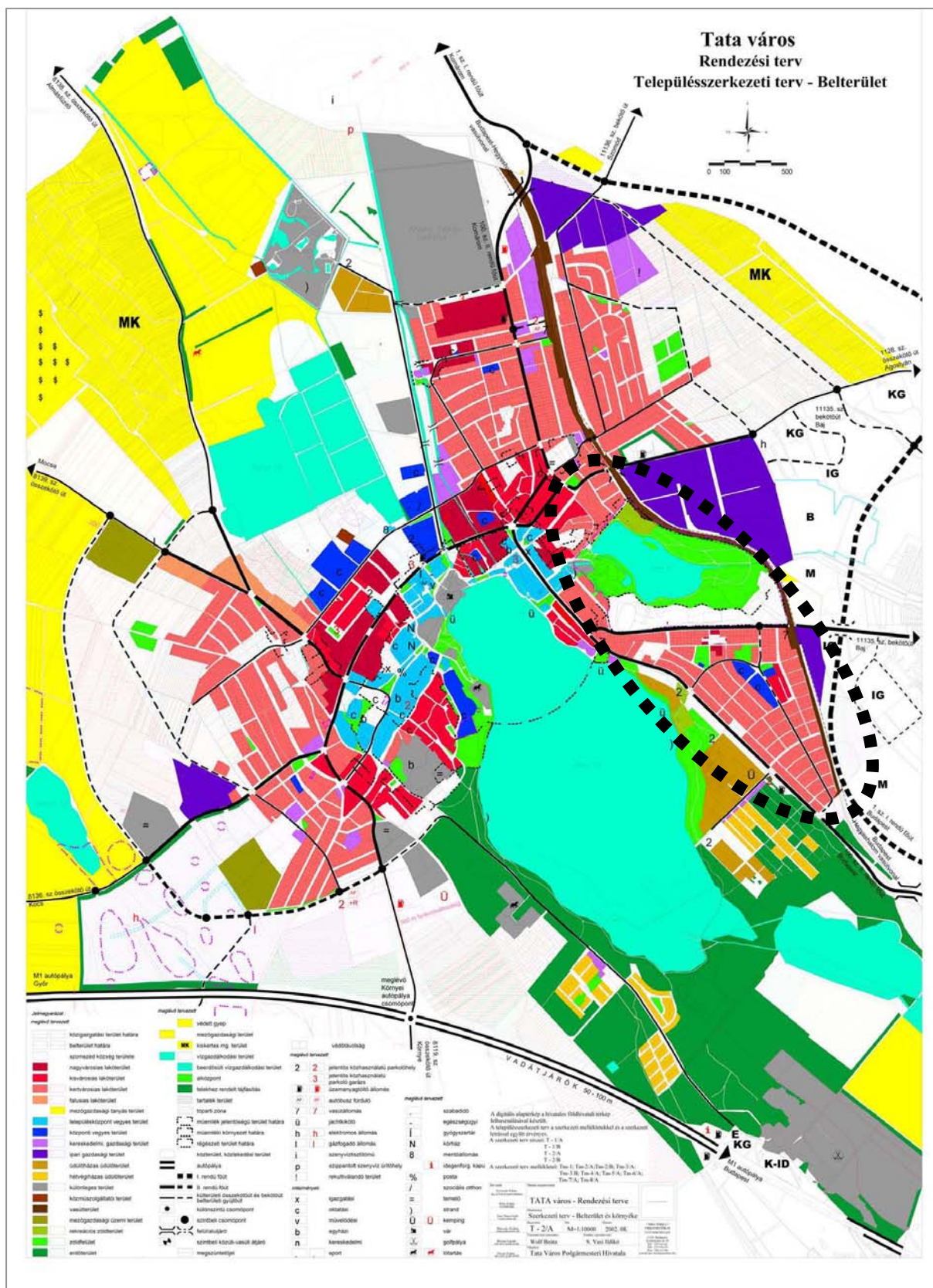
