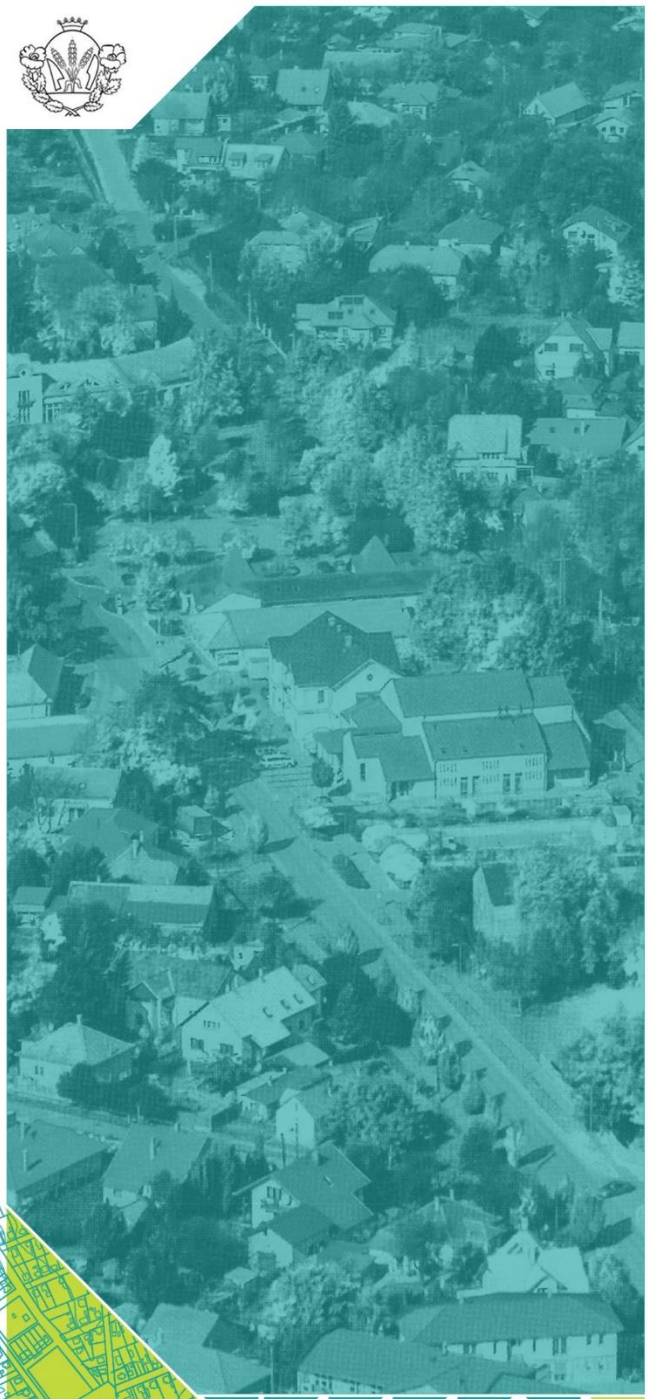


BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ ÉS HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

01 KÖTET

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

C.D.C.
Településfejlesztési
Tervező és Tanácsadó Kft.

2023
09

MEGBÍZÓ	**Biatorbágy Város Önkormányzata** 2051 Biatorbágy, Baross Gábor utca 2/a. képviseli: Tarjáni István polgármester
TERVEZŐ	**C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.** 1114 Budapest, Bartók Béla út 61 iroda: 1027 Budapest, Varsányi Irén utca 1. képviseli: Kerekes György
VÁROSÉPÍTÉSZET	C.D.C. Kft. Kerekes György településtervezési vezető tervező (TT/1 01-2777; É/1 01-2777) Verebély-Papp Tibor településtervezési felelős tervező (TT 01-6669)
KÖZLEKEDÉS	Mobil-City Kft. Macsinka Klára okl. építőmérnök (Tkö/KÉ-K 13-1017) Boldizsár Attila okl. építőmérnök
KÖZMŰVEK	KÉSZ Közmű és Energetikai Tervező Kft. Hanczár Zsoltné okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök (TE/TH/TV 01-2418) Hanczár Gábor okl. építőmérnök, műszaki menedzser, informatikus Szolóczki Bálint műszaki menedzser
GAZDASÁG	Érték Térkép Kft. Varga-Ötvös Béla okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

ZÖLDFELÜLETEK	Sági Ilona okl. kertészmérnök (K/1 01-5065)	
	Cs. Tátrai Judit okl. kertészmérnök (K/1 13-0031)	

TARTALOMJEGYZÉK

1.1. BEVEZETÉS 7
1.1.1. ELŐSZÓ 7
1.1.2. A TERVEZÉS TÁRGYA ÉS A TERVEZÉSI TERÜLET 8
1.1.3. VÁROSKÖZPONT TERVEZÉSE A KÖZÖSSÉGI TERVEZÉS ESZKÖZEIVEL 9
1.1.4. A DOKUMENTÁCIÓK SZERKEZETE 10
1.2. TELEPÜLÉSHÁLÓZATI ÖSSZEFÜGGÉSEK, BIATORBÁGY HELYE A TELEPÜLÉSHÁLÓZATBAN 11
1.3. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA. 13
1.3.1. TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS A VÁROSKÖZPONT SZEMSZÖGÉBŐL 13
1.3.2. A HELYI SAJÁTOSSÁGOK VIZSGÁLATA 16
1.3.3. TELEKSTRUKTÚRA VIZSGÁLATA 19
1.3.4. TERÜLETHASZNÁLAT ÉS RENDELTETÉSEK VIZSGÁLATA 20
1.3.5. ÉPÍTMÉNYEK VIZSGÁLATA 21
1.3.6. ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEI 26
1.4. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ELŐZMÉNYEK VIZSGÁLATA. 28
1.4.1. A JELENLEG HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MEGÁLLAPÍTÁSAI 28
1.5. ZÖLDFELÜLETEK 31
1.5.1. ZÖLDFELÜLETI ÖVEZETEK A HÉSZ-BEN 31
1.5.2. TÁJI- ÉS TERMÉSZETI KÖRNYEZET KAPCSOLÓDÁSA A VÁROSKÖZPONTHOZ 32
1.5.3. VÉDETT ÉRTÉKEK 33
1.6. KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLATA 35
1.6.1. MEGKÖZELÍTHETŐSÉG, HÁLÓZATI KAPCSOLATOK 35
1.6.2. KÖZÚTI MEGKÖZELÍTHETŐSÉG 35
1.6.3. GYALOGOSOK, KERÉKPÁROSOK 36
1.6.4. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI ELLÁTOTTSÁG 37
1.6.5. BELSŐ KÖZLEKEDÉSI RENDSZER – A TERVEZÉSI TERÜLETEN BELÜLI KÖZLEKEDÉS 38
1.6.6. KONFLIKTUSOK 40
1.6.7. FEJLESZTÉSI IRÁNYOK, JAVASLATOK A TOVÁBBTERVEZÉSHEZ 40
1.6.8. TÉRSÉGI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT FEJLESZTÉSEI ÉS HATÁSAI 40
1.7. KÖZMŰVESÍTÉS VIZSGÁLATA 42
1.7.1. VÍZIKÖZMŰVEK 42
1.7.2. ENERGIAKÖZMŰVEK 43
1.7.3. ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS 44
1.8. TÁRSADALMI TÉNYEZŐK ÖSSZEFOGLALÁSA 45
1.8.1. NÉPESSÉG, TÁRDASALMI SZERKEZET 45
1.8.2. A VÁROS HASZNÁLATA A LAKÁS – MUNKA – REKREÁCIÓ HÁRMAS EGYSÉG MEGKÖZELÍTÉSÉBŐL 47

1.9. SWOT ELEMZÉS 49

MELLÉKLETEK 52

Vizsgálati értékek összefoglalása – a tervezési terület számokban 53

Térképi - rajzi mellékletek 57

TÉRKÉPI - RAJZI MELLÉKLETEK

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ:

TELEPÜLÉSSZERKEZET ÉS ÉPÍTETT KÖRNYZET VIZSGÁLATA:

TSZV-1	KÖZPONTRENDSZER VIZSGÁLATA
ÉKV-1	TERÜLETHASZNÁLAT VIZSGÁLATA
ÉKV-2	TELEKMÉRET VIZSGÁLAT
ÉKV-3	TULAJDON VIZSGÁLAT
ÉKV-4	BEÉPÍTÉSI MÓD VIZSGÁLAT
ÉKV-5	BEÉPÍTÉSI MÉRTÉK VIZSGÁLATA
ÉKV-6	BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG VIZSGÁLAT
ÉKV-7	BEÉPÍTÉSI MAGASSÁG VIZSGÁLAT
ÉKV-8	TETŐIDOM VIZSGÁLAT
ÉKV-9	ÉPÍTETT ÉRTÉKEK VIZSGÁLATA
ÉKV-10	ÉPÜLET ÁLLAPOT VIZSGÁLAT

ZÖLDFELÜLETI RENDSZER VIZSGÁLATA:

ZFV-1	ZÖLDFELÜLETEK VIZSGÁLATA
ZFV-2	TÁJI ILLESZKEDÉS VIZSGÁLATA

KÖZMŰVESÍTÉS VIZSGÁLATA:

KMV-1	IVÓVIZELLÁTÁS VIZSGÁLATA
KMV-2	SZENNYVÍZ-ELVEZETÉS VIZSGÁLATA
KMV-3	VILLAMOSENERGIA-ELLÁTÁS VIZSGÁLATA
KMV-4	FÖLDGÁZ-ELLÁTÁS VIZSGÁLATA
KMV-5	ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS VIZSGÁLATA

1.1. BEVEZETÉS

1.1.1. Előszó

Biatorbágy Városközpontja egy régóta volt, de talán még a mai napig sem igazán létező központja a városnak. A város igazgatási központja egy jelentős ideje itt található, ám jelenleg is inkább egy központi terület, sem mint tényleges városközpont. A vasút egykor a fejlődés motorja volt, városszerkezeti szempontból pedig alapvetően változtatta meg Bia és Torbágy fejlődését. A két település itt találkozott egymással, mely szellemi és fizikai találkozási pont, s a mai napig érezteti hatását. A terület fejlesztésére az 1977-es vasútüzem megszűnését követően számos elképzelés született. Ezek közül nem sok volt amely a területtel egységesen foglalkozott, jellemzőbb volt a terület egyes részeinek önálló fejlesztése az egységes elképzelés hiányával. Ezzel együtt vannak szép megvalósult elemek is, de a tervek egy része ma már meg sem valósítható.



Nem véletlen tehát, hogy időről időre felmerül a terület egységes elképzelés mentén történő fejlesztése. Az Önkormányzat ennek megfelelően 2022.-ben döntött a Városközpont Fejlesztési Koncepciójának elkészítéséről. A munka célja, hogy az esetlegesen felmerülő és csak a Városközpont egy egy részterületét érintő fejlesztési igények helyett, olyan egységes vízió és célrendszer alakuljon ki, amely közép- és hosszútávra is irányt mutat, Biatorbágy Város lakosságának és Képviselő-testületének a Városközpont fejlesztésével kapcsolatos döntések meghozatalában. A Városközpont Fejlesztési Koncepciója ebben a formában eszköz az Önkormányzat számára is a fejlesztéssel kapcsolatos társadalmi, gazdasági, műszaki technikai és környezetalakítási feladatok megoldásához.

Tekintettel arra, hogy a fejlesztési koncepció hosszú távra előre jelző fejlesztést céloz meg, a fejlődés irányainak meghatározása tulajdonképpen jövőkutatást, jövőtervezést jelent. A hosszú távú tervezésnek azonban nem utópisztikus elképzelésekre, hanem a mai realitásokból kiinduló, de attól elrugaszkodó, a jövőre vonatkozó víziókra kell koncentrálnia. Fontos ezen kívül, hogy a koncepció rugalmas legyen, s ebben a tekintetben a későbbiekben is feladat van vele, a tényezők változását követve időről időre gondozni kell, felül kell vizsgálni, hogy jól működjön.

A feladat rendkívül felelősségteljes munkát igényel minden résztvevő részéről, hiszen a 20-25 évre történő előrejelzés során már a jövő generációjának életterét próbáljuk előre jelezni, kitalálni, döntéseket előkészíteni. A munka során figyelembe vesszük a múlt és a jelen adottságait, értelmezzük azokat, majd a jelenben látható trendekből, változási folyamatokból kiindulva előrejelzéseket fogalmazunk meg.

Megállapítható, hogy a települések jövőbeni fejlődésére nincsenek egy az egyben adaptálható receptjei, többnyire csak adottságok és folyamatok határozhatóak meg. Ami az eddigi próbálkozásokból, kísérletekből, a paradigmaváltással összefüggő tanulmányokból leszűrhető, a városok fejlesztésével kapcsolatban biztosan csak az állapítható meg, hogy az értékeinkre építve újra kell humanizálni" településeinket s ezzel együtt meg kell állítani a környezet további romlását. Fókuszba kerülnek az elfeledett, de a tudatunkban meglévő, továbbá a jelenleg is látható és érzékelhető, vagy éppen születőben lévő környezeti, társadalmi és gazdasági értékeink, hogy településeink fejlődését ismét a sajátos, egyedi karakterjegyek, speciális adottságok határozzák meg.

Ma már világosan látható, hogy a hatvanas években kialakult és hihetetlen gyorsasággal elterjedt technokrata városépítészeti szemlélet a sok pozitív eredmény mellett, a környezetre gyakorolt negatív hatások miatt nem tartható fenn. Az új irányt tehát az emberközpontú, humanizált szemlélet jelenti. Ehhez először fel kell tárni a települések környezeti, társadalmi és gazdasági értékeit, meg kell vizsgálni, hogy mely értékek lehetnek a jövőbeni fejlesztés alapjai, továbbá meg

kell vizsgálni, hogy az adottságok hogyan állíthatók a területek lakó és dolgozó emberek szolgálatába, mik azok a módszerek, amelyek a lehető legharmónikusabb környezet létrehozását segíthetik elő.

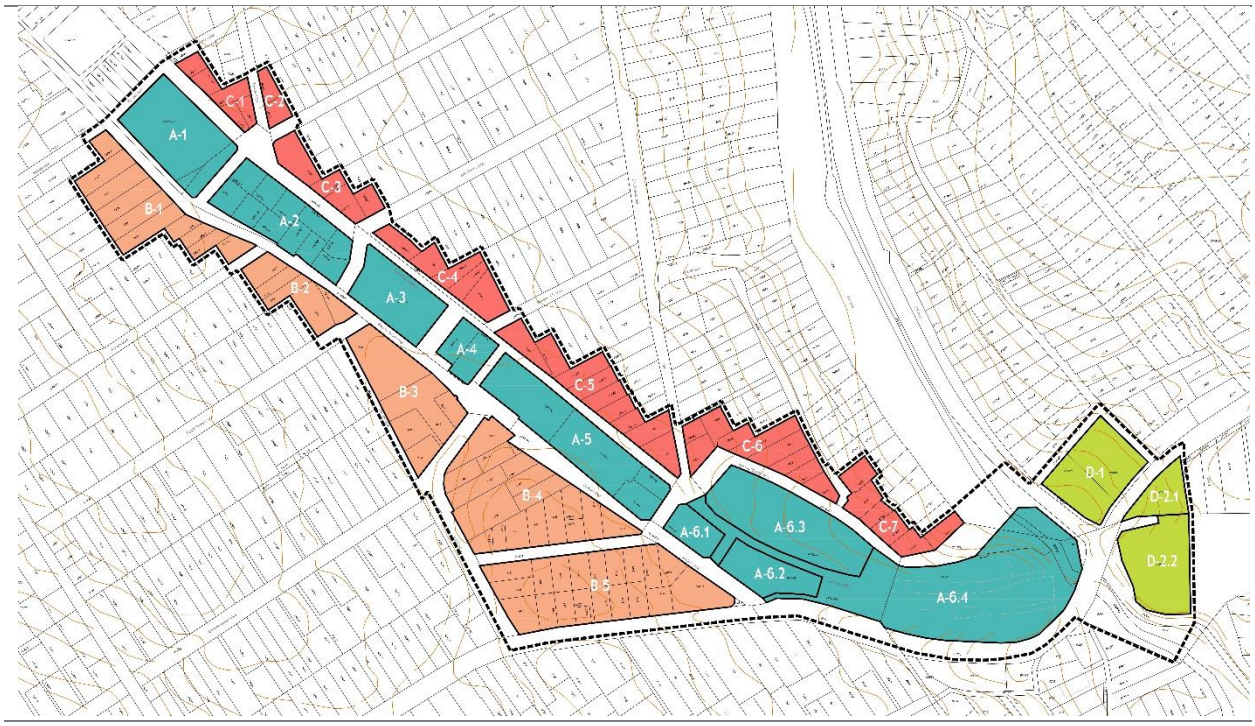
Az elsődleges cél tehát az legyen, hogy a Biatorbágyon lakó-, és dolgozó emberek tiszta, biztonságos, kényelmes, kellemes, megkímélt környezetben élhessenek, s minden fejlesztést ennek a célnak kell alapvetően alárendelni.

1.1.2. A tervezés tárgya és a tervezési terület

A tervezés tárgya Biatorbágy Városközpontja, amely a történetéből eredően a helyi identitást meghatározó terület. A vasútvonal 1884-es kiépítése óta meghatározó szerepe volt Bia és Torbágy fejlődésében. A vasútállomás területe összenövesztette és lényegében egyesítette az egykor két települést, ám a vasútüzem alól való 1970-es évek végi felszabadulásig fizikailag el is választotta azokat. A vasúti funkció felszámolása utáni szerkezetben kialakult Viadukt utca–Baross Gábor utca és az Ybl Miklós sétány közé eső területsáv városszövetbe való illesztése lényegében megtörtént, de a mai értelemben vett városközponti fejlődés a mai napig is tart.

Az egykori vasúti területek sávja jól definiálható a meglévő utcahálózatban is, azonban a Városközpont területe éppen a városszövetbe való illesztés miatt ennél nagyobb területet jelent. Ezért a tervezési terület meghatározásánál a környező tömböket, a közvetlenül csatlakozó teleksorokat, valamint a viadukton túl lévő csatlakozó területeket is figyelembe vettük. Ezt figyelembe véve a tervezési terület is több egységre osztható:

- a központi „magot" adja a viadukt nyugati oldala, a Szabadság út-Viadukt utca –Ferenc utca – Ybl Miklós sétány – Boldog Gizella utca –Fő utca a viadukt alatti körforgalomig,
- a csatlakozó tömbök telkei délről a Baross Gábor utca mentén, valamint az Önkormányzat tömbje és a Viadukt utca – Szabadság út – Vasút utca tömbjei,
- a csatlakozó tömbök telkei az Ybl Miklós sétány és a Boldog Gizella utca mentén,
- valamint a viadukt keleti oldalán közvetlenül csatlakozó területek.



1.1. ábra: A Városközpont tervezési területe

A Városközpont fejlesztése az egész város szempontjából jelentős, és sokmindennel összefügg. Ezért bár a tervezés során a Városközpont tervezési területe rögzítve lett, ugyanakkor a koncepcióalkotáshoz egyes tényezők esetében szükség van a helyzetfeltárást és a helyzetelemzést tágabb területre is vonatkoztatni. Ilyenek például a közlekedési hálózatok, a településszerkezeti összefüggések, a közmű háttérkapacitások, vagy a város általános elképzelése a fejlődéséről. Ezért a helyzetfeltáró és helyzetelemző munkarészben a javaslatok megalapozása érdekében a Városközpont szempontjából ,de nagyobb területeket vagy tágabb témaköröket is megvizsgálunk.

1.1.3. Városközpont tervezése a közösségi tervezés eszközeivel

A települések tervezésében ma fontos szerepe van a társadalmasításnak. Ez azonban a gyakorlatban általában azt szokta jelenteni, hogy már egy lényegében kidolgozott tervet, tervdokumentációt véleményezhetnek az érintettek és az érdeklődők. A Városközpont Fejlesztési Koncepciójának kidolgozása során az Önkormányzat ettől eltérő gyakorlatot szeretett volna megvalósítani. Ezért a javaslatok és a tervek kidolgozása során a részvételi tervezés eszközeit kívánja alkalmazni.

A részvételi tervezés ugyanis nem elkészült tervek véleményezését jelenti, hanem közös tervezést. A helyi érintettek vagy az érintettek egy csoportja tehát a tervezési folyamat legelejétől részt vesz a munkában. Ezzel már a kiinduló helyzet értékelésében, az értékrendi döntések kialakításánál is jelen vannak.

Ehhez nem kell ráadásul szakembernek lenni, mert ha nem is feltétlenül konkrét ötleteket, de a szükségleteiket, elvárásaikat kommunikálják, illetve a saját adott élethelyzetükből eredő tapasztalataikkal segíthetik a tervezést. Ezért nem is elvárás, hogy szakmailag korrekten megfogalmazott észrevételek és ötletek legyenek.

A tervezés mindig egyfajta tanulási folyamat. Egyfelől a tervezők számára, hiszen a tervezés tárgyát előbb meg kell ismerni, mielőtt magát a tervet el lehet készíteni. A megismerést pedig a legközvetlenebbül a helyben élő emberek tudják segíteni. De ugyanilyen tanulási folyamat a közösségi tervezésben részvevő civilek számára is, ahol a tervezési döntési folyamatokba belelátva új összefüggéseket fedezhetnek fel.

A Városközpont Fejlesztési Tervének kidolgozásánál a közösségi tervezés több elemét is alkalmazzuk, a leghatékonyabb munkavégzés céljából.

1. A tervezést segítendő létrejött egy un. Városközpont Fejlesztési Koordinációs Csoport amely közvetlenül segíti a tervezést. A Csoport tagjaival folytatott műhelybeszélgetések során a tervezés időszakában felmerült kérdések kerülnek megvitatásra adott időközönként. A Csoport tagjait Biatorbágy Város Önkormányzat Képviselő-testülete a 295/2022. (IX.29) határozatával választotta meg . Ez alapján a Csoport tagjai:

Balogh Szonja	-	védőnő
Bolyki György	-	előadóművész, menedzser
Farkas Csaba	-	vállalkozó
Határ Ágnes	-	Biatorbágyi Tájvédő Kör tagja
Horváth Imre	-	Biatorbágyi Értéktár Bizottság tagja, Biatorbágy Nagyközségért Díj kitüntetettje
Lehel László	-	Magyar Ökumenikus Segélyszervezet elnök-vezérigazgatója
Lelkes Márk	-	szobrászművész, Karikó János Művészeti Díj kitüntetettje
dr. Stierbach Imre	-	háziorvos, Biatorbágy Nagyközségért Díj kitüntetettje (†)

2. Ezen kívül a helyi lakosság minél szélesebb körű bevonása is szükséges, amely a ma használatos csatornákon keresztül lehetséges. Így az előrehaladásról a tájékoztatást a helyi médiumok tudnak biztosítai, a teljes lakosság bevonása pedig online véleménygyűjtés formájában történik.

1.1.4. A dokumentációk szerkezete

Biatorbágy Városközpont Fejlesztési Koncepciójának és Telepítési Tanulmánytervének kidolgozása több tervezési szakaszra osztható. Ennek megfelelően pedig a dokumentációkat is egymásra épülő, de önálló kötetekben állítottuk össze.

A Városközpont területére készülő tervek tehát három kötetben kerülnek dokumentálásra:



- a Fejlesztési Koncepciót és a Telepítési Tanulmánytervet megalapozó, a területet bemutató vizsgálati, Helyzetfeltáró és Helyzetértékelő munkarészeket a 01 kötet tartalmazza,
- a Fejlesztési Koncepció önállóan a 02 kötetben kerül elkészítésre,
- míg a Fejlesztési Koncepció alapelvei alapján kidolgozott Telepítési Tanulmánytervet a 03 kötet foglalja magába.

Az egyes kötetek összefüggenek és egymásra építenek, ugyanakkor a használatuk során a későbbiekben is könnyebben lehet egységenként kezelni, alkalmazni a benne foglaltakat, módosítani vagy felülvizsgálni.

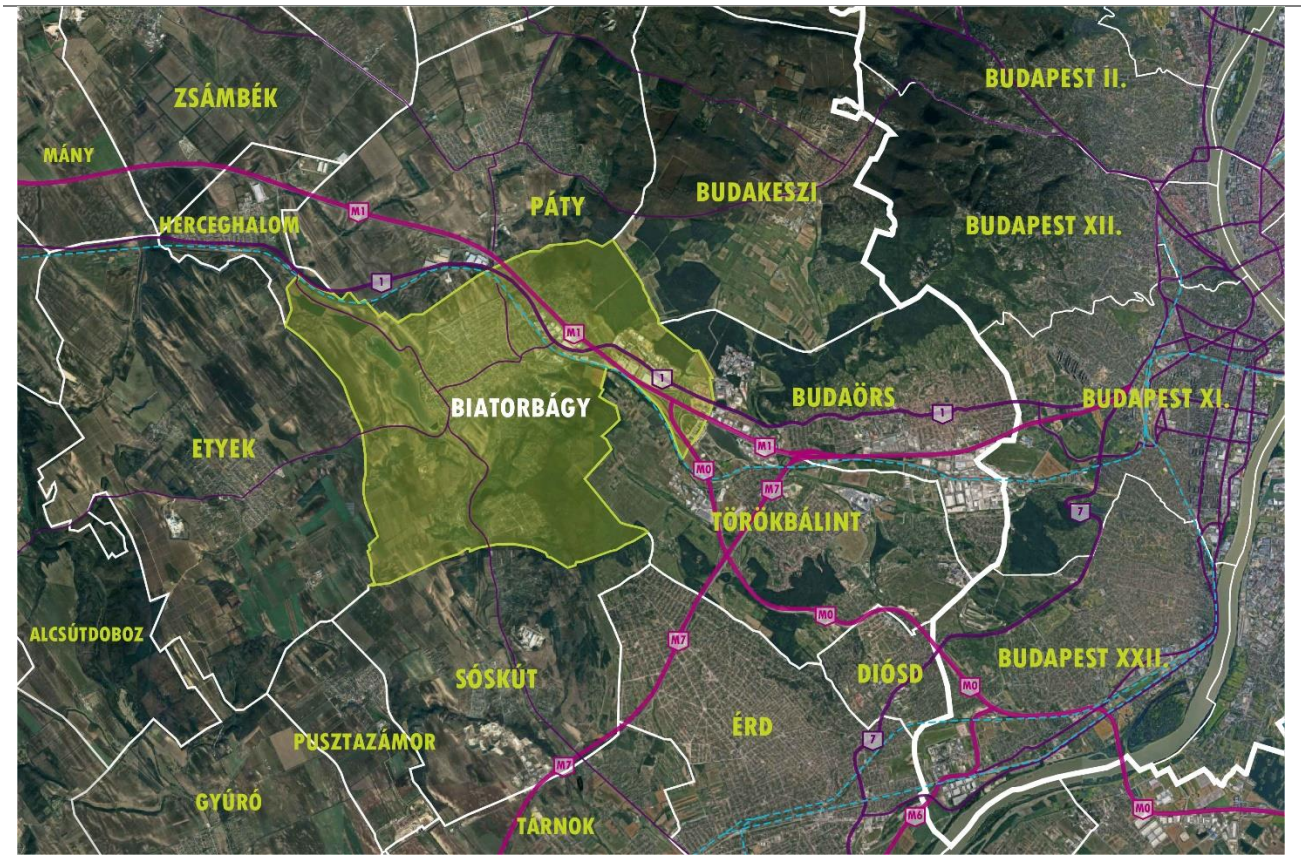
JELEN DOKUMENTÁCIÓ A 01 KÖTET, MELY A HELYZETFELTÁRÓ ÉS HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZEKET TARTALMAZZA.

1.2. TELEPÜLÉSHÁLÓZATI ÖSSZEFÜGGÉSEK, BIATORBÁGY HELYE A TELEPÜLÉSHÁLÓZATBAN

Egy város vagy település sem értelmezhető a szűkebb, de akár a tágabb környezete és azok egymással való kapcsolatai nélkül. A terület pozíciójának ismerete ráadásul több éppen zajló folyamatra is választ adhat, ami pedig a város általános jövőképének kialakításában is segít. A koncepcióalkotásnál ezért ennek a tényezőnek a vizsgálatát is fontosnak tartottuk.

A településhálózaton belül elfoglalt szerepét tekintve Biatorbágy a budapesti nyugati agglomerációjának egyik nagyon kedvező pozícióban lévő városa, ennek legtöbb meghatározó jellemzőjével.

Közigazgatási szempontból északról Páty és Budakeszi, keletről Budaörs és Törökbálint, délről közvetlenül Sóskút (közvetve Érd), nyugatról a már Fejér vármegyei Etyek, és az egykor a település részét képező Herceghalom települései határolják. Közvetlen határa tehát nincs Budapesttel, azonban a közlekedési hálózatokon keresztül még a nyugati agglomeráció egyéb településeihez képest is erősen kapcsolódik a fővároshoz, mely kapcsolat a közlekedési csatornákon keresztül érvényesül. A nyomvonalak elhelyezkedésének elsősorban topográfiai okai vannak, melyek már a történelem korábbi időszakaiban is alapvető hatást gyakoroltak a terület fejlődésére. Földrajzilag ugyanis a város belterülete már a Zsámbéki-medence keleti kapujánál terül el, melyet észak-nyugat – dél-keleti irányba a Budai-hegység övez. A fővárosból nyugati irányba induló és ide érkező forgalmak a hegyvidéket kerülve a Budaörsi medencén keresztül már hagyományosan is erre haladtak. Háború idején a hadseregek, békeidőben a marhacsordák vonulási útja volt ez. Elsősorban ez utóbbi miatt nem véletlenül Mészárosok útjának (Fleischhackerstrasse) is hívták a törökök kivonulása utáni időktől.



2.1. ábra: Biatorbágy térségi elhelyezkedése

Ma közúton az M1 autópálya és az 1-es számú főút, vasúton pedig az 1-es vasúti fővonal adja a közvetlen kapcsolatot kelet-nyugati irányba, mely útvonalakon nemzetközi-, országos-, és térségi forgalmak egyaránt haladnak. A három nyomvonal Biatorbágyon keresztül - szerencsés módon - lényegében összefonódva egy közlekedési csatornán

keresztül halad. Ennek lokális szinten is topográfiai okai vannak, ugyanis közlekedés-földrajzi értelemben a Budai-hegység déli vonulatai, valamint a Biatorbágy és Sóskút közti dombok között itt kapuhelyzet alakul ki a Budaörsi-medence és a Zsámbéki-medence között. Ezen felül a település keleti felén érkezik meg az M0 körgyűrű is, ami szintén fontos közlekedési kapcsolat keleti irányba. A városnak az M7-es autópályához kapcsolata szintén az M0-on, vagy Sóskúton keresztül van.

