont (14+640 kmsz), míg észak-nyugati irányban Páty közigazgatási területén az M1 üzleti park jelzőtáblás forgalomszabályozású csomópontja.

A vizsgált területet érinti a főútvonal úttengelytől mért 100-100 m-es védőtávolsága.

A vizsgált szakaszon 2x1 forgalmi sávós keresztmetszettel rendelkező útvonal forgalomterhelését – az országos közúthálózatra vonatkozó adatbázisnak megfelelően – az alábbi táblázat mutatja be.

1. sz. főút 2007	ÁNF (E/nap)	Személygk (J/nap)	Kisteher gk (J/nap)	Autóbusz (J/nap)	Tehergk (J/nap)	Motor (J/nap)	Kerékpár (J/nap)	Lassú jármű (J/nap)
16+000	12.351	8.008	1.152	116	613	67	4	0

(Az 1. sz. főúttól északra – mintegy 100m távolságra épült meg az M1 autópálya, melynek közvetlen forgalmi kapcsolata nincs a területtel.)

A Dózsa György út a települési mellékúthálózat gyűjtő útja. A vizsgált területtel határos szakaszának vonalvezetése mind vízszintes, mind magassági érdeemben kedvezőtlen. A 2x1 sávós útvonal forgalomterhelése az 1. sz. főúttól délre (Biatorbágy belterülete) mintegy 3.500 – 4.500 E/nap/2i, az 1. sz. főúttól északra (Katalin hegy térsége) mintegy 300 E/nap/2i.

A Dózsa György út a vizsgált területtől északra külön szintben keresztezi az M1 autópályát, a vizsgált területtől délre pedig a Budapest – Hegyeshalom vasútvonalat, illetve annak Biatorbágy vasútállomását. Az útvonal a vasútállomástól délre, az országos közúthálózat 81303 sz. állomáshoz vezető útjaként a 81106 számú Biatorbágy - Páty bekötőúthoz kapcsolódik.

A vizsgált terület belső feltárását a Dózsa György utca (hrsz 2011/49) biztosítja, mely azonban közvetlenül nem kapcsolódik a város közterületi rendszeréhez. 11 ingatlan mintegy 15 lakása csak a vasúti területeken keresztül érhető el. A Dózsa György utca (hrsz 2011/49) nem rendelkezik szilárd útburkolattal.

3.2. Tömegközlekedés

A vizsgált terület rendelkezik vasúti és autóbusz közlekedési kapcsolattal is, így tömegközlekedési ellátottsága kedvező.

Vasúti közlekedés

A vizsgált terület dél-nyugati határát alkotja a Budapest – Hegyeshalom kétvágányú villamosított vasúti főútvonal. Az ország legfontosabb vasútvonalának személyvonat forgalma 37 vonatpár naponta, melyből a vizsgált területnél lévő Biatorbágy állomáson 25 vonatpár megáll. A vasútvonal teherforgalma is igen jelentős. A vizsgált területről a biatorbágyi vasútállomás 100-800 m gyaloglási távolsággal elérhető.

Autóbusz közlekedés

Biatorbágy város és a környező települések közötti autóbusz közlekedés a vasútállomás biztosította átszállási lehetőség figyelembe vételével lett kialakítva. A vasútállomás előtti autóbusz pályaudvar ugyan jelenleg nem üzemel, de a Dózsa György úton mintegy 45 autóbusz indul, elsősorban Budapest (Etele tér, Budaörsön át Etele tér, Széna tér), Bicske, Sósút, Etyek és Biatorbágy külső területei (Bussines park, Outlets áruház) felé. A vizsgált terület vasútállomásnál lévő, és az 1. sz. főút - Dózsa György út csomópontnál lévő megállóhelyek maximum 400 m-es gyaloglással érhetőek el.

3.3. Gyalogos és kerékpáros közlekedés

Az 1. sz. főúton – annak külterületi jellegének megfelelően – nincs gyalogos járda kiépítve a vizsgált szakaszon. A Dózsa György úton – a vizsgált terület felőli oldalon – egyoldali járda épült, mely lépcsővel éri el a vasútvonal külön szintű keresztezését biztosító gyalogos aluljáró szintjét. A vizsgált területen belül önálló gyalogos felület nem épült ki.

A vizsgált területet határoló, vagy az azt tagoló közterületeken önálló kerékpár út, vagy kerékpár sáv nem található.

3.4. Parkolás

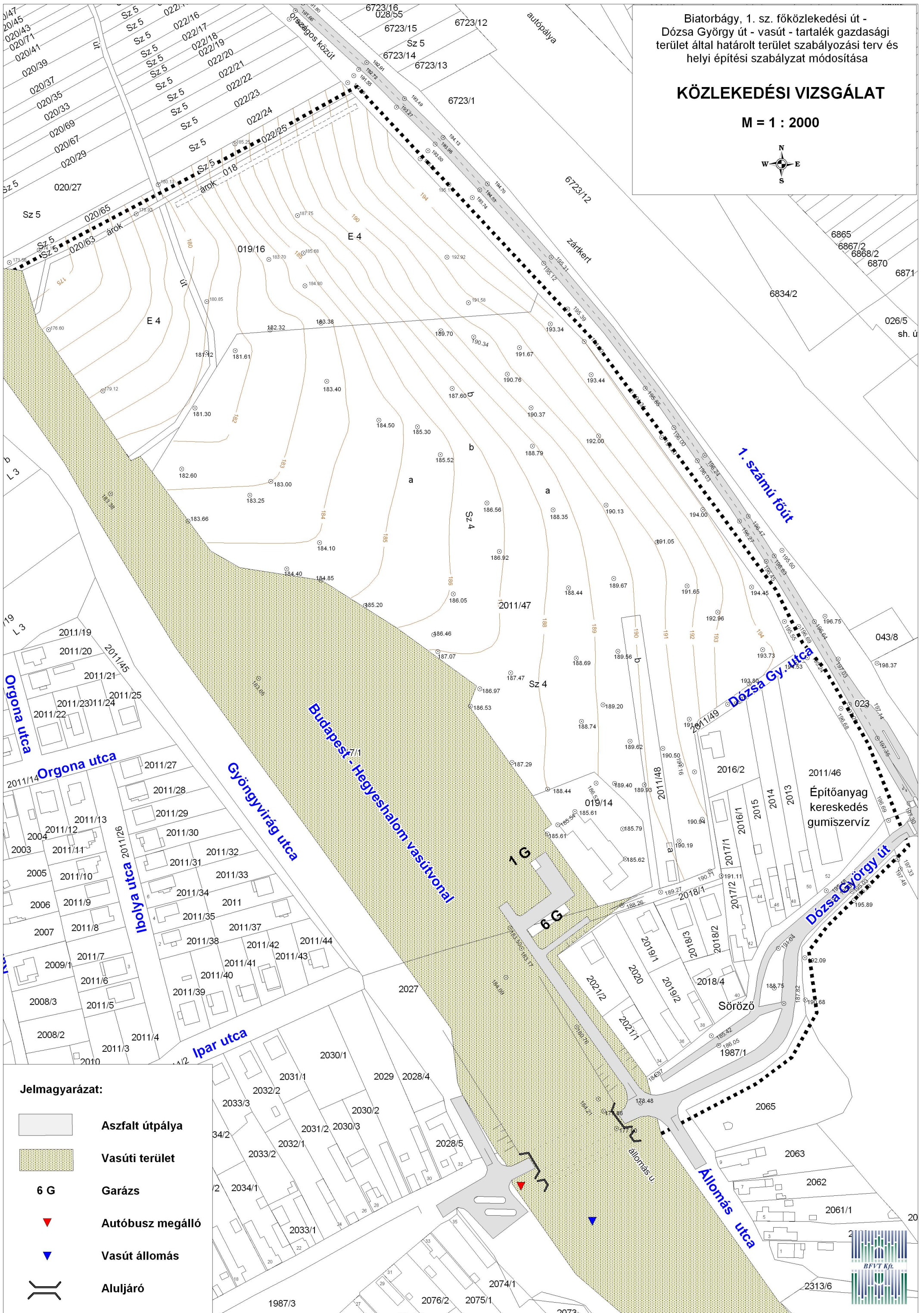
A vizsgált területet kisebb részén lakóterület helyezkedik el, melynek parkolása – 1lakás/1parkoló normatívával – telken belül biztosított. Kivételt a 019/14 hrsz.-ú ingatlan képez, ahol 7 közterületi garázsépület szolgálja a parkolási igényeket.

A vizsgált terület nagyobb része gazdasági területbe sorolt, vagy gazdasági létesítmények helyezkednek el a más besorolással rendelkező övezetben. A Gksz-8 terület jelenleg beépítetlen, így parkolási igény nem keletkezik. A vasúti területeken működő logisztikai funkciók parkolási és járműtárolási igényei telken belül biztosítottak. Az 1. sz. főút – Dózsa György út csomópont mellett működő tűzép telep és gumijavító telephely parkolási és járműtárolási igénye szintén telken belül biztosított.

Biatorbágy, 1. sz. főközlekedési út -
Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági
terület által határolt terület szabályozási terv és
helyi építési szabályzat módosítása

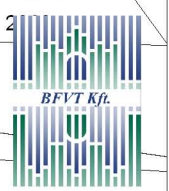
KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT

M = 1 : 2000



Jelmagyarázat:

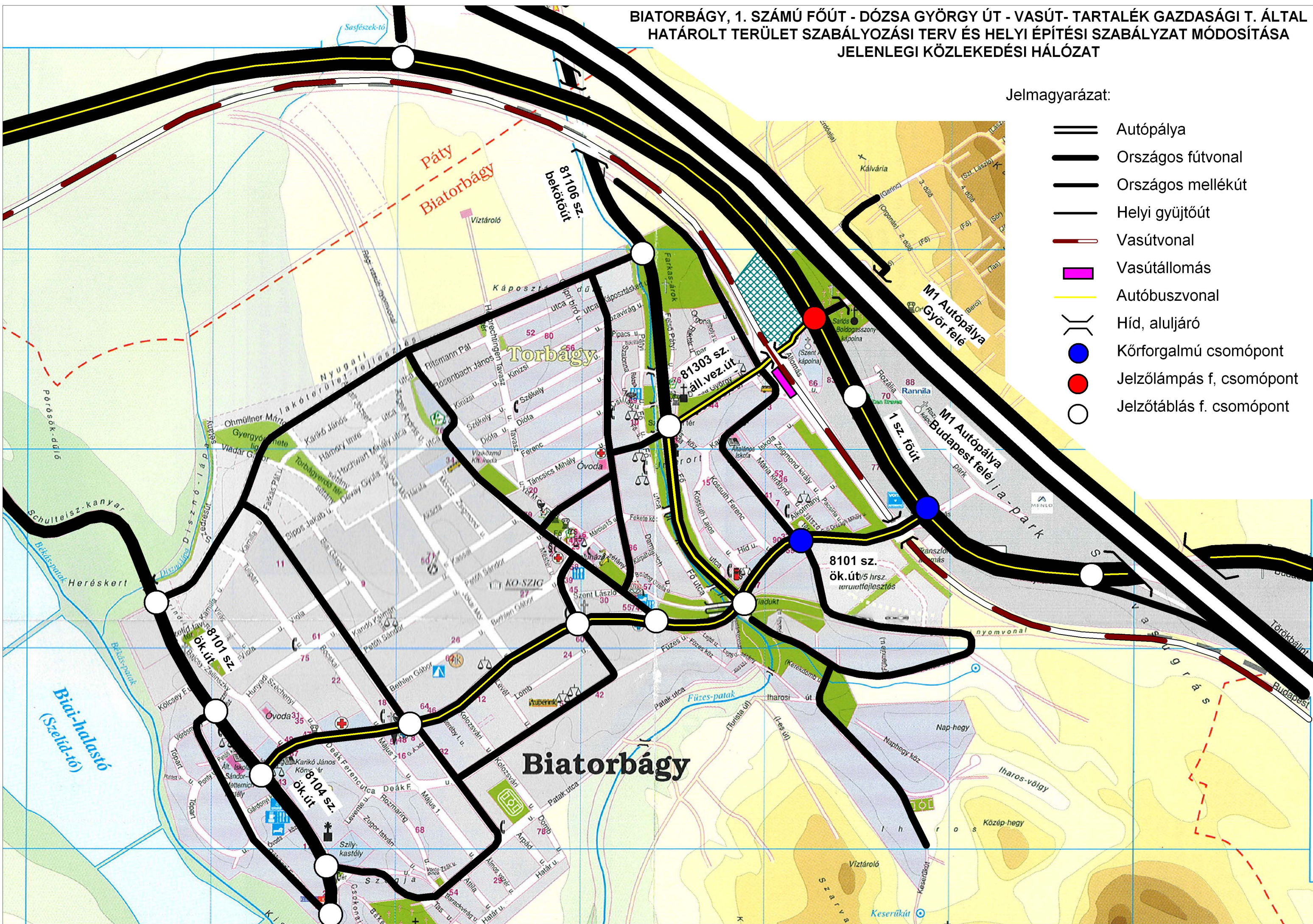
-  **Aszfalt útpálya**
-  **Vasúti terület**
-  **Garázs**
-  **Autóbusz megálló**
-  **Vasút állomás**
-  **Aluljáró**



**BIATORBÁGY, 1. SZÁMÚ FŐÚT - DÓZSA GYÖRGY ÚT - VASÚT- TARTALÉK GAZDASÁGI T. ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSA
JELENLEGI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT**

Jelmagyarázat:

-  Autópálya
-  Országos főtvonal
-  Országos mellékút
-  Helyi gyűjtőút
-  Vasútvonal
-  Vasútállomás
-  Autóbuszvon
-  Híd, aluljáró
-  Körforgalmú csomópont
-  Jelzőlámpás f. csomópont
-  Jelzőtáblás f. csomópont



4. KÖZMŰVIZSGÁLATOK

4.1. Vízellátás

A település vízellátó hálózata 51%-ban az Önkormányzat, 49%-ban a Fővárosi Vízművek Zrt. tulajdonában van, a hálózatot az Érd és Térsége Víziközmű Kft.-től a Biatorbágyi Víz- és Csatorna Szolgáltató Kft. vette át és üzemelteti 2007 októberétől. A vezetékes ivóvíz ellátás megoldott, a vízellátó hálózat kiépítettsége 100 %-osnak tekinthető.

A község belterületi részének vízellátása alapbázis szempontjából korábban a Bicskei Regionális Vízművek (BIRV) rendszeréről történt. A rendszer Biatorbágy nyugati széléig van kiépítve, itt a regionális körvezeték magaspontján egy 2x500 m³-es, ellennyomó tározóként funkcionáló térszíni tározó üzemel. A biatorbágyi belső vízellátó rendszer ezzel a tározóval van összekötve, korábban az ellátás innen történt.

A Biatorbágyi Víz- és Csatorna Szolgáltató Kft saját vízbázisai a Sasvárosi, rétegvízre telepített 7 db kúttal rendelkező telep és a Duna mellé telepített 11 db partiszűrősű csőkút és egy csáposkút. Ezenfelül a vízigények kielégítésére további 20.000 m³/d ivóvízmennyiséget vesznek át a Fővárosi Vízművektől, mely mennyiségre a Vízmű és a Főváros között kontingens-szerződés van érvényben. A Fővárosi Vízművek a vizet a Csepel-szigeti, szigetcsépi telepéről szolgáltatja, a szigetről NÁ 600-as meder alatti átvezetéssel kerül át az ivóvíz a budai oldalra. A BIRV regionális rendszere felőli vezetékek továbbra is üzembe helyezhetők, így a BIRV felőli betáplálási lehetőség továbbra is fennáll.

A település belső vízellátó rendszere alapvetően körvezetékes rendszerrel épült ki, de a külterületek felé kifutó utcáknál található néhány ágvezeték is. Az ellátó hálózat mérete zömmel NÁ 100-as, csak a rendszer körvezetékként kiépített fő gerincvezetése NÁ 200-as, illetve helyenként NÁ 150-es méretű. A hálózatra föld feletti tűzivízcsapok vannak felszerelve. A vezetékek anyaga egységesen KMPVC.