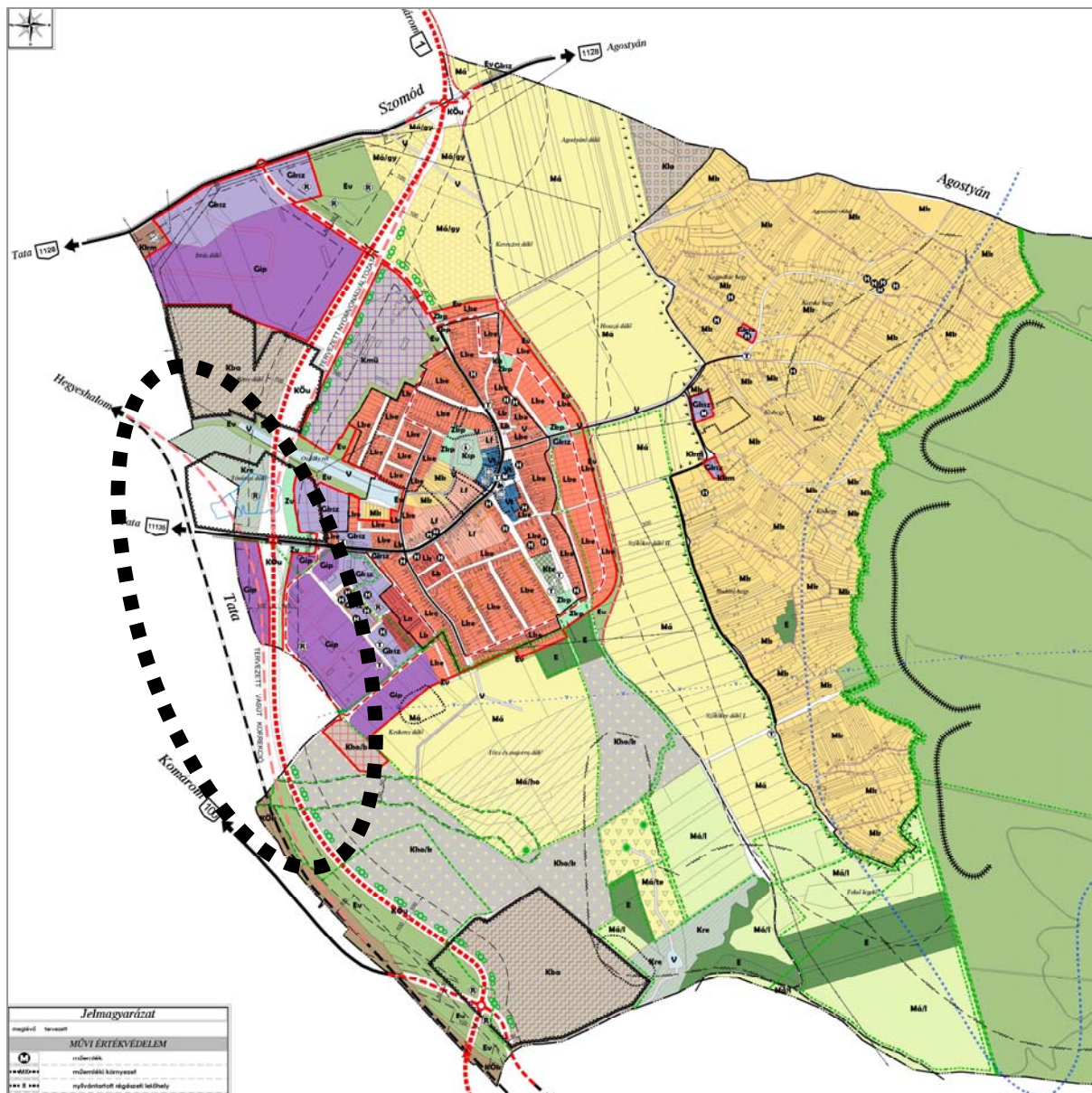