Agglomerációs településként a fővároshoz való közelségnek köszönhetően – ahogy ezt korábban is írtuk - erős kötelék fűzi Budapesthez, mely az idők folyamán tovább erősödött. A fővárossal mindig is meglévő kapcsolatot első körben a vasút fűzte még szorosabbra. A vasúti szállítás eleinte helyben is sok munkát kínált, azonban ennek visszaesésével egyre többen jártak Budapestre napi szinten. Mivel innen már akkor is könnyű volt elérni a fővárost, a kor közlekedési eszközének segítségével sokan ingáztak a jobban fizető budapesti munkalehetőségekért, mert a megélhetés a két faluban ezzel a keresettel könnyebb volt itt. Ezzel együtt a tanulás lehetőségei is jobban kinyíltak, így már nem csak a dolgozók de a tanulók is napi közlekedésre használták a vasútat. A vonat ugyanakkor Biatorbágyot is elérhetőbbé tette elsősorban a kiránduló-forgalom számára, ezzel téve kétirányúvá a kapcsolatot. A fővárosból idelátogatókat már a 20. század elején is vonzották a szép táj, a dombvidék és a keserűvíz nyújtotta rekreációs lehetőségek.

Később pedig a kötelék tovább erősödött közúton is. A motorizáció fejlődésével a közúti hálózatok is elkezdtek kiépülni. Először az 1-es főútvonal, amely az 1960-as években került a mai nyomvonalára a belterületek és a Katalin-hegy közé, majd később a több szakaszban épített és bővített M1 autópálya a 80-as évek végére. A motorizációval együtt elindult szuburbanizációs folyamat pedig csak erősítette a korábban is meglévő ingázó életformát.

A térségi szerep ezért a város mindennapi élete szempontjából természetesen a térségi közlekedés bonyolódása szempontjából érdekes, a mindennapi ingázó forgalom miatt. Ezek közúton elsősorban az M1 autópályához kötődnek, másodsorban pedig az 1-es főúthoz. Szomszédai közül ráadásul jelenleg Pátynak és Etyeknek ezekhez nincs közvetlen kapcsolata, így ezek forgalma a biatorbágyi úthálózaton keresztül csatlakozik. Szerencsére ez a helyzet a közeljövőben jelentősen javul majd a pátyi autópálya csomópont, valamint az etyeki elkerülőúttal. Ezek megépülésével a város pozíciója és megközelíthetősége nem romlik, s a térségi szerepe sem csökken, azonban az átmenő forgalom káros hatásai csökkeni fognak azáltal, hogy a szomszédai ebből a szempontból is „önellátóbbá" válnak.

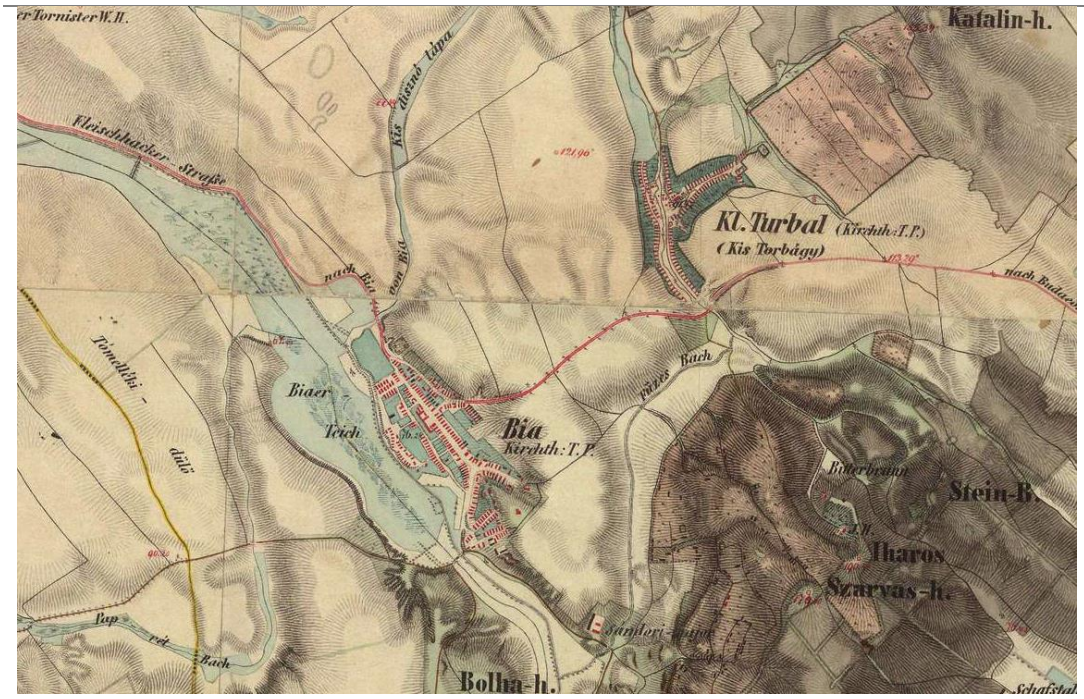
A vasút térségi szerepe talán kisebb, inkább a város mindennapi közlekedésében van jelentősége. Ettől függetlenül talán Páty és Etyek szempontjából lehet itt szintén csatlakozási pontja, bár ezen települések lakosai Herceghalomnál is el tudják érni a vasútat. Biatorbágyon a vasút helye az eredeti nyomvonalhoz képest változott (a városszerkezet szempontjából egyébként pozitívan), a funkciója azonban nem, sőt a mai viszonyokat tekintve az ingázók és a kirándulók körében is vélhetően egyre népszerűbb lesz/népszerűbbnek kellene lennie. Ennek oka és elsődleges elősegítője pedig a vasúti személyszállítási szolgáltatások színvonalának emelkedése.

Biatorbágy tehát továbbra is népszerű lakó- és kirándulóhely a fővárostól kb. 20 kilóméterre, melynek már több mint 120 éves hagyománya van. Ennek okai pedig elsősorban a jó megközelíthetőség a közlekedési kapcsolatain keresztül, valamint az épített környezet és a természeti környezet harmonikus aránya.

1.3. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA.

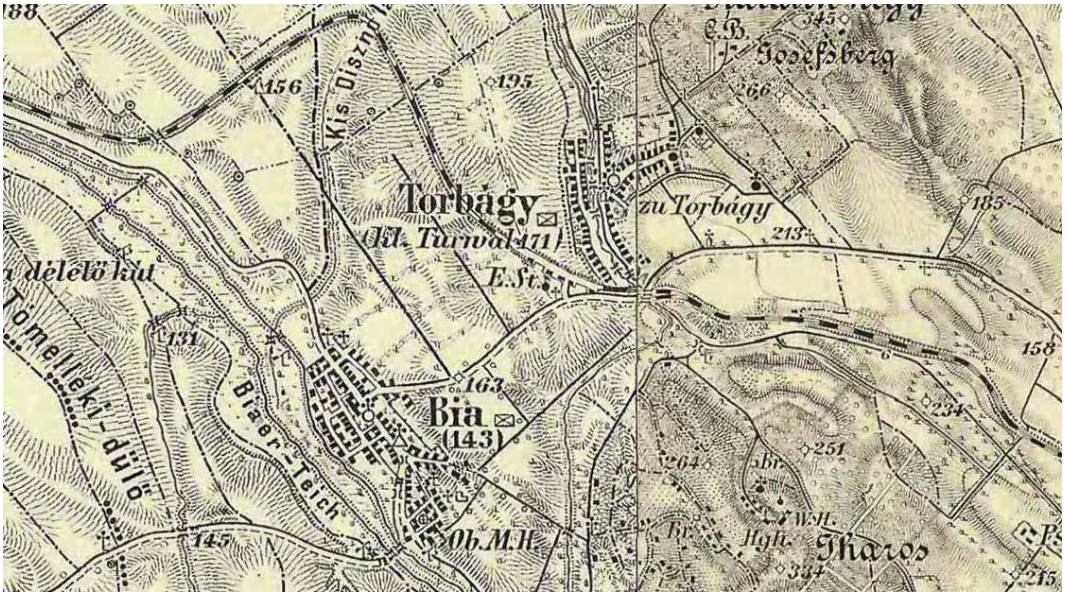
1.3.1. Történeti áttekintés a Városközpont szemszögéből

A mai Biatorbágy területe a jó földrajzi adottságainak köszönhetően már a történelem korai időszakai óta lakott volt. A fennmaradt emlékek alapján a Fűzes-patak mentén (a mai Szűz Mária neve-templom környezetében) már a rómaiak, kelták és avarok is megtelepedtek, a biai részen pedig a kora középkorban alakult ki település, amely a Szent Kereszt templom romjainak környékén lehetett. A két önálló település létezésének első dokumentuma III. Béla 1192-ben keletkezett oklevele.



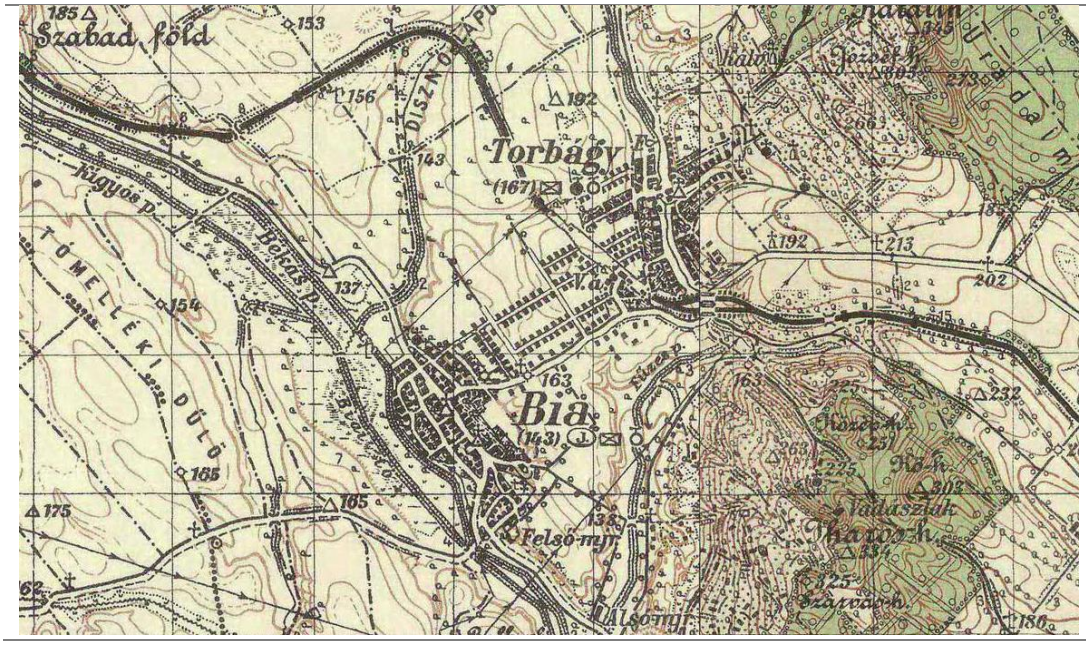
3.1. ábra: Második katonai felmérés (1819-1869) (forrás: maps.arcanum.com/hu)

A török hódoltság egy rövid időre mindkét települést elnéptelenítette, a 17. századtól azonban a két falu újra benépesült, Bia jellemzően református és magyar, Torbágy pedig katolikus német nemzetiségű falu lett. A ma is felismerhető településszerkezeti jellemzők is ekkor kezdtek formálódni mindkét faluban. A 19. század első feléig a szerkezetet meghatározó változás nem is történt, melyet a második katonai felmérés térképei is jól mutatnak (3.1. ábra).



3.2. ábra: Harmadik katonai felmérés – 1:75.000 (1869-1887) (forrás: maps.arcanum.com/hu)

Az 1819 és 1869 között készült térképeken jól látszik a már korábban is említett kelet-nyugati irányú Budát Béccsel összekötő országút, a marhahajó útvonalként funkcionáló Mészárosok útja (Fleischhacker-strasse), amely mindkét falut érintette, s ezzel számos előnyt biztosítva számukra. Az 1884-ben átadott Budapest-Bécs vasúti fővonal aztán alapjaiban változtatta meg a települések sorsát és fejlődését. A Városközpont születése szempontjából legfontosabb esemény a harmadik katonai felmérés térképein is már jól látszódik (3.2. ábra).



3.3. ábra: Magyarország katonai felmérése 1941 (forrás: maps.arcanum.com/hu)

A vasútvonal a két falut elválasztó dombhát gerincén haladt északnyugat-délkelet irányba a Fűzes-patak völgyét a mára ikonikussá vált Viadukttal áthidalva, melyet a kétvágányúsításkor 1898-ban megkettőztek. A nyomvonal és a két falu közös vasútállomása ráadásul az országút vonalától merőlegesen elfordult, s ezzel szinte törvényszerűen jelölte ki a két település további fejlődésének irányát. A kor fő közlekedési eszközeként a vasútállomás területe mindkét település életében központi szerepet töltött be, s az 1941-es katonai felmérés térképein (3.3. ábra) már jól látható a tervszerű városfejlődés eredményei mindkét irányból.



3.4. ábra: Magyarország az 1960-as években, a CORONA kémműhold felvételein (forrás: maps.arcanum.com/hu)

A vasútállomásnál találkozva a két település létrás szerkezetben fejlődve, új utcahálózatot kialakítva a 20. század első feléig szépen lassan szerkezetileg is összenőtt. A településszerkezet fő gerincét a két hagyományos településmag adta a

torbágyi oldalon az Ország útról Páty irányába elforduló Fő utcával, valamint a biai részen a mai Szent István utca-Nagy utca tengelyével, valamint az ezeket hagyományosan összekötő Szabadság út. A vasútállomást a mai Vasút utcán keresztül lehetett elérni a Szabadság útról.

A fizikai összenövéssel együtt a két település közigazgatási státusza is átalakulásokon megy keresztül. Egészen 1950-ig önálló települések, de aztán 1957-ig közös közigazgatás alatt működtek, míg ezt követően 1966-is újra szétváltak. 1966-tól viszont már egységes nagyközséggé válik.

Ám ahogy a vasút összehozta a két települést városszerkezeti értelemben legalább annyira el is választotta. A vasútüzem miatt ugyanis a két oldal közötti fizikai átjárás csak korlátozott volt, s adott pontokon volt lehetséges. Azonban 1977-ben a vasút új, a mai nyomvonalára kerül át, mert a vasút további fejlesztése a régi nyomvonalon a Viadukt további szerkezeti megerősítésével már túl költséges lett volna. Ez újabb jelentős mérföldkő a Városközpont szempontjából. Az eddig a várostestbe ékelődött vasúti területek ezzel felszabadulnak, s egy nagyrészt beépítetlen területsávot hagyva a település szívében, ahol eddigre már a település közigazgatási központja is működött. Ezzel együtt pedig meg is teremtődik a lehetőség egy korábban két részből összenőtt település igazi központjának a megteremtésére, ráadásul éppen azon a helyen ahol korábban az ezirányú fejlődés motorja volt. A Városközpont területének ezért is van jelentős szerepe a helyi identitás szempontjából.

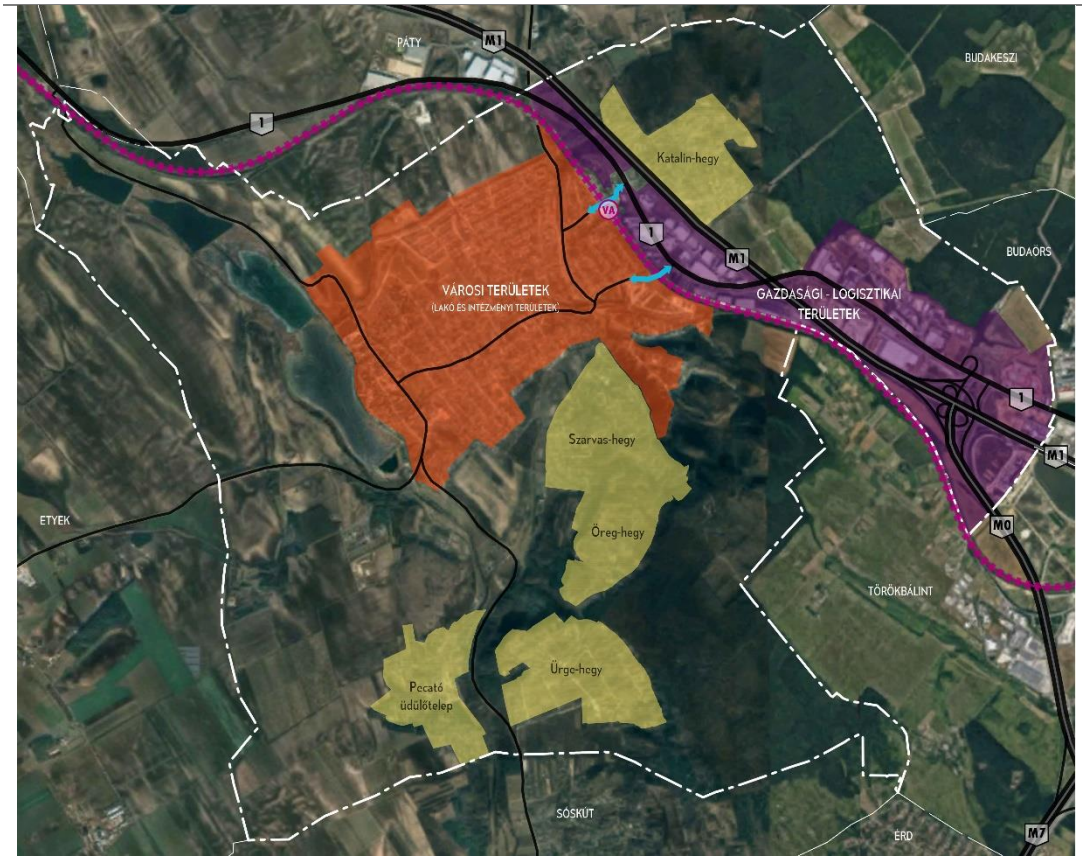
A vasúti területek átalakulása ezután indul meg, mely folyamat eredményeképpen a vágányok elbontásra kerültek. Idővel kialakították a Viadukt utcát, amely azelőtt zsákutca volt, így a Baross Gábor utcába kikötése is megvalósult a Szabadság útra. Ezzel pedig kialakult a mai kettős tengely szerkezet az Ybl Miklós sétánnyal. A vasút peremén addig beépítetlen területek is beépültek, egy igazi hangsúlyos városközpont szempontjából kevésbé szerencsés módon, jellemzően családiházas formában. A vasúti épületek egy részét elbontották, de jó példák is vannak az értékmentésre. Az egykori vasútállomás főépülete jelentős hozzáépítéssel Faluházként váltott funkciót és újult meg. A Szabadság út – Viadukt utca sarkánál álló korábbi MÁV Villamos Vonalfőnökség kirendeltségének épületét pedig irodaként újították meg, jelentős részét megmentve.

Új beépítések is történtek (üzletsor, hotel), de ezek jellemzően önmagukban nem járultak hozzá a város igazi egységes központjának a kialakulásához, ezért a terület arculati formálódása a mai napig is tart.

1.3.2. A helyi sajátosságok vizsgálata

Általános szerkezeti megállapítások

A vasúti nyomvonal 1977-ben történt áthelyezése új helyzetet teremtett, több pozitív szerkezeti változást eredményezve. Azon túl, hogy lehetővé vált, hogy a korábban két különálló részből álló település fizikailag is egyesüljön, a fő közlekedési nyomvonalak is jobban összefonódtak. A város kereskedelmi – gazdasági – logisztikai területei az M1-es autópálya vonalába esnek, de ezen halad keresztül az 1-es számú főút is. A vasút ezekkel párhuzamosan, de délebbre halad, a gazdasági területeket szegélyezve. A vasút túoldalára kerültek a város belterületi, lakott részei így a vasúti infrasruktúra elválasztó hatása ebben a formában jótékonyan tud hatni, elválasztva a két alapvetően eltérő használatú városrészt. A nagy teherforgalmat bonyolító logisztikai-kereskedelmi területek a város lakott területeitől így izoláltabban tud működni, nem zavarva azt. Az 1-es főútra való (s azon keresztül az M1 autópályára) csatlakozás a belterületek irányából, s így a két területrész közötti átjárás a vasúton keresztül két ponton lehetséges, az Ország úton a vasút felett, vagy a vasútállomás mellett a sínek alatt a Dózsa György utcánál.



4.1. ábra: Biatorbágy általános szerkezete

A város külterületi-, egykori zártkerti területrészei, valamint az üdülöterületként kialakult Peca-tó környéke szintén a vasúttól délre vannak. Ezalól egyetlen kivétel a Torbágy egykori szőlősparcelláinak helyet adó Katalin-hegy, amely az M1 autópályától északra helyezkedik el.

Többközpontú városszerkezet

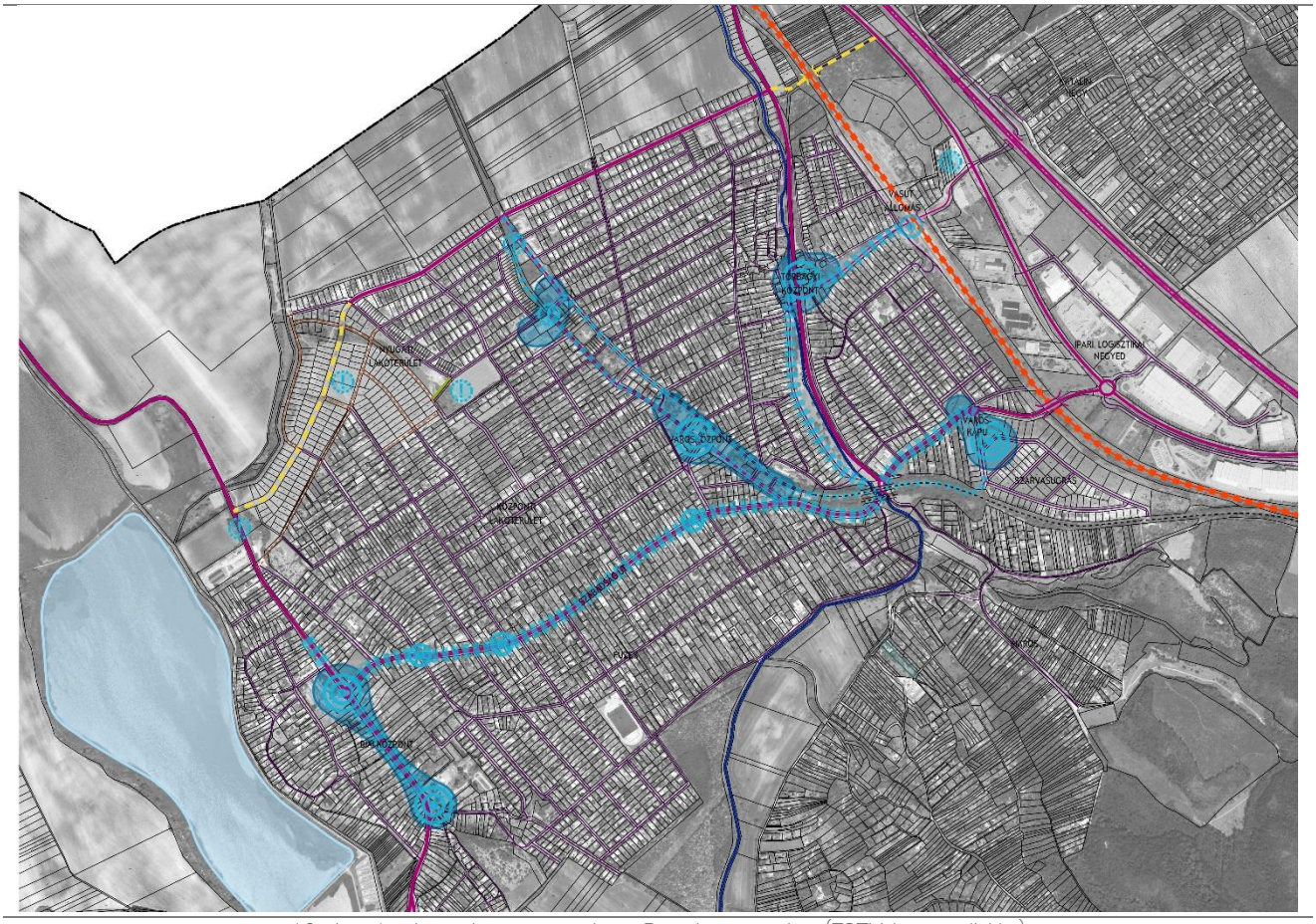
Biatorbágy hagyományosan többközpontú kisváros, mely az alábbi két okra vezethető vissza:

- alapvetően két korábban önállóan fejlődött település összenövésével alakult ki, melyeknek saját központi területeik voltak/vannak,
- a korábbi területhasználatból felszabadult területek helyén új központok kialakítása vált/válik lehetségessé.

Ez utóbbi termszetesen elsősorban a Városközpont sávjának területére igaz. Ebből eredően legalább három jelentősebb központi terület is található a településen. Az újonnan beépülő területek elsősorban lakófunkció céljára alakulnak, de egyes esetekben központképző funkciók elhelyezése is előfordul.

A többközpontú vagy másképpen policentrikus városszerkezet a kompakt város koncepciójának egyik fontos eleme, s melynek kialakítása kisebb városok esetében sokszor igen nehézkes. Biatorbágyon ezért szerencsés a helyzet, hiszen a településszerkezetben ez eleve adott.

A sűrűsödési pontok közötti együttműködésben fontos szerepe van az egyes központok közötti tenglyeknek, melyek az átjárhatóságot biztosítják. Ezt figyelembe véve az útvonalak esetében is jelentős kérdés, hogy ezek mentén milyen funkciók megtelepedése történik meg.



4.2. ábra: A policentrikus városszerkezet Biatorbágy esetében (TSZV-1 rajzi melléklet)

Fő központok, központi területek:

- a biai városrészen a Nagy utca mente a Szentháromság tér és a Kálvin tér közötti részen,
- a torbágyi városrészena Felsőpályi út és a Dózsa György út kereszteződésének környezetében, a patak mindkét oldalán,

- a Városközpont területe a Viadukt utca – Baross Gábor utca és az Ybl Miklós utca közötti sávban , a Városháza és a Faluház környezetében,
- a városkapu pozícióban lévő területen a Szarvasugrás városrész az Ország úthoz eső részén.

Központok közötti tengelyek:

- a Szabadság út – Ország út tengely,
- az Ybl Miklós sétány – Baross Gábor utca páros tengelye,
- az Ybl Miklós sétány meghosszabbításában az egykori vasútvonal nyomvonalán a Viadukton keresztül a Szarvasugrásig,
- a Nagy utca – Szent István utca tengelye a biai városrészen,
- a Fő utca széles közterületi sávja a (a Füzes patak menti zöldfelületi sávval és mindkét oldali beépítéssel), a Dózsa György utca és a Viadukt között,
- a Dózsa György utca tengelye a vasútállomásig.

Kialakult sűrűsödési pontok, központképző területek:

- a vasútállomás környezete,
- a Szabadság út mentén már kialakult kereskedelmi sűrűsödési pontokban,

Potenciálisan központi területek:

- az 1-es út mentén a Dózsa György utcai csomópont környezetében (városkapu pozícióban lévő terület),
- a Városközpont tengelyére csatlakozva a Baross Gábor utca – Dévay Gyula utca csomópont környezetében lévő területek, valamint az Ybl Miklós sétány – Karikó János utca csomópont környezete,
- a nyugati lakóterület tervezett intézményi területei, amennyiben intézményi rendeltetések alakulnak ki, s nem lakótelekként hasznosulnak,
- a tervezett oktatási intézmények környezete, a város nyugati területein.

Azonban ahhoz, hogy a policentrikus városmodell hatékonyan is működjön szükséges az egyes területek közötti munkamegosztás megteremtése. Ebben az összefüggésben a koncepció egyik fő kiindulási alapvetése, hogy a központok rendszerének ismeretében határozzuk meg a Városközpont szerepét és helyét. Ezzel megalapozható a tervezett és elhelyezni kívánt funkciók köre is.

1.3.3. Telekstruktúra vizsgálata

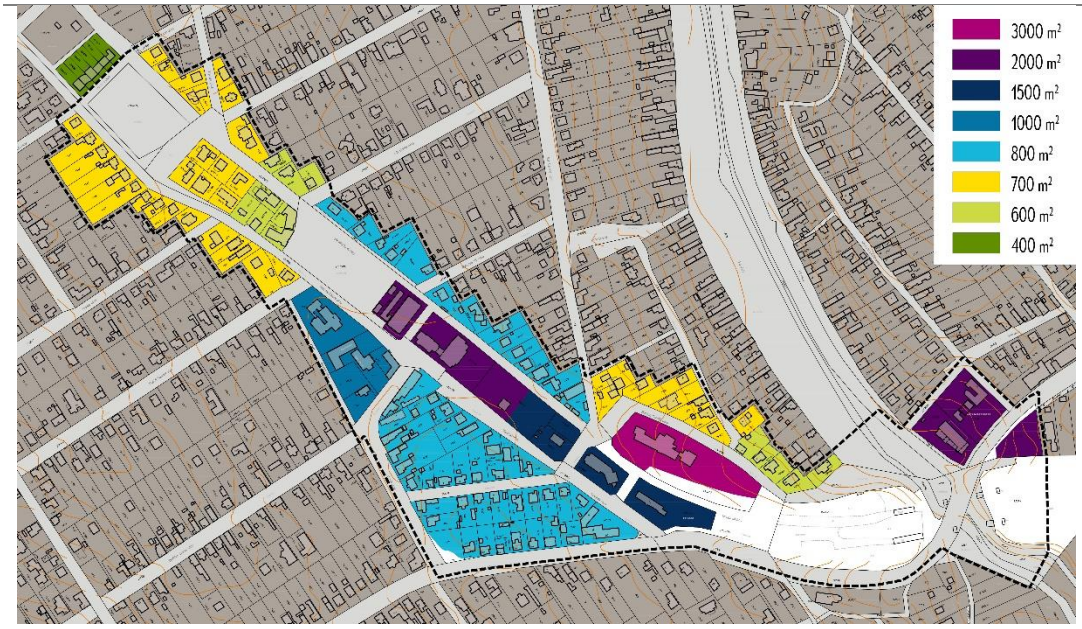
Telekmorfológia és telekméret vizsgálat

A tervezési területen belül a telekstruktúra vizsgálatát az ÉKV-2 rajzi melléklet mutatja be. A vizsgálati térképen a kialakult állapot bemutatása mellett a HÉSZ-ben jelenleg szabályozott legkisebb kialakítható telek területe szerinti tematikus térképet is ábrázoltuk az összevetés érdekében.