A vizsgálati terület vízellátását a Rozália park melletti 200 m³-es térszíni tározó biztosítja, melynek folyásfenékszíntje 202,02 m Bf. található. A főút mentén DN 200-as gerincvezeték épült ki, erről a Dózsa György úton egy DN 150 mm-es vezeték ágazik le, melyről az elosztóhálózat már DN 100 mm-es átmérővel épült ki a Dózsa György utcáig.

4.2. Csatornázás

A településen elválasztott rendszerű szennyvízcsatorna hálózat üzemel, az általa összegyűjtött szennyvizet a község szennyvíztisztító telepén tisztítják meg.

A szennyvíztisztító telep átadása 1994. májusban történt, a telep korszerű eleveniszapos technológiájú, mechanikai, biológiai és kémiai fokozattal rendelkezik. Tisztító kapacitása 2000 m³/nap és + 10 % szippantott szennyvíz fogadására is alkalmas. Jelenlegi kihasználtsága kicsi (napi 600 m³/nap), ami a biológiai tisztító hatásfok optimális kihasználását akadályozza, bár a tisztításnál az előírt paramétereket így is tartani tudják.

A tisztítótelep a tervezett fejlesztések megvalósulása esetén, a településen keletkező szennyvizet fogadni tudja, jelenleg a többlet élő szennyvizet telepre érkezése a telep működését mind minőségi, mind gazdaságossági szempontból csak optimálisabbá tenné.

A szennyvízcsatorna hálózat nagy része gravitációs rendszerű, rajta a település topográfiai adottságai következtében átemelő berendezések és szennyvíz nyomóvezetékek üzemelnek. A gravitációs rendszer mellett néhány utcában nyomott rendszerű hálózat működik, ezek több, kisebb lokális átemelővel üzemelnek, a nyomott rendszerű csatornák befogadói a gravitációs hálózat elemei. A csatornák átmérője általában Ø 20-as, csak a Szabadság, majd a Nagy úti nyomvonalon fektetett gerinccsatorna Ø 30-as

átmérőjű. Mivel a hálózat elválasztott rendszerű szennyvízcsatorna hálózat, hidraulikai szempontból az átmérők szennyvízszállító kapacitása megfelelő. A csatornák anyaga mindenhol KG-PVC.

A település területére eső csapadékvizek befogadói a Benta, a Füzes, a Békás és a Szárzatói patak. A Benta patak a KDV-VIZIG, a Füzes, a Békás és a Disznólápa a Közép-Duna-menti Vízgazdálkodási Társulat kezelésében van. A Benta patak medre rendezett, a többi patak medrei helyenként feliszapolódtak, növényzettel sűrűn benőttek.

A településen jelenleg nyílt árkos csapadékvíz elvezető rendszer működik, amely gravitációs rendszerű, illetve néhány helyen az árkok szikkasztó árkokként üzemelnek. Sok helyen a nem megfelelő sűrűségű karbantartás miatt az árkok medre feliszapolódott, növényzettel benőtt, a mértékadó vízmennyiségek szállítására így nem alkalmas.

A vizsgálati terület déli oldalán épült csak ez idáig közcsatorna. A Dózsa György utca teljes nyomvonalán keletről nyugati irányba gravitáló \varnothing 20-as méretű szennyvízcsatorna található. A csapadékvíz elvezetése nem megoldott. A környező utcákban az út menti zöldsávban, jobb esetben árkokban kerülnek elszikkasztásra.

4.3 Villamosenergia-ellátás

A térség középfeszültségű ellátását 20 kV-os hálózat biztosítja, amelynek bázisa a Biatorbágy 120/20 kV-os állomás. Az állomásból kiinduló 20 kV-os hálózat egyik gerincvezetéke az Állomás utcában érkezik a területre, majd a Gyöngyvirág utcában folytatódik tovább. Erről a gerincvezetékéről egy leágazás indul ki a tervezési területen keresztül, ami keresztezi az 1-es számú főutat. Erről a vezetékéről egy vezeték ágazik le az 1-es út előtt, ami a Dózsa György út felé létesült. Ez a rendszer a Dózsa György út mellett lévő 2011/46 és a 2021/12 hrsz-ú ingatlanok előtt egy-egy 20/0,4 kV-os transzformátort táplál meg villamos energiával.

A transzformátorokból kiinduló kiefeszültségű és közvilágítási hálózat a Dózsa György út térségében légvezetékes, a Gyöngyvirág utca mellett pedig kábeles kialakítású.

4.4. Gázellátás

A település gázellátását középnyomású hálózat biztosítja, amelynek DN 90mm méretű gerincvezetéke az Állomás utcában épült ki. Erről a gerincvezetékéről a Dózsa György úton ill. a 2011/49 hrsz-ú úton DN 63-as vezeték ágaznak le.

A tervezési terület közelében az 1-es számú főút másik oldalán egy másik rendszer épült ki, amelynek DN 200-as vezeték nagyközépnomáson üzemel. Ez a vezeték a temető mellett egy nyomásszabályozót táplál meg, amelyből kiinduló középnyomású vezeték a temető mellett létesült.

4.5. Táv- és hírközlés

A település vezetékes adatátviteli – és távközlési hálózata a Magyar Telecom Rt. (korábban MATÁV Rt.) építésében, illetve üzemeltetésében van. Az itt lévő előfizetői hálózatot a helyben üzemelő HOST távbeszélő központ látja el. A központból ellátott hálózat ún. kültéri nagyelosztós rendszerű, a teljes települést lefedi.

A vizsgált területre távközlési hálózat a Dózsa György úton érkezik a központ felől 4 m (műanyag) csöves alépítményben a Gyöngyvirág utcáig. Innen a vasúti pályatest alatt 3 m csővel halad tovább az 1. sz. főközlekedési út irányába. A Gyöngyvirág utcában az Ipar utca felől közvetlenül földbefektetett kábelről nyerik ellátásukat az ingatlanok a nyugati oldali járdában.

A vizsgált térség környezetében lévő ingatlanok földfeletti légkábeles hálózatról kapják a vezetékes távközlési ellátásukat. A villamosított vasúti pályatest közelsége miatt a környezetében létesítendő távközlési hálózat kialakításánál az erősáramú befolyásolási vizsgálati kérdéseket figyelembe kell venni. Távközlési hálózat építőelemei

A távközlési közművizsgálati tervlapon egyvonalas rajzi jellel ábrázolt távközlési nyomvonalak alépítmény- ill. föld feletti (légkábel) hálózatot jelentenek. Az alépítményes vonalakon lévő számok az alépítmény csövek darabszámait (nyílásszámot adják), míg a betűk azok anyagára utalnak (m=műanyag; b=beton; e=eternit stb.). A közvetlen földbefektetett kábel PC.

Az alépítmény hálózatban lévő megszakító létesítmények a központokból - törzsirányban nagy befogadóképességű aknák, míg a helyi - elosztó - hálózatban kisebbek, melyek szekrények. Ezen műtárgyak a kábelek behúzásához, ill. szereléséhez, méréséhez nyújtanak lehetőséget. Itt található a hálózatok elágazó pontjai, a kábelek kötése.

A különböző nyomvonalas létesítmények (elektromos, víz, gáz stb.) tulajdonviszonyaihoz képest az ún. házi bekötés nem az ingatlan tulajdonosának ill. kezelőjének, hanem a távközlési szolgáltató tulajdona. Földalatti csatlakozásnál a házi bekötés az alsó szinten elhelyezett tápszekrényben végződik, ahonnan egyéni felszálló vezetéken jut a csatlakozás az előfizetőig.

A mobil telefonálás a térségben jó minőségben folytatható köszönhetően a szolgáltatók antenna elhelyezésének.

A mobil telefonellátás a területen jónak mondható a szolgáltatók közelben történő antenna elhelyezésének.

5. TÁJ- ÉS KÖRNYEZETÁLLAPOT VIZSGÁLAT

5.1 Táj- és természetvédelem, zöldfelületi adottságok

Tájtípológia

A vizsgált terület tágabb környezete természetföldrajzi tájbeosztás szerint a Dunántúli-középhegység és a Mezőföld határán, a Zsámbéki-medence, az Etyeki-dombság és a Tétényi-fennsík találkozásánál helyezkedik el. A kistájak részben eltérő adottságai változatos domborzatot, növény- és állatvilágot eredményeznek.

Torbágy a Füzes-patak völgyében, annak két oldalán alakult ki, a Temető domb aljában, hagyományos szőlőskertjei, gyümölcsösei a Katalin-hegyen voltak. Bia a Békás-patak, illetve a Halastó északi partja mellé települt. Gyümölcsös- és szőlőskertjei a Szarvas-, Öreg-, Kutya- és az Ürge-hegyen voltak. A belterülettől délre, a patak túloldalán alakították ki a biai halastavat (Pecató), a hajdani 19. sz. elején lecsapolt Szelíd-tó medrében. A vizsgált ingatlanok Torbágy területére esnek.

Domborzat

A domborzati képet és a tájképet jellegzetesen meghatározó hegyek; északkeleten a Katalin-hegy (345 m) és a Biai-hegy (316 m), délen az Iharos (334 m), a vizsgálati területről feltáruló, és vele szorosabb vizuális kapcsolatban lévő tájképi elemek; a Bolha-hegy, a Nyakas-kő és a Madárszirt vonulata.

A szűkebb vizsgálati terület morfológiai szempontból az Etyeki-dombság északi dombvonulataihoz tartozik, melyet keleten a Tétényi-fennsík nyugati pereme határol. A vizsgált terület legnagyobb magassága 194 méter (1 sz. főközlekedési útnál), innen a terep északnyugati irányban kezdetben erőteljesebben, majd ellaposodva lejt 175 m magassági szintig, a terület északnyugati csücskéig.

Geológia, talaj- és talajvízviszonyok

A térség alapkőzete alsóoligocén kori homokkő konglomerát, hárshegyi homokkő illetve felsőoligocén kori homok, homokkő. Erre a rétegre holocén kori lösz illetve homokos lösz rétegződött. A tájegység természetes talaja a barnaföld bolygatatlan formában már nem található meg.

A talajvíz szintje a vizsgált területen feltehetőleg mélyen, - 5 m alatt található. A 219/2004 Korm. rendelet besorolása szerint a terület az „érzékeny” felszín alatti vízminőség-védelmi kategóriába tartozik.

Éghajlat

Éghajlata mérsékelt meleg, mérsékelt száraz. Az évi csapadékmennyiség 500-600 mm, a csapadék maximuma nyár elejére, minimuma a nyári időszak végére tehető. Az évi napfénytartam 1900-2000 óra. Az uralkodó szélirány észak-nyugati, nyugati, átlagos sebessége 3 m/s.

Zöldfelületek

A vizsgált terület északnyugati részén erdőterület fekszik, melynek állományalkotó faja a fehér akác (Robinia). Az erdőfolttól délre a tervezési terület nagy részét kitevő beépítetlen 2011/47 hrsz.-ú telken nagy felhagyott szántó terül el, néhány gyümölcsfával (köztük több mandula). A fölkhagyott szántót a 2011/49 hrsz.-ú névtelen közterület választja el a lakóterülettől, a védőfásítás hiányzik. Elválasztó zöldsávként funkcionál némileg a 2011/48 hrsz.-ú teleken található gyümölcsös. A 2011/46 hrsz.-ú telken építőanyag telep található, mely- funkcionális kialakítása folytán – zöldfelülettel nem rendelkezik.

A Dózsa György út közterületi sávjában néhány gyümölcsfán és telepített cserjén kívül jelentős növényzet nem található. A Dózsa György út és a 2011/49 hrsz.-ú közterület közötti lakóterület lakóházai az elmúlt 10-15 évben épültek, a lakókeretek a rajtuk elhelyezkedő épületekhez hasonlóan vegyes képet mutatnak, néhol rendezettek, beállt növényállománnyal, néhol rendezetlenek különböző raktári funkcióval. A MÁV lakótelepnek nevezett épületegyüttes kertje nagyrészt fásított.

A területet délről határoló vasútállomás peronjait bozótos juhar- (Acer), díszalma- (Malus), és tuja- (Thuja) alkotta fasori sáv választja el a 017/1 hrsz-ú telektől. Ezen a telken az épület körül a burkolat nélküli területeken rendezett díszkert található nyárfákkal (Populus) és díszalma (Malus) fasorral. A vasútállomás melletti út bevágásban halad, 4-5 méteres rézsúvvel kapcsolódik a szomszédos lakóterülethez, melyre lépcsőkön lehet feljutni. A rézsú oldalában a vasúti terület felől akácok (Robinia), ezüstfák (Elaeagnus), nyárfák (Populus) és almafák (Malus) alkotta facsoport található, a lakóterület felől pedig dió (Juglans), juhar (Acer), akác (Robinia) alkotta fasor húzódik.

Táj- és természetvédelem

A település külterülete természeti és táji értékekben gazdag. Ezek döntő többsége a vizsgált terület környezetében helyezkedik el.

Helyi jelentőségű védett természeti terület a vizsgálati területtől déli irányban elterülő Bolha-hegy, mely 1977 óta áll védelem alatt. Területe 60,22 ha, védeltségét értékes sziklagyep- és löszpusztagyep vegetációja indokolja, valamint a kultúrtörténeti értéként számon tartott sziklaút.

A védett területen kívül számos olyan rész található a tervezési terület környezetében, mely természetvédelmi oltalom alatt nem áll, de értékes növény- és állatvilága, geológiai értékei, természetközeli állapota miatt természeti területként nyilvántartott. A vizsgált terület környezetében található természeti területek: Biai- és a Torbágyi-erdő, a Biai-tó, és a Nyakas-kő térsége.

A fejlesztési területen természetvédelmi oltalom alatt álló, vagy természeti területként nyilvántartott részek nem találhatók, a vizuális kapcsolatok folytán azonban az előbb említett értékes tájrészletek szorosan összefüggenek a vizsgált területtel.

5.2 Környezetállapot

Környezethasználat

A területet keletről és délről szerkezeti jelentőségű utak határolják: északon az országos jelentőségű 1.sz. főközlekedési út, délkeletről a gyűjtőút kategóriába sorolt Dózsa György út. A tervezési területet nyugati irányban vasútterület zárja le.

A vizsgált terület nagy részét elfoglaló 2011/47 hrsz.-ú telek beépítetlen, felhagyott szántóterület.

A Dózsa György út mentén és a Dózsa György utca felé nyíló belső telkeken családiházias lakóterület kertjei sorakoznak. A 2011/46 hrsz.-ú telken kereskedelmi szolgáltató tevékenység folyik. A 2018/4 hrsz.-ú ingatlanon a lakófunkció mellett kereskedelmi tevékenység is jelen van.

Zajterhelés

A terület zajviszonyait a szomszédos (Budapest-Hegyeshalom) vasútvonal és a 1-es út jelentősen befolyásolja. A vasútvonal személy- és teherforgalmát, illetve az ebből adódó zajterhelés mértékét az alábbi táblázat mutatja, melyet a MÁV bocsátott rendelkezésünkre:

Állomásköz	Napi vonatmennység				Vonatforg. (éves)
	személy	teher	személy	teher	
	COWI		MÁV Zrt.		
Bp.-Kelenföld-Biatorbágy	59	81	106	76	51100

L _{napközben} (dB)		L _{este} (dB)		L _{éjjel} (dB)		túllépés (dB)		
COWI	MÁV	COWI	MÁV	COWI	MÁV	L _{napközben}	L _{este}	L _{éjjel}

68	66,4	66,1	66,3	69	64,3	3 / 1,4	1,1 / 1,3	14 / 9,3
----	------	------	------	----	------	----------------	------------------	-----------------

A kapott adatok szerint, a határérték túllépés (max.) nappal **3 dB**, éjjel pedig **14 dB**.
Az éjszakai zajszint kritikus mértékű a terület déli részén lévő lakóterület szempontjából.