A módosítással érintett terület elhelyezkedése a hatályos Tata településszerkezeti tervén



A módosítással érintett terület elhelyezkedése a hatályos Baj településszerkezeti tervén

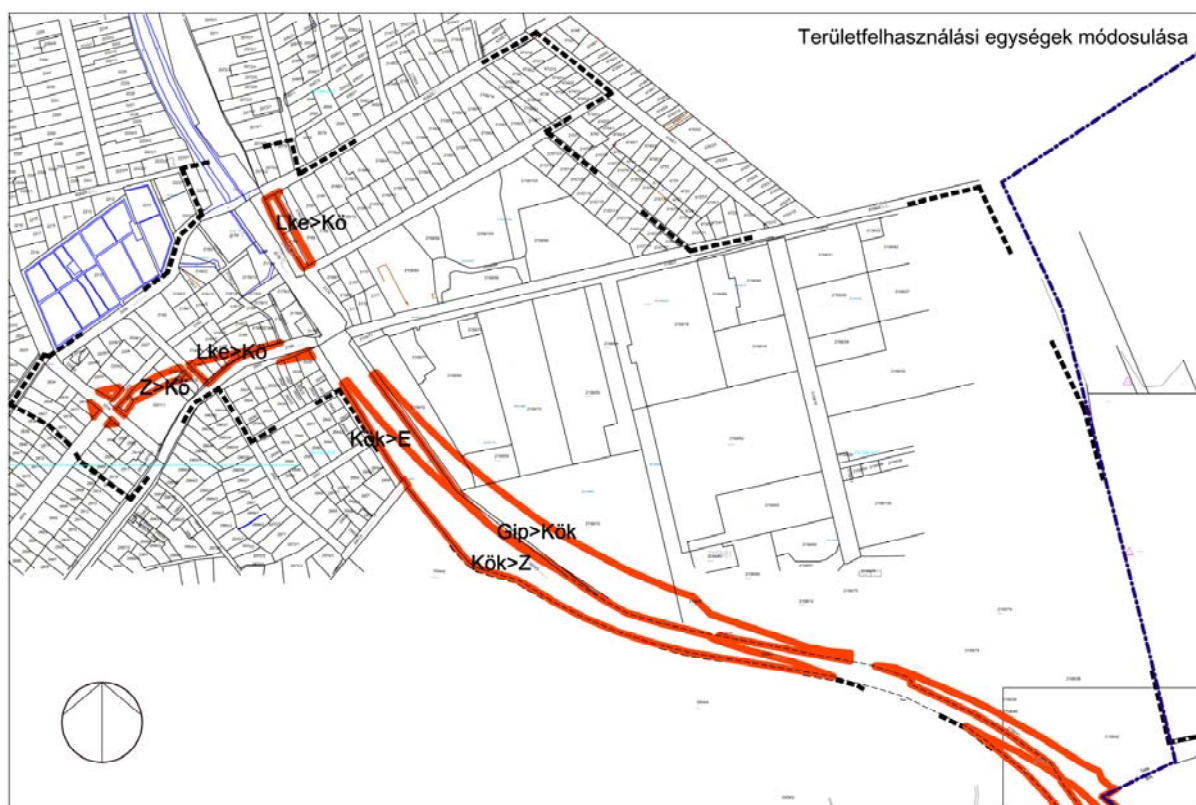


A módosítás indokai

Az 1-es számú Budapest – Hegyeshalom vasútvonal nyomvonala a 70-es évek közepe óta a vasúttechnológiai változások hatására folyamatosan módosul. A legutolsó nagy átépítési hullám a '90-es évek közepén zajlott le a vonalon, ekkor Tata térségében meglehetősen grandiózus elképzelések (keletről a várost elkerülő nyomvonal hosszabb alagúttal) is születtek. Az beavatkozások célja az egyenletes 160km/h-ás pályasebesség megteremtése volt. Az ehhez szükséges vonalkorrekciók végül költségek miatt csak néhány különösen kritikus helyen valósultak meg, így Tatán a városi vasútszakaszon csak felépítménycserére nyílt lehetőség, a nyomvonalkorrekció jelen terv keretében történhet meg. Az elmúlt 15-20 évben azonban már módosult a koncepció, nem feltétlen cél a vasúti átmenőforgalom előnyben részesítése a helyben keletkező forgalommal szemben, ezért a települést teljesen elkerülő vonalszakasz létesítése lekerült a napirendről és kompromisszumos, de hatékonyabb és takarékosabb megoldás került előtérbe. Ugyanakkor a településtervezési aspektusok bekapcsolása lehetővé teszi, hogy a beavatkozás ne pusztán a vasúti közlekedés