5.1. ábra: Telekméret vizsgálat – Kialakult állapot (ÉKV-2 rajzi melléklet)

A tervezési területen belül a központi sávot szegélyező, jellemzően lakó rendeltetésű tömbökben, az Ybl Miklós sétánytól északra, a Baross Gábor utca – Viadukt utcától délre, valamint a Fő tértől nyugatra lévő tömbökben a telekszerkezet lényegében kialakult. A tömbök ugyan a terepviszonyok miatt is különbözőek, de rendezettnek mondható teleksorokból állnak. A jellemző telekszélesség az utcafronton 18-20 méter. A hatályos szabályozással összevetve megállapítható, hogy többnyire az ott meghatározott értékeknek megfelelnek, további osztásuk már nem lehetséges.

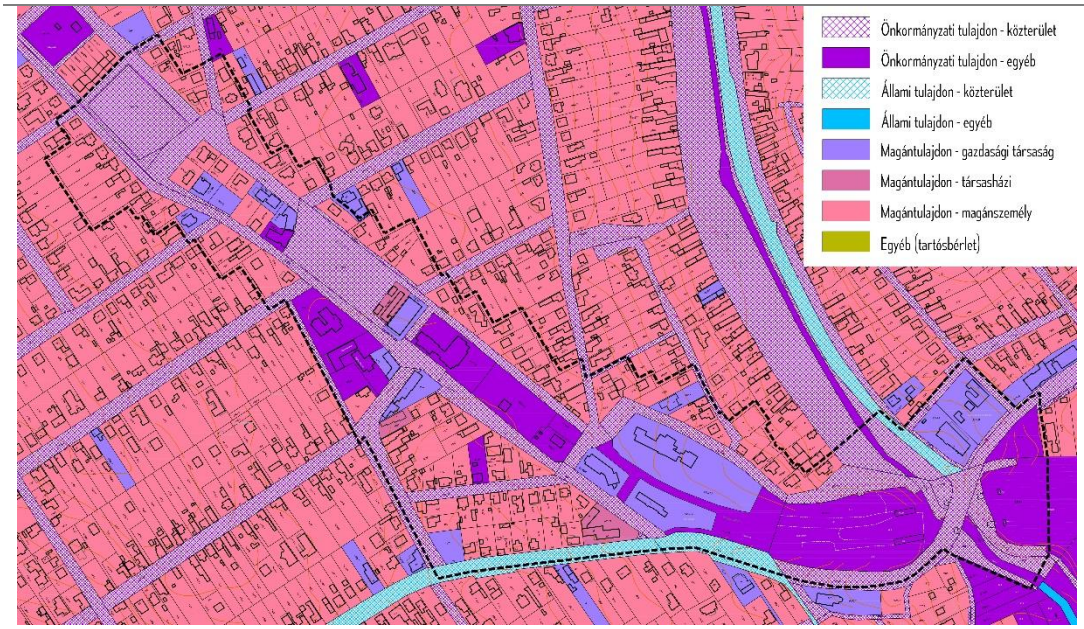


5.2. ábra: Telekméret vizsgálat – HÉSZ-ben szabályozott értékek (ÉKV-2 rajzi melléklet)

Az intézményi telkek, valamint a közbenső sáv telkei ettől eltérőek és jellemzően nagyobbak is, több esetben akár további telekrendezésre is van még szükség, illetve lehetőség.

Tulajdonjogi vizsgálat

A tervezési területen belül a tulajdoni viszonyok vizsgálatát az ÉKV-3 rajzi melléklet mutatja be.



5.3. ábra: Tulajdon vizsgálat (ÉKV-3 rajzi melléklet)

A tulajdoni viszonyok vizsgálata az alaptérkép adatai alapján, valamint a tervezési terület vonatkozásában a földhivatali tulajdoni lapok alapján készült. Az Ybl Miklós sétány és a Baross Gábor utca menti teleksorok jellemzően magán tulajdonban vannak. Kivétel ez alól a Városháza tömbje, ahol a Hivatal és az Egészségház épületeinek telke önkotmányzati tulajdon. Ezzel együtt szerencsés, hogy a központi sávban is jelentős mértékben vannak önkotmányzati tulajdonú területegységek.

A magántulajdonok között van ami magánszemély (magánszemélyek) tulajdona, több kulcspozícióban lévő telek van ugyanakkor gazdasági társaságok tulajdonában, egyes telkek pedig társasházi tulajdonúak.

A közterületek szintén önkormányzati tulajdonúak, kivétel ez alól a Szabadság út telke, amely közútként a Magyar Állam tulajdona.

1.3.4. Területhasználat és rendeltetések vizsgálata

A tervezési területen belül a jellemző területhasználatot és az épületek rendeltetéseinek vizsgálatát az ÉKV-1 rajzi melléklet mutatja be.

A területhasználat vizsgálatát a Városközpont területére telkenként végeztük el. A vizsgálat részletessége így kellő képet tud adni arról, hogy a területen és a környezetében a kialakult állapot szerint milyen funkciók és rendeltetések vannak ma.

Általánosan megállapítható, hogy központi funkciók, úgy mint az igazgatási és intézményi, valamint a kereskedelmi rendeltetések a Baross Gábor utca és a Vasút utca találkozása körül csoportosulnak, valamint a Fő tér környezetében. Itt található a Városháza, az Egészségház, a Faluház, valamint kereskedelmi vendéglátó egységek is.

Ezzel együtt a Városközpont területén, s elsősorban a központi sáv területeit szegélyező tömbökben túlnyomó részben szabadonálló-oldalhatáronálló, közepes-alacsony intenzitású lakóterületek vannak.

A Faluház és a Szent László utca közé eső terület jelenleg alulhasznosított, de éppen ezért a fejlesztés szempontjából fontos térség. A Szent László utcától keleti irányba a Viadukt irányába van a Pontis szállás rendeltetésű épülete, valamint az egykori alállomásból átalakított irodaépületet. A rézsű északi oldalában az Idősek otthonának telke található.



5.4. ábra: Területhasználat vizsgálat (ÉKV-1 rajzi melléklet)

A Városközpont tervezési területén három jelentősebb közterületi zöldfelület, fásított köztér található, a közlekedési park területe, a Fő tér, valamint a Viaduktra vezető terület, mely a Szarvasugrás irányba sávszerűen folytatódik.

A körforgalomtól keleti irányba az Ország út északi oldalán jellemzően kereskedelmi és szolgáltató épületek telkei sorakoznak, sportközponttal, benzinkúttal.

1.3.5. Építmények vizsgálata

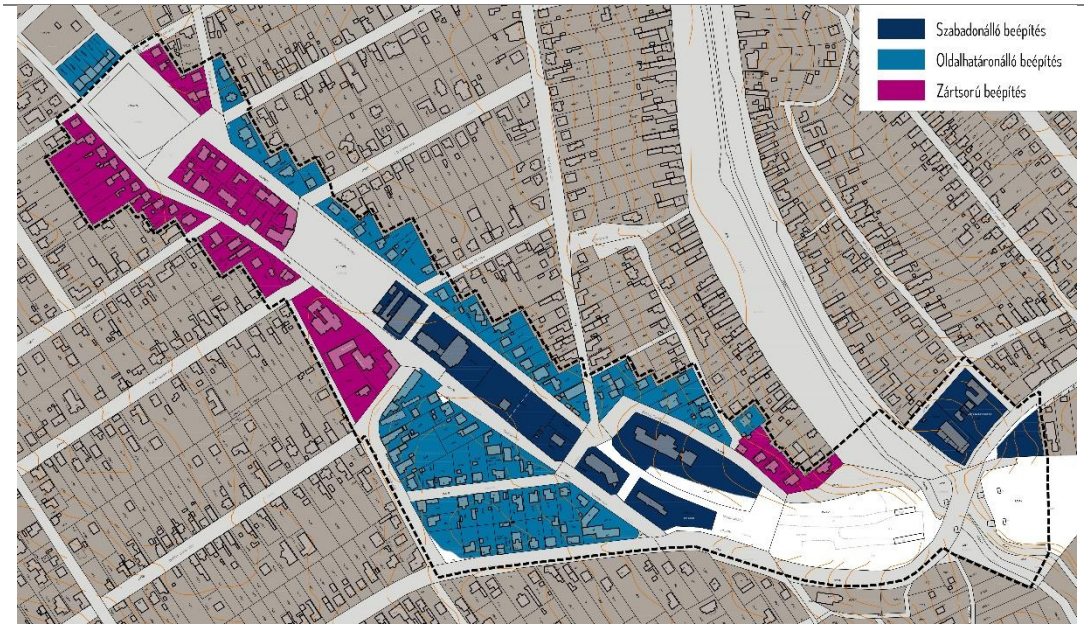
Beépítési mód

A tervezési területen belül a beépítési mód vizsgálatát az ÉKV-4 rajzi melléklet mutatja be. A vizsgálati térképen a kialakult állapot bemutatása mellett a HÉSZ-ben jelenleg szabályozott beépítési mód szerinti tematikus térképet is ábrázoltuk az összevetés érdekében.



5.5. ábra: Beépítési mód vizsgálat – Kialakult állapot (ÉKV-4 rajzi melléklet)

A beépítési mód a telek és a telken elhelyezett épület (vagy a szabályozás szempontjából az építési hely) térbeli viszonyát mutatja, s a vizsgálat során a főépületek helyzetét vettük figyelembe.



5.6. ábra: Beépítési mód vizsgálat - HÉSZ-ben szabályozott értékek (ÉKV-4 rajzi melléklet)

Ez alapján az alábbi beépítési módat különböztetünk meg:

- a szabadonálló beépítés, ahol az épületet vagy az építés helyét jellemzően minden irányból a telek be nem épített része vesz körbe,
- az oldalhatáronálló beépítés, ahol az épület vagy az építés hely egyik oldala azonos a telek egyik oldalsó telekhatárával,
- az ikres beépítés (az oldalhatáron álló egy olyan speciális esete), ahol a szomszédos telkek egymás felőli építési vonala a telkek közös határvonala,
- a zártsorú beépítés esetén alapvetően az épület vagy az építési hely az előkerti építési határvonalához csatlakozó oldalai a telek két oldalán vannak, s az egymás mellett sorakozó telkek így zárt térfalat alkotnak.

A tervezési területen általában az alacsonyabb intenzitást is jelentő szbadonálló és oldalhatáron álló beépítés a meghatározó. Ezen belül a lakótelkek a telekszerkezet sajátosságait követve többnyire oldalhatáron állóan épültek be. A szabadonálló beépítés a szélesebb telkeknél jellemző, valamint az intézményi telkeknél.

Az ikres beépítés ugyan található, de egyáltalán nem jellemző. A klasszikus zártsorú beépítés szinte csak a Ferenc utcai sorház esetében található. Ettől függetlenül a zártsorú beépítés

térfalat alkot a Fő tér nyugati oldalán a posta és az egykori takarékszövetkezet épületegyüttese, melyek két külön telken állnak. Ezen felül pedig a tér átellenes oldalán az üzletsor és az élelmiszer áruház épületei is ebbe a kategóriába sorolhatóak.

A beépítési mód vizsgálat részeként a helyi építési szabályzat által megengedett/tervezett beépítési módokat is megvizsgáltuk. A két térkép összevetéséből a jelenleg hatályos településrendezési eszköz tervezett fejlődési irányait is meg tudjuk állapítani, illetve, hogy hol milyen beépítési móddal tudna jelenleg átalakulni a terület.

Beépítési mérték

A tervezési területen belül a beépítési mértékek vizsgálatát az ÉKV-5 rajzi melléklet mutatja be. A beépítési mérték az épületek bruttó beépített alapterületének a telek területéhez viszonyított százalékos arányát mutatja meg.

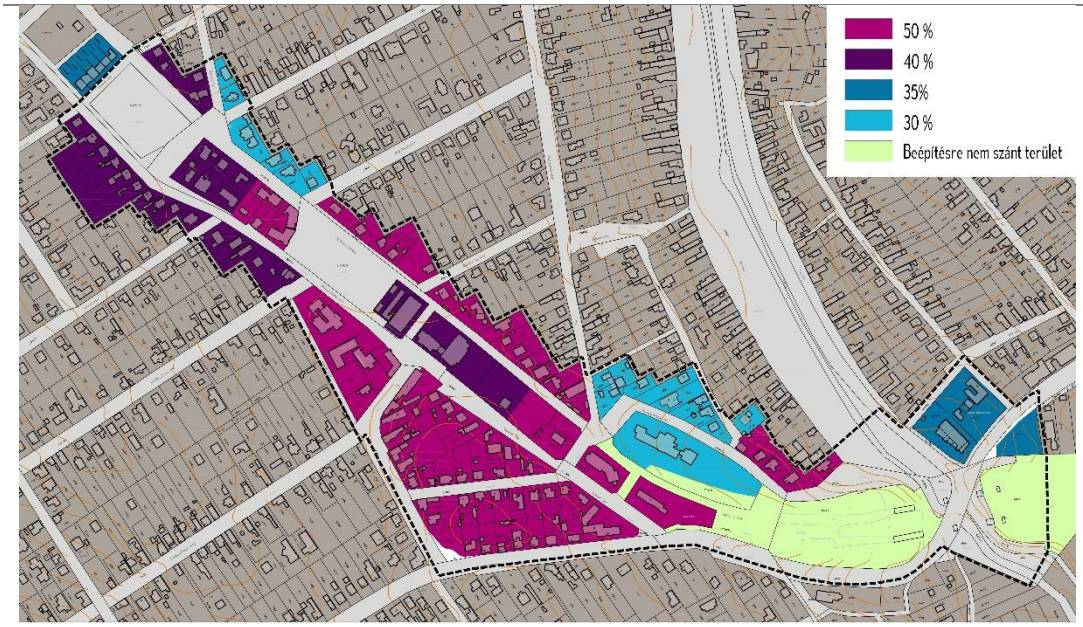
A vizsgálati térképeken a kialakult állapot bemutatása mellett a HÉSZ-ben jelenleg szabályozott telek legnagyobb beépítettsége szerinti tematikus térképet is ábrázoltuk az összevetés érdekében.



5.7. ábra: Beépítési mérték vizsgálat – Kialakult állapot (ÉKV-5 rajzi melléklet)

A kialakult állapot alapján látható, hogy a tervezési terület telkeinek beépítettsége jellemzően 30% vagy ez alatti, vagyis viszonylag alacsony. Ettől magasabb, 30-40% közötti értékek csak egy-egy külön telek esetében vannak. A 40-60% közötti tartományba pedig már csak speciális helyzetven lévő beépítések tartoznak (pl. saroktelkek beépítése).

Ezzel szemben a hatályos helyi építési szabályzat jóval magasabb értékekkel számol, s az értékek a Városközpont egyes területegységei között is eltérő. Ez egyébként a mai állapot szerint azt is jelenti, hogy a telkek jelentősebb beépítési tartalékokkal rendelkeznek abeépíthető alapterület tekintetében.

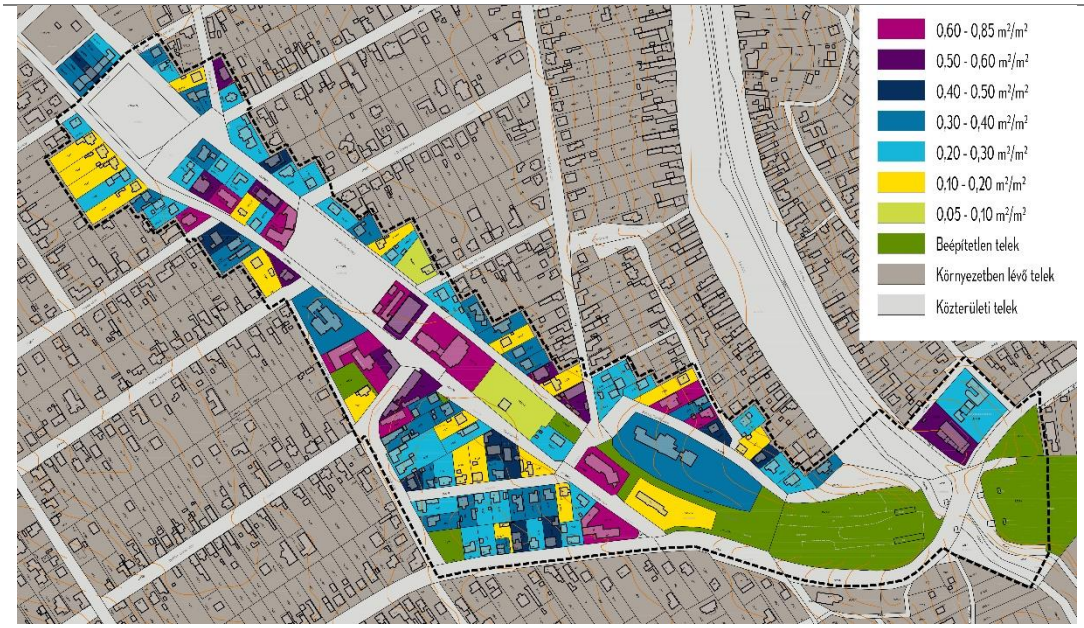


5.8. ábra: Beépítési mérték vizsgálat - HÉSZ-ben szabályozott értékek (ÉKV-5 rajzi melléklet)

Beépítési sűrűség

A tervezési területen belül a beépítési sűrűség vizsgálatát az ÉKV-6 rajzi melléklet mutatja be. A beépítési sűrűséget a telkek esetében az un. szintterületi mutatóval írjuk le. A szintterület számításánál az épületek összes bruttó alapterületét (összes szintterület) vesszük figyelembe, a szintterületi mutató pedig ennek és a telek méretének a hányadosa.

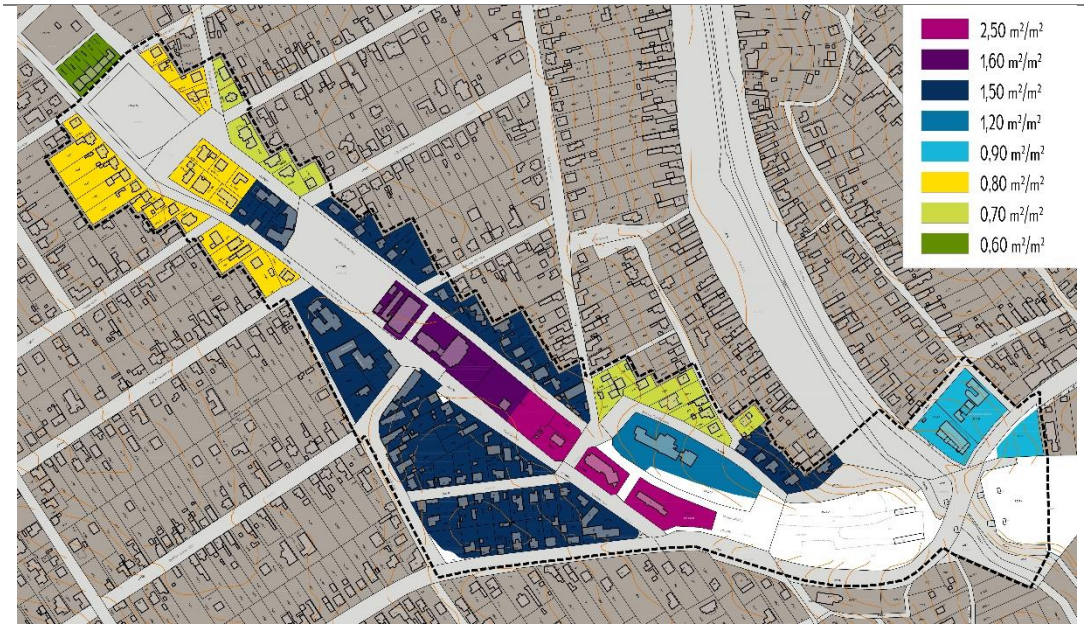
A vizsgálati térképen a kialakult állapot bemutatása mellett a HÉSZ-ben jelenleg szabályozott maximális szintterületi mutató szerinti tematikus térképet is ábrázoltuk az összevetés érdekében.



5.9. ábra: Beépítési sűrűség vizsgálat – Kialakult állapot (ÉKV-6 rajzi melléklet)

A tervezési területen a beépítés sűrűsége viszonylag alacsony, a szintterületi mutató értékek még a legmagasabb esetben sem érik el még a 0,9 m^2/m^2 értéket, jellemzően pedig 0,5 m^2/m^2 érték alatt maradnak.

A hatályos helyi építési szabályzat ezzel szemben magasabb értékekkel számol, amely alapján a beépítési sűrűség esetébe is megállapítható, hogy a Városközpont területén lévő telkek jelentős fejlesztési többlettel rendelkeznek.



5.10. ábra: Beépítési sűrűség vizsgálat - HÉSZ-ben szabályozott értékek (ÉKV-6 rajzi melléklet)

Magasság és szintszám vizsgálat

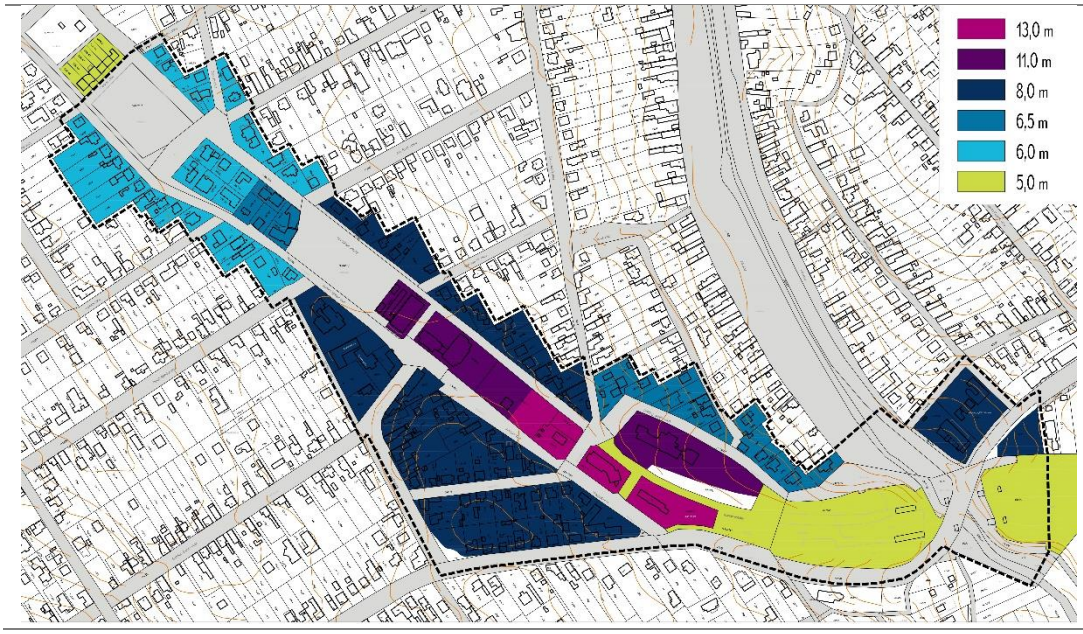
A tervezési területen belül a beépítési magasságok vizsgálatát az ÉKV-7 rajzi melléklet mutatja be. A beépítési magasság alapvetően egy jól érzékelhető településképi jellemző, mely meghatározza a területek karakterét. A vizsgálati térképen a kialakult állapot bemutatása mellett a HÉSZ-ben jelenleg szabályozott épületmagasság megengedett legnagyobb mértéke szerinti tematikus térképet is ábrázoltuk az összevetés érdekében.

A beépítésen belül az épületek viszonylag alacsonyak, még a kisvárosira jellemző 12,5 métert sem éri el a legmagasabbnak számító Egészségház. A jellemző beépítés a földszintes, vagy a földszint plusz egyszintes. A beépítés karaktere így (természetesen a többi beépítési mutatót is figyelembe véve) inkább kertvárosias, mint kisvárosias.



5.11. ábra: Beépítési magasságok vizsgálat – Kialakult állapot (ÉKV-7 rajzi melléklet)

A hatályos helyi építési szabályzatban a lehetséges beépítési magasságok területenként eltérőek. A terület a Fő tértől nyugatra eső részén alacsonyabb, 6,0-6,5 méter, az Ady Endre utca vonalától keletre a Baross Gábor utca és az Ybl Miklós sétány menti telkeken 8,0 méter, míg a Boldog Gizella utca menti lejtőn pedig szintén 6,5 méter a szabályozott legmagasabb érték. Ezzel szemben a központi sávban már inkább a kisvárosira jellemző 11,0 és 13,0 méter értékek vannak.



5.12. ábra: Beépítési magasságok vizsgálat - HÉSZ-ben szabályozott értékek (ÉKV-7 rajzi melléklet)

A fentiek alapján a legtöbb esetben még legalább plusz egy szint, de van ahol ennél több tartalék is van még a kialakult és a szabályozott értékek között.

Tetőidom vizsgálat

A tervezési területen belül a tetőidomok vizsgálatát az ÉKV-8 rajzi melléklet mutatja be. A tetőidom vizsgálat a beépítési karakter összképének megállapítása szempontjából érdekes, ugyanis az alacsonyabb intenzitású és alacsonyabb beépítésű területek esetében a tető a településképben is jobban látszik.

A vizsgálat alapján, de a helyszín bejárása során kapott benyomás alapján is megállapítható, hogy a Városközpont (de a város belterületére) területére a magastetős beépítés a jellemző. Lapostetős épületet csak elvétve találunk, de például ide

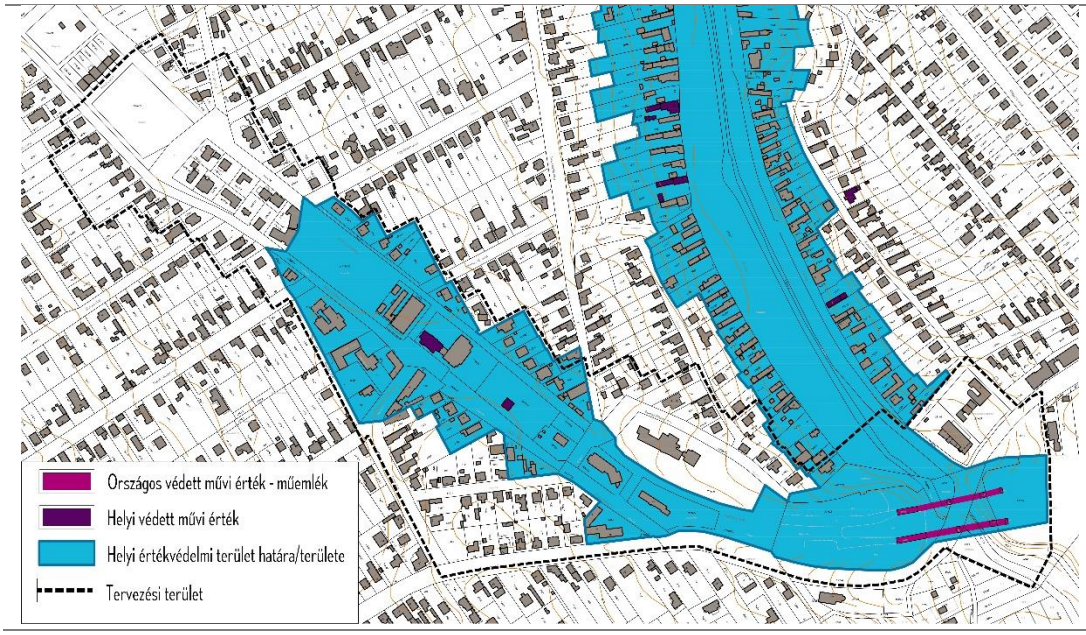
sorolódik a Városháza és az egykori vasúti alállomás átépített épülete is. Az eltérő tetőforma ezeket az épületeket alapvetően kiemeli a településképből is.



5.13. ábra: Tetőidom vizsgálat (ÉKV-8 rajzi melléklet)

1.3.6. Épített környezet értékei

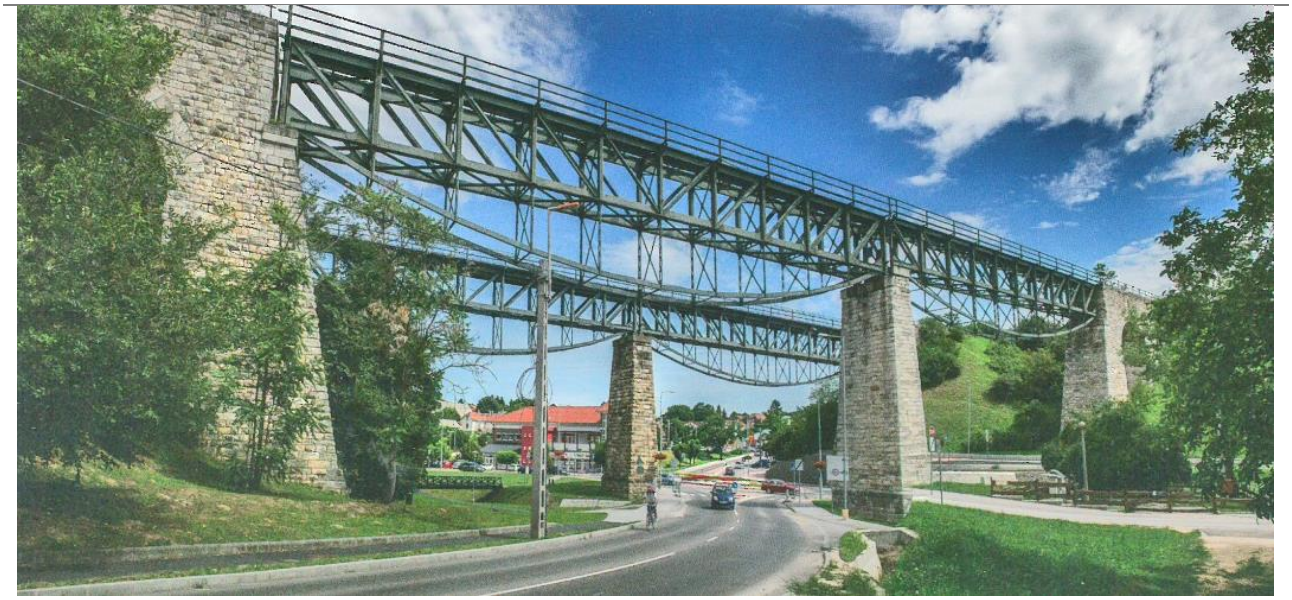
Az épített értékek vizsgálatát az ÉKV-9 rajzi melléklet mutatja be.