Az 1-es út forgalmi adataiból számított egyenértékű nappali és éjjeli A-hangnyomásszintek és a 8/2002. (III. 22.) KöM-EüM. együttes rendelet vonatkozó határértékei a következő táblázatban találhatóak:

	nappali	Éjszakai	Határérték dBA
1-es út	56,208 dBA	48,650 dBA	65 / 55

Az 1-es út ezen szakaszán a nagy teher és gépjárműforgalom számottevő, de nem határérték fölötti zajszennyezést okoz. A Dózsa György út forgalma nem jelent számottevő zajterhelést a területre.

Levegőminőség

A terület a „Budapest és környéke” légszennyezettségi agglomerációba tartozik. A térségileg enyhén szennyezett levegőjű terület, városklimatológiai szempontból a mesterséges, vegyes beépítésű – átmeneti városi klímatispusba sorolható. A vonatkozó határértékeket a 4/2004. (IV. 7.) KVVV-ESZCSM-FVM együttes rendelet melléklete tartalmazza.

A terület légszennyezettsége – a jellemző szennyezőanyagokat tekintve – a közlekedésből származik. A kiemelten terhelt 1-es út csúcsórai forgalmi adatok alapján számított légszennyezési koncentrációit az alábbi táblázat tartalmazza:

	1-es út (órás) $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Határérték (órás) $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Szénmonoxid	40,32	10 000
Nitrogénoxidok	11,45	200
Kéndioxid	0,44	250

A térségi levegőszennyezettség szempontjából fontos, hogy a területet északról (az uralkodó szélirány felől) erdőterület határolja, így az onnan érkező tisztább levegő a terület levegőminőségét nagyban javítja.

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

6. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLATOK

6.1. A településszerkezet és a területfelhasználási rendszer továbbfejlesztése

A település keleti szélén az M1 autópálya és az 1 sz. főközlekedési út mentén lévő kereskedelmi szolgáltató gazdasági területek szinte mindegyike mára beépült. A fejlesztés alá vont terület az utolsó olyan még be nem épített ingatlan amelyen folytatódhat a logisztikai funkciók sora a város peremén. településszerkezeti vonatkozásban nem hoz változást a jelenlegi fejlesztés hiszen jelen pillanatban is meglévő terület gazdasági besorolása. Távlati szerkezeti vonatkozásai viszont vannak a terület megközelítését szolgáló 1 sz. főútról való lecsatlakozásnak. A városi főépítéssel történt egyeztetés során tudomásunkra jutott, hogy a település készítettett egy forgalomtechnikai tanulmányt a település egészére, melyet határozattal elfogadott a Biatorbágy Képviselő-testülete. A tanulmányban a sok érdekesség mellett az is szerepel, hogy a város távlatban szeretne egy szerkezeti kapcsolatot létesíteni az északi lakóterületi fejlesztések megnövekedett forgalma és az északi irányból érkező környező települések forgalmának a településmagot elkerülő elvezetése az 1 sz. főút irányába. A tanulmány a tehermentesítést szolgáló út nyomvonalát a Pátyi út – Szily Kálmán utca kereszteződéséből kiindulva a vasút alatti átvezetéssel haladna a jelenlegi tervezési terület északi határán (az akácerdő szélén) és csatlakozna az általunk is javasolt helyen az 1 sz. főközlekedési útba. A tanulmányban az általunk javasolt csomóponti kialakítástól eltérően körforgalmi csomópontot javasol. Jelen megbízásunk határai nem terjednek olyan messzire, hogy ezen csomóponti megoldás helybiztosítását lehetővé tegye. A javasolt csomóponti kialakítás a szerkezeti kapcsolat megvalósításáig ki tudja elégíteni a fejlesztési terület forgalmát. A csomóponti kialakítás tehát több szempontból is megalapozott, hiszen egyrészt egybeesik a város szándékaival, másrészt kiszolgálható a fejlesztési terület, harmadrészen megoldódik a tervezési területtől északra lévő távlatban tartalék gazdasági terület közlekedési problémája.

A tervezés során kialakított 1 sz. főközlekedési útról való leágazás és a terület feltárását szolgáló út nyomvonalának helybiztosítása igénybe vesz az akácerdő területéből mintegy 3500m² területet. Az erdőterületet pótolni szükséges valahol a településen egy még be nem erdősített erdőövezetben. Természetesen ez további egyeztetések tárgyát képezi az illetékes erdészeti hatósággal.

6.2. Környezetalakítási javaslat, területi mérleg

A tervezés célját megvalósító koncepció lehetséges formáját fogalmazza meg a környezetalakítási javaslat. A telkek kialakítását, a feltáró út vonalvezetését és a beépítést nagyban befolyásolják a területre alkalmazandó kötöttségek, védőtávolságok. A környezetalakítási javaslat a lehető leghatékonyabban használja ki a szabályozásban megalkotott paramétereket.

Az épületek elhelyezését az 1., 2., és 3. kialakítandó telken az 1 sz. főközlekedési út tengelyétől mért 50m épület elhelyezési korlát határozza meg. Továbbiakban az említett út tengelyétől számított 30m re lehet elhelyezni legközelebb az ingatlanok kerítésvonalát. Ebből adódik, hogy kézenfekvő a logisztikai csarnokok rakodófelületét az 1 sz. út felé telepíteni. A hármas számmal jelölt telek esetében a telek jellegzetes alakjából adódóan a telekméret közel 19000m², így lehetőség nyílik nagyobb épület kialakítására és a logisztikai tevékenységhez elengedhetetlen rakodófelületek kétirányú megközelíthetőségének biztosítására. A 4. és 5. telkek esetében az épület elhelyezést szinte csak a szabályozásban megadott elő-, oldal-, hátsókerít által kijelölt építési hely határozza meg, természetesen a logisztikai technológiát figyelembe véve. Jelen esetben mivel pontosan nem ismert a logisztikán belüli technológia és célzott funkció ezért a beépítés egy lehetséges variáción keresztül szemlélteti a beépítési paraméterek teljesülésének lehetőségét, melyeket az alábbi területi mérleg szemléltet:

Biatorbágy, 1. sz. főközlekedési út -
Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági
terület által határolt terület szabályozási terv és
helyi építési szabályzat módosítása

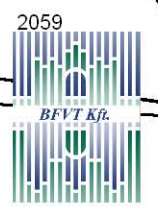
KÖRNYEZETALAKÍTÁSI JAVASLAT

M = 1 : 2000

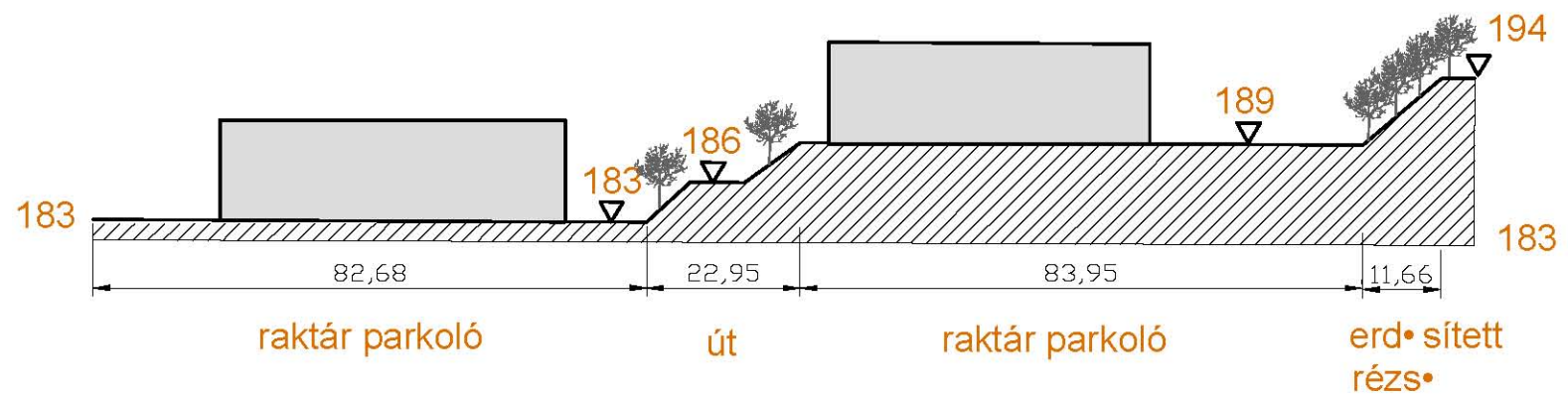


Jelmagyarázat:

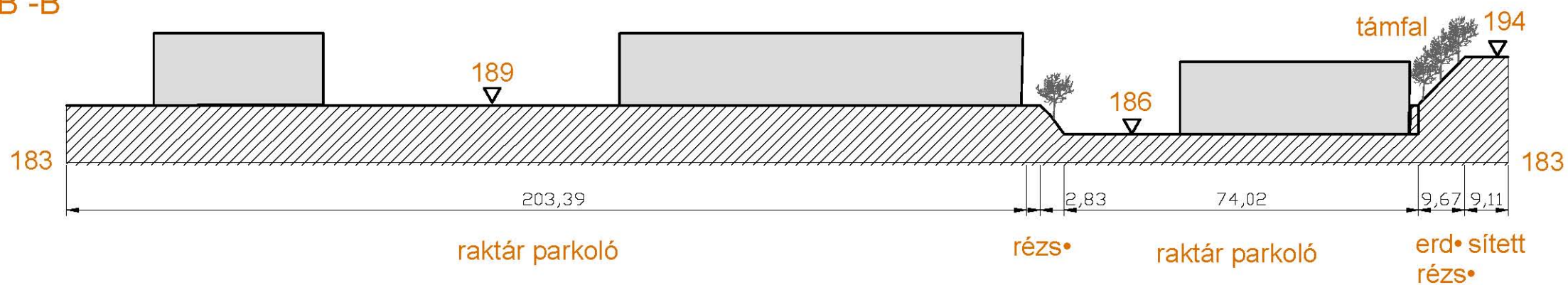
meglévő	tervezett	
		új épület
		megmaradó épület
		tervezési területen kívüli épület
		fa, facsoport
		erdő részlet
		gyepes terület
		lakókert
		tepelhely telke
		vasútüzemi terület
		szilárd burkolt út
		gyalogút
		támfal
		zajgátlófal
		szintvonal
		terepmetszet
		vágánytengely
		telekhatár
		tervezési terület határa



A - A



B - B



METSZETEK

M = 1 : 1000

Biatorbágy 1. sz. f• közlekedési út - Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági terület
által határolt terület szabályozási terv és helyi építési szabályzat

telek száma	telek terület (m ²)	beépített alapterület (m ²)	beépítés mértéke (%)	zöldterület (m ²)	zöldterület mértéke (%)
1	15 272	4 968	32.5	5 071	33.2
2	10 815	3 564	33.0	4 049	37.4
3	18 805	5 220	27.8	9 021	48.0
4	10 568	3 672	34.7	3 246	30.7
5	10 505	3 508	33.4	4 400	41.9
út	4 215				
	70 180	20 932	29.8	25 787	36.7

A táblázatból kiderül, hogy max. kb. 20000m² alapterületű logisztikai funkciójú csarnoképülettel lehet beépíteni a tervezés alá vont területet. A beépítés legnagyobb mértéke matematikailag kihasználható, de gyakorlatilag a csarnokok szerkezeti és technológiai kialakításának korlátai nagyban meghatározzák azt.

A környezetalakítási tervlapon jól látható módon jelöltük a bekötőút és a feltáró út nyomvonalát, végén a körforgalommal, mely a megfordulást és a 3. telek megközelítését teszi lehetővé. Az egyes telkeken megoldottuk a személyparkolók telken belüli elhelyezését és megfelelő felületeket biztosítottunk a rakodáshoz. A fejlesztő kérésének eleget téve beterveztünk egy iparvágány kapcsolatot, amely érinti a 4. és 5. telket. Az iparvágánnyal lehetőség nyílik a vasútról raktárba, illetve kamionra való átrakás lehetősége.

A parkolók és a zöldfelületek kialakításánál figyelembe vettük a gazdasági övezetre vonatkozó előírásokat és ezek szerint kerültek feltüntetésre a környezetalakítási terven.

A környezetalakítási terv külön gondot fordít a meglévő domborzati viszonyok átfogalmazására, hiszen a csarnokok létesítése általában sík terepviszonyok mellett képzelhető el. A javasolt beépítéshez igazodva a terepen három szintet javasolunk kialakítani a nagy szintkülönbségek áthidalására, melyet jól szemléltet a területen felvett kereszt-, és hosszirányú metszet. Támfalak alkalmazásával szükséges megoldani a terven jelölt helyeken a szintkülönbségek leküzdését ahol nem marad elegendő hely rézsű alkalmazására. A beépítés az 1. sz. főközlekedési út és a Dózsa György utca felől a terepviszonyokból adódó platók kialakítása után, csupán az építménymagasság felével magasodik ki a környezet terepszintje fölé. A megfelelő növényállomány telepítésével tovább növelhető a terület esztétikai megjelenése. A terep lépcsőzetes kialakítása vasútvonal felől is jól a tájba illeszkedően kialakítható beépítést eredményez. Biatorbágyon számos ehhez hasonló beruházás zajlott az elmúlt időszakban, variációk egész tárházát sorakoztatja fel a logisztikai parkok telepítésének és kialakítási formájának az 1. sz. út mentén.

6.3. Szabályozási koncepció

A tervezés célja, hogy a tervezési terület középső részén helyet foglaló akcióterület övezeti paramétereit módosítsuk az új elképzeléseknek megfelelően, természetesen szem előtt tartva a települési rendezési szempontokat. A terület jelenlegi övezeti besorolása Gksz-8 melynek paramétereit a vizsgálati fázisban ismertettük. A helyi építési szabályzatban nem szükséges új építési övezet létrehozása hiszen Gksz-8 övezet csak erre az egy területre van érvényben, ezért elegendő a már meglévő előírások módosítása. A javasolt új paraméterek:

Övezet jele:	Gksz-8
Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mértéke:	35%
Legkisebb alakítható telekterület méret:	10000m ²
Minimálisan kialakítandó zöldfelület:	30%
Szintterületi mutató maximális mértéke:	0,9m ² /m ²
Legnagyobb építménymagasság:	15m

A terven 16m szabályozási szélességgel feltüntetésre került az 1 sz. főközlekedési útról való leágazás, valamint a területet feltáró 12m szabályozási szélességű feltáró út nyomvonala, melynek végén helyet biztosítottunk egy körforgalom kialakításához. Jelzsképpen irányadó szabályozási elemmel jelöltük az északi mezőgazdasági területek megközelítési lehetőségét. Kötelező elemként a terven feltüntetésre került a kötelező fásítások helye. Javasolt elemként megjelennek a javasolt telekhatárok, amelyek közel azonos telekméreteket tesznek lehetővé, természetesen figyelembe kell venni a telek amorf alakzatából adódó eltéréseket.

A szabályozási terven módosítani szükséges a 2011/46 hrsz.ú Gksz-1 jelű övezet nyugati oldalán lévő övezethatár helyét, hogy az a tényleges telekhatáron haladjon.

A hatályos szabályozási terv a szerkezeti tervvel nincs összhangban, mert a 0211/48 és 2011/47 hrsz.-ú ingatlanok déli határán a Dózsa György utca menti részen Lke-1 jelű építési övezetet jelöl ki. A településszerkezeti tervben a nevezett ingatlanok teljes területe kereskedelmi szolgáltató gazdasági területfelhasználási egységbe sorolt.

Továbbiakban a szabályozási terven alkalmazzuk a hatályos szabályozási terven alkalmazott szabályozási vonalakat és övezeti besorolásokat.

6.4. Örökségvédelmi hatástanulmány

A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a területen sem országos, vagy helyi védettségű terület, épület, épüleategyüttes, illetve sem régészeti lelőhely, vagy régészeti érdekű terület, valamint sem országos, vagy helyi természeti terület nem található.

A hatályos szabályozási terv és helyi építési szabályzat a területet jelenleg is gazdasági területbe sorolja, amelyet a módosítás nem kíván megváltoztatni. A módosított Gksz-8 övezet két paramétere változik meg, a minimális telekterület méret 50000m²-ről 10000m²-re és a beépítés mértéke 30%-ról 35%-ra.