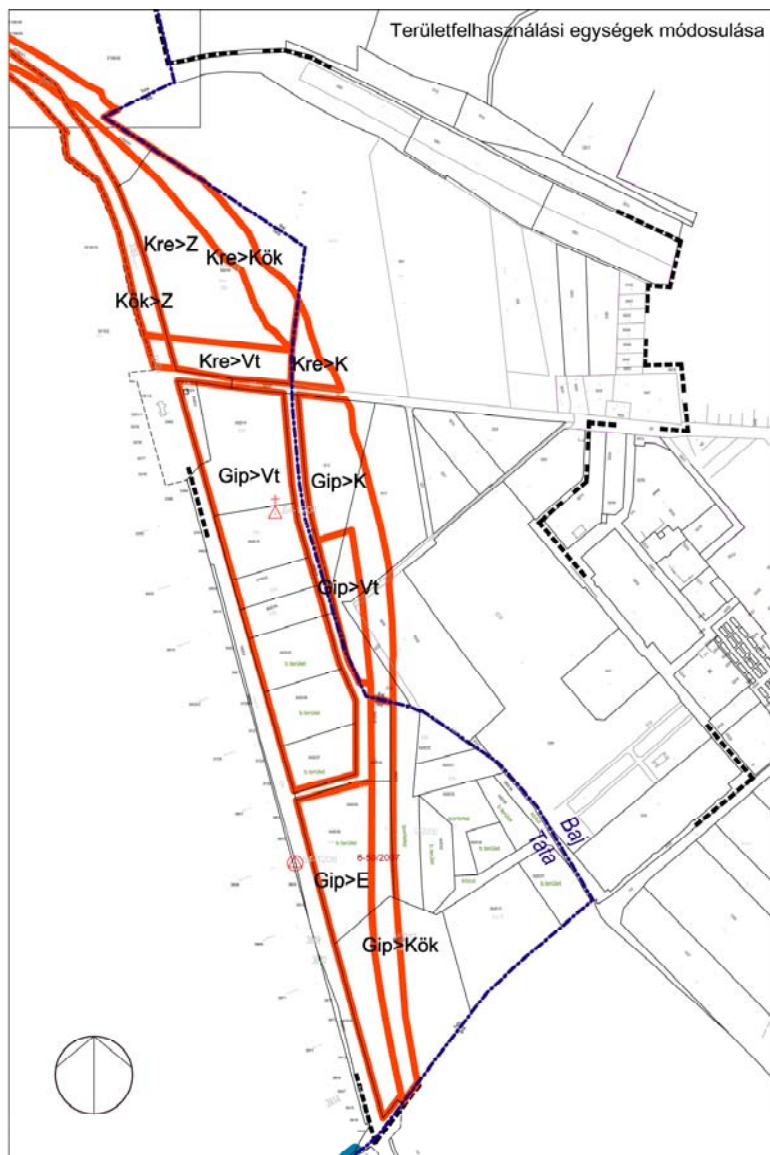
szűkebb értelemben vett műszaki színvonalában hozzon javulást, hanem a vasútvonal és a kapcsolódó keresztezési-utASForgalmi létesítmények is jobban összenőhessenek a települések szövetével. Ezenkívül vizsgálni szükséges, hogy milyen módon enyhíthető a kötöttpálya elemi hátránya, a települések központjától (és az utazóközönségtől) való távolság.