6.14. ábra: Helyi védett művi értékek, értékvédelemmel érintett területek

A Városközpont tervezési területén belül országos védelem alatt álló építészeti érték a 2022-ben műemlékké nyilvánított két vasúti völgyhíd, vagyis a viadukt.

Megnevezés	Törzsszám	Azonosító	Helyrajzi szám
Két vasúti völgyhíd - Viadukt	16393	31172	9278/2; 9279; 9280; 9281; 9282; 9283; 9285/1; 087/10; 087/16



6.1. ábra: Országos védett helyi művi érték, műemlék – a Viadukt

Értékvédelem?

Fentieken kívül a hely szintű védelemről Biatorbágy Város Önkormányzat képviselő-testületének 21/2018. (X.26.) önkormányzati rendelete Biatorbágy város településképe védelmének helyi szabályairól rendelkezik. Ez alapján a Városközpont területe helyi területi értékvédelemmel érintett, de ezen felül az alábbi helyi épített művi értékek esnek egyedi védelem alá:

Megnevezés	Helyrajzi szám	Cím
Vasútállomás épülete	1518/11	Viadukt utca
Volt vasúti épület	1518/4	Viadukt utca 4.



6.2. ábra: Rendeletben védett helyi művi érték – az egykori vasútállomás főépülete, ma a Faluház





6.3. ábra: Rendeletben védett helyi művi érték – volt vasúti épület

A Városközpont területe régészeti szempontból nem érintett.

1.4. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ELŐZMÉNYEK VIZSGÁLATA.

1.4.1. A jelenleg hatályos településrendezési eszközök megállapításai

A 2012-ben lezajlott már egy az építési jogszabályi környezetet jelentős mértékben átalakító változás, mely érintette a településrendezés, településfejlesztés és az építési követelményeket is. 2021-ben a rendszer ismét nagy mértékben átalakult, többek között változott:

- az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (Étv.)
- az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (OTÉK)
- már csak átmeneti jelleggel, s azon belül is többször módosulva maradt csak hatályba a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet
- a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet helyébe ezzel együtt egy új, a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet lépett.

Az átalakítások koncepcionálisan változtatták meg a településrendezés és településfejlesztés tervezését, a tervek tartalmi követelményeit, azok egyeztetési eljárásait. A változás oly mértékű, hogy pl. egyes korábbi meghatározó tervfajták az új rendszerben már nincsenek is (pl. településszerkezeti terv). A településeknek ezért a jelenlegi terveszközeiket a közeljövőben újra jelentősen felül kell vizsgálnia, sőt egyes esetekben újakat kell készíteni.

A változásoknak megfelelően az Önkormányzat a Képviselő-testület döntése alapján megkezdte a településfejlesztési és településrendezési terveinek felülvizsgálatát, a tervek elkészítését az új rendszerben, összefoglalóan a településterv kidolgozását. A munka jelen Városközpont koncepció tervezéssel párhuzamosan zajlik.

A dokumentációban a jelenleg még hatályos településrendezési eszközök kerülnek bemutatásra:

- Biatorbály Város Önkormányzata Képviselő-testületének 152/2016. (VI.30.) számú határozattal megállapított Településszerkezeti Terve, melyet a 241/2019. (XI.28.) határozattal módosítottak,
- Biatorbály Város Önkormányzata Képviselő-testületének 26/2019. (XI.29.) számú önkormányzati rendelete Biatorbágy város helyi építési szabályzatáról és szabályozási tervéről.

Településszerkezeti Terv (TSZT)

A Településszerkezeti Terven a területfelhasználáson is jól látható a többközpontú településszerkezet erősítésének terve. A Városközpont területe településközponti vegyes területfelhasználási egységbe sorolódik, de ugyan ilyen területfelhasználásba kerültek a biai és torbágyi központi területek, s a Szabadság út mente is.

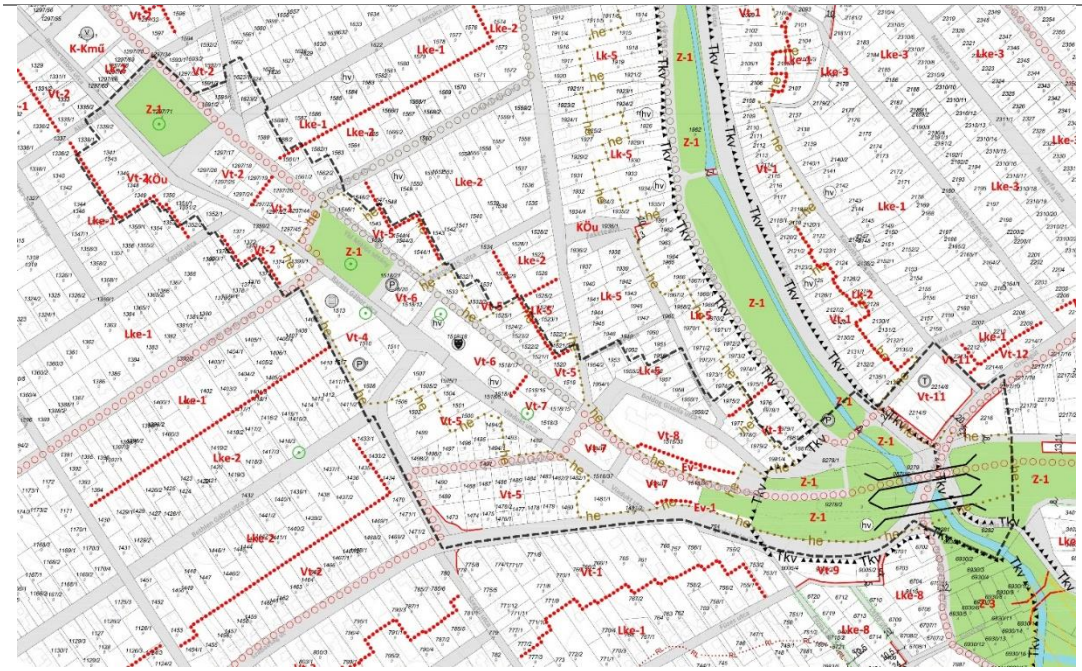


7.1. ábra: A 241/2019. (XI.28.) határozattal elfogadott Településszerkezeti Terv 1. mellékletének kivágata

A szerkezeti elemek legtöbbje kialakult, a Városközpont szempontjából meghatározó tervezett elem azonban a Szabadság út – Vasút utca találkozásában tervezett jelentősebb szintbeni közúti csomópont. Itt az útpálya átépítése tervezett, egy jelentősebb körforgalom kialakításával oldva a forgalmat. A területen tervezett kerékpárút nyomvonalak haladnak át.

Helyi Építési Szabályzat (HÉSZ)

A HÉSZ a terveszközök hierarchiáját tartva az építési övezeteket a TSZT területfelhasználási egységei alapján teszi meg.



7.2. ábra: A 26/2019. (XI.29.) számú önkormányzati rendelete Biatorbágy város helyi építési szabályzatáról és szabályozási terv 1. mellékletének kivágata

A területen a tömbök kialakultak, új szabályozás nincsen, kivéve a Szabadság út – Vasút utca csomópontban tervezett körforgalom számára szükséges magánterületből kisajátítást végrehajtani.

A HÉSZ 1. melléklete tartalmazza a tervezett kerékpárnyomvonalak jelölését is. A hálózat meglévő és tervezett elemei az alábbi nyomvonalak kialakulásával számol:

- kelet-nyugat irányba az Ybl Miklós sétányon és a Viadukton keresztül,
- a fenti tengelyről déli irányba két ponton van lecsatlakozás, a Szent László utcán és az Ady Endre utcánál.

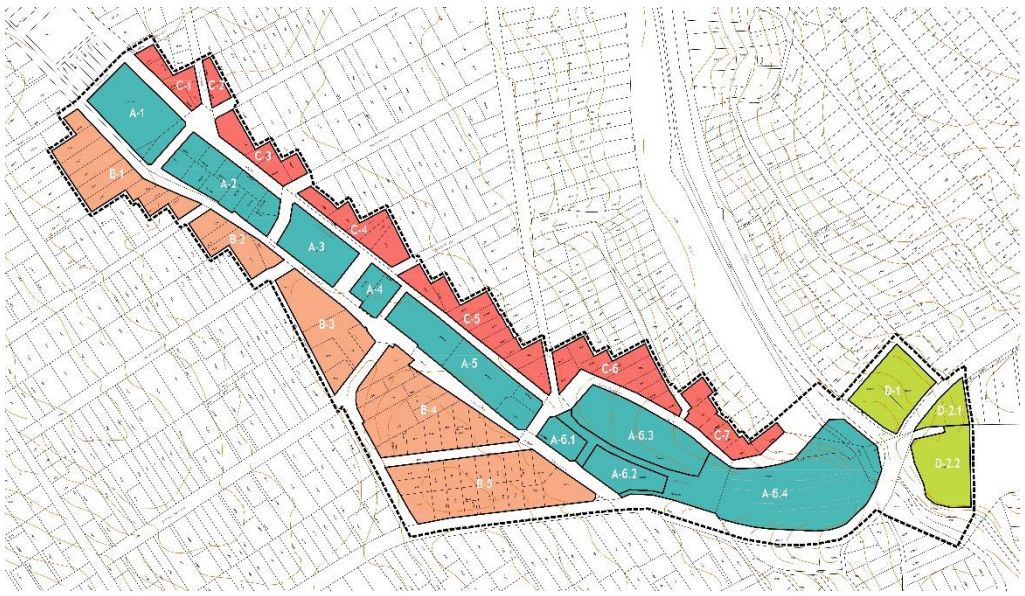
A tervezési területen található építési övezetek és övezetek beépítési határértékeit a rendelet szövege tartalmazza, minden építési övezet és övezet esetében az adott paragrafusnál, önálló bekezdésként, táblázatos formában. A szabályozási paramétereket összefoglalóan az alábbi táblázat tartalmazza:

AZ ÉPÍTÉSI TELEK								AZ ÉPÜLETEK
Övezeti jele	**Beépítés módja**	legkisebb kialakítható területe	legkisebb kialakítható szélessége	legnagyobb beépítettsége	legnagyobb terepszint alatti beépítettsége	legkisebb zöld felület mértéke	max. szint területi mutató	az épületmagasság megengedett (legkisebb) legnagyobb mértéke
		m^2	m	%	%	%	m^2/m^2	m
Vt-1	Z	600	14	50	75	20	1,50	6,5
Vt-2	Z	700	14	40	60	20	0,80	6,0
Vt-4	Z	1000	20	50	75	20	1,50	8,0
Vt-5	O	800	16	50	75	20	1,50	8,0
Vt-6	SZ	2000	40	40	60	20	1,60	11,0
Vt-7	SZ	1500	30	50	60	20	2,50	13,0
Vt-8	SZ	3000	30	30	45	30	1,20	11,0
Vt-11	SZ	2000	20	35	45	30	0,90	8,0
Lk-2	O	400	12	35	65	30	0,60	(3,0) 5,0
Lk-5	O	700	14	30	60	40	0,70	(3,0) 6,5
Lke-1	O	700	14	30	60	50	0,70	6,0
Lke-2	O	600	14	30	60	50	0,70	6,0

O: oldalhatáron álló, Z: Zártsorú, Sz: Szabadonálló beépítési mód

1.5. ZÖLDFELÜLETEK

1.5.1. Zöldfelületi övezetek a HÉSZ-ben



8.1. ábra: A Városközpont vizsgálati területi beosztása

A HÉSZ-ben a területen Z1 besorolású közpark övezeteket találunk az A-1, A-3, A-6.4és a D -2.2 tömbökben. A zöldfelületi minimum 70 %, a beépíthetőség itt 2 %.

A TELEK				AZ ÉPÜLET
Övezet jele	Legnagyobb beépítettsége	Legnagyobb terepszint alatti beépítettsége	Legkisebb zöldfelületi mértéke	az épületmagasság megengedett (legkisebb) legnagyobb mértéke
	%	%	%	m
Z-1	2	2	70	(3,0) 5,0

A Biatorbágy Településfejlesztési Koncepciójában (TFK) a közparkok és játszóterek funkcióit a következők szerint határozzák meg :

Fő téri díszpark és játszótér a tervezett városközpontban található. Ez ad otthont a legtöbb rendezvénynek és egyben a település legjelentősebb közösségi találkozóhelye. Játszóterei a kis- és közepes korcsoportra tervezettek. Nagy területen rendezvények , jégpálya részére burkolt felület található. Valószínűleg a zöldfelületi arány emiatt nem felel meg. Növényállománya idős és különlegesen nagy értékű fák is vannak benne. Az örökzöldek és a határoló fasorok is értékesek. Az Ybl M. sétány menti platán fasora különleges.

Szent-Erzsébet tér a TFK szerint kamasz játszótér, KRESZ park, gördeszka park. Több korosztály kiszolgálását teszi lehetővé. Az idős fák alatt kiváló pihenőhelyként is működik. Legértékesebb faegyedei: 1m törzsátmérőjű japánakác és idős platánfasor. Az (1297/28) hrsz-on közlekedési területen található facsoport nem a parkhoz tartozó helyrajziszámon található, de szerencsére parkként használják. Itt az árok építésénél gondosan megkerültek egy 80 cm-es törzsátmérőjű vadgesztenye fát .A parkot mély árokrendszer határolja 3 oldalról.

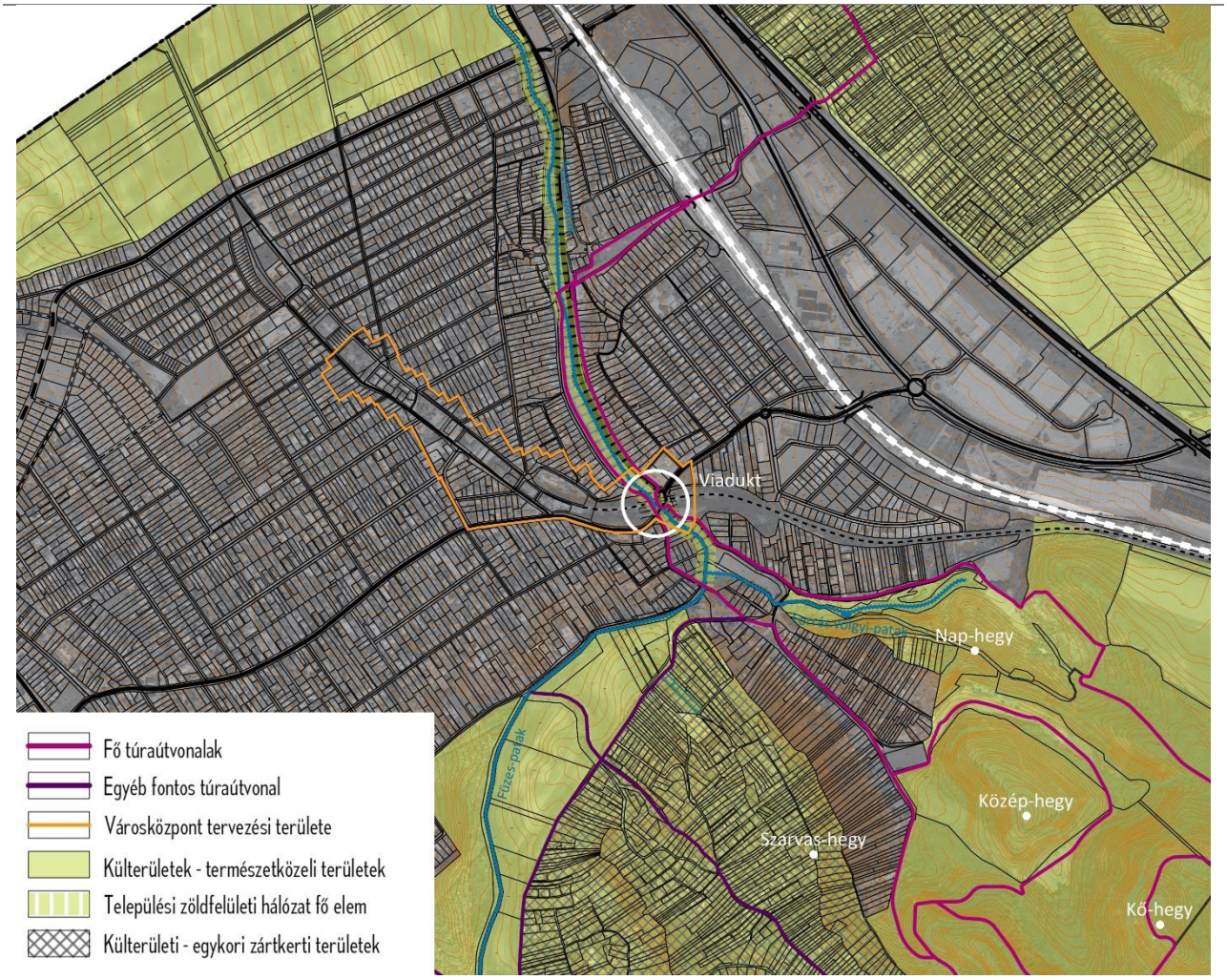
A viadukt térségében az A-6.4 és a D-2.2 tömbben találhatók Z1 övezeti besorolású területek. Ezek egyrészt a hídhoz felvezető rézsűs akácos, juharos és vegyes cserjés területek .A szépen kiépített kőlépcső is itt található. Valamint a híd alatti területek a Füzes- patak völgyében, amelyek gyepesek.

Ev-1 védelmi erdő övezetbe sorolt területek is találhatók, amelyek a keskeny sávként leszűkülő erdős rézsűket tartalmazzák a Szabadság utca mellett illetve az Ybl M. sétány végének Boldog Gizella út melletti oldalán. Ezeknek fontos talajvédelmi funkciójuk van. Zömében akácokból áll az állomány. A védelmi erdő övezet az Idősek Otthon telkén van jelölve.

1.5.2. Táji- és természeti környezet kapcsolódása a Városközponthoz

Biatorbágy kivételes táji és természeti környzetben helyezkedik el, a település lakott területeit körülvevő táji környezetben több védett (országos és helyi) és érdekes elemet találunk. Kiváló lehetőség kínálkozik tehát a szabadtéri szabadidő eltöltésen belül a természetjárásra is. Ebből a szempontból a jelentősebb területek a belterülettől délre található dombvidéken és a Biai-tavak irányába vannak. A fő túraútvonalak északon a Budai-hegység irányába Páty felé csatlakoznak. Innen az M1 autópályát, az 1-es főutat és a vasútvonalat keresztezve csatlakozik az útvonal Füzes-patak völgyébe. Ez a város zöldfelületi hálózatának szíve és főtengyelye, de tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület is. A Füzes-patak völgyét keresztezi az egykori vasút nyomvonala, a Viadukt is ezt a völgyeletet hidalja át. Ettől délre haladva juthatunk el a Forrás-völgybe, a Nap-hegy, a Közép-hegy, a Kő-hegy és a Panoráma ösvény, a Szent Vendel-kápolna, az Öreg-hegy, a Nyakaskő és a Kaptárkövek irányába.

A Városközpont tervezése szempontjából a Füzes-patak völgye és a Viadukt térsége ezért a természeti környezethez és a túraútvonalakhoz való csatlakozás fontos területe.



2.1. ábra: Biatorbágy térségi elhelyezkedése

1.5.3. Védett értékek

A tervezési területet országos és nemzetközi természetvédelmi védettség nem érinti.

A HÉSZ -ben a Viadukt térségében tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő védettséggel rendelkező terület van.

A helyi jelentőségű védett természeti értékek kijelölése viszont megtörtént. Ezt a HÉSZ tervlapjai feltüntetik és az 5/2006(05.25) önkormányzati rendelet a természeti értékek védelméről tartalmazza felsorolásukat. A rendelet megszabja kezelési módjukat és korlátozásokat, tilalmakat jelöl ki többek között a kivágásuk, visszavágásuk, közművel történő megközelítésük esetére. Biatorbágy 14/2016 (VII. 11) rendelete is rendelkezik a zöldterületek megóvásáról és a fák védelméről. Amikor a természeti értékekről szóló rendelet szigorúbb, abban az esetben az az érvényes.

Az 5/2006(05.25) önkormányzati rendelet 1. számú melléklet tartalmazza a védetté nyilvánított fák és facsoportok jegyzékét.

A rendelet 7. sz. melléklete nemcsak ezeket hanem az országos védettség és a helyi védelem alatt nem álló településszerkezeti jelentőségű értékeket is együttesen tartalmazza. Sorszámozása szerint a ZFV-1 vizsgálati lapon feltüntettük pirossal jelölve a helyi természeti értékeket és zölddel a helyi védelem alatt nem álló természeti értékeket.

A tervezési területen belül feltüntetett táji és természeti értékek a következők:

10. Fasor és szoliter fák hrsz 1519/32 (hrsz. helyesen 1518/32 lehet) Viadukt u. eleje Gyógyszergyártó telke. Elcon elektronic Szoliter fák platánok 50-70 cm törzsátmérővel. Hárs és lucfenyő. (megj.: helyszínelés alapján fasor nincs hacsak nem a 1518/37 Viadukt utcai oszlopos bükk fasorra gondoltak az utca túl oldalán
11. Fasor Hotel előtt Viadukt u. eleje Hárs fasor 30-60 cm törzsátmérővel telken belül vagy az utcai oszlopos bükk fasor
12. Facsoportok hrsz 1518/3; 1518/15;1518/17 sz. telkek (Ybl M. sétány és Viadukt utca között) óriás nyárfa /15, akácos 30-60 cm törzsátmérő /3, juhar fasor és akác csoport /17
13.Facsoport Viadukt u. hrsz 1518/4 volt vasutasház Vadgesztenye 2db 80-100 cm törzsátmérőjű, juhar 40 cm (megj.: helyszínelés alapján nem ezen a helyrajzi számon van)
14. Facsoport Viadukt u. hrsz 1518/5 helyi természeti érték (megj.: helyszínelés alapján nincs ilyen helyrajzi szám)
15.Facsoport Viadukt u. Vasút utca sarok hrsz 1518/8 Fekete fenyő 50 cm törzsátmérő
16. Zöldjuhar és szomorúfűz Faluház telke 1518/11 (megj.: 1518/18 van ráírva) helyi természeti érték Óriás platán 100 cm ,4db juhar,1 db kőris , szomorúfűz nincs
17. Platánfák hrsz 1518/8 ; Ybl M. sétány , Baross G. u között az üzletek mögötti parkoló utcában 2 db óriás platán 80 cm törzsátmérő a parkoló szigeteiben
18. Diófa a Vasút u. 6.-nál
19. 40 cm-es bakaszivarfa Fő téri közpark községház felőli oldalán helyi természeti érték (megj.: helyszínelés alapján nincs meg vagy nem találjuk)

33. Facsoport Baross G. u. 10-11 (megj.: helyszínelés alapján nincs meg vagy nem találjuk, más a számozás térkép szerint itt nincs semmi)
34. Facsoport Ybl M. sétány 17. (megj.: helyszínelés alapján a cím valószínűleg inkább 19.) juhar 80 cm törzsátmérő és dió 80 cm törzsátmérő nagyon szépek
35. Facsoport Vasút u, Bethlen G. utca találkozása 10 db akác 40-60 cm törzsátmérővel
69. Az oszlopos tölgyek ;40-50 cm-es japánakácok Baross G. u. 2/b Községház kertje helyi természeti érték 4 db tölgy, japánakácok plusz 100 cm-es nyárfa ,fenyők ,hársak (megj.: helyszínelés alapján a telek nem pontosítható)
70. Közp. Ügy. Szolg. kertje hrsz 1512 Baross G. u. 2/a platánok 2db, szép oszlopos tölgy (megj.: helyszínelés alapján a telek nem pontosítható)
77. Füzes-patak völgye Bia és Torbágy között ÉNY-Dk,majd a Viadukt után D-i irányba forduló vízfolyás

1.6. KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLATA.

1.6.1. Megközelíthetőség, hálózati kapcsolatok

Biatorbágy városközpontja a speciális szerkezetű, két településből kialakult város középső részén, két országos úthálózati elem közvetlen közelében helyezkedik el. Gerincét két párhuzamos útszakasz, a gyűjtőútként működő Viadukt utca – Baross Gábor utca nyomvonal és a vele párhuzamosan futó Ybl Miklós sétány alkotja. A Baross Gábor utca mentén helyezkednek el a városközpont fontosabb intézményei, amelyekhez számos parkolófelület kapcsolódik. A Polgármesteri Hivatal, az egészségügyi, oktatási és kereskedelmi létesítmények, valamint a rekreációs lehetőségek jelentős forgalmat vonzanak. Mivel nagyszámú parkolóállás áll rendelkezésre, sokan érkeznek gépjárművel a központba.

A városközpont fejlesztési koncepciójának közlekedési munkarészében Biatorbágy városközpont jelenlegi közlekedési helyzetének vizsgálatával és értékelésével, valamint a fenntartható fejlesztési lehetőségeivel foglalkozunk. A tervezési területet az alábbi útszakaszok határolják: Szabadság út – Ország út – Kossuth Lajos utca – Híd utca – Fő utca - Damjanich utca – Kárpát utca – Ybl Miklós sétány – Baross Gábor utca – Vasút utca.

A vizsgált területet áttekinthető úthálózat, jelentős nagyságú zöldfelületek és gyalogosburkolatok jellemzik, a nagyarányú közúti burkolatok mellett.

1.6.2. Közúti megközelíthetőség

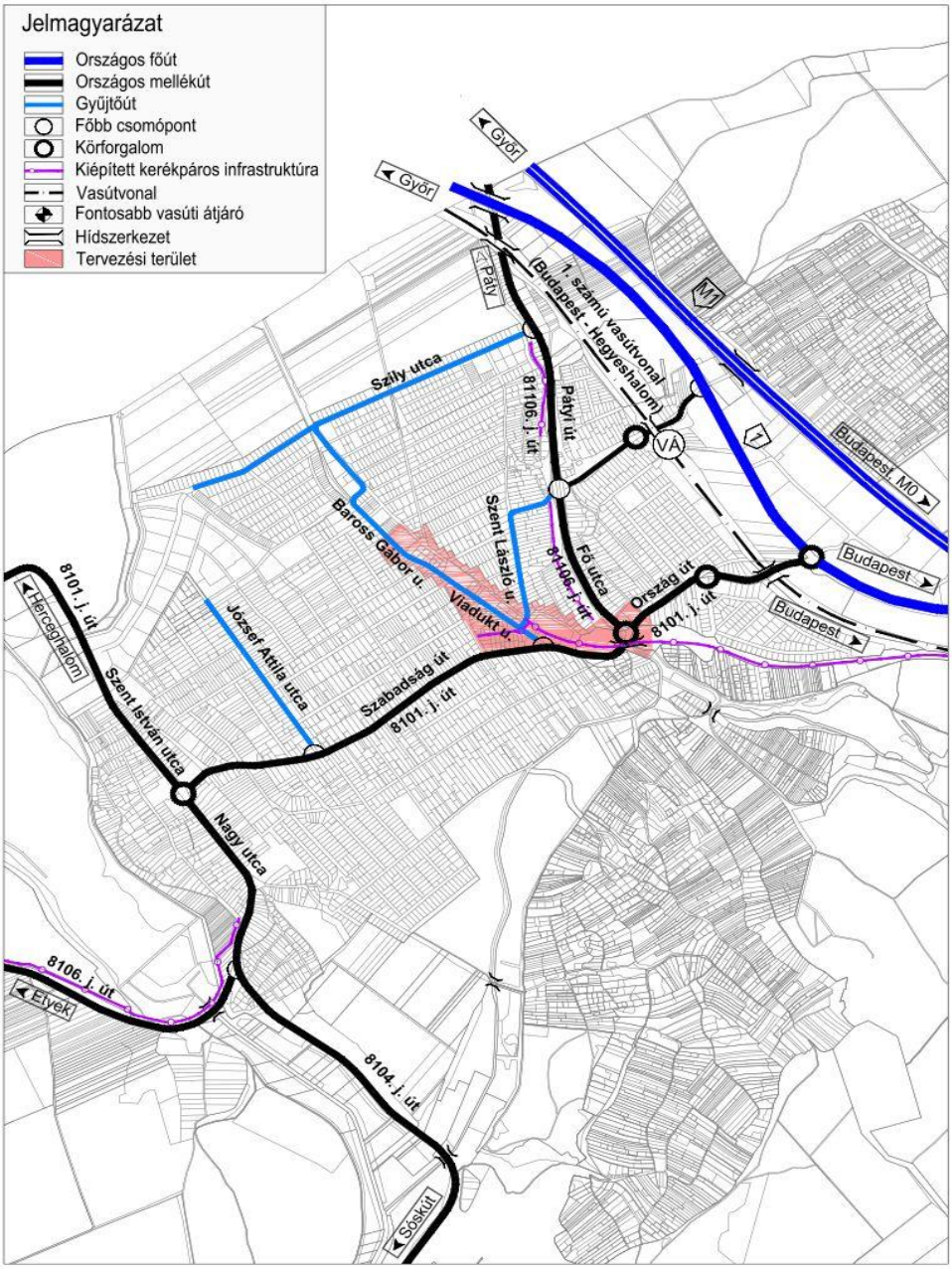
Biatorbágy város a fővárosi agglomeráció egyik legjelentősebb térségi központja, Budapesttől 15 km távolságban helyezkedik el, közúthálózati szempontból rendkívül kedvező helyzetben. Térségi és országos megközelíthetősége mind közúton, mind vasúton kiválónak ítélhető. Bár a lakosok jelentős része a fővárosban tanul, illetve dolgozik, a helyi (városon belüli) forgalom is jelentős és a város központi intézményei, szabadidős lehetőségei turisztikai vonzerőt is jelentenek. Ebből következően a városközpont megközelíthetősége fontos vizsgálandó kérdés.