A tárgyi szabályozási terv és helyi építési szabályzat módosítása nem okoz káros hatásokat a környezetre nézve, hiszen a jelenleg hatályos SZT-ben és HÉSZ-ben a fent leírtak alapján jelen pillanatban is beépíthető a terület. Az épületek elhelyezése feltételez egyfajta tereprendezést, amely gazdasági szempontok szerint is illeszkedik majd az eredeti tereplejtéshez. Ezzel biztosítható a kialakuló beépítés tájba illesztése. Az építési övezetre vonatkozó egyéb előírások biztosítják a terület zöldfelületének kialakulását, amely látvány szempontjából nem elhanyagolható.

NYILATKOZAT

A tervezett megoldás megfelel az örökségvédelmi jogszabályoknak és hatósági előírásoknak, továbbá jelen hatástanulmány elkészítésére jogosultsággal rendelkezem.



.....
Pintér Ferenc
Vezető településrendező tervező
TT/1É 01-1719/11

7. KÖZLEKEDÉSI JAVASLAT

7.1. Közúthálózat

A tervezési terület határos az 1. számú Budapest-Hegyeshalom főútvonallal, annak 14+640-15+200 kmsz közötti szakaszával.

Az 1. számú főút várható forgalomterhelését az Út 2-1.118:2005 alapján 2022 évre vonatkozóan az alábbi táblázat mutatja be:

1. sz. főút 2007	ÁNF (E/nap)	Személygk (J/nap)	Kisteher gk (J/nap)	Autóbusz (J/nap)	Tehergk (J/nap)	Motor (J/nap)	Kerékpár (J/nap)	Lassú jármű (J/nap)
2007	12.351	8.008	1.152	116	613	67	4	0
2022	14.246	10.170	1.463	107	914	76	5	0

A 2x1 forgalmi sávós útvonal külterületi szakaszának terhelhetősége az Út 2-1.201:2004 alapján 12000-17000 E/nap/2i (megfelelő-eltűrhető szolgáltatási színvonal) értékben határozható meg. A forgalom előrebecslés és a teljesítőképesség összehasonlítása alapján kijelenthető hogy a főútvonal érintett szakaszán fejlesztés nem szükséges távlatban sem.

A főútvonal úttengelytől mért 100-100 m-es védőtávolsága érinti a tervezési területet, melyen belül építmény csak a kezelő hozzájárulásával létesíthető. A megyei gyakorlatnak megfelelően a tengelyhez legközelebb kerítést 30 m-re, épületet 50 m-re javasolunk elhelyezni. Az 1.sz. főút tervezési területtel érintett szakasza továbbra is külterületi főút marad, lakott területen kívüli forgalomszabályozással.







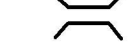



A gazdasági terület életképességét maga a főútvonal, és annak 16+570 kmsz-ben, és 12+850 kmsz-ben lévő csomópontjain keresztül elérhető, közeli M1 autópálya biztosítja. Az 1. számú főúton azonban új csomópont csak az Útügyi Műszaki Előírások alóli felmentéssel alakítható ki a közeli Dózsa György úti csomópont miatt. A csomóponttávolságok problémakörét vizsgáló „Forgalomtechnikai felülvizsgálat az 1. számú főút M1 üzleti park és az M1 biatorbágyi autópálya felhajtó közötti szakasza” alapján egy új csomópont kialakítását javasoljuk a 15+200 kmsz-nél. A várható forgalmi irányok figyelembevételével a főirányt jelentő 1. számú főúton önálló balra és jobbra kanyarodást, illetve balra nagyívbe becsatlakozást biztosító forgalmi sávokkal. A csomópont mellékirányát biztosító, tervezett 16m szabályozási szélességű gyűjtőút biztosítja egy részt a tervezési terület belső feltárását, ingatlan kiszolgálását ellátó szintén tervezett kiszolgálóút fogadását. Másrészt a vasútvonal – 81106 számú közút – 1. számú főút közé zárt mezőgazdasági terület, illetve az azon belül lévő mintegy 50 üdülőtelek számára – egy belső közút kialakításával – a főúti kapcsolat létrejöttét. Ezzel párhuzamosan a jelenleg meglévő mintegy 25 kapubehajtó megszüntetését a főútvonal külterületi szakaszán.

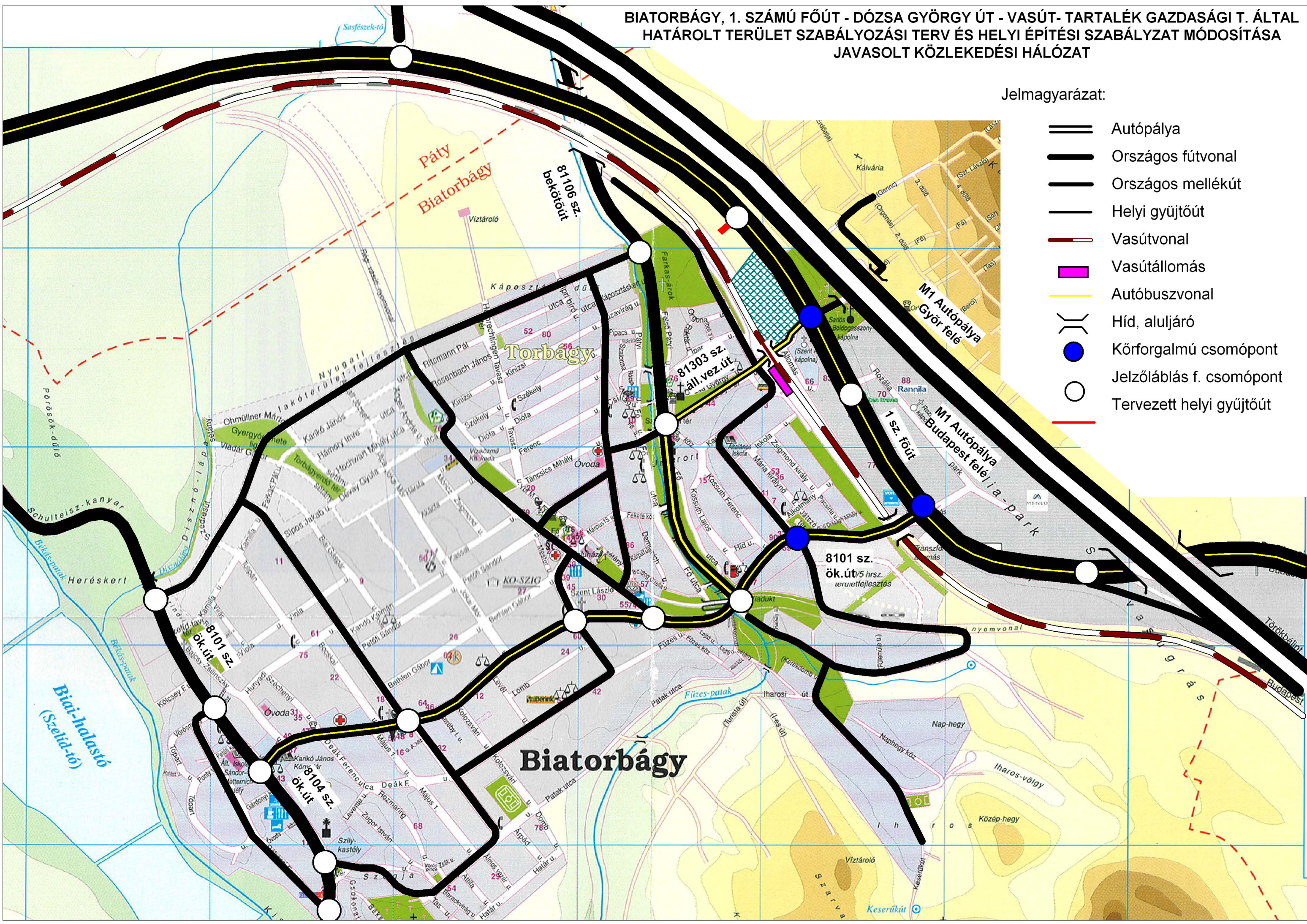
A tervezett gyűjtőút távlatban a város belső közlekedési rendszerének részévé válhat, amennyiben a Mezey - Csomópont mérnökirodák által készített „Biatorbágy forgalomtechnikai terve” (2005 év) munkában javasolt, 1. sz. főút – 81106 sz. mellékút közötti (a vasútvonalat aluljáróval keresztező) gyűjtőút megvalósításul. A tárgyi településrendezési terv által létrejövő gyűjtőút, és új főúti csomópont ennek az útvonalnak a északi szakaszának, tehát I. ütemének is tekinthető. Abban a II. ütemben, amikor a vasúti pálya alatti összekötés megépül a 81106 sz. útig (Pátyi út), és így a város közlekedésében hálózati szerephez jut a gyűjtőút, az 1. számú főúton lévő csomópontot – a megváltozó forgalmi arányok miatt – kívánatos körforgalmú csomóponttá átépíteni. A körforgalmú csomópont I. ütemű kialakítása nem célszerű mivel a csomóponti ágak közötti 1:7 arányú forgalomterhelési előírásnak nem felelne meg, és a vasút alatti aluljáró megépítése csak nagy távlatban várható annak közel 1 mrd-s költségigénye miatt.

A „Biatorbágy forgalomtechnikai terve” (2005 év) munkában javasolt, 1. sz. főút – 81106 sz. mellékút közötti (a vasútvonalat aluljáróval keresztező) gyűjtőút kialakítása az alábbi helyszínrajzon kerül bemutatásra. A tervben szereplő javaslatok nem épültek be a város településrendezési terveibe.

BIATORBÁGY, 1. SZÁMÚ FŐÚT - DÓZSA GYÖRGY ÚT - VASÚT- TARTALÉK GAZDASÁGI T. ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSA JAVASOLT KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT

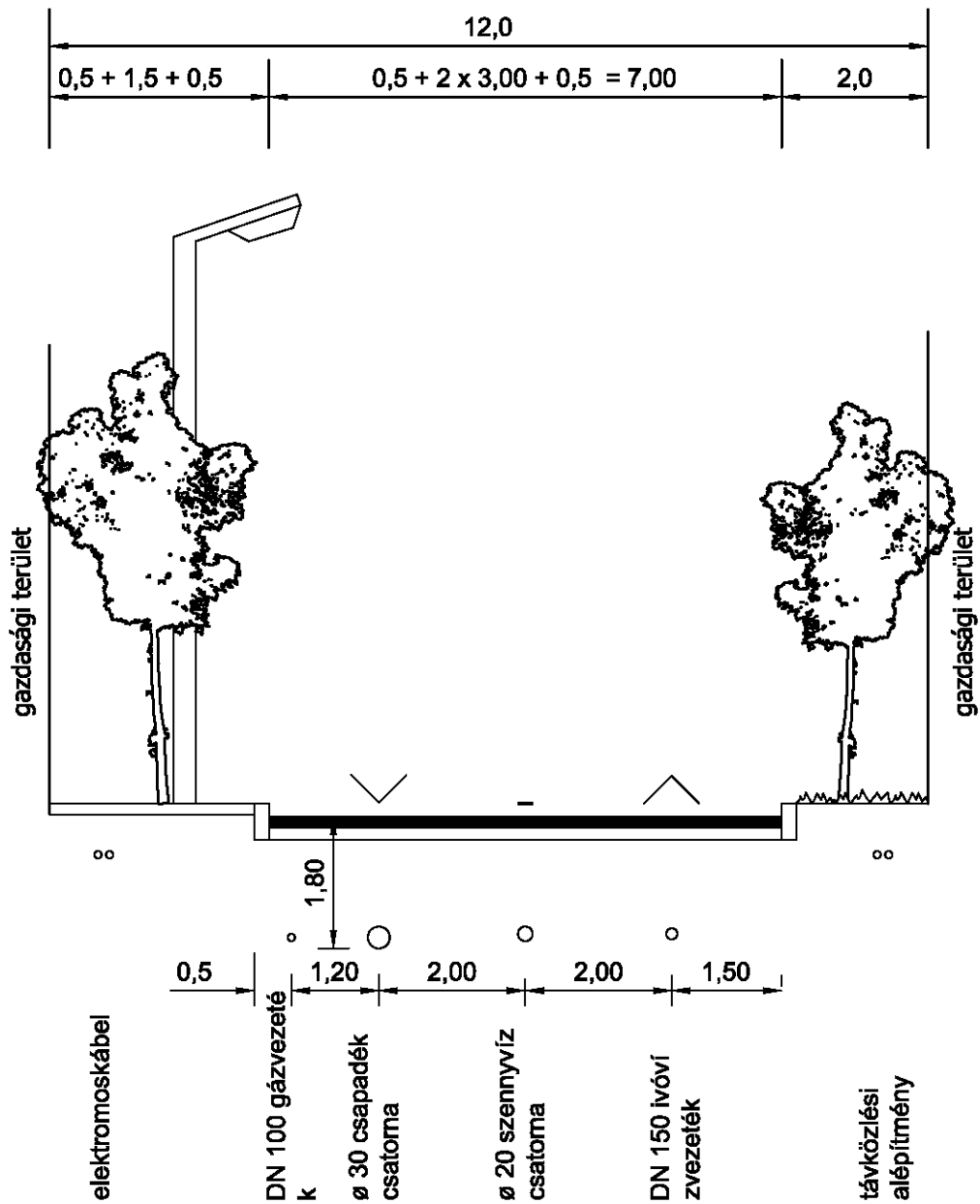
Jelmagyarázat:

-  Autópálya
-  Országos főtvonal
-  Országos mellékút
-  Helyi gyűjtőút
-  Vasútvonal
-  Vasútállomás
-  Autóbuszvonal
-  Híd, aluljáró
-  Körforgalmú csomópont
-  Jelzőláblás f. csomópont
-  Tervezett helyi gyűjtőút



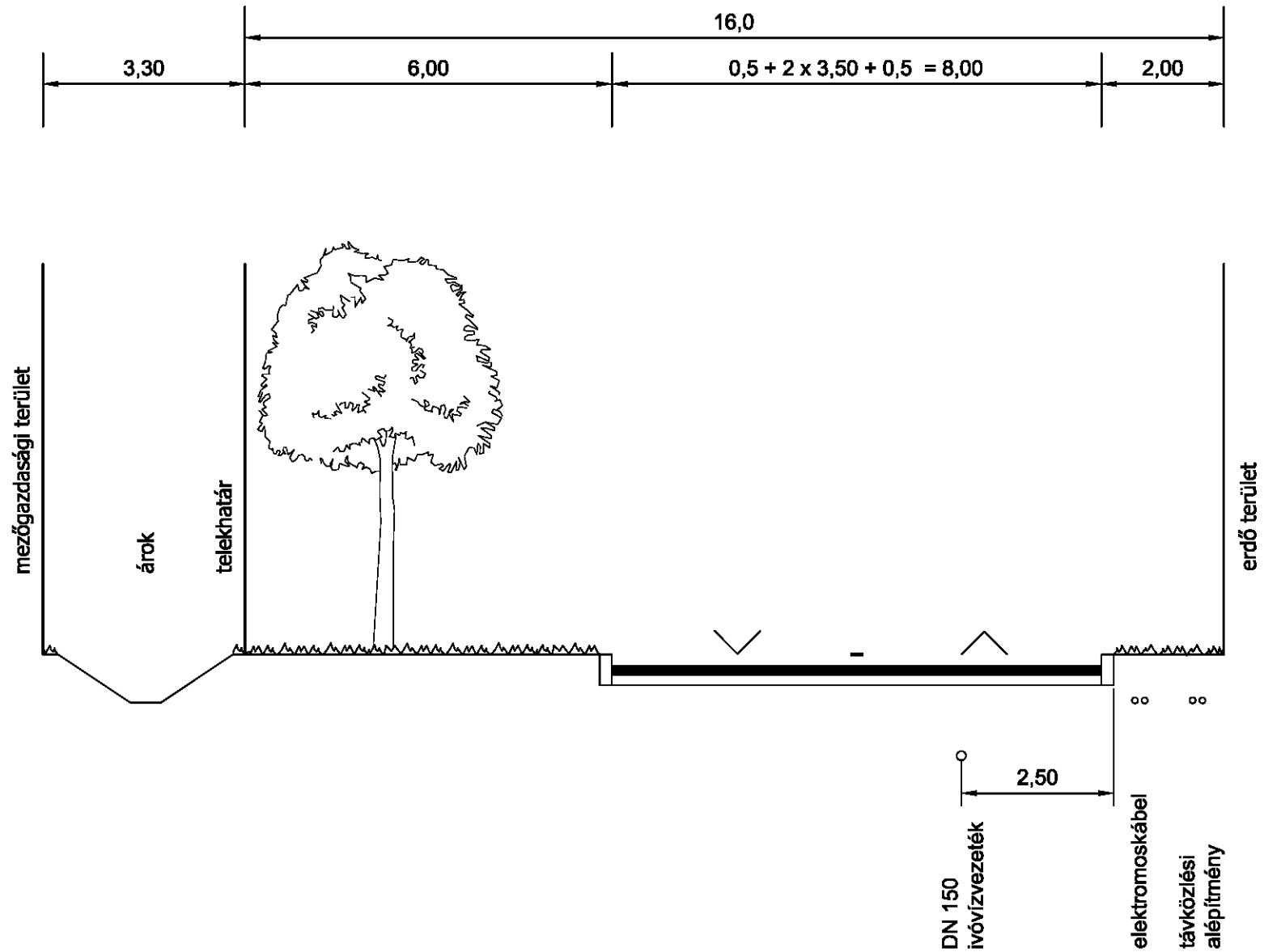
Mintakeresztmetszvények M=1:100

Gazdasági terület belső feltárását biztosító kiszolgáló út



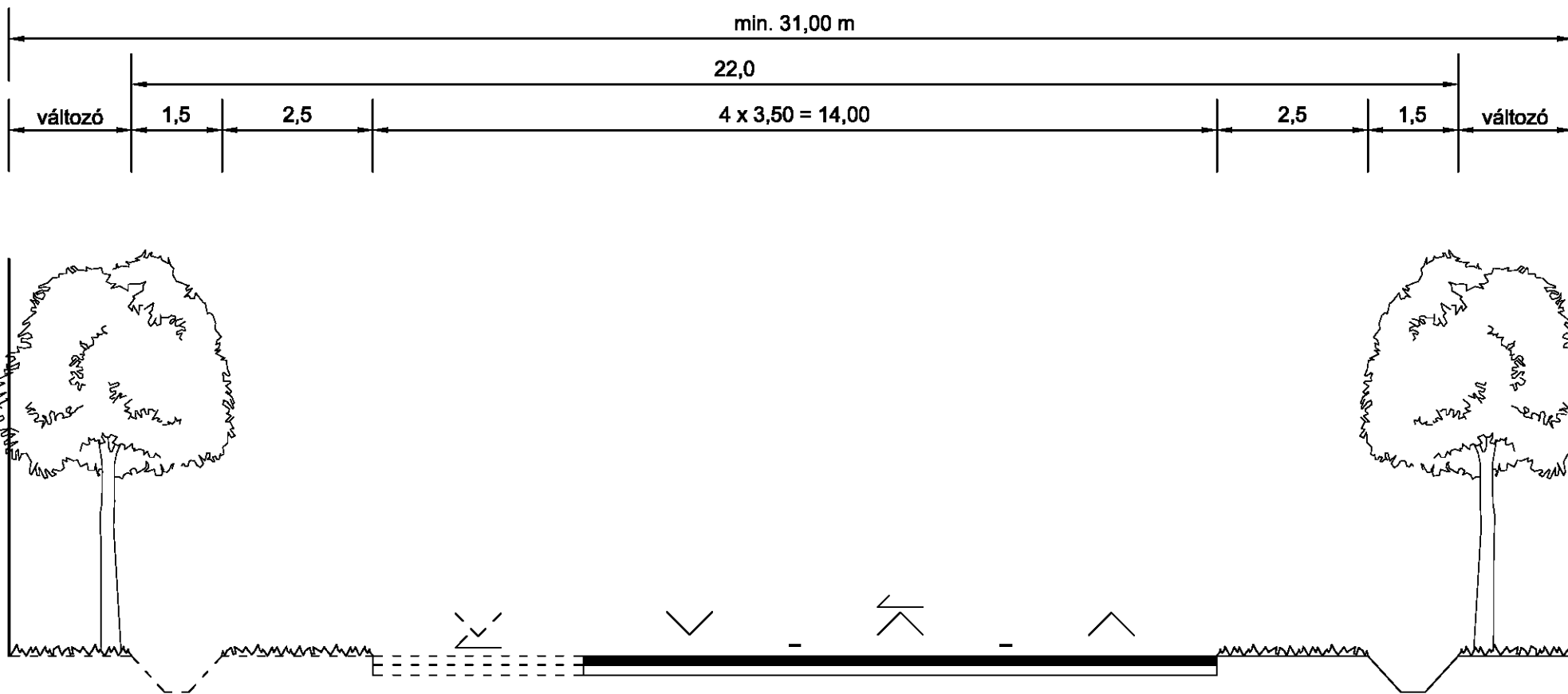
Mintakeresztszelvények M=1:100

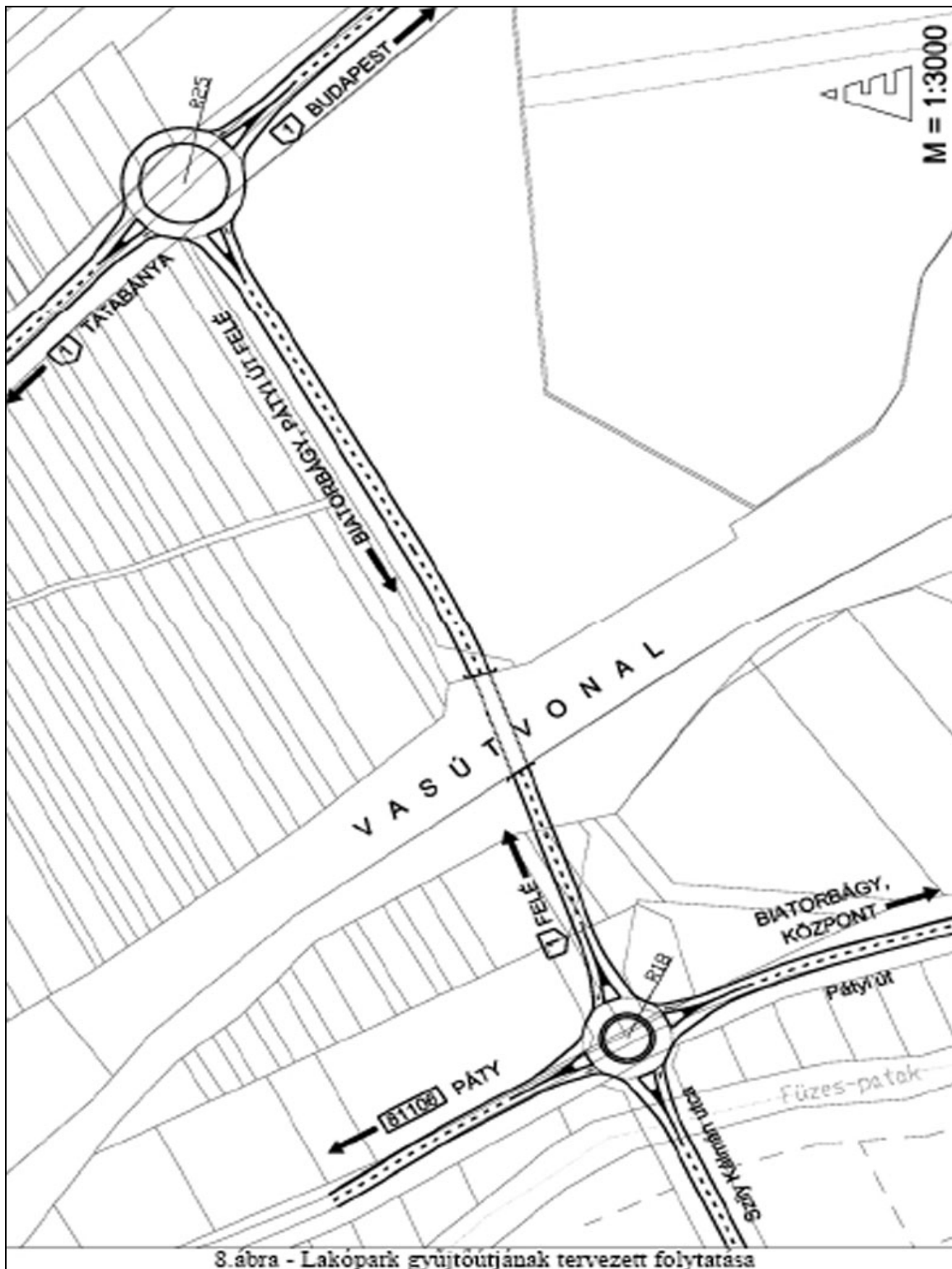
Gazdasági terület 1. sz. főúti kapcsolatát (15+200 km sz. csomópontjához) biztosító gyűjtőút



Mintakeresztmetszvények M=1:100

1 sz. főút 15+200 km sz-ben tervezett csomópontjának csomóponti szakasza





A tervezési terület gazdasági területű besorolással (Gksz övezet) érintett része számára a Dózsa György út felől – a lakóterület miatt – nem biztosítható megfelelő közlekedési kapcsolat.

A gazdasági területen keletkező célforgalom a mintegy 20.000 m² bruttó szintterületű beépítés alapján 100-150 E/óra/2i értékre becsülhető csúcsidőben. Ez a forgalom – melynek jelentős része teherforgalom – azonban döntő mértékben az országos közúthálózatot (1. számú főút) fogja terhelni, és csak kisebb mértékben Biatorbágy helyi közúthálózatát. A tervezési terület lakó funkciójú területét érintően a hatályos településrendezési terv szabályozására vonatkozóan – Dózsa György utca (hrsz.: 2011/49) – módosítást nem javasolunk. Az 1. számú főút – Dózsa György út csomópont 14.640 kmsz fejlesztésére vonatkozó elképzelés – vélhetően a jelzőlámpás forgalomirányítású csomópont helyett körforgalom kialakítása – továbbra is célszerű.

7.2. Tömegközlekedés

A tervezési terület közvetlen közelében lévő tömegközlekedési infrastruktúra a közforgalmú közlekedés színvonalának jelentős fejlesztését tenné lehetővé, érdemi alternatívát biztosítva az igen kedvező helyzetben lévő közúti közlekedéssel szemben.

A tervezési területen lehetséges lakó funkció fejlesztése és a javasolt gazdasági terület fejlesztése a jelenlegi tömegközlekedés kapacitásának bővítését azonban nem igényli.

Vasúti közlekedés

A Budapest-Hegyeshalom vasútvonal az európai közlekedési folyosók rendszerében az V. számú Berlin-Prága-Bécs-Budapest-Constanca korridor részét képezve az ország legfontosabb vonala.

Az ütemes személyvonat közlekedés keretében bevezetett menetrendnek megfelelően ma már 25 vonatpár áll meg naponta Biatorbágyon.

Az elővárosi vasúti közlekedés keretében további járatsűrítésre kerülhet sor távlatban. Vasúti közlekedés vonzóbbá tételét több kapcsolódó fejlesztés is elősegítheti. A leggyakoribb úti cél Budapest esetében – a városon belüli vasúti közlekedés – az ún. S-Bahn rendszer – bevezetése. Biatorbágyon a vasútállomási infrastruktúra fejlesztése kívánatos. Ennek keretében a kulturált közlekedést segítő állomás épület és jelentős kapacitású P+R parkoló kialakítása.

A tervezési terület meglévő lakófunkciói esetében érdemi fejlődésre nem kerül sor. A gazdasági területek kialakítása és beépítése érdemi – munkavállalói – utazási igényeket nem fog generálni.

A távlati fejlesztési tervek szerinti Budapest-Bécs nagysebességű vasút nyomvonala a tervezési területet nem fogja érinteni, az a várostól délre épül majd meg.

A biatorbágyi vasútállomás jelentős kiterjedésű területe és az északi oldalán kijelölt gazdasági területek kedvező lehetőséget teremtenek a raktározási logisztikai tevékenységek számára.

A tervezési területen, a vasúti területekkel határos telkeken javasoljuk iparvágány kapcsolat kialakítását.

A vasút esetében a szélső vágány tengelyétől mért 100-100 m-es védőtávolság érinti a tervezési terület egy részét, melynek beépítése csak a vasútkezelői-, és a közlekedési hatóság szakhatósági hozzájárulásával lehetséges. Tekintettel arra, hogy a tervezési terület fejlesztése gazdasági területek kialakítását jelenti, érdemi korlátozásra várhatóan nem kerül sor.

Autóbusz közlekedés

A tervezési terület meglévő lakófunkciói esetében számottevő fejlődésre nem kerül sor. A gazdasági területek kialakítása és beépítése érdemi – munkavállalói – utazási igényt nem fog generálni.

Az autóbusz közlekedés településen belüli, és/vagy települések közötti fejlesztéséhez a vasútállomásnál lévő – de jelenleg nem használt – buszvégállomás területe kedvező lehetőséget biztosít.

7.3. Gyalogos és kerékpáros közlekedés

A település egészét tekintve önálló gyalogos utak, kapcsolatok kialakításával nem számolnak a hatályos településrendezési tervek a tervezési területet érintően.

A tervezési terület lakó funkciójú területein javasoljuk - a már jelenleg is hatályos szabályozás által la vasúti területből étrejövő közterületen és a Dózsa György utcában (hrsz.: 2011/49) - egyoldali gyalogos járda kialakítását, mely kapcsolódik a Dózsa György út meglévő járdájához. A Dózsa György úti gyalogos járda biztosítja a város többi területének és a tömegközlekedési megállóhelyeknek a biztonságos elérését.

A gazdasági terület belső feltárására kiszabályozásra kerülő 12m szabályozási szélességű közterületen javasoljuk egyoldali gyalogos járda kialakítását, mely egyrészt kapcsolódik a gazdasági területen átvezetve - kötelezően kialakítandó gyalogos kapcsolatként - a Dózsa György utcai tervezett járdához (és

azon keresztül a város belső területéhez). Másrészt a vasútvonal – 81106. számú út – 1. számú főút által közrezárt mezőgazdasági területen lévő mintegy 50 ingatlan üdülőépülete számára is lehetővé teszi majd a város elérését az 1. számú főút, vagy a vasútvonal érintése, keresztezése nélkül.

A terület érdemi fejlesztését jelentő gazdasági területek kialakítása kapcsán, valamint a meglévő lakóterületek rendezése és megtartása kapcsán a tervezési területen önálló kerékpárút, vagy kerékpársáv kialakítását nem javasoljuk.

A település egészét tekintve egyetlen jelentős kerékpáros létesítmény megvalósulásával, a felhagyott vasúti nyomvonal területén vezetett Törökbálint-Biatorbágy-Herceghalom kerékpárút kialakításával számolnak a hatályos településrendezési tervek, mely a tárgyi tervezési területet nem érinti.

7.4. Parkolás

A tervezési területen lévő lakóterület estében az 1 parkoló/1 lakás normatíva követelménynek megfelelő telken belüli parkoló mennyiség általában jelenleg is biztosított, illetve új beépítésnél problémamentesen biztosítható.

A 019/14 hrsz-ú ingatlanon lévő társasház esetében a hatályos szabályozás alapján közterületté váló vasúti területen lévő 7 garázs megfelelően biztosítja az ellátást.

A tervezési területen létrejövő gazdasági terület egyes telkein problémamentesen biztosíthatóak az áruszállításhoz szükséges rakodó és várakozóhelyek, valamint az irodai-dolgozó-ügyfélforgalmi igényeket szolgáló – felszíni személygépjármű parkolók.