A város és így a városközpont közvetlen regionális közúti kapcsolatait az M1 autópálya, az 1. sz. elsőrendű országos főút, valamint négy országos mellékút biztosítja Budapest és a szomszédos települések irányába (három összekötő út és egy bekötőút).

A városközpontot, annak déli részén a 8101. j. Biatorbágy - Tatabánya összekötőút határolja (Szabadság út), amely jelentős forgalmi terhelést visel. Átlagos napi forgalma: 10792 Ejm/nap (az országos közutak kezelője, a Magyar közút Zrt. által közzétett, 2021. évre vonatkozó adat).

A tervezési terület délkeleti részén található a 8101. j. összekötő út és a 81106. j. Biatorbágy – Páty bekötőút nagyméretű körforgalmi csomópontja. Az országos bekötőúton mért forgalmi terhelés: 8070 Ejm/nap.

A két országos mellékútról közelíthető meg a városközpont gerincútja a Viadukt utca – Baross Gábor utca nyomvonal, amely gyűjtőút. Az útszakasz közvetlenül kapcsolódik a Szabadság utcához és egy gyűjtőúti kapcsolaton át (Szent László utca) a Fő utcához. Ezeken az útszakaszokon át a város minden részéből elérhetők a városközpont intézményei.



9.1. ábra:
K-1. Közlekedési hálózat

1.6.3. Gyalogosok, kerékpárosok

A biztonságos gyalogos közlekedés feltételei a városközpontban adottak. Mind a megközelítő utakon, mind a városközpont úthálózatán legalább egyoldali, minimum 1-1,2 m széles, de gyakran jóval szélesebb, megvilágított járdafelületek vannak kiépítve, a közúti forgalmat hosszú szakaszokon széles zöldsávok választják el a gyalogosoktól. (A városközponttól nyugatra elhelyezkedő lakóterületek egy-egy kiszolgáló útján elkülönített gyalogosfelületek nincsenek, azok vegyes forgalmú útként üzemelnek.) A forgalmasabb közutakon való átkelést kijelölt gyalogátkelőhelyek segítik, sok esetben szigettel védve a gyalogosokat.

A kerékpáros számára térségi megközelítést tesz lehetővé a délkeleti irányból, a Viadukton keresztül érkező kerékpárút, amely az Ybl sétány nyomvonalán érkezik és a Szent László utcán hagyja el a városközpontot. A közeli, kisforgalmú lakóutcákban a kerékpáros forgalom konfliktusmentesen tud közlekedni.

1.6.4. Közösségi közlekedési ellátottság

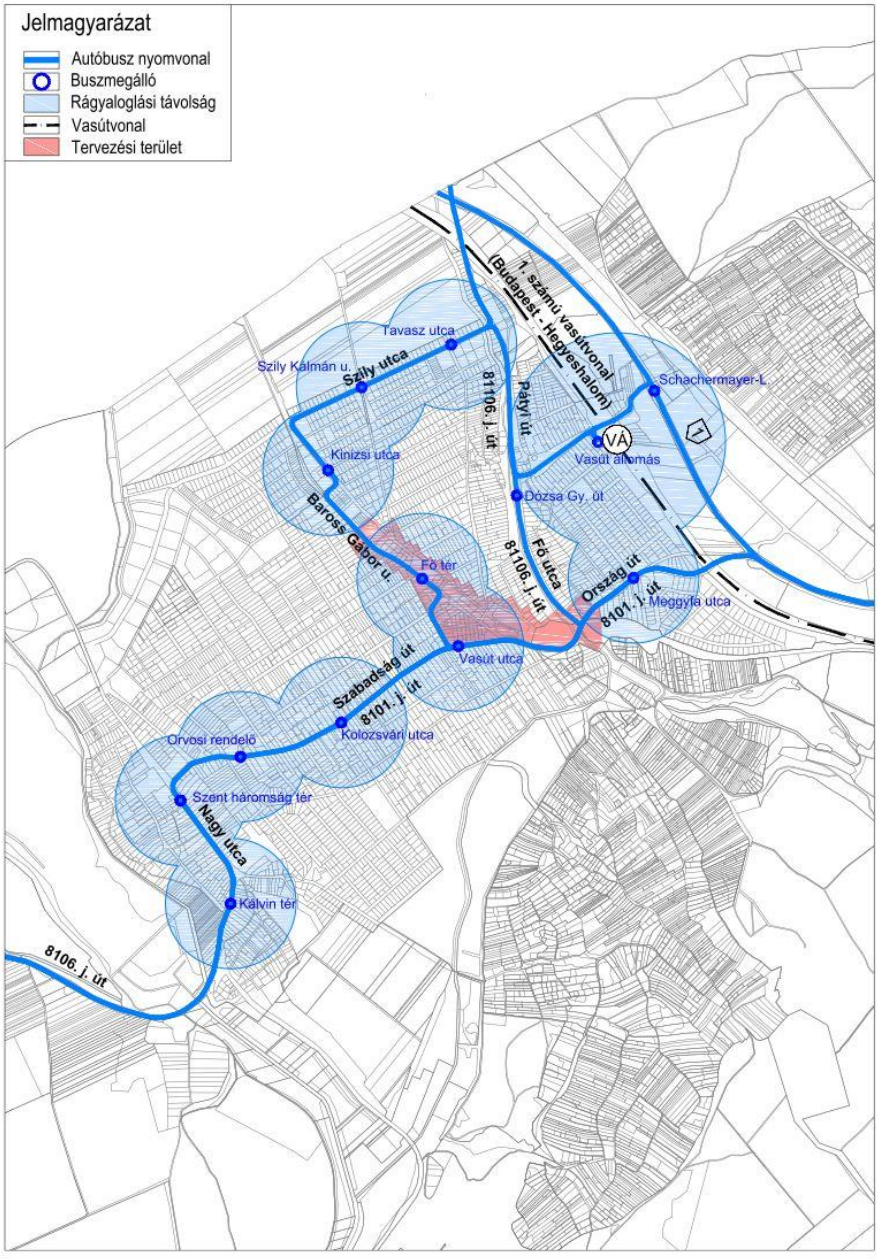
A város keleti részén halad át az országos vasúthálózat egyik törzshálózati eleme, az 1. sz. (Budapest –Hegyeshalom – országhatár) vasútvonal, amely nem csupán a főváros, hanem Tatabánya, Győr és Bécs felé is közvetlen kötöttpályás kapcsolatot biztosít a város lakói számára. A városközponttól való távolsága kb. 1,1 km.

A tervezési terület közösségi közlekedéssel való kiszolgálását a Szabadság úton, a Vasút utcán és a Baross Gábor utcán haladó buszjáratok biztosítják, összesen három megállóval érintve a tervezési területet.

Ellátottság mértéke

A városközpont területének hozzávetőlegesen 75 %-a tekinthető közösségi közlekedéssel ellátott területnek, 300 m gyaloglási távolságot feltételezve a megállókig.

A közösségi közlekedés megállói jellemzően szépen kiépítettek, felújítottak.



9.2. ábra:
K-2. Közösségi közlekedési hálózat

1.6.5. Belső közlekedési rendszer – a tervezési területen belüli közlekedés

Közúti közlekedés

A városközpont fő feltáró útját alkotó Viadukt utca – Baross Gábor utca nyomvonal gyűjtőúti paraméterekkel, 2x1 forgalmi sávval, széles járdákkal és zöldsávokkal, zárt csapadékcsatornás vízelvezetéssel kiépített útszakasz, amelyről nyílnak a városközpontba érkezők parkolási igényeit kiszolgáló felületek. Az útszakaszon menetrendszerinti autóbusz-járatok is közlekednek, megállójuk a Fő téren található. Az útszakasz jelenti a városközpont intézményei irányába a legjobb, legkényelmesebb megközelítést, kiépítése, megfelelő paraméterei vonzó a gépjárművek számára. A területre keletről érkező gyűjtőút, a Szent László utca keskeny burkolattal, legfeljebb egyoldali járdával és zöldsávokkal kialakított útszakasz, amely a városközpont úthálózatát közvetlenül a Fő utcához (országos mellékút) köti.

Buszjáratok közlekednek a jellemzően széles közterülettel üzemelő Vasút utcán is, ahol kétoldali járdák és nyílt árkok egészítik ki a széles zöldsávokkal kísért útfelületet.

A Baross Gábor utcával párhuzamos Ybl Miklós sétán a Baross Gábor utcával ellentétben egy csillapított, helyi forgalmat kiszolgáló lakóutca, keskenyebb burkolattal, szakaszonként nyílt árkos vízelvezetéssel, jellemzően egyoldali gyalogjárdával kiépítve. Az útszakaszon 30 km/h sebességkorlátozás van érvényben. Számos rázóburkolattal ellátott, feltűnő színű forgalomcsillapító borda segíti a gépjárművek sebességének csökkentését. A két párhuzamos feltáró út között számos parkolóval kiépített átkötő út és zöldfelület található.

A Fő utca irányából fontos kapcsolata még a városközpontnak a Boldog Gizella utca, amely egy keskeny közterületi szélességű, de szépen kiépített útszakasz, amely burkolatát kiemelt, vagy K-szegélysor határolja és jellemzően keskeny egyoldali járda kíséri. A Szent László utca kereszteződésében csatlakozik az Ybl sétányhoz. A városközpont közúti kiszolgálásában jelentős szerepet játszik a Petőfi utca és a Bethlen utca között haladó Mester utca, amely befogadja a Városházához és az Egészségházhoz épített parkolóállásokat is.

A tervezési terület keleti szélén húzódó Kossuth utca mentén több kereskedelmi létesítmény helyezkedik el.

A vizsgált területen található, a városközpontba vezető lakóutcák általánosan kétirányú forgalomra, nyílt árkos vízelvezetéssel, zöldsávokkal és legalább egyoldali járdákkal kiépítettek.

Forgalmi rend

A városközpontban általánosan a kétirányú forgalmi rend jellemző, kivéve az Ybl sétány és a Kárpát utca egy szakaszán.

Jelentős csomópontok a területen:

- Szabadság út – Fő út nagyméretű körforgalom
- Szabadság út – Viadukt utca
- Szabadság út – Vasút utca
- Szent László utca – Viadukt utca
- Vasút utca – Viadukt utca – Baross Gábor utca

A kereszteződésekben közúti jelzőtáblák irányítják a forgalmat.

A tervezési területen a 30 km/h sebességkorlátozás és a súlykorlátozás az általános.

Gyalogos és kerékpáros forgalom

A területen belül a Baross Gábor utca mentén széles, biztonságos járdafelületek épültek, a forgalomvonzó intézmények számának és funkciójának megfelelően. A nagyforgalmú utak jelentősebb csomópontjaiban és az autóbusz-megállóknál kijelölt gyalogátkelőhelyek segítik a gyalogosok biztonságos mozgását. A Baross Gábor utcában a jelentősebb

intézményeknél is kijelölt gyalogátkelőhelyek találhatók. A Városháza előtt a kijelölt gyalogátkelőhelyet sebességcsökkentő bordák védik.

A kerékpárosok számára nincs külön épített burkolat a városközpontban. Kerékpártárolási lehetőségek az egyes létesítményekhez kapcsolódva adottak. Mikromobilitási eszközök használata nem jellemző a városközpontban.

Közösségi közlekedés

A Fő téren megálló buszjáratok Budapest, Kelenföld, Budakeszi, Sóskút és Bicske irányából szállítják az utasokat.

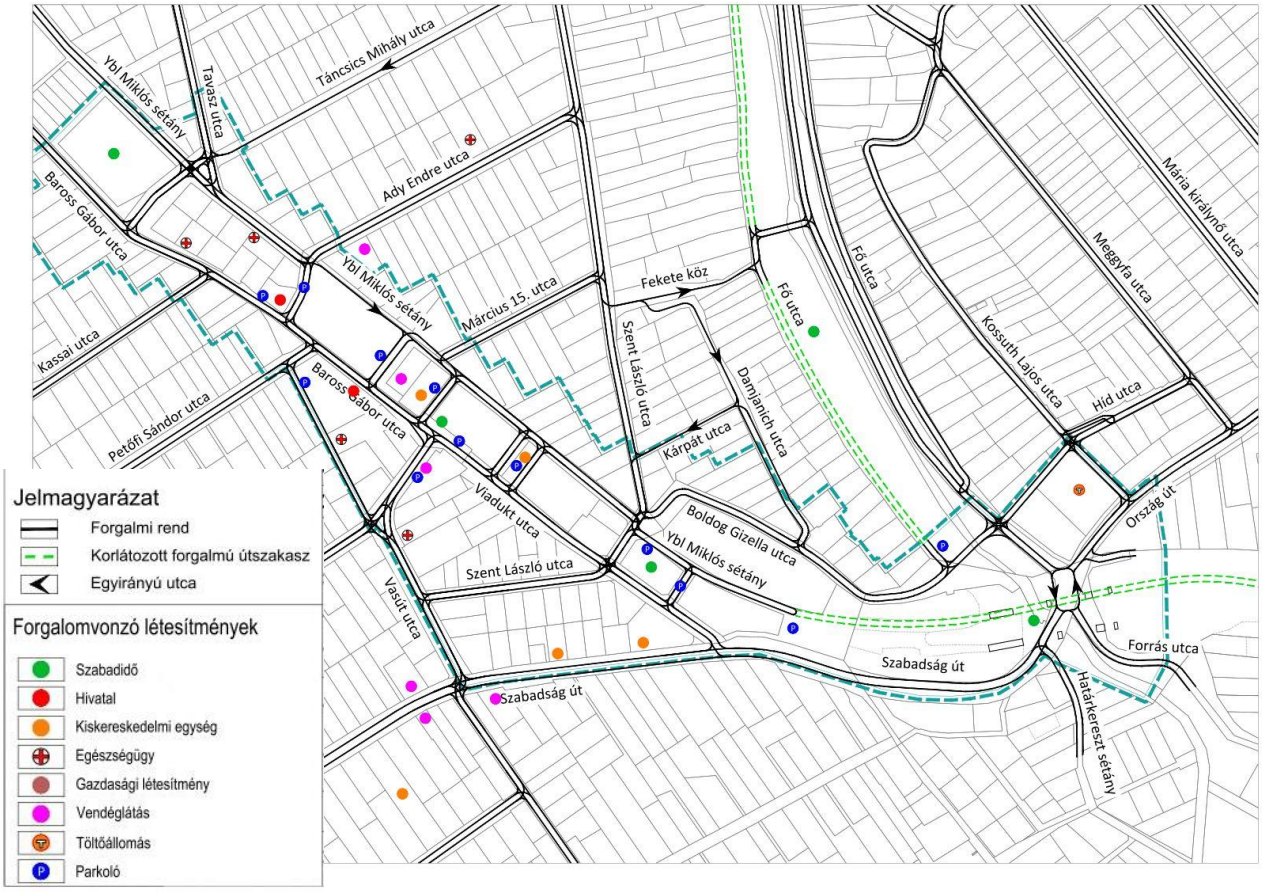
Parkolás

A tervezési területen számos parkolási lehetőség található. Díjfizetés nincs.

A vizsgált területen meglévő, jelentősebb közterületi parkolók:

- Fő utca, pataknál 22 ph
- Baross Gábor utca, piac 28 ph
- Baross Gábor utca, Faluháznál 27 ph
- Fő tér 32 ph
- Ady Endre utca 26 ph
- Baross Gábor utca 10 ph
- Mester utca 55 ph
- Vasút utca 18 ph

Összesen: 218 ph



9.3. ábra: Városközpont – Belső közlekedés

1.6.6. Konfliktusok

A városközpontban a legnagyobb problémát a forgalom nagysága, a gépjárművek száma jelenti. Mivel számos parkolási lehetőség áll rendelkezésre, az autósok szívesen érkeznek gépjárműveikkel. A forgalom káros hatásai azonban zavarják a gyalogos és kerékpáros forgalmat, a kötelező sebességkorlátozás ellenére.

A városközpont megközelítését kerékpárral vonzóbbá lehetne tenni biztonságos kerékpáros nyomvonalak kijelölésével. Több kerékpártároló és a mikromobilitási eszközök elhelyezésére szolgáló mobilitási pont elhelyezésére is volna valószínűleg igény.

A kerékpáros infrastruktúra hiányzó kapcsolatai közül fontos volna mielőbb kiépíteni a vasútállomás és a városközpont közötti kapcsolatot. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztésével párhuzamosan az egyes intézményeknél, létesítményeknél, forgalomvonzó pontoknál a kerékpáros biztonságos elhelyezéséről és tárolásáról is gondoskodni kell.

1.6.7. Fejlesztési irányok, javaslatok a továbbtervezéshez

A városközpont fejlesztési koncepciójának kidolgozása során az alábbi közlekedési szempontokat, alapelveket javasoljuk figyelembe venni:

- Gyalogosközpontú közlekedési rendszer kiépítése
- Kiterjedtebb gyalogosfelületek
- Megközelíthetőség javítása (különösen kerékpárral és mikromobilitási módokkal)
- További forgalomcsillapítás kiépítése
- A központi parkolóhelyek helyett a városközpont szélének két-három pontján fejparkolók létrehozása, a központi helyen inkább a gyalogos és közösségi felületek, zöldterületek növelése,
- Kerékpártárolók számának növelése
- Mobilitási pont kiépítése (gyalogosterület szélén rollerek, kerékpárok tárolására)
- Akadálymentes megközelíthetőség biztosítása
- Esztétikus, a közlekedésbiztonságot is elősegítő burkolatok alkalmazása.

1.6.8. Térségi közlekedési hálózat fejlesztései és hatásai

A térségi közúti kapcsolatok közül az M1-es autópálya, de még az 1. sz. elsőrendű országos főút sem halad át a város lakott területein. A négy országos mellékút (8101. j., 8106. j., 8104. j., 81106. j.) azonban a város közlekedési hálózatához közvetlenül csatlakozik, s ennek térségi forgalma a városon belüli forgalmat növeli. A 8101. j. Herceghalom irányából a Szabadság úton és az Ország úton keresztül csatlakozik az 1. sz. főúthoz és az autópályához. Herceghalomnak azonban van önálló autópálya kapcsolata, s az 1. sz főút is áthalad rajta. A 8104. j. déi irányból éri el a 8101. j. utat, azonban Sóskút már inkább az M7-es autópálya nyomvonalát használja.

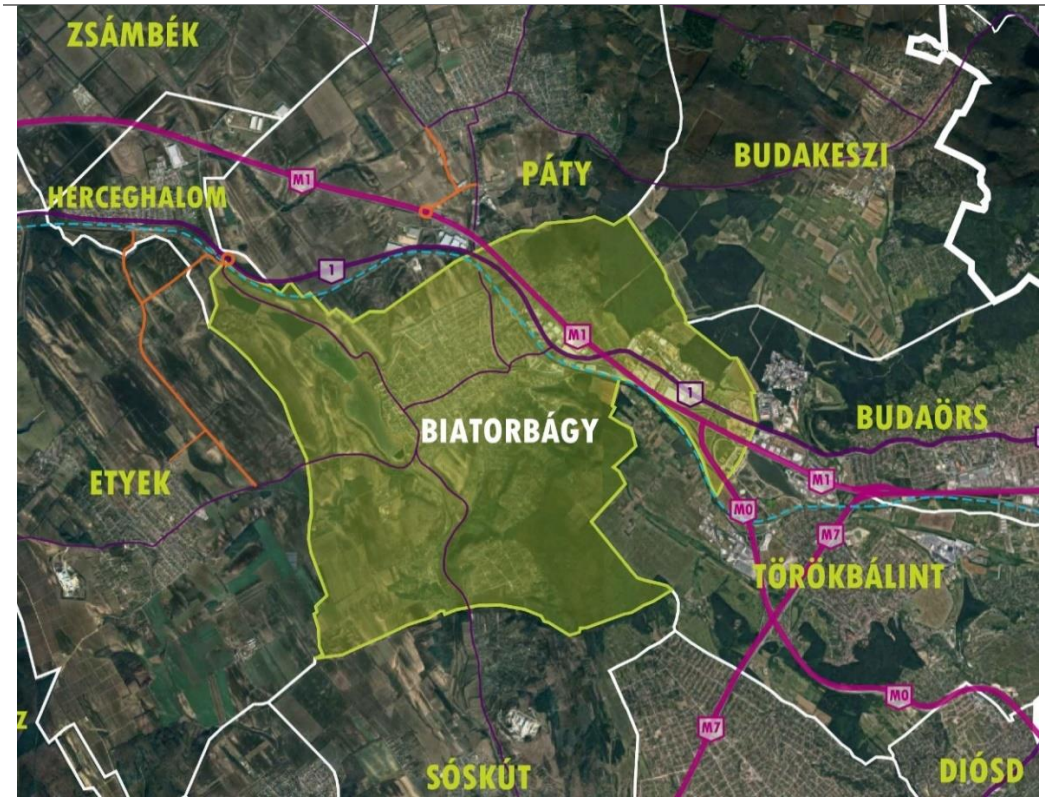
A 8101. j. úthoz azonban csatlakozik Etyek irányból a 8106. j., valamint Páty (s azon keresztül részben Telki és Budajenő) felől a 81106. j. is, ráadásul e két településnek ezek biztosítják a legközvetlenebb kapcsolatot az M1-es autópálya és az 1. sz. elsőrendű országos főút felé. A jelenlegi térségi hálózatban tehát Etyek és Páty forgalma napi szinten is Biatorbágyon keresztül halad át.

Biatorbágy szempontjából ezért két igen jelentős közlekedésfejlesztési projekt van folymatban, amelyek a belső úthálózat terhelését csökkentik:

- Az etyeki új elkerülőút – bekötőút, amely Etyek belterületétől keleti irányban halad, s a 8106. j. utat köti össze az 1. sz főúttal Herceghalomnál, közvetlen leágazással Etyek lakott területei irányába, valamint Herceghalom

vasútállomás irányába. Az út megvalósulásával Etyek közvetlen alternatív kijutást kap az 1-es sz. főútra, így már nem csak Biatorbágyon keresztül tud csatlakozni az országos főhálózathoz, ezzel csökkentve a 8106. j. út és a Szabadság út – Ország út tengely terhelését. A 2x1 sávos tervezett út tanulmánytervi szakasza múlt év végén lezárult, a környezetvédelmi szempontokat vizsgáló Előzetes Vizsgálati Dokumentáció (EVD) a hatóság irányába benyújtásra került, az engedélyezési tervfáris ezután várható.

- A pályi autópálya le- és felhajtó, amely Páty számára biztosít közvetlen kapcsolatot az M1-es autópályához. Így Pátyon keresztül Telki és Budajenő forgalma is már ezen keresztül tud kapcsolódni. Biatorbágy szempontjából ez igen jelentős, hiszen ezek napi forgalma a Pátyi út – Fő utca – Ország út tengelyt terheli, ez azonban az út megépülésével jelentősen csökken. Az autópálya csomópont és a csatlakozó úthálózat építése, kivitelezése (2023. április közepén) folyamatban van.



9.4. ábra: Térségi közlekedési hálózat fejlesztések

1.7. KÖZMŰVESÍTÉS VIZSGÁLATA

A vizsgált terület és környezetének közművesítése már hosszú ideje megvalósult. A közművezetékek szállítási kapacitása a terület jelenlegi igényeinek ellátására megfelelő.

1.7.1. Víziközművek

Vízellátás.

Biatorbágy fogyasztóinak vízellátása jelenleg együttesen 3 forrásból megoldott, de így is meglehetősen kiterhelt a hálózat. A vízellátó hálózat az Önkormányzat tulajdonában van, az üzemeltetést a Fővárosi Vízművek Zrt végzi. Biatorbágy belső vízelosztó hálózata képes lenne több vizet továbbítani, de Biatorbágy területén nyersvíz kitermelése nem történik, Biatorbágyra kizárólag regionális távvezetékeken keresztül érkezik víz. Biatorbágy vízellátásának a fejlesztésére nagyjából egy éve készült tanulmányterv, és egy éve szűken 100 m³ szabad vízkapacitás volt Biatorbágy teljes területén, ami Biatorbágy átlagos fogyasztásának az 5%-a. Ez az érték azóta tovább csökkent.

Alapbázis szempontjából a vízellátás főleg az ÉTV és a Fővárosi Vízművek regionális hálózati rendszere felől átvett vízzel történik, valamint Érd felől is van egy szerződés szerinti napi 3000 m³-es átvehető kontingens, viszont Érd vízellátó hálózata nagyon a teljesítőképessége határán van, így Érd irányából érdemi vízmennyiség nem érkezik Biatorbágyra.

Biatorbágy területén a település topográfiai adottságai miatt négy nyomászóna épült ki, a tervezési terület az un. Szarvashegyi zóna területén fekszik, a zóna hálózatában az ellennyomó tározóként üzemelő Szarvashegyi térszíni medencében tárolt víz szintje határozza meg a víznyomást.

A városközpont területén a tűzcsapok az előírt sűrűségben felszerelésre kerültek, a terület tűzivízellátása megfelelő.

Vízelvezetés.

Szennyvízelvezetés.

Biatorbágy szennyvíz-szolgáltatója is a Fővárosi Vízművek Zrt. Biatorbágy területén elválasztott rendszerű szennyvízcsatorna hálózat üzemel, a hálózat által elvezetett szennyvizeket a Biatorbágy területén üzemelő saját szennyvíztisztító telepen tisztítják meg.

Biatorbágy szennyvízcsatorna hálózata gravitációs rendszerű, rajta a szükséges helyeken átemelők és a hozzájuk tartozó nyomóvezetékek üzemelnek. A hálózat egységesen ∅ 20-as méretű KGPVC csövekből épült meg, csak néhány főgyűjtő mérete ∅ 30-as és ∅ 40-es.

A városközpont területén 2 szennyvízátemelő üzemel. A Damjanich utca déli végénél üzemelő helyi kisátemelő, valamint a Határkereszt sétány északi végénél üzemelő központi átemelő, ahova az összes ipari parki kisátemelőből érkezik a szennyvíz. Ez utóbbi átemelő meglehetősen kiterhelt, és a közeljövőben az átépítése, felbővítése, esetleg a szennyvízteleppel történő közvetlen nyomóvezetékkel történő összekötése válik szükségessé ahhoz, hogy az M1-es autópálya menti gazdasági területekre a betelepülést ne korlátozza a szennyvízszállítási kapacitás.

A szennyvíztisztító telep kapacitása jelenleg 3000 m³/nap, ami Biatorbágy szennyvíztermeléséhez elegendő is lenne, de sajnos jelentős mértékű a házi ereszcsatornák szennyvízcsatornába bekötése, aminek következtében csapadékosabb időszakban a szennyvíztelep kapacitását bőven meghaladó mennyiségű csapadékvízzel kevert szennyvíz érkezik a telepre.

Csapadékvíz elvezetés és árvízvédelem.

A városközpont területén kiépítették a zárt csapadékvíz elvezető rendszert, aminek a befogadója a Füzes patak. Egyedül az Ybl Miklós sétány Március 15 utcától nyugatra elhelyezkedő szakasza alatt nem létesült zárt csapadékvízelvezetés, bár az Ady Endre utcai kereszteződésig még vagy szikkasztóárok, vagy a Fő tér zöld felülete fogadni és szikkasztani tudja a jelentkező csapadékot.

1.7.2. Energiaközművek

Villamosenergia ellátási rendszer.

Biatorbágy villamosenergia ellátását az ELMÜ Hálózati Kft biztosítja. A városközpont területén üzemelő kis- és középfeszültségű villamosenergia nyomvonalak Biatorbágy egységes rendszerének részét képezik.

A városközpont területén belül a fogyasztói kisfeszültségű elosztóhálózat főleg légvezetékes kialakítású, ami akadályozza az utcafásítást, valamint az utcaképet is rontja.

Az energiafelhasználásban határozott súlyponteltolódás észlelhető a villamosenergia irányába a szaporodó hőszivattyúk (légkondicionálók) következtében. Ezt a tendenciát csak fokozni fogja a földgáz árának megugrása, ezért a szolgáltatónak mindenképpen számítania kell a villamosenergia igény jelentős megemelkedésére. A szolgáltató törvényi kötelessége a felhasználók villamosenergia igényeinek a kielégítése, de cserébe adott esetben hálózatfejlesztési hozzájárulást kérhet.

Gázellátás.

Biatorbágy földgázhálózatának üzemeltetője az OPUS TIGÁZ Zrt. A városközpont környezetében középnyomású földgázhálózat üzemel.

Ahogy a villamosenergia fejezetben is szerepel, az energiafelhasználásban határozott súlyponteltolódás észlelhető a villamosenergia irányába a szaporodó hőszivattyúk (légkondicionálók) következtében. Ezt a tendenciát pedig csak fokozni fogja a földgáz árának megugrása. A földgázfogyasztás tekintetében viszont ez várhatóan komoly visszaesést fog eredményezni, így várhatóan a városközpont területén is további komoly kapacitások szabadulnak majd föl a földgázhálózatban.

A távhő használat lehetőségeinek/kötelezettségének vizsgálata

Biatorbágy területén közcélú távhőellátó hálózat nem üzemel. Az egyre jobb hatásfokú otthoni kazánok korában a távhőellátás már csak abban az esetben tud érdemi költségelőnyt biztosítani, ha azt jelentős mértékű földhő kinyerésével is meg lehet támogatni. Biatorbágy környezetében a geotermikus gradiens nem eléggé magas ehhez, így a távhő használata nem javasolható a városközpont területén.

Megújuló energia hasznosítása

Az építésügyi és építésfelügyeleti hatósági eljárásokról és ellenőrzésekről, valamint az építésügyi hatósági szolgáltatásról szóló 312/2012. (XI. 8.) Kormányrendelet alapján a hatóság csak abban az esetben adhatja meg egy épületre a használatbavételi engedélyt, ha az épület megfelel a közel nulla vagy annál kedvezőbb energiaigényű épület követelményrendszerének. Legkönnyebben a napenergia aktív és passzív igénybevételével lehet ezt a feltételt teljesíteni.