A rendeltetésszerű használathoz szükséges férőhelyszámot a teherforgalom esetén egyedi méretezéssel, a személygépjárművek esetében funkcióként az alábbi normatívák alapján javasoljuk biztosítani:

- raktározás 500 m² bruttó szintterület/parkoló,
- gazdasági termelés 200 m² bruttó szintterület/parkoló,
- iroda 20m² bruttó szintterület/parkoló.

A gazdasági terület javasolt telekstruktúráját és beépítését a környezetalakítási javaslat tartalmazza, a fentiek alapján szükséges, vagy azt meghaladó parkolóhely szám elhelyezését is bemutatva.

A logisztikai területek esetében a nagy kiterjedésű parkolók és csarnok épületek megvalósítása jelentős méretű vízszintes terepsík kialakítását igénylik, melyek igen komoly mennyiségű földmunkával, rézsú és támfalépítéssel járnak. A terület tereprendezését jelentős mértékben befolyásolja majd az esetlegesen kialakuló iparvágány kapcsolatból adódó magassági kötöttség és az a szempont, hogy a gyűjtőút távlatban aluljáróval keresztezi majd a vasút vonalat.

8. KÖZMŰJAVASLAT

8.1. Vízellátás

A vizsgálati terület vízellátását a főút nyomvonalában húzódó DN 200-as gerincvezetékéről táplált Dózsa György úti DN 150 mm-es vezeték és az arról leágazó DN 100 mm-es átmérővel kiépült Dózsa György utcai elosztóhálózat biztosítja.

A terület jelenleg beépítetlen füves terület. A befektetői szándék szerint logisztikai park kapna itt helyet. A nagyméretű épületeknél a funkcióból adódóan a becsült vízigény csupán 30 m³/d-ra tehető. Ez a vízmennyiség akár egy DN 100-as elosztóvezetékéről is biztosítható lenne. Azonban a raktárépületek egybefüggő 3500 – 5200 m²-es alapterületük miatt a mértékadó tűzvízigény 3900 l/perc-re adódik. Ezen vízigény biztosításához legalább DN 150 mm átmérőjű két oldalról megtáplált vezetékkel kell építeni. Az új forgalmi csomópontnál a gerincvezetékéről leágazva a közút alatt vezetve, majd a 3. számú telek északi oldalán a gerinc vezetékre visszacsatlakozva lehet megoldani a vízellátást.

8.2. Csatornázás

A térség elválasztott rendszerben csatornázott. A szennyvizek befogadója a Dózsa György utcai ø20-as csatorna. A csapadékvizek befogadója az utak menti szikkasztóárkok.

A keletkező szennyvízmennyiség a vízigény alapján 30m³/d, melyet a befogadó helyzete miatt a körforgalmú csomópontig gravitációsan összegyűjtve, majd onnan átemelő és nyomóvezeték segítségével a 3. számú területen, majd a főút mentén vezetve a Dózsa György utcai csatornára kötve lehet elvezetni.

Az érvényes Helyi Építési Szabályzat alapján új szilárd burkolatú út esetén a vízelvezetést zárt csapadékcatorna hálózat kiépítésével kell megoldani. A közterületi burkolt útról lefolyó csapadékvizeket ezért ø30-as zárt csapadékcatornával északi irányba a meglévő út melletti szikkasztó árokba javasoljuk elvezetni. A telkek tetőfelületeiről és burkolatairól a csapadékvizet zárt csatornahálózaton keresztül összegyűjtve, térszín alatti zápor és egyben tűzvíztározóban javasoljuk elhelyezni.

8.3 Villamosenergia-ellátás

A térség középfeszültségű ellátását 20 kV-os hálózat biztosítja, amelynek bázisa a Biatorbágy 120/20 kV-os alállomás. Az alállomásból kiinduló 20 kV-os hálózat egyik gerincvezetése az Állomás utcában érkezik a területre, majd a Gyöngyvirág utcában folytatódik tovább. Erről a gerincvezetékéről egy leágazás indul ki a tervezési területen keresztül, ami keresztezi az 1-es számú főutat.

A fejlesztői elképzelések szerint az övezetmódosítást követően logisztikai park kapna helyet a területen, ahol a tervezett létesítmények becsült villamosenergia-igénye: 1500 kW.

Ez a villamosenergia a területen lévő 20 kV-os hálózaton rendelkezésre áll. A vételezésére új 20/0,4 kV-os transzformátorokat szükséges telepíteni, valamint az ezeket megtápláló 20 kV-os kábeleket kell kiépíteni.

A telekalakítás és a beépítés miatt a területen lévő szabadvezeteket közterületen kábelként javasoljuk kiépíteni. A tervezett transzformátorokat felhurkoló 20 kV-os kábel létesítésére két lehetőség van:

- Az üzemeltetői előírásoknak megfelelően közterületen (1-es számú főközlekedési út – az új csomópontból kiinduló távlati út és a területet feltáró gerincút nyomvonalán), mintegy 900 méter 20 kV-os kábel kiépítésével.

- A 3-as számú ingatlanon keresztül szolgalmi jog alapítása mellett jóval rövidebb, mintegy 400 méter 20 kV-os kábel létesítésével.

8.4. Gázellátás

A település gázellátását középnyomású hálózat biztosítja, amelynek DN 90mm, DN 63-as vezetékai érintik a területet.

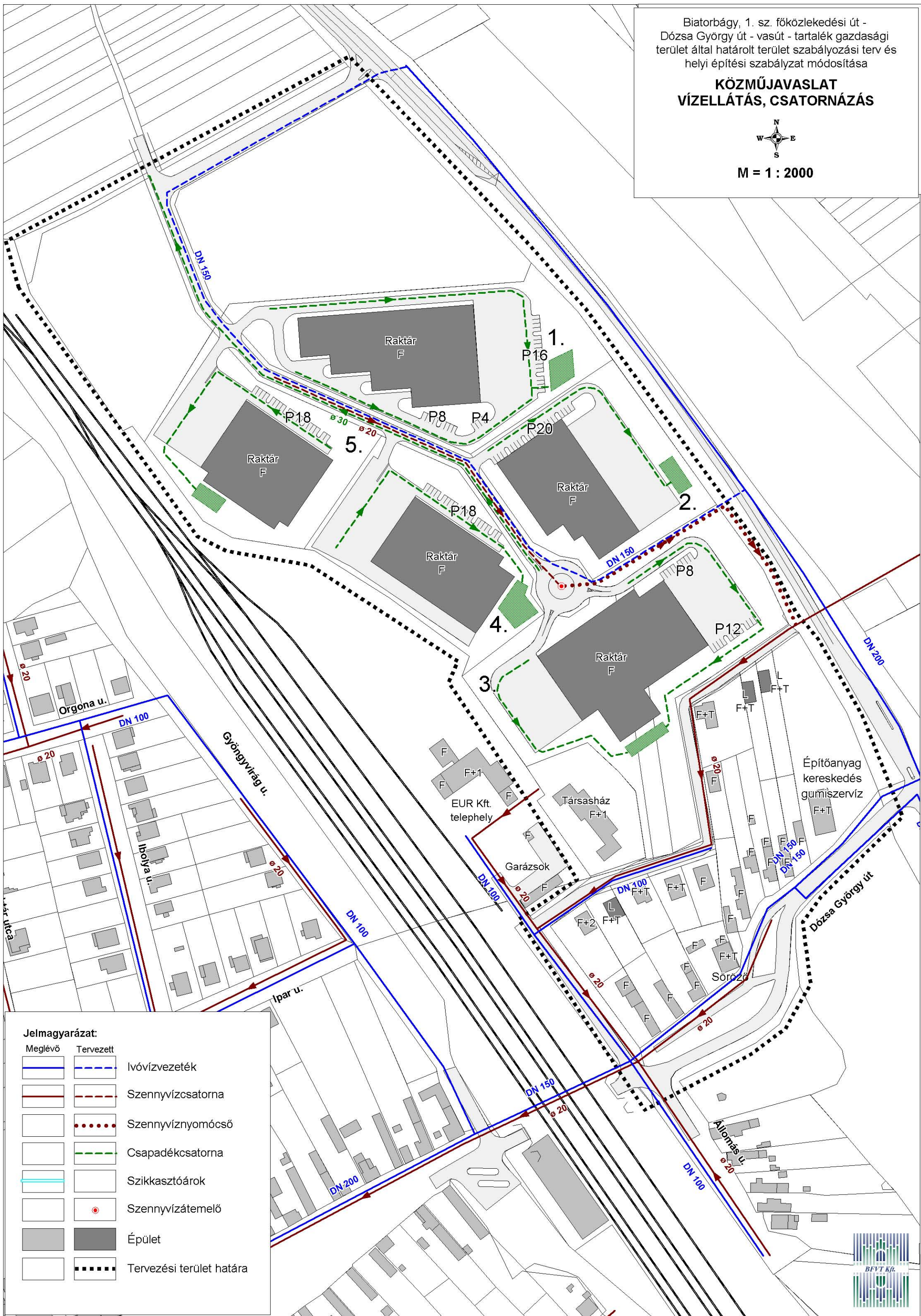
Az 1-es számú főút másik oldalán egy másik rendszer épült ki, a melynek DN 200-as vezetése nagyközepnyomáson üzemel. Ez a vezeték a temető mellett egy nyomásszabályzót táplál meg, amelyből kiinduló középnyomású vezeték a temető mellett létesült.

Biatorbágy, 1. sz. főközlekedési út -
Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági
terület által határolt terület szabályozási terv és
helyi építési szabályzat módosítása

**KÖZMŰJAVASLAT
VÍZELLÁTÁS, CSATORNÁZÁS**



M = 1 : 2000



Jelmagyarázat:

Meglévő	Tervezett	
		Ivóvízvezeték
		Szennyvízcsatorna
		Szennyvíznyomócső
		Csapadékcatorna
		Szikkasztóárók
		Szennyvízáttemelő
		Épület
		Tervezési terület határa

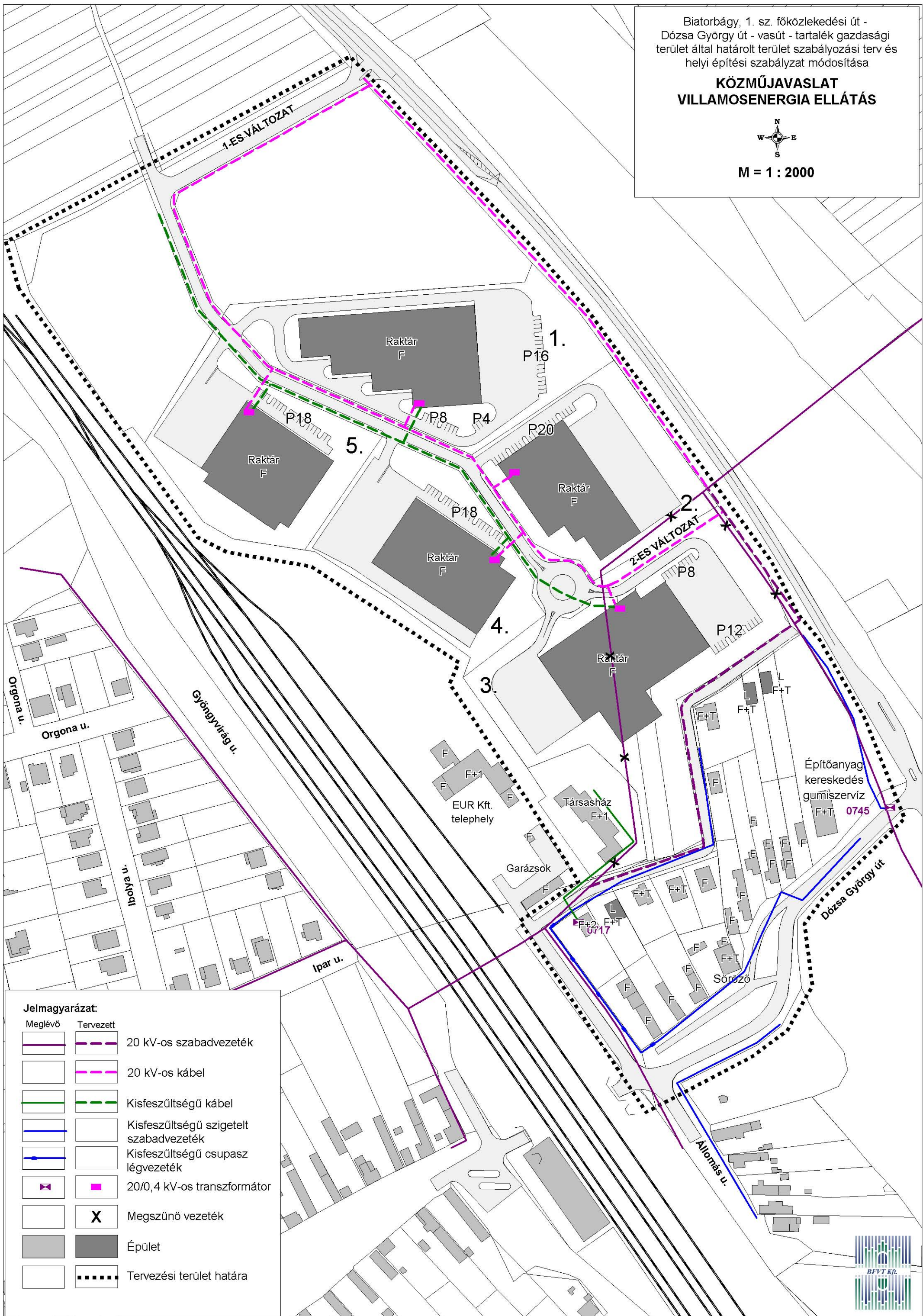


Biatorbágy, 1. sz. főközlekedési út -
Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági
terület által határolt terület szabályozási terv és
helyi építési szabályzat módosítása

**KÖZMŰJAVASLAT
VILLAMOSENERGIA ELLÁTÁS**



M = 1 : 2000



Jelmagyarázat:

Meglévő	Tervezett	
		20 kV-os szabadvezeték
		20 kV-os kábel
		Kisfeszültségű kábel
		Kisfeszültségű szigetelt szabadvezeték
		Kisfeszültségű csupasz légvezeték
		20/0,4 kV-os transzformátor
		Megszűnő vezeték
		Épület
		Tervezési terület határa



Biatorbágy, 1. sz. főközlekedési út -
 Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági
 terület által határolt terület szabályozási terv és
 helyi építési szabályzat módosítása

KÖZMŰJAVASLAT GÁZELLÁTÁS



M = 1 : 2000



Jelmagyarázat:

Meglévő	Tervezett	
		Nagyközépnomású gázvezeték
		Középnomású gázvezeték
		Gáznyomásszabályzó
		Épület
		Tervezési terület határa

Biatorbágy, 1. sz. főközlekedési út -
 Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági
 terület által határolt terület szabályozási terv és
 helyi építési szabályzat módosítása

**KÖZMŰJAVASLAT
 TÁVKÖZLÉS**

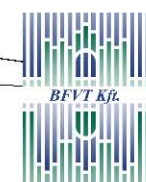


M = 1 : 2000



Jelmagyarázat:

Meglévő	Tervezett	
		Alépítmény
		Földkábel
		Légkábel
		Épület
		Tervezési terület határa



A logisztikai park területére tervezett létesítmények becsült igénye: 800 gnm³/ó.

Ez a gázmennyiség a temető előtt lévő nagyközépnomású vezetéken rendelkezésre áll, a vételezéshez a nagyközépnomású vezeték továbbépítését és ingatlanonként nyomásszabályzó telepítését javasoljuk. A vezeték építésére ebben az esetben ugyanúgy két lehetőség van, mint a 20 kV-os kábel kiépítésére.

8.5. Táv- és hírközlés

A település vezetékes adatátviteli – és távközlési hálózatát a helyben üzemelő HOST távbeszélő központ látja el. A központból kiinduló hálózat ún. kültéri nagyelosztós rendszerű, a teljes települést lefedi.

A vizsgált területre távközlési hálózat a Dózsa György úton érkezik a központ felől műanyag csöves alépítményben, amely a vasúti pályatestet és az 1. sz. főközlekedési utat keresztezi.