1.7.3. Elektronikus hírközlés.

Vezetékes hírközlési létesítmények

A városközpont területén több hírközlési szolgáltató üzemeltet hálózatot. Több szolgáltató hálózata sajnos még légkábeles kialakítású, ami a villamosenergia ellátásban már említettek alapján akadályozza az utcafásítást, valamint az utcaképet is rontja.

A távközlési hálózatfejlesztést már alépítménybe fektetve javasolt kivitelezni.

Vezeték nélküli hírközlési létesítmények

A távközlési ellátottságot lényegesen növeli a mobiltelefonok használata. Ennek területi korlátja nincs. Biatorbágy területén valamennyi vezeték nélküli táv- és hírközlési szolgáltató megfelelő vételi lehetőséget tud biztosítani.

1.8. TÁRSADALMI TÉNYEZŐK ÖSSZEFOGLALÁSA

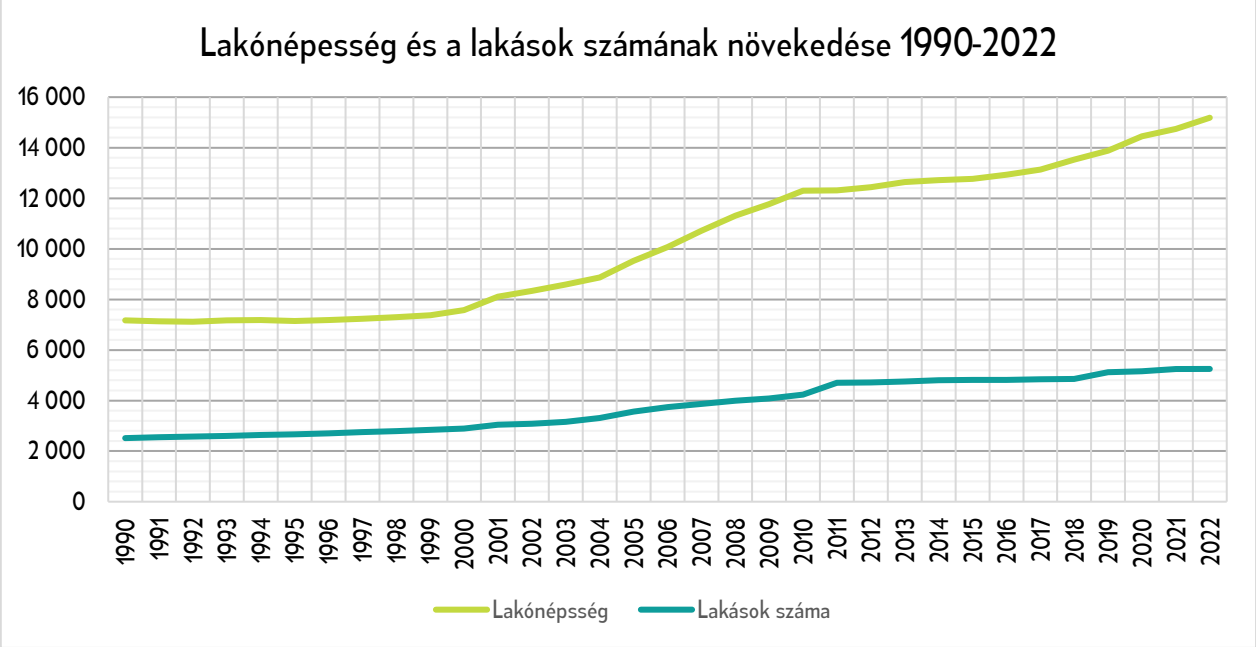
1.8.1. Népesség, tárdasalmi szerkezet

A Városközpont fejlesztése szempontjából ha nem is olyan részletesen, mint ha az egész város fejlesztéséről lenne szó, de érdemes megismerni a város társadalmi viszonyait is. A társadalmi kérdések vizsgálata így elsősorban arra mutathat rá, hogy mekkora és milyen összetételű a városuk központját használó lakosság.

Biatorbágy népessége a fellelhető adatok és információk alapján egy két kisebb visszaesést eltekintve a történelem során gyakorlatilag folyamatosan növekedett. A 20. század második felét nézve a háború utáni időszakban (a kitelepítések nyomán is), valamint az 1980 utáni 10 évben csökkent csak valamelyest a lakosság száma. A növekedéshez minden időszakban eltérő folyamatok járultak hozzá. A település vonzerejét azonban mindig is a kedvező gazdaságföldrajzi pozíciója, jó megközelíthetősége, s a Fővároshoz való közelsége mellett a természeti környezetbe való illeszkedése adta. Ezek összességében kedvezővé tették a letelepedést, melyet az is igazol, hogy a lélekszám növekedése elsősorban a bevándorlásból eredt.

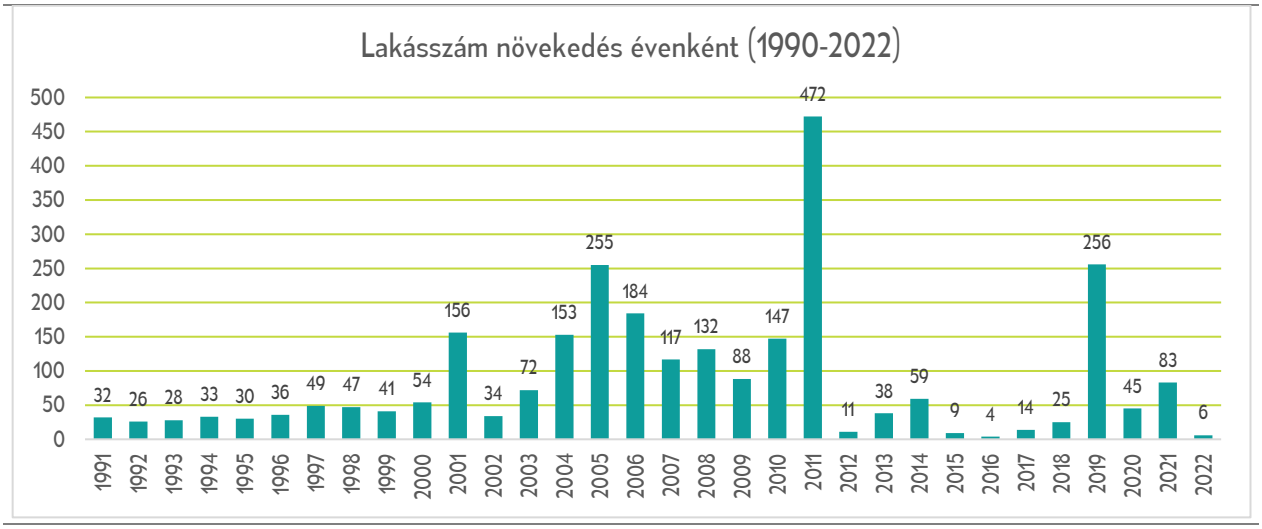
Az 1990-től tapasztalható fellendülés fő oka a szuburbanizáció általános hatására vezethető vissza, mely a Főváros környéki településeket szinte kivétel nélkül érintette. Ezen túl az 1990-es évek elejétől maga a település is tudatos és konzekvens településfejlesztési tevékenységet folytatott, infrastruktúra fejlesztéseket hajtott végre, gazdasági és lakóterületeket jelölt ki.

Ezzel együtt a népesség jelentősebb növekedése a 2000-2010 közötti időszakban volt, amikor 10 év alatt 7.000 környéki értékről 12.000 fő fölé nőtt. Az ezt követő időszakban a lakosságszám továbbra is növekedett, de már nem ilyen ütemben. 2010-től napjainkig a lakosság száma a 12.000 fős értékről 15.000-ig nőtt. Ez a korábban becsült értékeknek megfelel.



10.1. ábra: A lakónépesség alakulása 1990 és 2022 között (adatforrás: Magyarország helységnévtára – KSH)

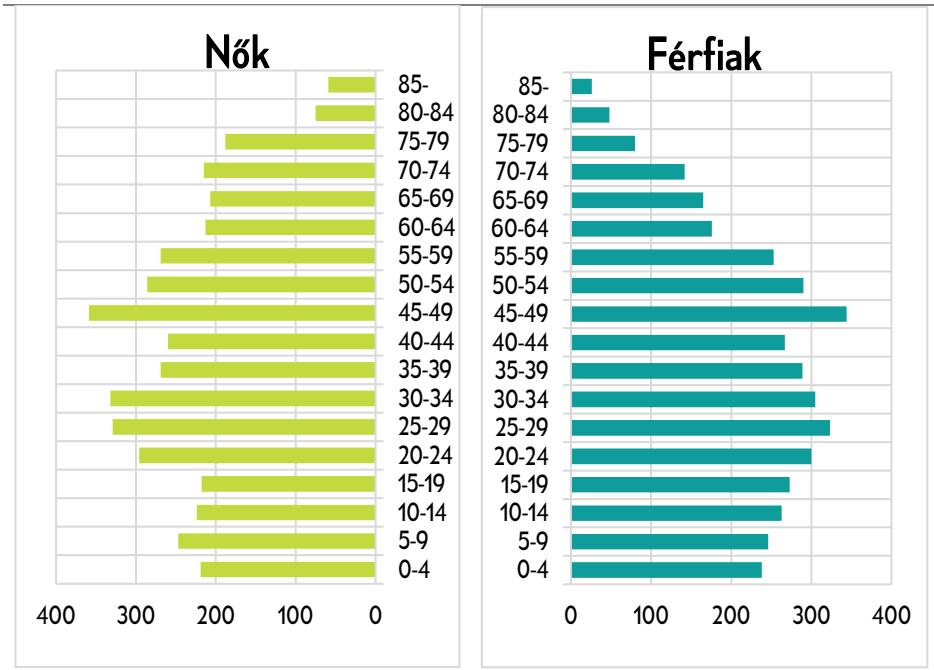
A lakosságszám növekedésének tendenciái a lakások számának növekedésében is megfigyelhetjük. Az újonnan kijelölt lakóterületeken folyamatosan épültek a lakóházak, melynek lendületét a 2008-as válság megtörte, bár ennek hatása az új lakások számában csak később volt érzékelhető 2011-2012 környékén.



10.2. ábra: A lakások számának növekedése 1990 és 2022 között. (adatforrás: Magyarország helységnévtára – KSH)

A városba költözők szinte kivétel nélkül a fiatalabb korosztályhoz tartoztak, amely a korösszetétel szempontjából kedvező folyamatokat indított el. A fiatal felnőttek itt alapítottak/alapítanak családot, s így a gyermekeik már itt születnek. Ez a korszerkezetet fiatalodását eredményezte az elmúlt 10-20 évben. A népesség növekedéséhez így már nem csak a bevándorlás, hanem a helyben születések is hozzájárulnak.

Ezt a folyamatot felismerve a város tudatosan fejlesztetteés fejleszti a humán szolgáltatásokat, ezen belül az oktatás-nevelést is. Ennek köszönhetően mára a fiatalok legnagyobb része helyben tanul, amely egyik oldalról csökkenti a diákok ingázását, másfelől pedig az intézmények a helyi közösségeket erősítik.



10.3. ábra: Népesség korcsoportok szerinti eloszlása (korfa) 2001-2002

A jövőre való tekintettel a lakosságszám növekedése a település esetében minden bizonnyal folytatódik, azonban a jelenlegi folyamatokat is figyelembe véve ennek mértéke lassulni fog, s nem fogja elérni az elmúlt 10 év növekedési értékét sem.

A beköltözők és a már jó pár éve itt lakók jelentős része a magasabb képzettségű, az átlagosnál jobb anyagi helyzetű társadalmi rétegből való. Ezzel együtt a fizetőképes lakosság száma is magas a városban, akik szívesen költenek rekreációra, kultúrára, gasztronómiára vagy egyéb szolgáltatásokra. Ezekre a városon belül is nagy igény lehet, azonban ezek hiányában a munkahelyhez való ingázás mellett ezek beszerzéséért is sokan inkább az utazást választják.

Lakónépesség növekedésének területi összefüggései

A város rendkívül népszerű a betelepülők körébe, ahogy azt a korábban bemutattuk a város lakossága (az országos trendekkel ellentétben) folyamatosan növekszik. A lakónépesség gyarapodásának három fő területi iránya van:

- A belterületen belül jelentős új lakóterületek lettek kijelölve már kb. 20 évvel ezelőtt, melyek beépülése még ma is tart. Az akkori belterület kb. negyede lett újonnan kijelölve.
- A külterületi részek mérete kb. megegyezik a belterületével. A külterületre vagy valaki azért megy mert ott tudja megfizetni a telekárat, vagy azért mert bár tehetősebb de fantáziát lát a területben és itt még mindig csendesebb a környezet.
- A belterületi részek használati intenzitása is nőtt (ahol eddig állt egy paraszthá, ott ma áll/állhat egy nagyobb lakóház-ikerház vagy társasház).

A trend megfordulni vélhetően nem fog, azonban problémaként kezelni szükséges, meghatározva a növekedés határait. A város területi és egyéb lehetőségeit figyelembe véve a lakosságszám kb. 25.000 főig nőhet maximum. Ezt az értéket azonban vélhetően az elkövetkező 20 évben sem fogja.

1.8.2. A város használata a lakás – munka – rekreáció hármas egység megközelítéséből

Napjaink korszerű városfejlesztése – a fenntarthatóság elvével összhangban - a kompakt város megvalósítását tűzi ki célul. A kompakt város, vagy „rövid távolságok városa" egy olyan városépítészeti koncepció, mely meghatározza a növekedés fizikai korlátait, valamint megmutatja a korlátokon belüli megvalósítását. Ezzel együtt ha a mindennapi életünket nézzük meghatározható egy modell amely a lakás, a munka és a rekreáció hármasából áll össze, amely része a kompakt város elméleti megközelítésének. Általában lakunk egy konkrét helyen, ahonnan eljárunk munkát végezni, a szabadidőnkben pedig rekreálódunk. Ezek ideális esetben lokálisan egyensúlyban vannak egymással, s nem az ezek közötti utazással telik el az idő. A lakás a mindennapi életünk bázisa, alapvetően innen megyünk el a munka miatt. A szabadidőnket is részben itt töltjük el, de a rekreáció más formáiért már ki kell mozdulnunk.



A modellt adaptálásával konkrét szituációkat írhatunk le, s értékelésként következtetéseket vonhatunk le adott városok jelenlegi helyzetére, a városok használatáról. Biatorbágy esetében ez az alábbiak szerint alakul:

- A város szempontjából meghatározó a lakófunkció, az emberek szívesen választják lakóhelyként. Ennek összetevői a főváros közelsége mellett a nyugodt környezet, a természeti környezethez való közelség, az élhető lépték. Népszerű lakóhely, s agglomerációs településként sok a városból kiköltözők száma. Az ideköltözőket itt lakókat tehát terméezsetesen elsősorban az „lakás" köti ide.
- Ezzel együtt a munkavégzés az itt lakókat jellemzően nem köti a településhez. A „munka" miatt tehát inkább ingáznak, mely összefügg a szuburbanizációs folyamatokkal is. Ez a jelenség azonban éppen az elmúlt évek zajlott események miatt elkezdett átalakulni. Az otthondolgozás (homeoffice) kérdése már a vírushelyzet előtt is „benne volt a levegőben", de a kényszer gyorsabban elhozta annak a gyakorlatban való alkalmazását. A hibrid munkavégzéssel pedig már a munkahely is jobban elkezdett kötődni a lakhelyünkhöz, még ha nem is feltétlen minden napot dolgozunk otthon.

- A rekreációhoz, vagy másképpen a szabadidő eltöltéshez sok elem kapcsolódik, már csak azért is, mert ez mindenkinek mást és mást jelent. Egy részéhez pénzre van szükség, ezek jellemzően a kereskedelemhez, a szolgáltatásokhoz köthetőek, vagy a

A leírt „kórkép" természetesen nagy általánosságban értelmezhető csak, egyénenként mindenki másképpen éli meg a mindennapjait, de a nagyobb folyamatok ezek mentén alakulnak.

A három tényező megfelelő jelenléte egy településen megmutathatja egy város kompaktsági szintjét, ugyanis ahol ez a három elem megfelelő arányban van jelen, úgy egyre inkább tud érvényesülni a rövid távolságok elve.

1.9. SWOT ELEMZÉS

Általános jövőkép

A „milyen jövőt képzelünk el a városnak?" kérdésének felvetése nagyon fontos. A hazai de a külföldi városok a felmerülő problémáik megoldásában folyamatos útkeresésben vannak, s nincs ezzel másképpen Biatorbágy sem.

A városfejlődésnek eddig is megvolt a folyamata, amit a város végigjárt (két faluból az egymás irányába való terjeszkedés, melynek motorja a vasútállomás, majd az egyesülés és a városi rang kivívása). A kérdés jelenleg az, hogy a város fejlődése milyen irányok mentén folyatódik tovább, mely már a jövőjét fogja meghatározni. A kérdés a Városközpont szempontjából is fontos, hiszen a település jövője a központ jövőjét is jelenti.

A jövőkép meghatározásához tartozó SWOT elemzés az alábbi megállapításokat tartalmazza:

Erősségek.

Miért jó itt lakni?:

- Nyugodtabb itt élni mint a Fővárosban, (habár ez az ami talán már egyre inkább nem igaz).
- Viszonylag könnyen elérhetőek a fővárosiban lévő, de itt hiányzó szolgáltatások. Ami itt nincs meg az könnyen pótolható.
- A város léptéke megfelelően „kicsi", kisebb távolságokon jól élhető.
- Az otthon dolgozás (homeoffice) csökkentette a munkahelyért való ingázást.

- A közösségépítésre a város léptéke jobban alkalmas, könnyebb kapcsolatot teremteni másokkal.
- Biatorbágyon van/vannak erősen összetartó közösség/közösségek. Ezek egyházi és iskolai vonalon is létesülnek.
- Vannak közösségi programok, amik sokakat megmozgatnak. Ezeken alkalom nyílik találkozni, vagy akár új kapcsolatokat teremteni. Ezek főként a Fő tér területére koncentrálódnak. (ilyenek pl.: augusztus 20.-a, testvérvárosi napok, korcsolyázás, gyerekprogramok).
- Hetente ismétlődő program maga a szombati piac, amely ebben a tekintetben az egyik legfontosabb találkozási lehetőség.
- A népesség összetétele természetesen vegyes. Akik itt születtek, azoknak a közösségre való nyitottság (ez a természetes), akik kiköltöztek azoknak erre kellően nyitottnak kell lennie a kapcsolatteremtésre.
- Utcák közösségei (Tulipán utca, Széchenyi utca) kezdtek spontán szerveződni, programokat szervezni.

- Az ideköltözők számára nagyon népszerű és vonzó az oktatás színvonala. Ez az alapoktatásra, de pl. a zeneoktatásra vagy a néptáncra is vonatkozik. Aki ide költözik az jórészt már nem a Fővárosba vagy pl. Budaörsre járatja a gyerekeit iskolába, hanem helyben. Az iskolai környezet és kapcsolatok pedig szintén erős közösségformáló erővel bírnak. (1 állami, 2 egyházi, 1 nemzetiségi iskola)
- Az oktatási intézmények más-más fenntartású, de ettől függetleni a városban mindegyik megtalálja a helyét és szívesen marad és fejlődik/fejleszt itt.

- A lakott területek mellett nagyon jó természeti adottságokkal is rendelkezik, mely számos lehetőséget kínál helyben kirándulni, szabadidőt eltölteni (nem kell ezért külön utazni).
- Erre vonatkozóan szervezett programok is vannak/voltak (Bia 25 teljesítménytúra)
- A természeti adottságok része a Biai tavak is, mely régen amikor befagyott, korcsolyázni is lehetett rajta (de mint vízfelület természetesen szintén a szabadidő eltöltés helyszíne tud lenni).

- A természeti adottságok ráadásul nem csak a helyiek számára vonzóak, de még a Fővárosból is érkeznek ide ennek céljából. A város kirándulóhelyei internetes listákon is szerepelnek, mely a helyszínek látogatottságát is növelte (főként a covid-időszakban).

Gyengeségek.

Mi hiányzik?

- Az évente szervezett programokon a meghívott előadók miatt sokan jönnek ide, de ők a programban szereplők miatt jönnek, nem azért mert maga a város a vonzó számukra.
- A lakóparki rész külön, és zártabb közösségeket alkot. A beköltözők gyakran nehezen indulnak el a központi helyek irányába, vagy nem is nagyon ismerik, hogy milyen lehetőségek vagy programok vannak a városban.
- A közösségek alapvetően kis csoportok egymás mellett, egy-egy rendezvényen általában ugyan azokkal találkozik az ember.

- Több szolgáltatás hiányzik, amit a Fővárosban találnak meg az itt lakók.
- A munkahelyek hiányoznak, a helyi lakosok elsősorban nem a településen belül dolgoznak, hanem a Fővárosba vagy máshova mennek.
- A fiatalok szórakozási lehetőségei korlátozottak vagy tulajdonképpen nincsenek is. Ezért ezekért a fiatalok is a Fővárosba ingáznak.
- Sok kiskereskedelmi egység (kisbolt, kocsma, mozi...stb.) megszűnt, amelyek korábban közösségi helyszínek voltak. A kisközértek is bezártak, mert a forgalmat a nagyobb kereskedelmi helyek, bevásárlóközpontok elvonták.

- A biai tavak hasznosítása/gazdálkodása olyan aminek nem kedvez a kiránduló forgalom, ezért pl. természetileg hiába nagyon szép, de ma kerítéssel is le van zárva. Szabadidő eltöltés szempontjából ez egy „halott tér".
- A sportolásnak vannak különböző színterei, de vannak hiányok (pl. úszoda), amelyet a környékben ki lehet elégíteni. Ettől függetlenül a kisebb kiépített sportpályák is hiányoznak, mert manapság már nem raknak le a fiatalok két kapufát és kezdenek el focizni (kellenek a kiépített helyek).

- Az új lakóterületeken a közterületeket nem jól alakították ki. Sok helyen hiányzik a járda, s ezért sokszor az emberek inkább kocsiba ülnek, s nem engedik a gyerekeket magukban sétálni.

Lehetőségek.

Milyen lehetőségek vannak a fejlődésre?

- Akik már gyerekként itt nőnek fel, az itt kialakuló közösségekbe tartoznak, nyitottabbak lehetnek a jövő helyi közösségei felé.
- Az utcaközösségek közötti pl. versenyek vagy egyéb programok jobban össze tudják hozni a helyi lakosságot.
- Az oktatási intézmények további erősítése melyek a közösségek fejlődését eddig és ezután is segíti.
- A fiatalok szabadidejének eltöltésére jó alap és szervező erőt képviselhetnek az oktatási intézmények, melyhez pl. a középiskolások igényeit is szükséges felmérni. (színjátszókör, zenekar...stb.)

Veszélyek.

Mik a fejlődés rossz irányai?

- Nem történik változás, a fejlesztések nem indulnak el.
- A külterületek (közmű és egyéb szempontból ellátatlan területek) spontán lakóterületté alakulása, melyet nem tud követni az infrastruktúra (út, közmű, oktatés és humán infrastruktúra) fejlődése.

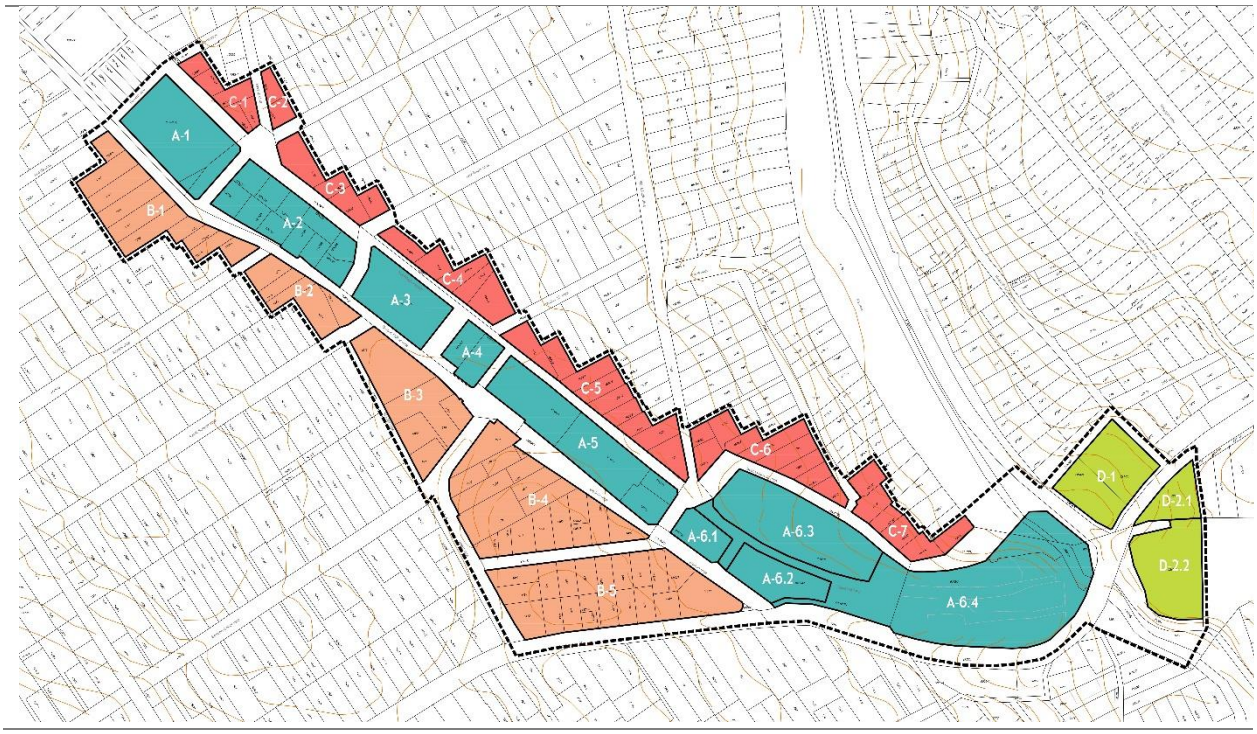
Az ingatlannyilvántartásba felvett bármely épületbe be lehet jelentkezni, s lehet rá kérni lakcímkártyát. Ez ténylegesen lakónépesség megjelenését jelenti, de ezzel együtt a környezet és az infrastruktúra nem tud fejlődni, pedig az igény és a nyomás megjelenik ezek iránt. Szabályozatlan területek alakulnak ki.

- A közterületek továbbra is szabályozatlanul alakulnak ki ahol hiányoznak a járdák.
- A parkolókialakítás során lakóegységenként 1db kialakítását lehet előírni. Ez a későbbiekben problémát fog okozni, mert még az új lakóterületek esetében sem fogják a tényleges igény szerinti parkolófelületeket biztosítani.