A tárgyi terület jelenleg beépítetlen füves terület, melyre a hatályos szabályozási terv szerint kereskedelmi- szolgáltató-, raktározási létesítmények kerülhetnek elhelyezésre min. 5 ha-os telekterületen. A fejlesztői elképzelések szerint az övezetmódosítást követően logisztikai park kapna helyet a területen, amelyen min. 1 ha-os telekterületek alakíthatók ki változatlan funkció mellett, ahol mintegy 20.000 m² logisztikai csarnoképület kerülhet elhelyezésre.

A fenti létesítmények miatt a térség távközlési és adatátviteli hálózatát fejleszteni szükséges, amelyet a T-Com Zrt. saját hatáskörben a ténylegesen jelentkező igények alapján fog elvégezni. A területen kívüli nyomvonal kiépítésére ebben az esetben is két lehetőség van, mint a 20 kV-os és a nagyközépnomású gázvezeték esetében.

A mobiltelefon-ellátást az igények növekedése miatt várhatóan fejleszteni szükséges. A tervezési területen önálló antennatartó szerkezet (torony) nem helyezhető el, az antennákat azonban a 37/2007. (XII.13.) ÖTM rendelet előírásait figyelembe véve a szolgáltatók az épületek tetőszerkezetén elhelyezhetik.

9. ZÖLDFELÜLETRENDEZÉSI JAVASLAT

Funkcióját tekintve a tervezett terület elsősorban a logisztika színtere lesz, azaz a raktározás az anyagmozgatás játszik majd a főszerepet. Ezzel magyarázható a burkolt felületek túlsúlya (70%) a zöldfelületekkel (30%) szemben, melynek leginkább elválasztó, védő, és árnyékoló szerep jut. Az elválasztó és védőszerep kiemelten fontos a szomszédos lakóterülettel szemben, melynek zavartalan-ságát biztosítani kell.

A terület északnyugati részén elhelyezkedő üzemtervezett erdő a terv szerint nagyrészt megmarad, csak a területet kiszolgáló bevezető út számára kell helyet biztosítani. Tekintettel a 2005. évi LXIV. törvény (BATRT) 6. § (2) bekezdésében foglaltakra, mely szerint az egyes településeken lévő erdőterület nagysága – a település közigazgatási területére vetítve – összességében nem csökkenhet, az erdő-részletek termelésből történő szükség szerinti kivonásának eljárását a beruházó köteles lefolytatni és megfelelő térmértékű, az Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal Erdészeti Igazgatósága területileg illetékes szerve által kijelölt csere-erdőtelepítés végrehajtásáról gondoskodni.

A jelenleg rendezetlen, felhagyott szántó helyén a fejlesztés megvalósulása nyomán rendezett, esztétikai és funkcionális értelemben is értékes zöldfelületek jöhetnek létre. Mivel a zöldfelület mérete nagymértékben csökken, ezért fontos, hogy a kialakításra kerülő zöldfelületek intenzitása magas legyen, vagyis a zöldfelületeket háromszintű (gyep- cserje- és lombkoronaszint együttesen) növényzet alkalmazásával kell kialakítani. Különös figyelmet kell fordítani a fejlesztési terület és a szomszédos lakóterület fasorokkal és cserjesávokkal történő karakteres elhatárolására.

A területet feltáró közlekedési utak tervezett szabályozási szélessége lehetővé teszi út menti fasorok és azok alatti cserjesáv telepítését. A parkolók és raktározást szolgáló burkolt felületek szélén is lehetőség nyílik fasorok telepítésére. A nagyterjedésű burkolt felületek a helyi klímát is módosíthatják, ennek elkerülésére, illetve a hatás csökkentésére javasoljuk az épületek tetején zöldtetők létesítését.

A zöldfelületi kialakítást célszerű a teljes területre egységes kertépítészeti terv alapján megvalósítani. Külön figyelmet kell fordítani a zöldfelület környező tájba illesztésére is, ezért javasolt előnyben részesíteni az őshonos fajokat.

Javasolt fajok: japán borbolya (*Berberis thunbergii*), júlia-borbolya (*Berberis julianae*) nyáriorgona (*Buddleia davidii*), közönséges tűztövis (*Pyracantha coccinea*), közönséges fagyal (*Ligustrum vulgare*), közönséges gyöngyvessző (*Spiraea x vanhouttei*), pettyes hóbogyó (*Symphoricarpos x chenaultii*), közönséges orgona (*Syringa vulgaris*), kerti madárbirs (*Cotoneaster horizontalis*), babérmeggy (*Prunus laurocerasus 'Mari'*, *Prunus laurocerasus 'Piri'*), csíkos kecskerágó (*Euonymus europeus*), mogyoró (*Corylus avellana*), veresgyűrű som (*Cornus sanguinea*), cseregalagonya (*Crataegus laevigata*), télizöld meténg (*Vinca minor*), ostorménbangita (*Viburnum lantana*), kányabangita (*Viburnum opulus*), mezei juhar (*Acer campestre*), tatár juhar (*Acer tataricum*).

10. KÖRNYEZETVÉDELMI JAVASLAT

Talaj- és talajvízvédelem

Tereprendezés során a felső humuszos szintet külön le kell termelni és deponálni. A termőföld legfeljebb egy évig deponálható. A földmozgatás, majd a végleges elhelyezés során a külön tárolt humuszos szintet a kiporzás ellen takarással, füvesítéssel, nedvesítéssel szükséges védeni.

Az építési tevékenység befejezésekor a humuszos feltalajt helyben legfelső réteggként célszerű elteríteni.

Az építési engedélyezési tervben külön fejezetben kell foglalkozni a területen található humuszvagon védelmével, a letermelés, deponálás és felhasználás módjával.

Az építési munkák során csak akkreditált laboratóriumban ellenőrzött és szakhatóság által engedélyezett anyaggal történhet feltöltés.

A talajszennyezést kerülni kell, a közlekedésből adódó szennyezés elkerülése érdekében az utakról, a rakodófelületekről és a parkolókról lefolyó csapadékvizek összegyűjtése, csatornába vezetése csak szűrőn, olajfogó műtárgyon keresztül történhet. A parkoló felületek tömör kialakítása javasolt, kerülni kell az áttört, rácsos kialakítású parkolókat, útfelületeket.

Levegőtisztaság-védelem

A fejlesztési terület délkeleti határán, a lakóterület és a fejlesztési terület elválasztása céljából legalább 10 méter szélességű zöldsáv kialakítása javasolt. Mivel az uralkodó szélirány északi-északnyugati, a logisztikai terület felőli porszennyezés veszélye nem elhanyagolható ezért az elhatárolás mind környezetvédelmi, mind tájésképítési szempontból is fontos. A kialakításnál lényeges szempont, hogy a sávot kétszintes cserjesáv alkossa, a szegélyeken kisebb, a belső részeken magasabb termetű fajokkal, melynek eredményeképpen zárt fal jön létre. Javasolt a sűrű ágrendszerű, molyhos levélzetű fajok alkalmazása.

Zaj elleni védelem

A logisztikai terület a hatályos jogszabály értelmében új tervezésű, így a zaj-határértékeknek teljesülniük kell. Mivel viszont a jelenlegi állapot már túllépést mutat, így a határérték – ugyane rendelet értelmében – a jelen szint.

A logisztika, mint munkahelyi funkció csak nappali időszakban vizsgálendő. A tevékenység nem „zajérzékeny”, így a környezeti zaj – vasút és közút – kevésbé befolyásolja. Ezért a logisztikai és a közlekedési területek határán zajgátló létesítmény elhelyezését nem tartjuk szükségesnek.

A tervezési terület délkeleti részén elhelyezkedő, meglévő lakótelkek védelmében viszont az újonnan nyitandó közterület határán (kerítésvonalban) zajárnyékoló fal létesítését javasoljuk. E falnak a településképebe való illesztését és részben „oldását” szolgálja a mellette telepítendő fasor és cserjesáv.

Hulladékgazdálkodás

A terület beépítése után a keletkező kommunális hulladékok gyűjtése és elszállítása a jelenlegi rendszerbe történő bekapcsolással oldható meg.

A területen veszélyes hulladék gyűjtése, tárolása csak a tevékenységből fakadó mértékben megengedett.

Különleges esetek kezelése

A logisztikai területre és az elhelyezendő létesítményekre a tervezés során összehangolt havária-tervet kell készíteni.

JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZ

Biatorbágy Város Önkormányzata
Képviselő-testületének/2008. (.....) számú rendelete

a

Biatorbágy, 1 számú főközlekedési út - Dózsa György út – vasút – tartalék gazdasági terület által határolt területre vonatkozó szabályozási terve (továbbiakban: SZT) jóváhagyásáról, valamint a Biatorbágy helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről szóló 7/2002.(10.01) sz. rendelet módosításáról

Biatorbágy Város Képviselő-testülete a helyi önkormányzatokról szóló, többször módosított 1990. évi LXV tv. 16.§ (1) bekezdése, valamint az épített környezet alakításáról és védelméről szóló, többször módosított 1997. évi LXXVIII. Törvény (továbbiakban:Étv.) 7.§ (3) bek. c) pontjában foglalt felhatalmazás alapján módosítja a 7/2002.(10.01) Ök. sz. rendeletet (továbbiakban: HÉSZ rendelet) és jóváhagyja a Biatorbágy, 1 számú főközlekedési út - Dózsa György út – vasút – tartalék gazdasági terület által határolt területre vonatkozó szabályozási tervét.

1. §

A HÉSZ rendelet 11. § (2) bekezdés táblázatának Gksz-8 sorának helyébe az alábbi táblázat megfelelő sora lép

Övezeti jel	min.kialak. telekter. (m ²)	min.kial. telekszél. (m)	max.beép. arány (%)	min. zöldf. arány (%)	beépítési mód	max. építm.mag. (m)
Gksz-8	10000	50	35	30	SZ	15,0

2. §

A HÉSZ rendelet 11. § (9) bekezdés helyébe az alábbi bekezdés lép

- (9) A Gksz-8 övezetben:
- a.) A beépített és a burkolt felületek együttes aránya nem lehet a telek 70 %-ánál több.
 - b.) Az épületeket szabadonállóan kell elhelyezni.
 - c.) Az 1 sz. főút védőtávolságát a 25.§ előírásai szerint biztosítani kell.
 - d.) Az 1 sz. főút tengelyétől számított 100 m-en belül bármilyen létesítmény elhelyezése csak az illetékes közútkezelő engedélyével lehetséges.
 - e.) A területen belül az 1 sz. főút felé esően legalább átlag 10 m-es zöldsáv telepítendő.
 - f.) A kiszolgáló út felől legalább, 7,5 m-es előkert biztosítandó.
 - g.) A telkeknél az oldalkert és a hátsókert mérete legalább az övezetben előírt építménymagasság méretének a fele legyen.
 - h.) Az övezetben 1 sz. főút tengelyétől épület legalább 50 m-re, kerítés pedig legalább 30 m-re helyezhető el.
 - i.) Az övezetekben épületek csak igényesen kialakított homlokzattal építhetők, 60 m-nél hosszabb homlokzat a funkcióhoz igazodó tagoltsággal alakítható ki.
 - j.) Az övezetben kialakítandó épületek terepbeillesztésekor részüik kialakítása a (14) bekezdés j), k) pontok előírásai szerint történhet.
 - k.) Az övezetben a kiszolgáló út végén és a Dózsa György utca között gyalogos-kerékpáros átjárás és közmű átvezetési szolgálmi jogot kell biztosítani legalább 6m szélességben, a kialakuló beépítés figyelembevételével.

- l.) Az övezet déli részén a Dózsa György utca és a Lke-18 övezetben lévő társasház telkeitől számított 10m-es sávon 3 szintű növényzetből álló (együttesen gyeperjes- és lombkoronaszint) zöldfelület telepítendő.
- m.) Az övezet építési telkeinek gépjármű ingatlan kiszolgálását az annak feltárását biztosító 12 m széles kiszolgáló útról kell biztosítani.
- n.) Az 1. számú főút 15+200 kmsz-nél tervezett csomópontjához kapcsolódó gyűjtőút magassági vonalvezetését úgy kell kialakítani, hogy az távlatban biztosítsa a gyűjtőút meghosszabbítása számára a Budapest-Hegyeshalom vasútvonal külön szintű keresztezését.
- o.) Az övezetben a tereprendezés során a rézsűk kialakítása a (14) bekezdés i), j), k) pontok előírásai szerint történhet.
- p.) Az övezet területén az 1 sz. főút menti sávban és a lakóterülettel határos telekhatár mentén legalább duplafasor telepítendő erjesávval.
- q.) Az övezetben a biológiai aktivitás értékének növelése (lokális mikroklíma javítása) érdekében, a létesített épületek 1000 m²-t meghaladó mértékű tetőfödémének legalább 50 %-án zöldtetőt kell létesíteni és fenntartani.

3. §

A HÉSZ rendelet 25. § (13) bekezdése új ponttal egészül ki

- i.) Az 1. számú főút 15+200 kmsz-nél lévő csomópontjához kapcsolódó gyűjtőút: a szabályozási tervlap szerint 16m.

4. §

A HÉSZ rendelet 25. § új bekezdéssel egészül ki

- (30) Az 1. számú főútvonalon a 81106 sz. összekötőút keresztezési pontja és a 15+200 kmsz- ben tervezett csomópont között újabb nem alakítható ki.

5. §

A HÉSZ rendelet 34/A. § új bekezdéssel egészül ki

- (9.) A Dózsa György út és a Dózsa György utca között, a lakóterület és a vasút mentén nyitandó új közterület határán, a lakóterület védelme céljából létesülő, a szabályozási terven jelölt helyen építendő (legalább 2,5 m magasságú) zajárnyékoló falat fasor és cserjetelepítéssel kell takarni.

VI. ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

6. §.

- (1) A rendelet kihirdetéséről a jegyző gondoskodik.

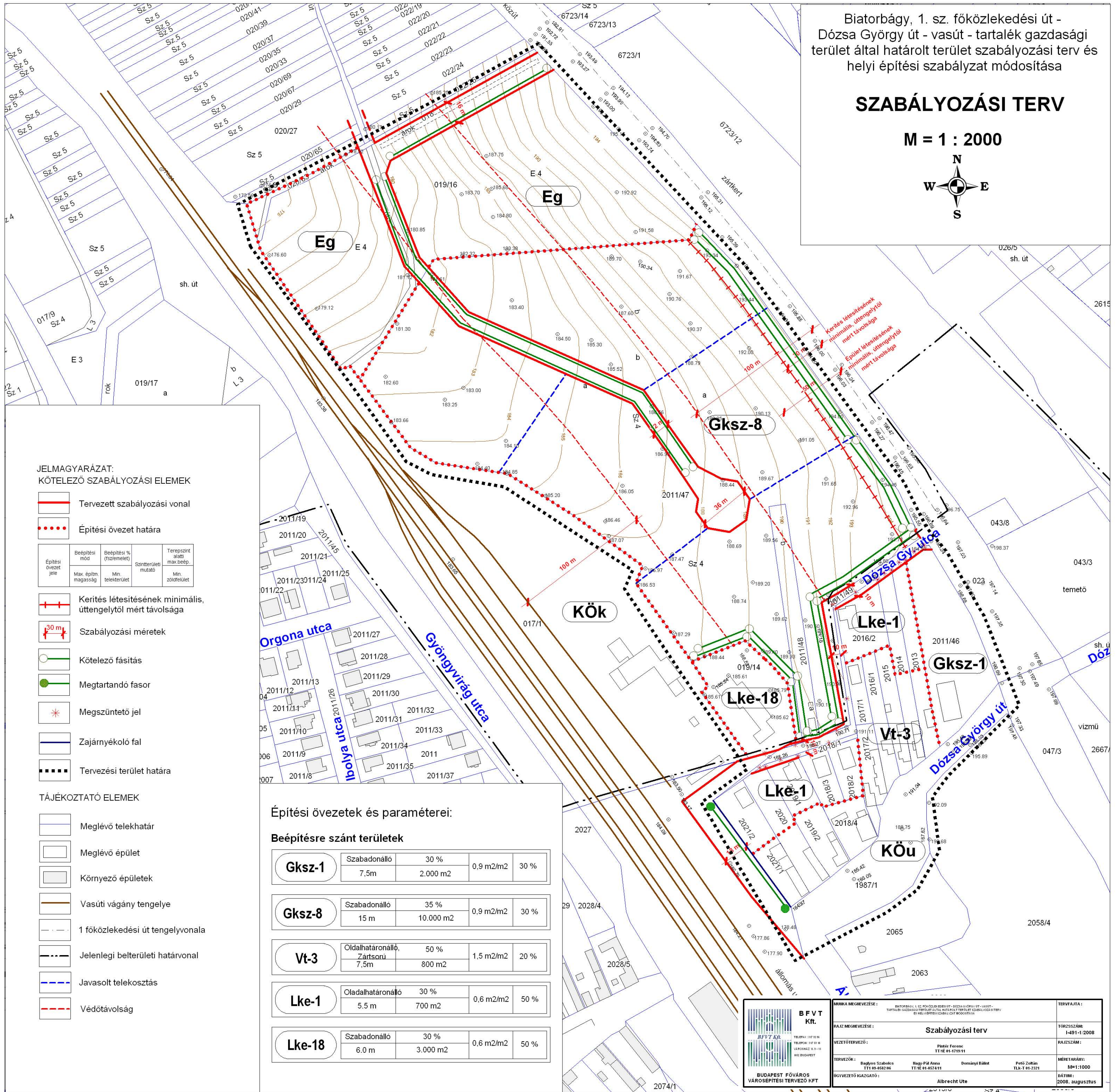
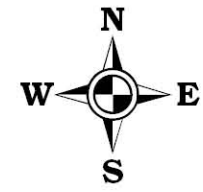
.....
Dr. Palovics Lajos
polgármester

.....
Makranczi László
jegyző

Biatorbágy, 1. sz. főközlekedési út -
Dózsa György út - vasút - tartalék gazdasági
terület által határolt terület szabályozási terv és
helyi építési szabályzat módosítása

SZABÁLYOZÁSI TERV

M = 1 : 2000



JELMAGYARÁZAT: KÖTELEZŐ SZABÁLYOZÁSI ELEMELK

- Tervezett szabályozási vonal
- Építési övezet határa

Építési övezet jele	Beépítési mód		Szántterületi mutató	Terepszint alatti max beép.	
	Max. építm. magasság	Beépítési % (fsz/emelet)		Min. telekterület	Min. zöldterület

- Kerítés létesítésének minimális, üttengelytől mért távolsága
- Szabályozási méretek
- Kötelező fásítás
- Megtartandó faszor
- Megszüntető jel
- Zajárnyékoló fal
- Tervezési terület határa

TÁJÉKOZTATÓ ELEMELK

- Meglévő telekhatár
- Meglévő épület
- Környező épületek
- Vasúti vágány tengelye
- 1 főközlekedési út tengelyvonala
- Jelenlegi belterületi határvonal
- Javasolt telekosztás
- Védőtávolság

Építési övezetek és paraméterei:

Beépítésre szánt területek

Gksz-1	Szabadonálló	30 %	0,9 m ² /m ²	30 %
	7,5m	2.000 m ²		
Gksz-8	Szabadonálló	35 %	0,9 m ² /m ²	30 %
	15 m	10.000 m ²		
Vt-3	Oldalhatáronálló, Zártkörű	50 %	1,5 m ² /m ²	20 %
	7,5m	800 m ²		
Lke-1	Oldalhatáronálló	30 %	0,6 m ² /m ²	50 %
	5,5 m	700 m ²		
Lke-18	Szabadonálló	30 %	0,6 m ² /m ²	50 %
	6,0 m	3.000 m ²		



MINKA MEGNEVEZÉSE:	BIATORBÁGY, 1. SZ. FŐKÖZLEKEDÉSI ÚT - DÓZSA GYÖRGY ÚT - VASÚT - TARTALÉK GAZDASÁGI TERÜLET ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSA	TERVEZŐI TA:
RAJZ MEGNEVEZÉSE:	Szabályozási terv	TÖRZSSZÁM:
VEZETŐTERVEZŐ:	Pintér Ferenc TT:É 01-1719/11	RAJZSZÁM:
TERVEZŐK:	Balogh Szabolcs TT:É 01-0582/06	MÉRTEREPM:
ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓ:	Hagy-Pál Anna TT:É 01-0574/11	DÁTUM:
	Dományi Bálint TT:É 01-2321	2008. augusztus
	Pető Zoltán TLK: T 01-2321	
	Albrecht Úte	

FÉNYKÉPMELLÉKLET



Dózsa György út 1 sz. főúthoz közel



Dózsa György út 1 sz. főúthoz közel



Jelenleg vasúti területen haladó út a lakóterületek mellett



Dózsa György utca



Fejlesztési terület délről az 1 sz. főút felé nézve



A fejlesztési terület délről az akácéró felé nézve



A fejlesztési terület délről a vasút felé nézve



A terület látképe a vasút felől



Gumiszerviz épülete



Dózsa György úti lakóépület



Dózsa György úti lakóépület és söröző



Dózsa György utcai új lakóépület

IRATANYAGOK

EMLÉKEZTETŐ

Készült: Magyar Közút KHT Pest Megyei Igazgatóság MFKO-n
2008. 08. 12-én tartott egyeztető tárgyalásról

Jelen voltak: Thomka Péter Megyei Osztályvezető
Sooky Miklós Középker raktáráruház Kft
Baglyos Szabolcs BFVT Kft.
Pető Zoltán BFVT Kft.

Tárgy: **Forgalomtechnikai felülvizsgálat az 1. számú főút M1 üzleti park – M1 biatorbágyi autópálya felhajtó közötti szakaszára**

Biatorbágy város településrendezési terveinek – Helyi építési szabályzat és szabályozási terv – részleges módosításához kapcsolódóan az Önkormányzat a 27/2008 (02.28.) határozatával írta elő a tárgyi forgalomtechnikai felülvizsgálat elkészítését, mivel a terület az 1. számú főúthoz fog kapcsolódni.

A tervező részletesen ismertette a terület megközelítését biztosító csomópont kialakíthatóságára vonatkozó – „A” és „B” – terv változatokat, és az azokhoz kapcsolódó közlekedési-településrendezési vonzataikat.

A Magyar Közút KHT képviselője jelezte, hogy az 1. számú főút külterületi jellegét továbbra is fenn kívánják tartani, ezért a betartandó csomópont távolság 1000m, ennél kisebb érték esetén a Útügyi Műszaki Előírások alóli felmentést kell kéni. A felmentést a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központnál kell kezdeményezni, és a szakminisztérium jogosult kiadni. Az eljárás várható átfutási ideje 2-3hónap.

Az „A” változat esetén adódó 380m-es csomóponti távolságot a Magyar Közút KHT, mint kezelő nem tartja elfogadhatónak. A „B” változat esetén adódó 560m-es távolság már megfontolható, amennyiben a fejlesztés következtében bekövetkező egyéb változások a közúti közlekedés számára is biztosítanak előnyöket.

Az emlékeztetőt összeállította:



Pető Zoltán
tervező

JEGYZŐKÖNYV

Felvéve: MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Fejlesztési Főosztályán 2008. 08. 27-én tartott egyeztetésről

Jelen vannak: Káldi István MÁV Zrt. PÜ FO
Pető Zoltán BFVT Kft.

Tárgy: Biatorbágy, 1. sz. főút – Dózsa György út – vasút – tartalék gazdasági terület által határolt területtel kapcsolatos Településszerkezeti terv, Helyi Építési Szabályzat, Szabályozási terv módosítása.

A BFVT Kft. munkatársa ismertette az 1. számú főút és a Budapest – Hegyeshalom vasútvonal között lévő, jelenleg beépítetlen terület fejlesztésére vonatkozó elképzeléseket, mely szerint a területen logisztikai funkciót szolgáló raktárak kerülnek elhelyezésre mintegy 20.000m² bruttó szintterület nagyságban. A közúti kapcsolat biztosítására a területet északról határoló 1. számú főúton új csomópont kerül kialakításra. A területet délről határoló vasútvonal védőtávolsága érinti a terület egy részét, melyen belül raktárak és közlekedési felületek is elhelyezésre kerülnének. A terv javasolja Biatorbágy vasútállomás vágányhálózatához kapcsolódóan iparvágány létesítését a logisztikai területen belül.

A MÁV Zrt. munkatársa a fenti fejlesztési szándékok ismeretében az alábbiakat nyilatkozta. A vasúti védőtávolságon belül elvileg elhelyezhetőek a javasolt raktárak és a közlekedési felületek, mivel azok nem szolgálnak tartós emberi tartózkodásra. Az engedélyezési tervek jóváhagyásakor azonban minden esetben a vonatkozó jogszabályok szerint a MÁV Zrt. hozzájárulását meg kell kérni.

A logisztikai terület számára iparvágány kapcsolat tulajdonos általi kiépítésének javaslatát a MÁV Zrt. támogatja. Elvileg a jelenlegi vasúti terület egy része is felszabadítható logisztikai terület számára, mely azonban további egyeztetéseket igényel.

Káldi István
MÁV Zrt.


Pető Zoltán
BFVT Kft.

B F V T

Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.

Fővárosi Vízművek Zrt.
PÖHL TAMÁS
úr részére
1325 Budapest, Pf. 355.

Budapest, 2008. 08. 27.
Iktatószám: VIII/77/08
Ügyintéző: Román Péter
Telefon: 318-3063

Tárgy: Biatorbágy, 1-es számú főközlekedési út – Dózsa György út – vasút és tartalék gazdasági terület által határolt terület szabályozási terv és helyi építési szabályzat módosítása

A tárgyi terület jelenleg beépítetlen füves terület, melyre a hatályos szabályozási terv szerint kereskedelmi- szolgáltató-, raktározási létesítmények kerülhetnek elhelyezésre min. 5 ha-os telekterületen. A fejlesztői elképzelések szerint az övezetmódosítást követően logisztikai park kapna helyet a területen, amelyen min. 1 ha-os telekterületek alakíthatók ki változatlan területfelhasználás mellett. A tervezett létesítmények becsült vízigénye: 30 m³/nap.

A tervezett raktárépületek 3500 – 5200 m² alapterületűek, így a mértékadó tűzivízigény 3900 l/perc. A szükséges tűzivíz mennyiség a lehullott csapadék telken belüli, térszín alatti zárt tűzivíz tározókban történő összegyűjtésével is kiegészíthető lenne.

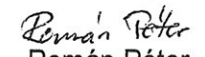
A keletkező szennyvíz 28 m³/d. Elvezetésére a terepviszonyok és a befogadó miatt szennyvízátelő és nyomócső építését javasolnánk, mely befogadójául a Dózsa György utcai ø20-as szennyvízcsatorna szolgálna.

Az érvényes Helyi Építési Szabályzat alapján új szilárd burkolatú út esetén zárt csapadékcatorna hálózat építendő. A közterületi burkolt felületekről elvezetendő csapadékvíz mennyisége 1 éves 15 perces intenzitású csapadékot figyelembe véve 39,1 l/sec. Kérjük a legközelebbi csapadékvíz befogadó megjelölését szíveskedjenek.

Kérjük szíves tájékoztatásukat a fenti ivóvíz-, tűzivízigény, valamint a szenny- és csapadékvizek elvezetésének műszaki feltételeiről.

Köszönettel:


Albrecht Ute
ügyvezető


Román Péter
mb. irodavezető

Melléklet: 1 pld. helyszínrajz

BUDAPEST FŐVÁROS
VÁROSEPÍTÉSI TERVEZŐ KFT
Budapest V., Városház u. 9-11.

B F V T

Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.

TIGÁZ-DSO Földgázelosztó Kft.

Budapest, 2008. 08. 26.

Témafelelős: Pető László

Tel.szám: 318-3063

Ikt.szám: VIII/74/08

2049 Diósd
Petőfi Sándor u. 40.

Tárgy: Biatorbágy, 1-es számú főközlekedési út – Dózsa György út – vasút és tartalék gazdasági terület által határolt terület szabályozási terv és helyi építési szabályzat módosítása

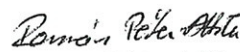
A tárgyi terület jelenleg beépítetlen füves terület, melyre a hatályos szabályozási terv szerint kereskedelmi- szolgáltató-, raktározási létesítmények kerülhetnek elhelyezésre min. 5 ha-os telekterületen. A fejlesztői elképzelések szerint az övezetmódosítást követően logisztikai park kapna helyet a területen, amelyen min. 1 ha-os telekterületek alakíthatók ki változatlan területfelhasználás mellett. A tervezett létesítmények becsült gázigénye: 800 gnm³/ó.

Kérjük szíves tájékoztatásukat a fenti gázmennyiség biztosításának feltételeiről

Melléklet: 1 pld. helyszínrajz

Köszönettel:


Albrecht Ute
ügyvezető


Román Péter Attila
mb.irodavezető

BUDAPEST FŐVÁROS
VÁROSÉPÍTÉSI TERVEZŐ KFT
Budapest V., Városház u. 9-11

B F V T

Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.

**Budapesti Elektromos Művek Zrt.
Elosztóhálózati Beruházási Osztály**

1041 Budapest
Megyeri út 118.

Budapest, 2008. 08. 26.
Témafelelős: Pető László
Tel.szám: 318-3063
Ikt.szám: VIII/75/08

Tárgy: Biatorbágy, 1-es számú főközlekedési út – Dózsa György út – vasút és tartalék gazdasági terület által határolt terület szabályozási terv és helyi építési szabályzat módosítása

A tárgyi terület jelenleg beépítetlen füves terület, melyre a hatályos szabályozási terv szerint kereskedelmi- szolgáltató-, raktározási létesítmények kerülhetnek elhelyezésre min. 5 ha-os telekterületen. A fejlesztői elképzelések szerint az övezetmódosítást követően logisztikai park kapna helyet a területen, amelyen min. 1 ha-os telekterületek alakíthatók ki változatlan területfelhasználás mellett. A tervezett létesítmények becsült villamosenergia-igénye: 1500 kW.

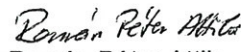
Kérjük szíves tájékoztatásukat a fenti villamosenergia biztosításának műszaki feltételeiről.

Melléklet: 1 pld. helyszínrajz

Köszönettel:

**BUDAPEST FŐVÁROS
VÁROSÉPÍTÉSI TERVEZŐ KFT**
Budapest V., Városház u. 9-11.


Albrecht Úte
ügyvezető


Román Péter Attila
mb. irodavezető

B F V T

Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.

**T-Com Zrt.
Budai Műszaki Szolgáltatási Központ**

**1032 Budapest
Kiscelli u. 5-7.**

Budapest, 2008. 08. 26.

Témafelelős: Pető László

Tel.szám: 318-3063

Ikt.szám: *VIII / 76 / 08*

Tárgy: Biatorbágy, 1-es számú főközlekedési út – Dózsa György út – vasút és tartalék gazdasági terület által határolt terület szabályozási terv és helyi építési szabályzat módosítása

A tárgyi terület jelenleg beépítetlen füves terület, melyre a hatályos szabályozási terv szerint kereskedelmi- szolgáltató-, raktározási létesítmények kerülhetnek elhelyezésre min. 5 ha-os telekterületen. A fejlesztői elképzelések szerint az övezetmódosítást követően logisztikai park kapna helyet a területen, amelyen min. 1 ha-os telekterületek alakíthatók ki változatlan területfelhasználás mellett. A tervezett létesítmények bruttó szintterülete mintegy 20.000 m²

Kérjük szíves tájékoztatásukat a fenti létesítmények távközlő hálózatba történő bekapcsolásának feltételeiről.

Melléklet: 1 pld. helyszínrajz

Köszönettel:


Albrecht Uté
ügyvezető


Román Péter Attila
mb.irodavezető

**BUDAPEST FŐVÁROS
VÁROSÉPÍTÉSI TERVEZŐ KFT**
Budapest V., Városház u. 9-11.