HELYZETFELÁTRÓ ÉS
HELYZETÉRTÉKELŐ
MUNKARÉSZ

MELLÉKLETEK

Vizsgálati értékek összefoglalása – a tervezési terület számokban



tömb	helyrajzi szám	közterület (igen/nem)	telekméret	beépített/beépítetlen	beépítési mérték	szintterületi mutató
A-1	1297/71	igen	6 576,75	beépítetlen	0,0%	0,00
	1297/72	igen	16 705,34	beépítetlen	0,0%	0,00
	1297/28	igen	5 327,17	beépítetlen	0,0%	0,00
A-2	1297/17	nem	790,60	beépített	26,5%	0,38
	1297/18	nem	724,08	beépített	15,6%	0,23
	1297/19	nem	716,06	beépített	15,6%	0,23
	1297/20	nem	737,08	beépített	38,1%	0,57
	1297/22	nem	607,11	beépített	17,2%	0,22
	1297/23	nem	690,24	beépített	7,7%	0,10
	1297/24	nem	733,63	beépített	31,4%	0,63
	1297/25	nem	733,13	beépített	33,3%	0,50
	1297/26	nem	860,40	beépített	17,8%	0,24
	1297/44	nem	632,10	beépített	46,2%	0,69
	1297/45	nem	734,82	beépített	49,9%	0,75
A-3	1518/21	igen	11 548,51	beépítetlen	0,0%	0,00
A-4	1518/12	nem	6 576,75	beépített	58,9%	0,59
	1518/20	nem	16 705,34	beépített	40,6%	0,61
A-5	1518/3	nem	1 211,47	beépített	12,6%	0,27
	1518/15	nem	663,90	beépítetlen	0,0%	0,00
	1518/17	nem	4 067,58	beépített	2,9%	0,07
	1518/18	nem	4 087,60	beépített	27,8%	0,63

tömb	helyrajzi szám	közterület (igen/nem)	telekméret	beépített/beépítetlen	beépítési mérték	szintterületi mutató
A-6.1	1518/30	nem	1 885,47	beépített	31,5%	0,77
A-6.2	1518/32	nem	3 425,76	beépített	8,9%	0,18
A-6.3	1518/33	nem	9 401,28	beépített	11,9%	0,30
A-6.4	1518/36	igen	5 826,47	beépítetlen	0,0%	0,00
	9278/2	igen	14 790,36	beépítetlen/viadukt pillér	0,0%	0,00
	9278/1	igen	3 301,44	beépítetlen	0,0%	0,00
	087/10	igen	663,81	beépítetlen/patak telke	0,0%	0,00
	1982	igen	35 733,63	beépítetlen	0,0%	0,00
	1983	igen	7 687,41	beépítetlen/patak telke	0,0%	0,00
	1984/1	igen	7 367,36	beépítetlen	0,0%	0,00
	9279	igen	659,88	beépítetlen/viadukt pillér	0,0%	0,00
B-1	1339/2	nem	581,07	beépített	16,6%	0,25
	1341	nem	1 236,68	beépített	13,9%	0,16
	1343	nem	1 257,15	beépített	13,9%	0,17
	1345	nem	1 280,16	beépített	10,7%	0,13
	1348	nem	1 313,29	beépített	16,5%	0,23
	1349	nem	1 273,25	beépített	10,6%	0,12
	1350	nem	536,41	beépített	34,0%	0,38
	1351/1	nem	446,20	beépített	24,1%	0,29
	1351/2	nem	591,73	beépített	15,3%	0,23
	1352/1	nem	650,32	beépített	24,1%	0,60
B-2	1371	nem	958,56	beépített	20,9%	0,40
	1372	nem	642,23	beépített	21,9%	0,33
	1373	nem	623,58	beépített	24,5%	0,34
	1374	nem	1 365,48	beépített	10,5%	0,18
	1390/1	nem	639,83	beépített	22,0%	0,50
B-3	1508	nem	839,83	beépített	13,4%	0,16
	1509	nem	1 158,93	beépítetlen/parkoló	0,0%	0,00
	1510	nem	2 463,26	beépített	34,0%	0,83
	1511	nem	668,65	beépített	41,4%	0,52
	1513	nem	3 426,26	beépített	18,1%	0,36
B-4	1492	nem	791,77	beépített	16,8%	0,19
	1493	nem	854,30	beépített	33,6%	0,49
	1494/1	nem	447,74	beépített	25,2%	0,32
	1494/2	nem	658,28	beépített	37,0%	0,43
	1495	nem	986,71	beépített	12,6%	0,15
	1496	nem	851,13	beépített	13,3%	0,16
	1497	nem	837,95	beépített	16,8%	0,21
	1498/1	nem	378,14	beépített	19,1%	0,38
	1498/2	nem	469,38	beépített	35,6%	0,42

tömb	helyrajzi szám	közterület (igen/nem)	telekméret	beépített/beépítetlen	beépítési mérték	szintterületi mutató
	1499	nem	2 197,96	beépített	18,9%	0,23
	1500	nem	947,94	beépített	17,2%	0,20
	1501	nem	841,55	beépített	15,0%	0,18
	1503	nem	1 180,10	beépített	27,7%	0,32
	1504	nem	579,87	beépített	29,9%	0,36
	1505/1	nem	75,89	beépítetlen	0,0%	0,00
	1505/2	nem	658,54	beépített	26,2%	0,34
	1506	nem	751,01	beépített	29,2%	0,66
	1507	nem	1 526,86	beépített	42,5%	0,51
B-5	1473	nem	1 175,33	beépítetlen	0,0%	0,00
	1474	nem	706,70	beépített	15,6%	0,20
	1475	nem	685,95	beépített	17,1%	0,21
	1476/1	nem	286,72	beépített	30,9%	0,36
	1476/2	nem	400,95	beépített	12,0%	0,12
	1477	nem	670,33	beépített	31,5%	0,43
	1478	nem	696,20	beépített	16,1%	0,20
	1479	nem	718,05	beépített	25,7%	0,43
	1480	nem	719,95	beépített	24,3%	0,28
	1481/1	nem	2 022,28	beépített	33,0%	0,74
	1482/1	nem	757,54	beépített	15,2%	0,29
	1482/2	nem	755,05	beépített	13,1%	0,16
	1483	nem	707,02	beépített	16,9%	0,34
	1484	nem	702,85	beépített	16,4%	0,33
	1485	nem	615,77	beépített	24,8%	0,31
	1486	nem	772,87	beépített	20,9%	0,29
	1487	nem	709,35	beépített	16,2%	0,20
	1488	nem	720,51	beépített	27,9%	0,32
	1489	nem	801,89	beépített	18,3%	0,30
	1490	nem	917,35	beépített	22,1%	0,29
C-1	1591/1	nem	414,28	beépített	22,9%	0,34
	1591/2	nem	397,69	beépített	23,8%	0,36
	1591/3	nem	668,25	beépített	18,8%	0,19
	1297/35	nem	495,03	beépített	15,6%	0,22
	1593/1	nem	483,18	beépített	20,3%	0,30
C-2	1623/1	nem	523,86	beépített	25,3%	0,51
	1623/2	nem	579,00	beépített	16,6%	0,21
C-3	1589	nem	1 469,05	beépített	23,7%	0,28
	1561/1	nem	555,55	beépített	28,8%	0,43
	1561/2	nem	854,74	beépített	17,0%	0,25
	1562/2	nem	620,66	beépített	16,6%	0,25
C-4	1546/1	nem	804,81	beépített	14,3%	0,29
	1545	nem	794,80	beépített	16,4%	0,38
	1544/4	nem	792,03	beépített	12,4%	0,15
	1544/3	nem	673,55	beépített	21,1%	0,29

tömb	*helyrajzi szám*	*közterület (igen/nem)*	*telekméret*	*beépített/beépítetlen*	*beépítési mérték*	*szintterületi mutató*
	1544/1	nem	1 398,15	*beépített*	7,4%	0,09
C-5	1533	nem	1 167,56	*beépített*	17,7%	0,23
	1532/2	nem	800,97	*beépített*	29,6%	0,39
	1525/1	nem	920,16	*beépített*	20,0%	0,30
	1524/2	nem	823,10	*beépített*	12,1%	0,18
	1523/2	nem	732,23	*beépített*	16,7%	0,33
	1522/2	nem	598,42	*beépített*	19,7%	0,30
	1521/1	nem	504,08	*beépített*	39,3%	0,58
	1520	nem	922,68	*beépített*	15,0%	0,18
	1519	nem	1 006,90	*beépített*	37,8%	0,51
C-6	1954/1	nem	749,09	*beépített*	15,1%	0,20
	1954/2	nem	420,85	*beépített*	14,7%	0,22
	1953	nem	732,93	*beépített*	18,1%	0,25
	1955/2	nem	581,75	*beépített*	18,4%	0,23
	1956	nem	1 109,17	*beépített*	9,8%	0,12
	1957	nem	1 058,99	*beépített*	24,0%	0,60
	1958	nem	674,39	*beépített*	21,9%	0,31
	1959/1	nem	535,50	*beépített*	28,2%	0,66
	1959/2	nem	588,88	*beépített*	17,2%	0,43
C-7	1975/2	nem	793,47	*beépített*	18,0%	0,21
	1977	nem	867,60	*beépített*	13,0%	0,19
	1978/2	nem	480,51	*beépített*	21,8%	0,44
	1979/2	nem	768,25	*beépített*	17,7%	0,27
	1981/4	nem	764,22	*beépített*	19,8%	0,25
	1981/2	nem	711,02	*beépített*	20,2%	0,35
D-1	2214/8	nem	3 605,80	*beépített*	15,6%	0,21
	2214/9	nem	2 604,44	*beépített*	26,7%	0,53
D-2.1	2216	nem	2 234,98	*beépítetlen*	0,0%	0,00
D-2.2	9285/1	igen	87 668,67	*beépítetlen/viadukt pillér*	0,0%	0,00

Térképi - rajzi mellékletek

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

TERÜLETHASZNÁLAT VIZSGÁLAT

TERVSZÁM: **ÉKV-1**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY: M=1:2.500

DÁTUM: 2023. SZEPTEMBER

KÖZREMŰKÖDŐK:

Városterezés (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(TT/1 - É/1 06-2277)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(TT 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TE/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolászki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

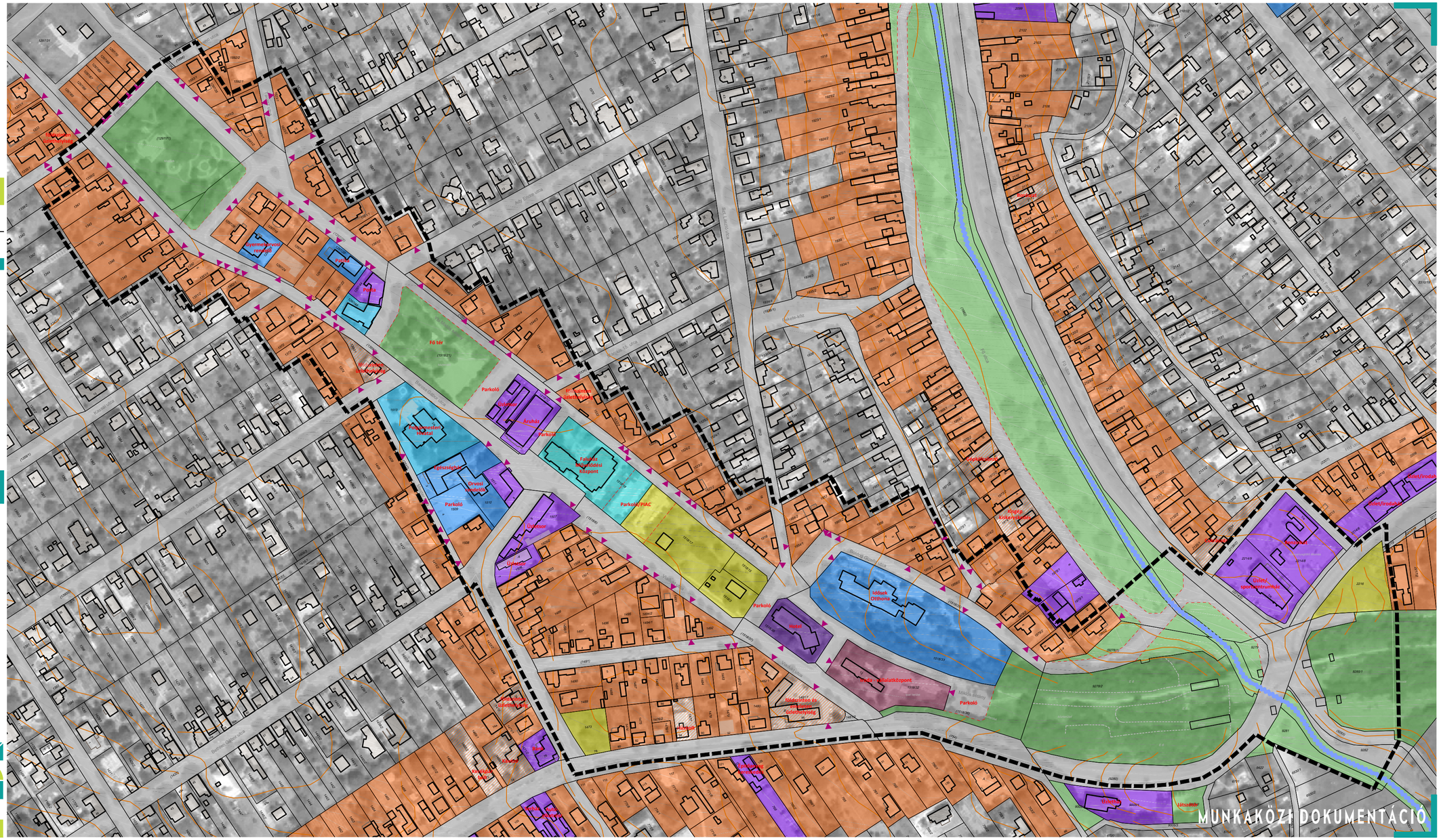
Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Terkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

- Lakó
- Lakó mellett kereskedelmi
- Intézményi funkció - közigazgatás
- Intézményi funkció - egészségügyi
- Intézményi funkció - kultúrális
- Kereskedelmi - szolgáltató
- Szolgáltatás - szállás
- Iroda
- Zöldfelület, köztér
- Használaton kívüli
- Gépjármű megközelítési irány

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ


Fő tér
Parkoló
Áruház
Parkoló
Fakultatív Kereskedelmi Központ
Parkoló/PIAC
Idősek Otthona
Parkoló
Parkoló
Parkoló

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

TELEKMÉRET VIZSGÁLAT

TERVSZÁM: **ÉKV-2**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY: M=1:2.500

DÁTUM: 2023. SZEPTEMBER

KÖZREMŰKÖDŐK:

Várostervezés (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(T/1 - É/1 06-2777)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(T/1 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TÉ/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkai/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Terkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

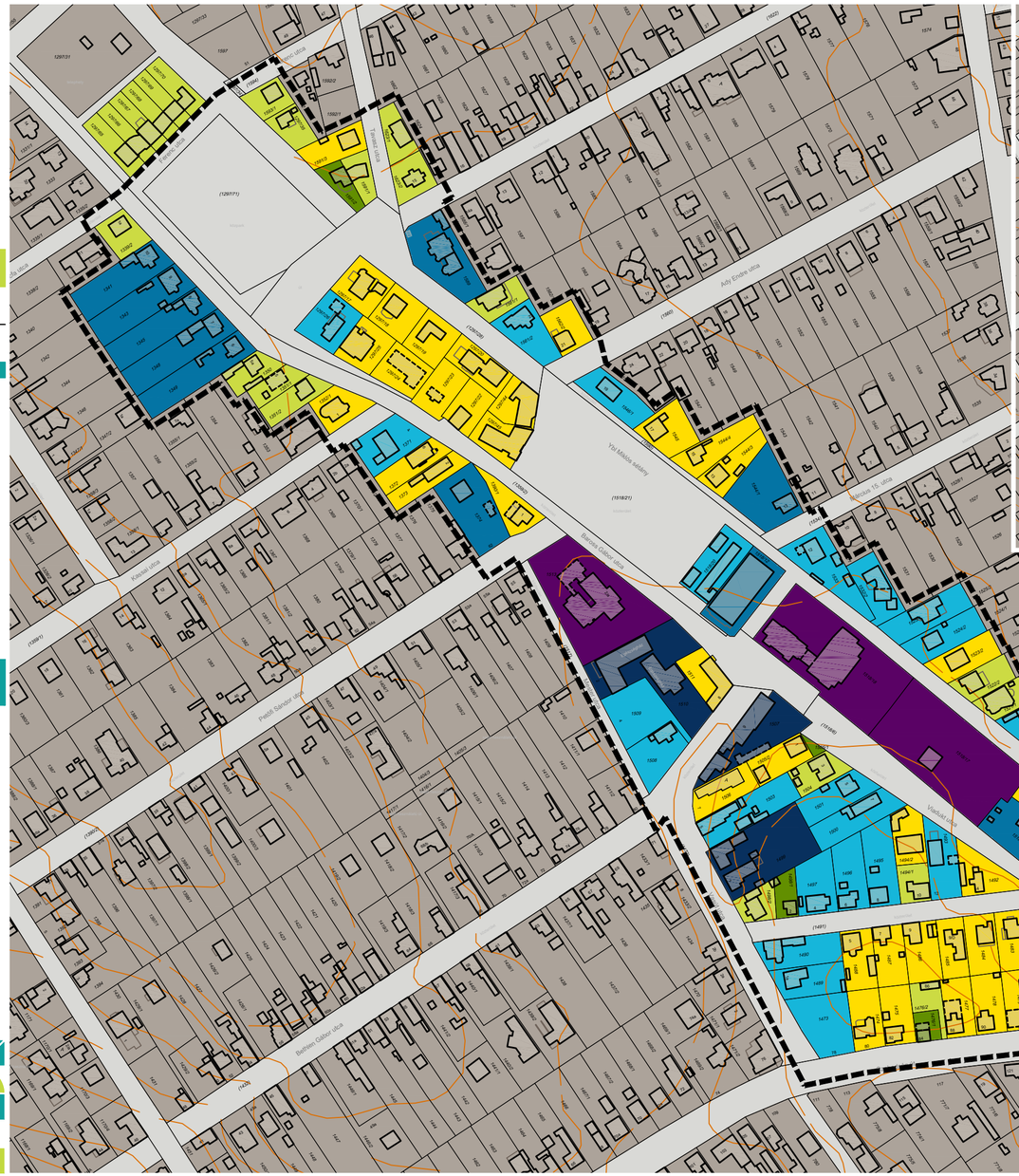
Kialakult állapot alapján:

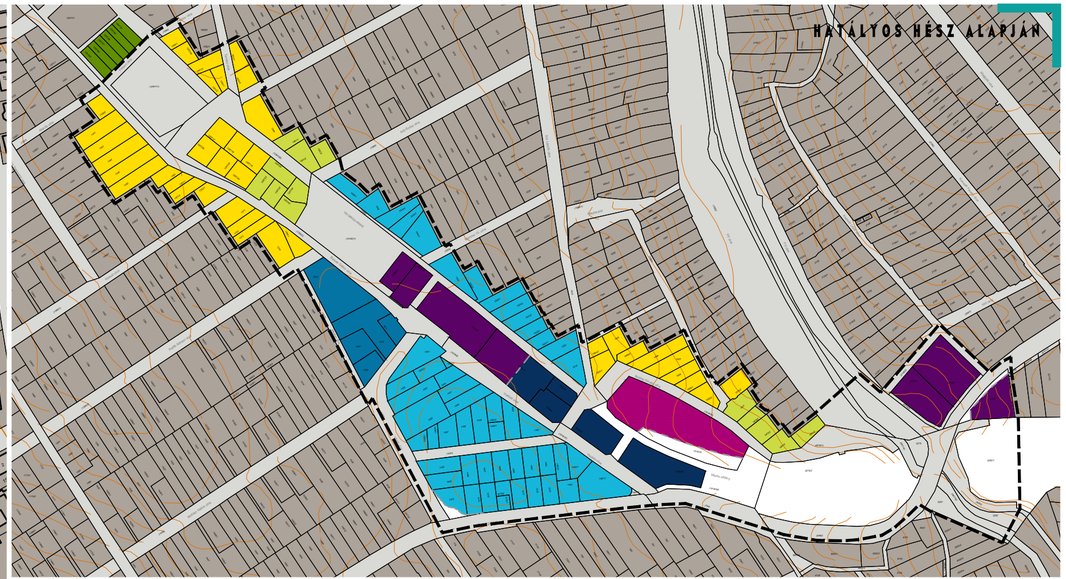
- 4500 - 15000 m²
- 2500 - 4500 m²
- 1500 - 2500 m²
- 1200 - 1500 m²
- 800 - 1200 m²
- 600 - 800 m²
- 400 - 600 m²
- 0 - 400 m²
- Környezetben lévő telek
- Közterületi telek

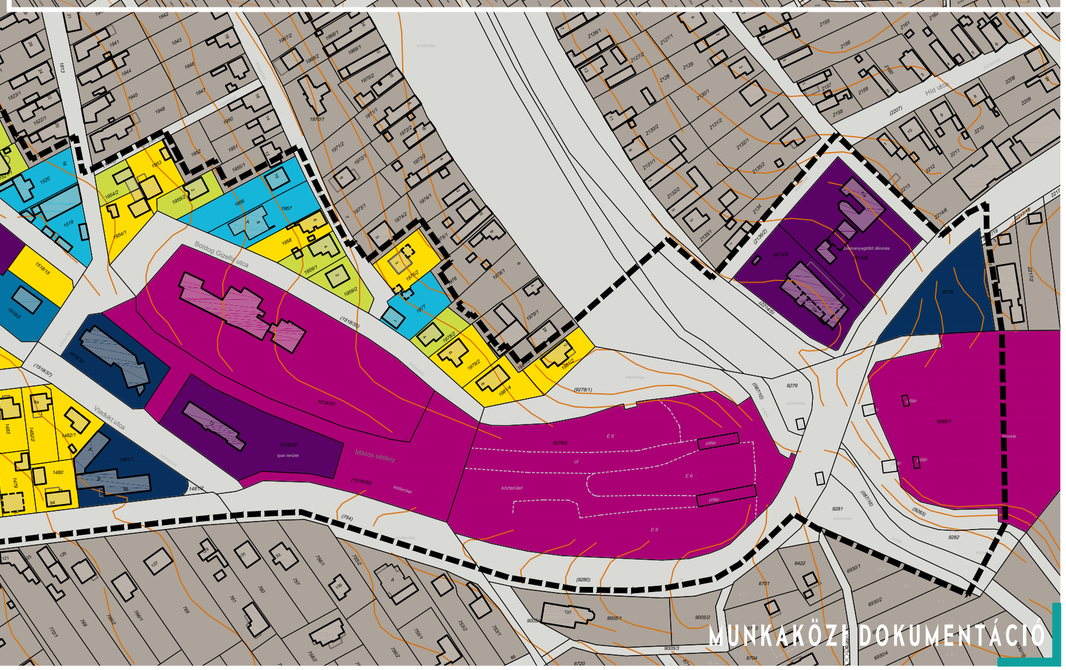
A hatályos HÉSZ alapján az építési telek legkisebb kialakítható területe

- 3000 m²
- 2000 m²
- 1500 m²
- 1000 m²
- 800 m²
- 700 m²
- 600 m²
- 400 m²

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ







BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

TULAJDON VIZSGÁLAT

TERVSZÁM: **ÉKV-3**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY: M=1:2.500

DÁTUM: 2023. SZEPTEMBER

KÖZREMŰKÖDŐK:

Várostervezés (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(T/1 - É/1 06-2777)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(T1 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TE/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

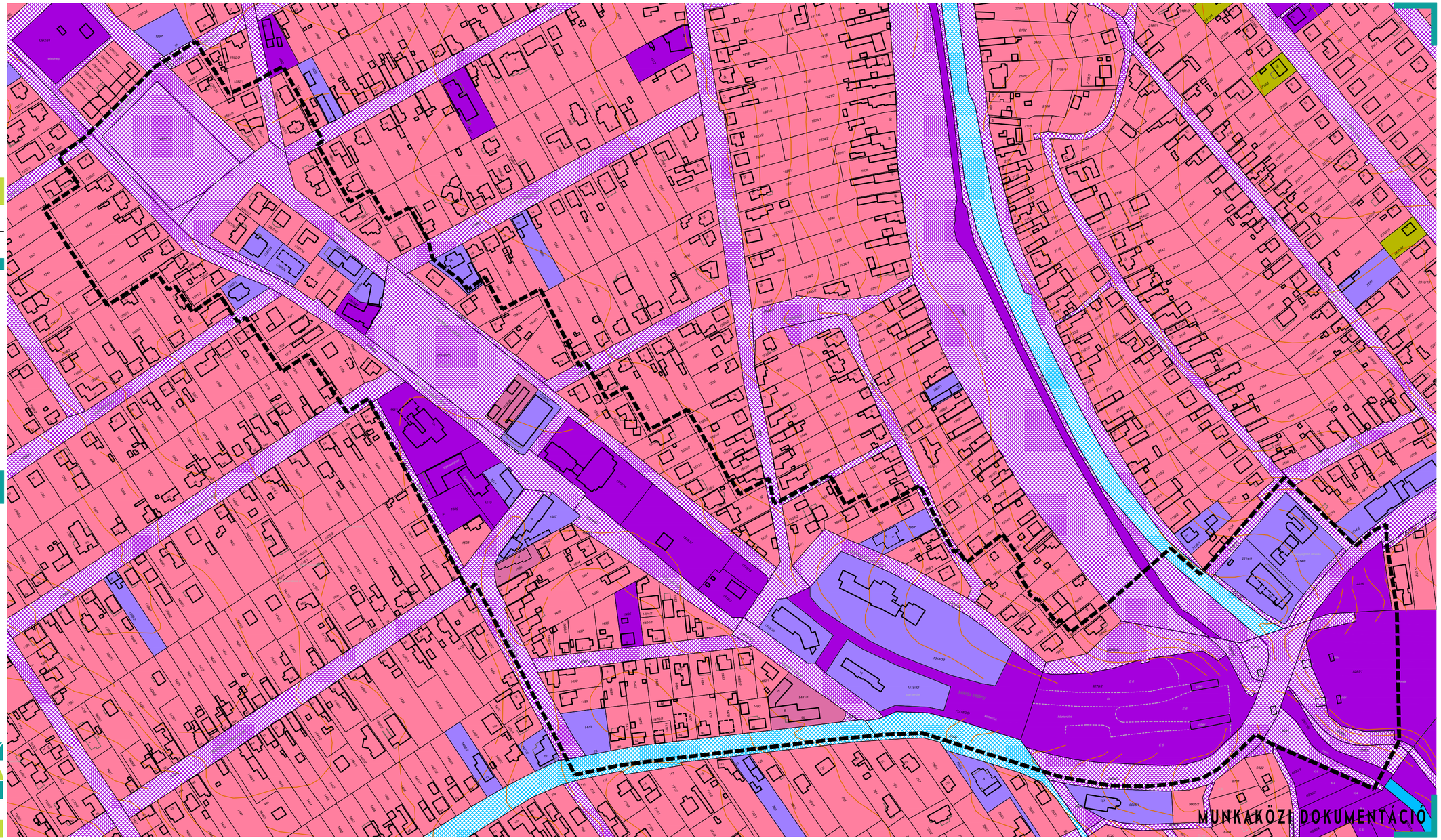
Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Térkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

- Önkormányzati tulajdon - közterület
- Önkormányzati tulajdon - egyéb
- Állami tulajdon - közterület
- Állami tulajdon - egyéb
- Magántulajdon - gazdasági társaság
- Magántulajdon - társasházi
- Magántulajdon - magánszemély
- Egyéb (tartósbérlet)

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ



BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

BEÉPÍTÉSI MÓD VIZSGÁLAT

TERVSZÁM: **ÉKV-4**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY: M=1:2.500

DÁTUM: 2023. SZEPTEMBER

KÖZREMŰKÖDŐK:

Városterv (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(T/1 - É/1 06-2777)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(T/ 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TÉ/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

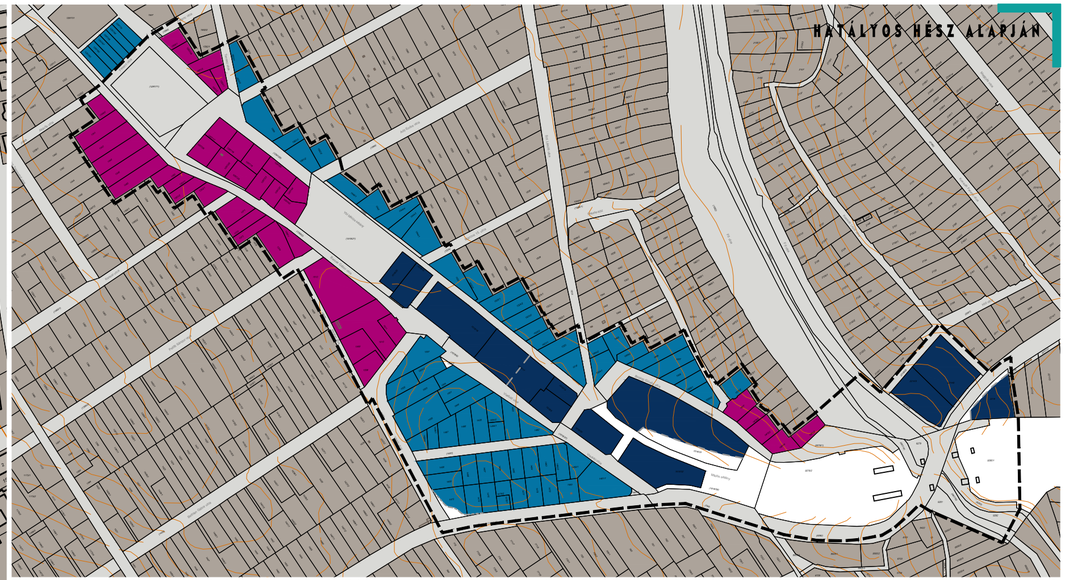
Gazdaság (Érték Terkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

Kialakult állapot alapján:
- Szabadonálló beépítés
- Oldalhatáronálló beépítés
- Ikres beépítés
- Zártsorú beépítés
- Beépítetlen telek
- Környezetben lévő telek
- Közterületi telek

A hatályos HÉSZ alapján az építési telek beépítési módja
- Szabadonálló beépítés
- Oldalhatáronálló beépítés
- Zártsorú beépítés

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ



MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

BEÉPÍTÉSI MÉRTÉK VIZSGÁLAT

TERVSZÁM: **ÉKV-5**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY: M=1:2.500

DÁTUM: 2023. SZEPTEMBER

KÖZREMŰKÖDŐK:

Városterv ezés (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(T1/1 - É/1 06-2777)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(TT 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdálkodási szakmérnök
(TÉ/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Terkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

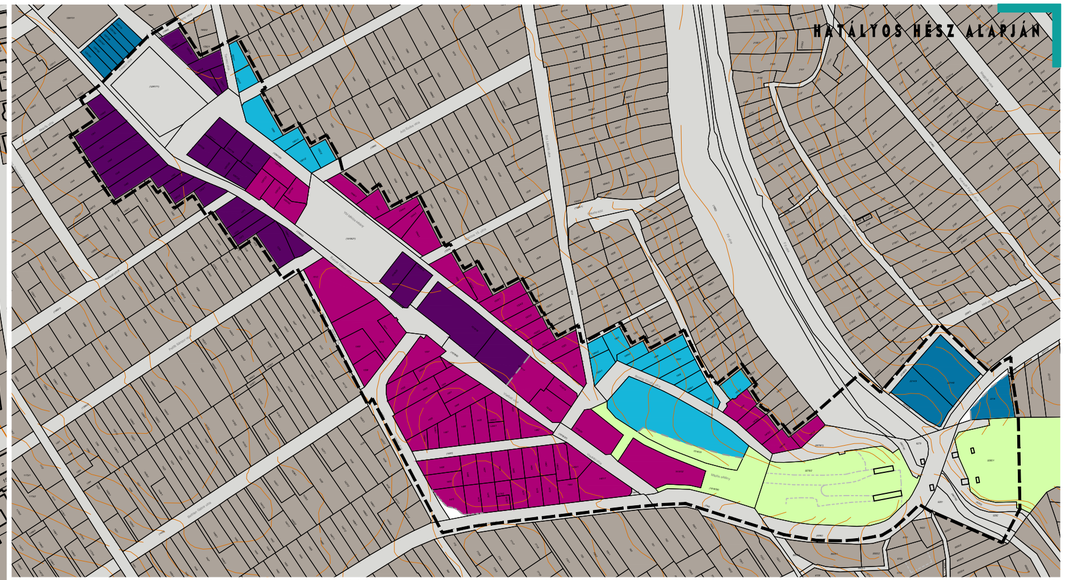
Kialakult állapot alapján:

- 50 - 60 %
- 40 - 50 %
- 30 - 40 %
- 20 - 30 %
- 10 - 20 %
- 5 - 10 %
- 0,1 - 5 %
- Beépítetlen telek
- Környezetben lévő telek
- Közterületi telek

A hatályos HÉSZ alapján az építési telek megengedett legnagyobb beépítettsége

- 50 %
- 40 %
- 35%
- 30 %
- Beépítésre nem szánt terület

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ



MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG VIZSGÁLAT

TERVSZÁM: **ÉKV-6**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTervező:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY: M=1:2.500

DÁTUM: 2023. SZEPTEMBER

KÖZREMŰKÖDŐK:

Városterv (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(T/1 - É/1 06-2277)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(T1 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TE/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Terkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

Kialakult állapot alapján:

- 0,60 - 0,85 m^2/m^2
- 0,50 - 0,60 m^2/m^2
- 0,40 - 0,50 m^2/m^2
- 0,30 - 0,40 m^2/m^2
- 0,20 - 0,30 m^2/m^2
- 0,10 - 0,20 m^2/m^2
- 0,05 - 0,10 m^2/m^2
- Beépítetlen telek
- Környezetben lévő telek
- Közterületi telek

A hatályos HÉSZ alapján az építési telek megengedett max. szintterületi mutója

- 2,50 m^2/m^2
- 1,60 m^2/m^2
- 1,50 m^2/m^2
- 1,20 m^2/m^2
- 0,90 m^2/m^2
- 0,80 m^2/m^2
- 0,70 m^2/m^2
- 0,60 m^2/m^2

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ



BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

BEÉPÍTÉSI MAGASSÁG VIZSGÁLAT

TERVSZÁM: **ÉKV-7**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY: M=1:2.500

DÁTUM: 2023. SZEPTEMBER

KÖZREMŰKÖDŐK:

Városterv (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(T/1 - É/1 06-2277)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(TT 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TE/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Terkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

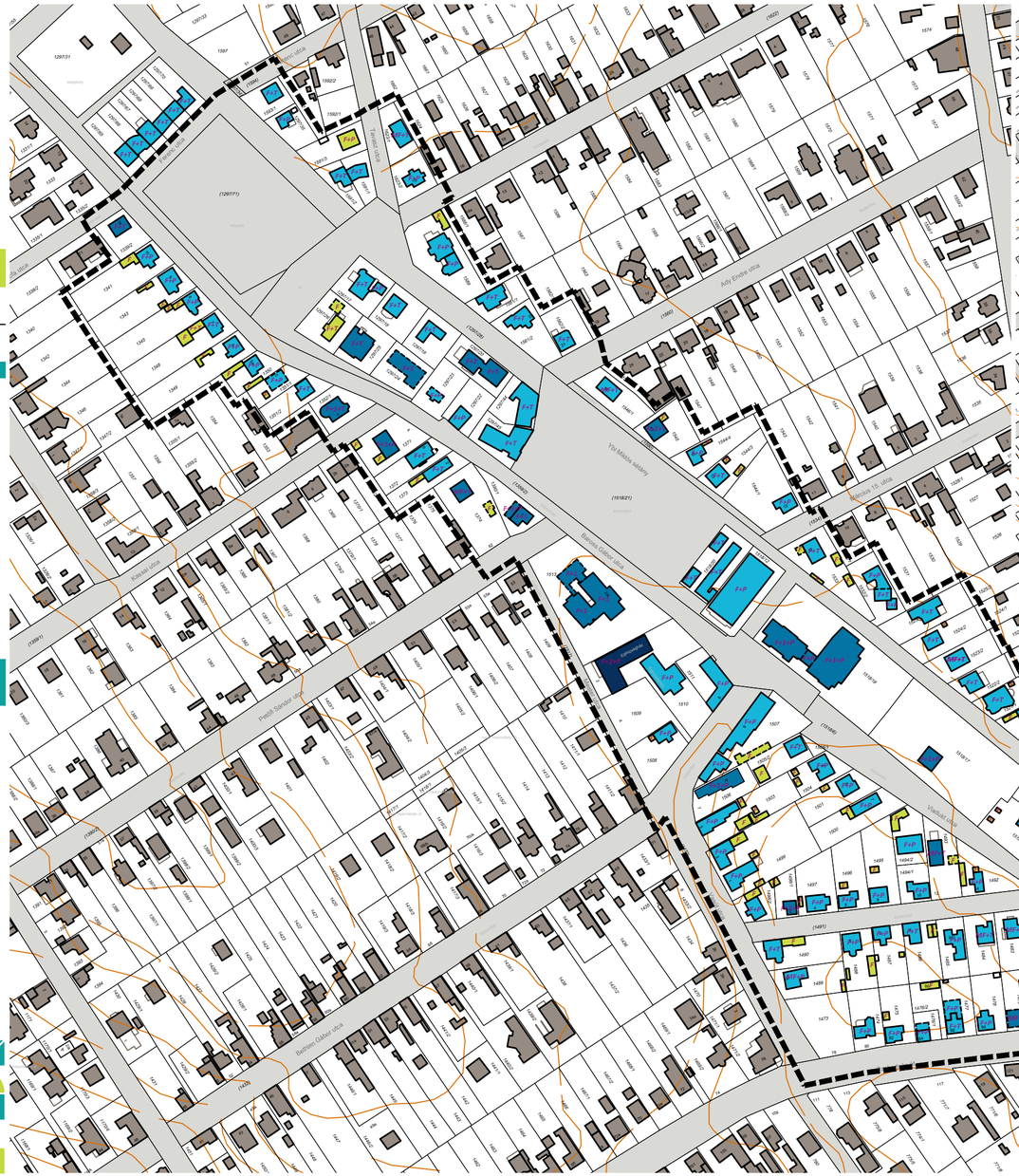
Kialakult állapot alapján:

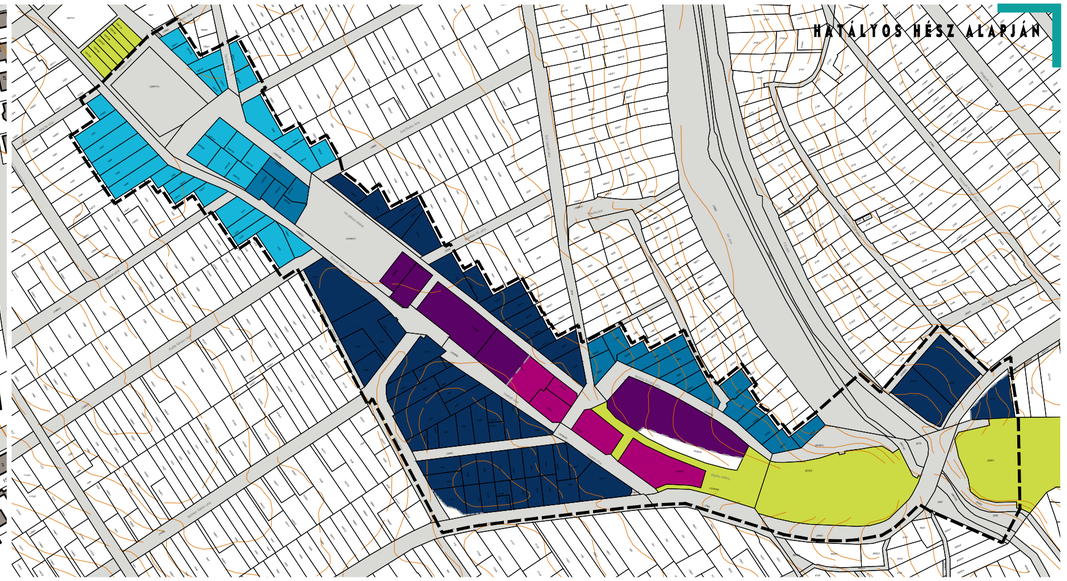
- 8,0 - 10,0 m
- 5,0 - 8,0 m
- 3,5 - 5,0 m
- 3,5 m alatt
- F+1 Szintszám

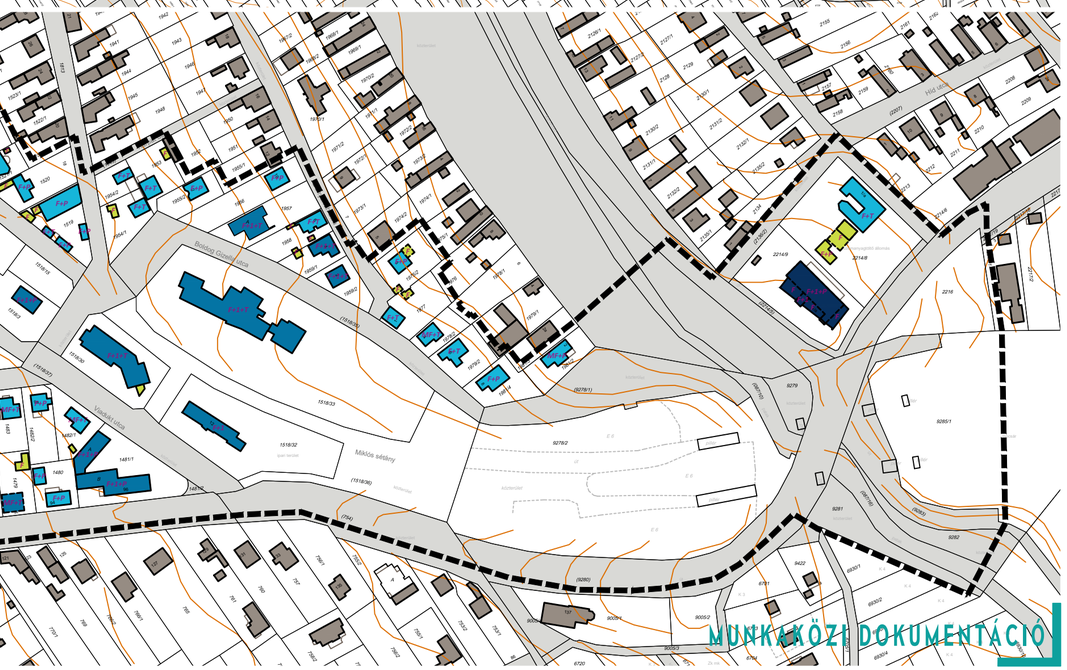
A hatályos HÉSZ alapján az épületek megengedett legnagyobb épületmagassága

- 13,0 m
- 11,0 m
- 8,0 m
- 6,5 m
- 6,0 m
- 5,0 m

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ







MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

TETŐIDOM VIZSGÁLAT

TERVSZÁM: **ÉKV-8**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY: M=1:2.500

DÁTUM: 2023. SZEPTEMBER

KÖZREMŰKÖDŐK:

Várostervezés (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(TT/1 - É/1 04-2277)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(TT 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TE/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Terkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

- Magastető
- Magastető - tetőtérbeépítéssel
- Lapostető
- F+1 Szintszám

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ



MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

ÉPÍTETT ÉRTÉKEK VIZSGÁLATA

TERVSZÁM: **ÉKV-9**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY: M=1:2.500

DÁTUM: 2023. SZEPTEMBER

KÖZREMŰKÖDŐK:

Városterv (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(TT/1 – É/1 04-2277)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(TT 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TÉ/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Terkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

- Országos védett művi érték - műemlék
- Helyi védett művi érték
- Helyi értékvédelmi terület határa/területe
- Tervezési terület

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

ÉPÜLET ÁLLAPOT VIZSGÁLAT

TERVSZÁM: **ÉKV-10**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY: M=1:2.500

DÁTUM: 2023. SZEPTEMBER

KÖZREMŰKÖDŐK:

Várostervezés (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(T/1 - É/1 06-2777)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(T1 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TÉ/TH/TV 04-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Terkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

- Újépítésű
- Felújított
- Jó - karbantartott
- Közepes
- Felújításra érett
- Rossz - még felújítható
- Melléképület

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ



MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

IVÓVÍZELLÁTÁS VIZSGÁLATA

TERVSZÁM: **KMV-1**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

M=1:2.500

2023. MÁJUS

KÖZREMŰKÖDŐK:

Várostervezés (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(T/1 - É/1 06-2777)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(TT 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TÉ/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Térkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

meglévő	tervezett	
		Ivóvízvezeték
		Ivóvíz gerincvezeték
TŰZ		Tűzcsap

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ


NA 200 PVC
NA 100 PVC
NA 200 PVC
NA 100 PVC
NA 100 PVC
NA 100 PVC
NA 100 PVC
NA 200 PVC
Fekete-köz
Fekete-köz
Kossuth Lajos utca
Kossuth Lajos utca
Kossuth Lajos utca

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

SZENNYVÍZELVEZETÉS VIZSGÁLATA

TERVSZÁM: **KMV-2**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

M=1:2.500

2023. MÁJUS

KÖZREMŰKÖDŐK:

Városterv. (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(TT/1 – E/1 04-2277)
TELEPÜLÉSTERVEZŐ VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(TT 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZŐ FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TÉ/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Maccsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

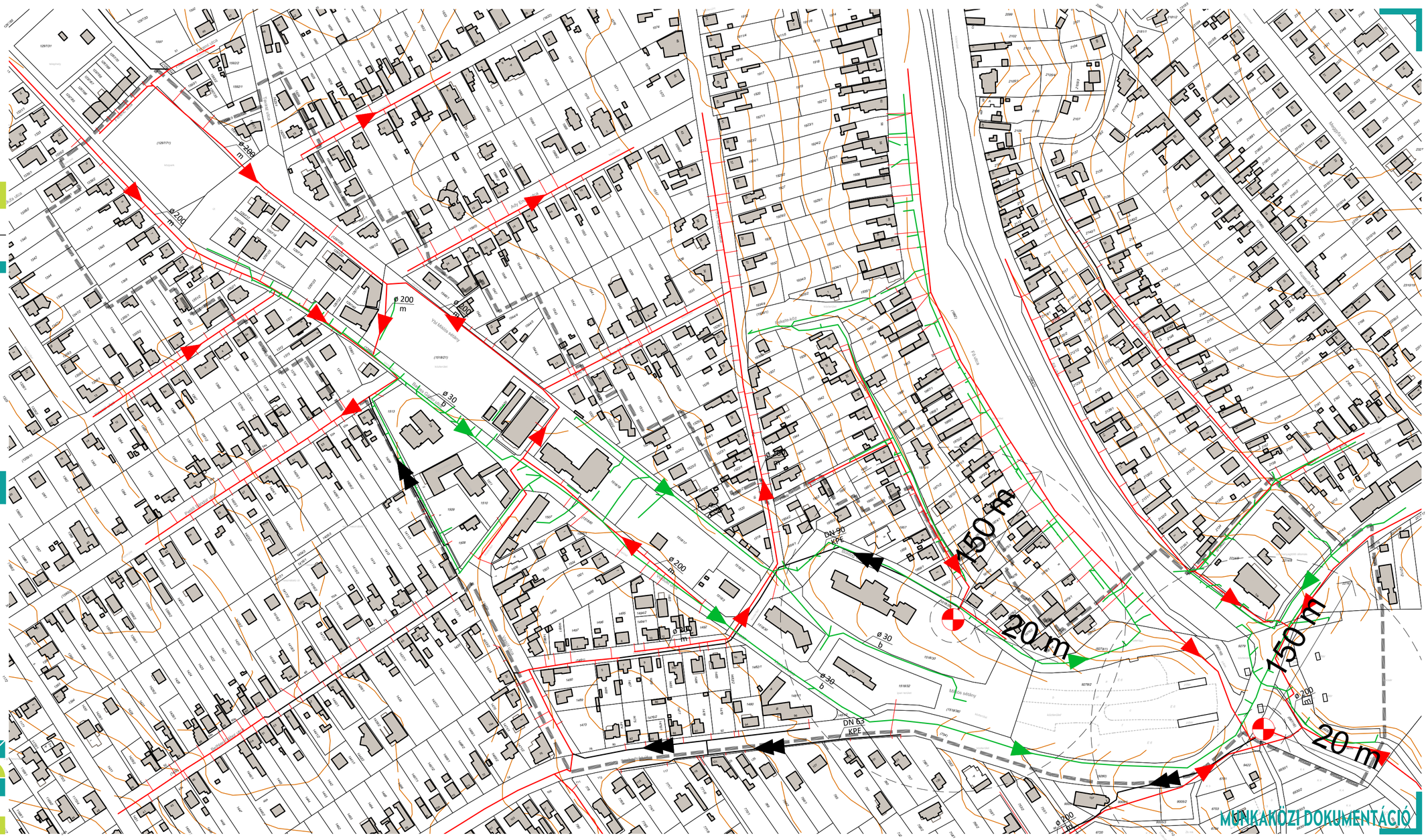
Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Terkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

meglévő	tervezett	
		Gravitációs szennyvízcsatorna
		Nyomott szennyvízvezeték
		Gravitációs csapadékvízcsatorna
		Szennyvíz átemelő szaghatásvédelmi védőterülettel

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ



MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

VILLAMOSENERGIA-ELLÁTÁS VIZSGÁLATA

TERVSZÁM: **KMV-3**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY: M=1:2.500

DÁTUM: 2023. MÁJUS

KÖZREMŰKÖDŐK:

Várostervezés (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(T/1 - É/1 06-2277)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(TT 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TÉ/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Térkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

meglévő	tervezett	
		22kV-os villamosenergia vezeték biztonsági sávval
		22/0,4 kV-os villamosenergia transzformátor
		22kV-os villamosenergia földkábel
		Kisfeszültségű villamosenergia légvezeték
		Kisfeszültségű villamosenergia földkábel
		Közvilágítás földkábel
		Közvilágítás légvezeték

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

FÖLDGÁZ-ELLÁTÁS VIZSGÁLATA

TERVSZÁM: **KMV-4**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY: M=1:2.500

DÁTUM: 2023. MÁJUS

KÖZREMŰKÖDŐK:

Várostervezés (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(T1/1 - É/1 06-2277)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(TT 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TÉ/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Maccsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Térkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

meglévő — tervezett

Középnyomású földgázvezeték

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ


DN 63 PE
Fekete-kő
Fekete-kő utca
Vak Bottyán utca
Kossuth Lajos utca
Bajcsy-Zsilinszky utca
Vörösmarty utca
Mátyás király tér
Mátyás-kút
Fő tér
Templom utca
Szabadság utca
Kálvária utca
Kálvária tér
Kálvária dűlő
Kőhíd utca
Kőhíd
Kőhíd-patak
Kőhíd-patak híd
Kőhíd-patak híd utca
Kőhíd-patak híd tér
Kőhíd-patak híd dűlő
Kőhíd-patak híd köz
Kőhíd-patak híd sétány
Kőhíd-patak híd park
Kőhíd-patak híd lépcső
Kőhíd-patak híd rakpart
Kőhíd-patak híd hídfő
Kőhíd-patak híd pillér
Kőhíd-patak híd boltozat
Kőhíd-patak híd korlát
Kőhíd-patak híd járda
Kőhíd-patak híd út
Kőhíd-patak híd vasút
Kőhíd-patak híd vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti vasút
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasút
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasút
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasút
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasút
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasút
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasút
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasút
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasút
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasút
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasút
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasút
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasút
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti híd
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti hídfő
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti pillér
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti boltozat
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti korlát
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti járda
Kőhíd-patak híd vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti vasúti út
Kőhíd-patak híd vasúti

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS VIZSGÁLATA

TERVSZÁM: **KMV-5**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

M=1:2.500

2023. MÁJUS

KÖZREMŰKÖDŐK:

Várostervezés (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(T1/1 - É/1 06-2277)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(TT 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TÉ/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Maccsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Térkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

meglévő	tervezett	
		Digi hírközlő vezeték föld felett
		Magyar Telekom hírközlő vezeték alépítményben
		Magyar Telekom hírközlő vezeték föld alatt
		Magyar Telekom hírközlő vezeték föld felett
		Vodafone hírközlő vezeték alépítményben
		Vodafone hírközlő vezeték föld felett

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ



MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

KÖZPONTRENDSZER VIZSGÁLATA

TERVSZÁM: **TSZV-1**

MÉRETARÁNY: M=1:2.500

DÁTUM: 2023. SZEPTEMBER

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

KÖZREMŰKÖDŐK:

Várostervezés (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(TT/1 - É/1 01-2777)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(TT 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TE/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkö/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldizsár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

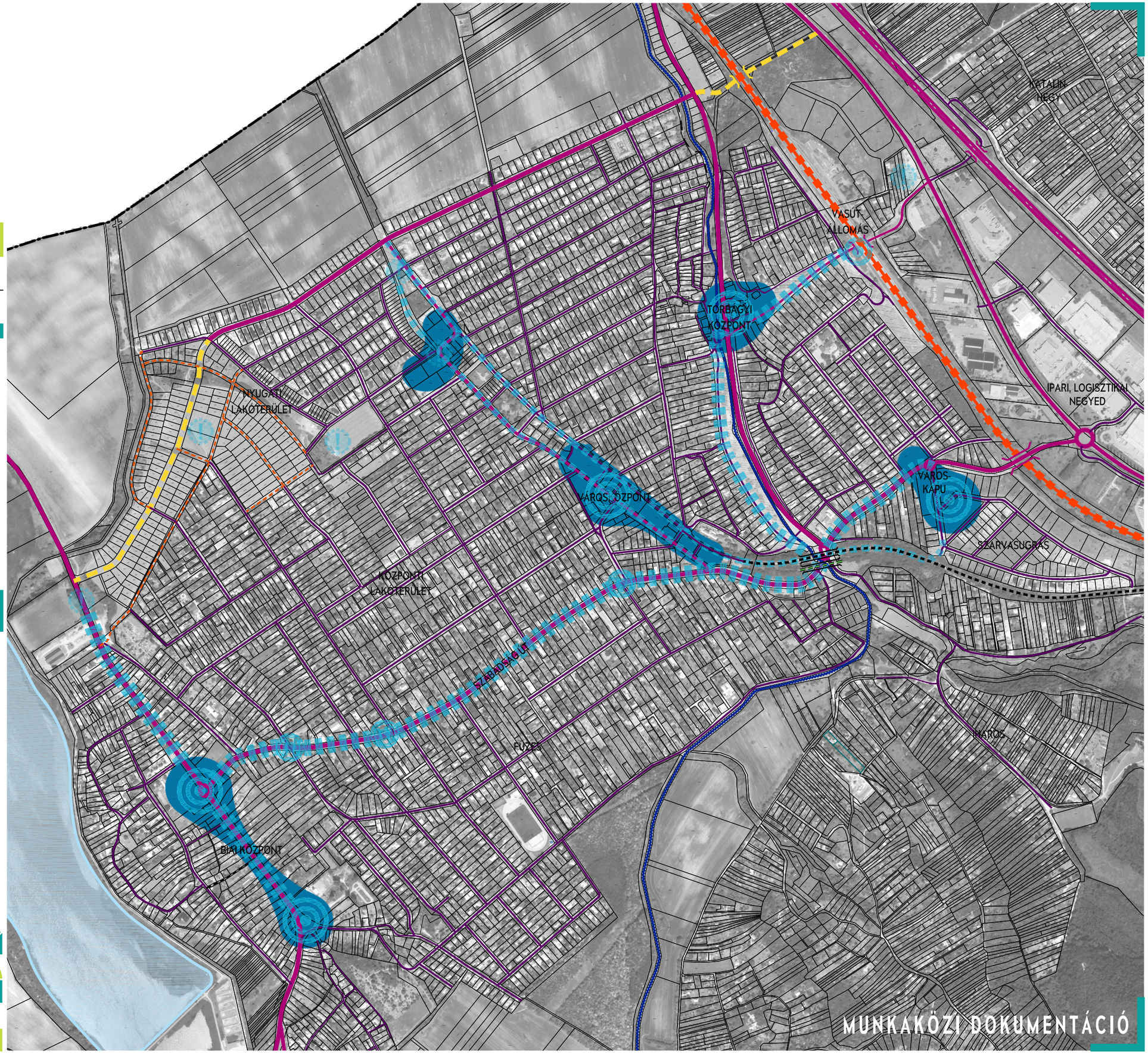
Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Térkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

- Főközpontok
- Központi területek együttese
- Központi tengelyek
- Kialakult sűrűsödési pontok, központképző területek
- Potenciális központi területek
- Fő közlekedési útvonal - meglévő
- Fő közlekedési útvonal - tervezett
- Utcahálózat - meglévő
- Utcahálózat - tervezett
- Vasútvonal - meglévő
- Patak
- Kerékpáros, gyalogos útvonal - meglévő
- Kerékpáros, gyalogos útvonal - potenciális

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ



MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

ZÖLDFELÜLETEK VIZSGÁLATA

TERVSZÁM: **ZFV-1**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY: **M=1:2.500**

DÁTUM: **2023. SZEPTEMBER**

KÖZREMŰKÖDŐK:

Várostervezés (C.D.C. Kft.)
Kerekes György
(T1/1 – É/1 06-2777)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(TT 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)
Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TE/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)
Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkui/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldissár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek
Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

Gazdaság (Érték Terkép Kft.)
Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

- Helyi védelem alatt álló természeti érték - fa/fasor
- Településszerkezeti érték - fa, facsoport
- Helyi védelem alatt nem álló természeti érték - fa, facsoport, fasor
- Értékes növényzet helyszínelés alapján - lombhullató fa/fasor
- Értékes növényzet helyszínelés alapján - örökzöld fa, fasor, cserjesor
- 11 Kataszteri sorszám - a módosított $\frac{5}{2006}$. (05.25.) ÖK rend 7. melléklete alapján

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ

BIATORBÁGY
VÁROSKÖZPONTJÁNAK FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA ÉS TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERVE

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

TÁJI ILLESZKEDÉS VIZSGÁLATA

TERVSZÁM: **ZFV-2**

MEGBÍZÓ:
BIATORBÁGY VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
képviseli:
Tarjáni István polgármester

GENERÁLTERVEZŐ:
C.D.C.
Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
képviseli:
Kerekes György ügyvezető

MÉRETARÁNY:
M=1:2.500

DÁTUM:
2023. SZEPTEMBER

KÖZREMŰKÖDŐK:

Várostervezés (C.D.C. Kft.)

Kerekes György
(TT/1 - É/1 01-2777)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI VEZETŐ TERVEZŐ

Verebély-Papp Tibor
(TT 01-6669)
TELEPÜLÉSTERVEZÉSI FELELŐS TERVEZŐ

Közmű tervezés (KÉSZ Közmű Kft.)

Hanczár Zsoltné
okl. gépészmérnök, városépítési és városgazdasági szakmérnök
(TE/TH/TV 01-2418)
FELELŐS TERVEZŐ

Hanczár Gábor
okl. építőmérnök, műszaki menedzser informatikus
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Szolóczki Bálint
műszaki menedzser
TERVEZŐ MUNKATÁRS

Közlekedés tervezés (Mobil-City Kft.)

Macsinka Klára
okl. építőmérnök (Tkö/KÉ-K 13-1017)
FELELŐS TERVEZŐ

Boldizsár Attila
okl. építőmérnök

Zöldfelületek

Sági Ilona
okl. kertészmérnök

Cs. Tátrai Judit
okl. kertészmérnök

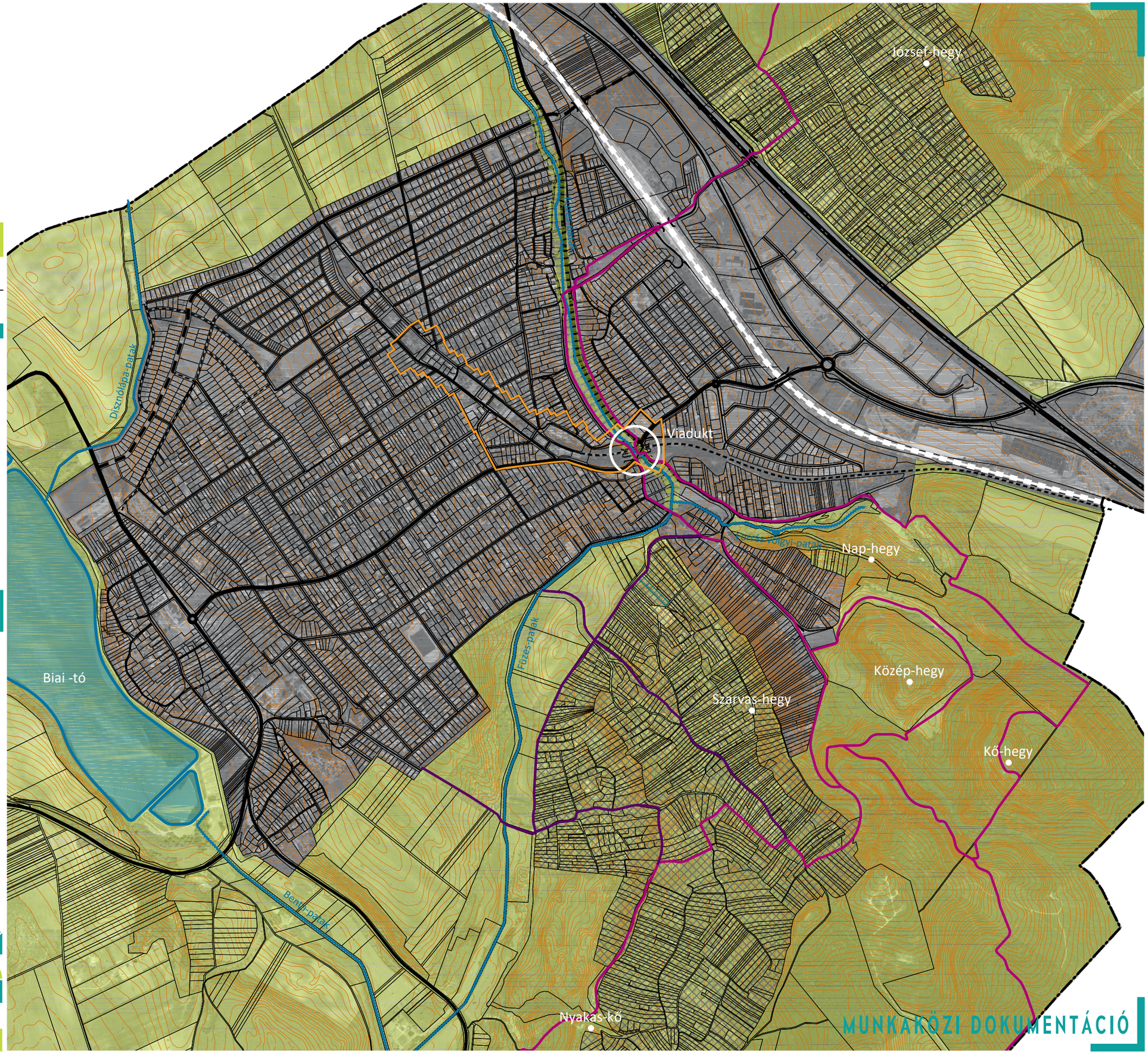
Gazdaság (Érték Térkép Kft.)

Varga-Ötvös Béla
okl. közgazdász, településfejlesztési szakértő

JELMAGYARÁZAT

- Fő túraútvonalak
- Egyéb fontos túraútvonal
- Városközpont tervezési területe
- Külterületek - természetközeli területek
- Települési zöldfelületi hálózat fő elem
- Külterületi - egykori zártkerti területek

MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ



MUNKAKÖZI DOKUMENTÁCIÓ