A kidolgozott műszaki terv szerint az 1-es sz. vasútvonal a jelenlegi Tóváros megállótól délre elhagyja jelenlegi nyomvonalát és kelet felé enyhe ívvel belemetsz Baj közigazgatási területébe. A vasútvonal itt bevágásban a tervezett tatai keleti elkerülőút nyomvonalát követi, melynek részleteit több, egymással össze nem függő területen már kiszabályozták. A Tata-ra vezető közút keresztezésénél két fedett oldalperonnal és P+R parkolóval ellátott megállóhely létesül Baj közigazgatási területén. Innen a nyomvonal balos ívvel, a jelenlegi bányaterületet keresztezve visszatér Tata közigazgatási területére, majd érintve a jelenlegi nyomvonalat, a meglévőnél enyhébb ívvel éri el Tata állomást. A pályarekonstrukcióval egyidőben új külön szintű közúti-vasúti keresztezések létesülnek, kettő Tata, egy pedig Baj területén. Tata területén az aluljáróhoz tartozó közúti nyomvonal-módosítás a meglévő városszövetbe történő nagyobb beavatkozást jelent, melynek során épületek bontása és övezeti átsorolás is szükségessé válik.



A módosítás célja

A vasútvonal nyomvonalát úgy határozták meg, hogy Tata déli településrészén és Baj területén a tervezett tatai elkerülőúttal párhuzamosan, részben az annak számára már kiszabályozott területen haladjon. A vasútvonal nyomvonalának változása során a felhagyott nyomvonal területét a környező településszövethez kapcsolódva a megfelelő területfelhasználási egységekbe kell átsorolni. A legnagyobb egybefüggő átsorolandó



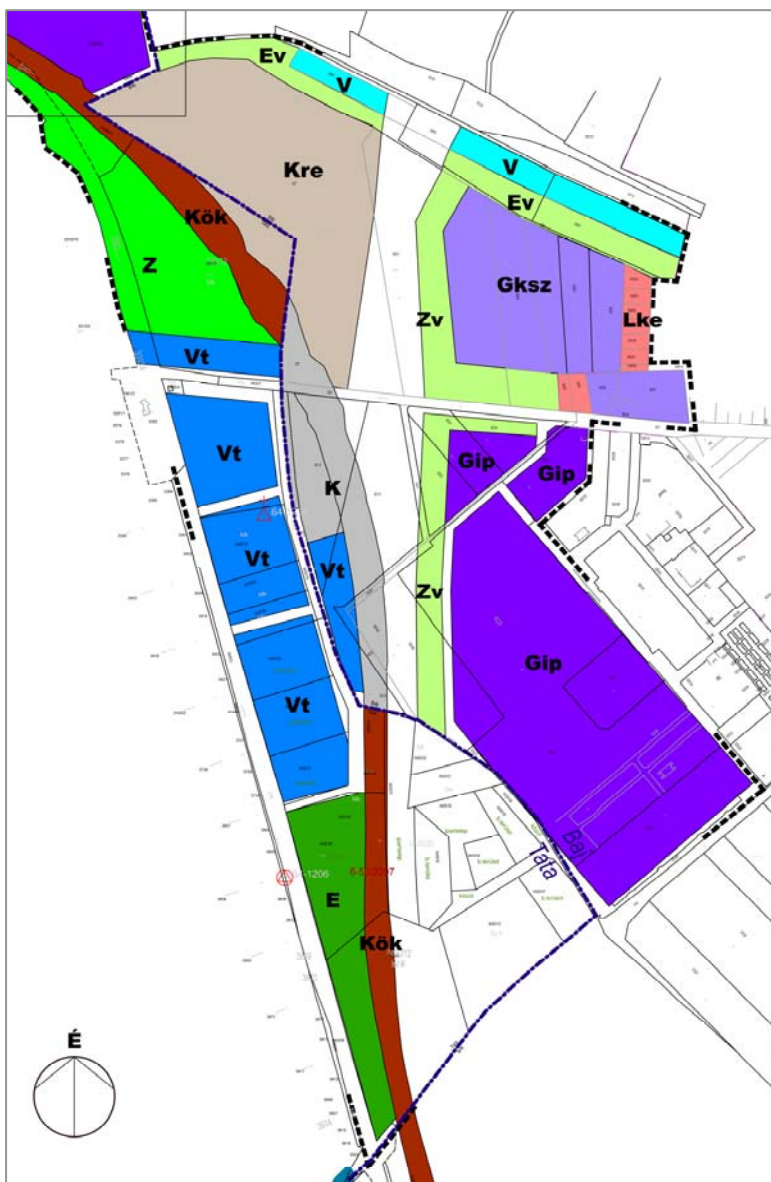
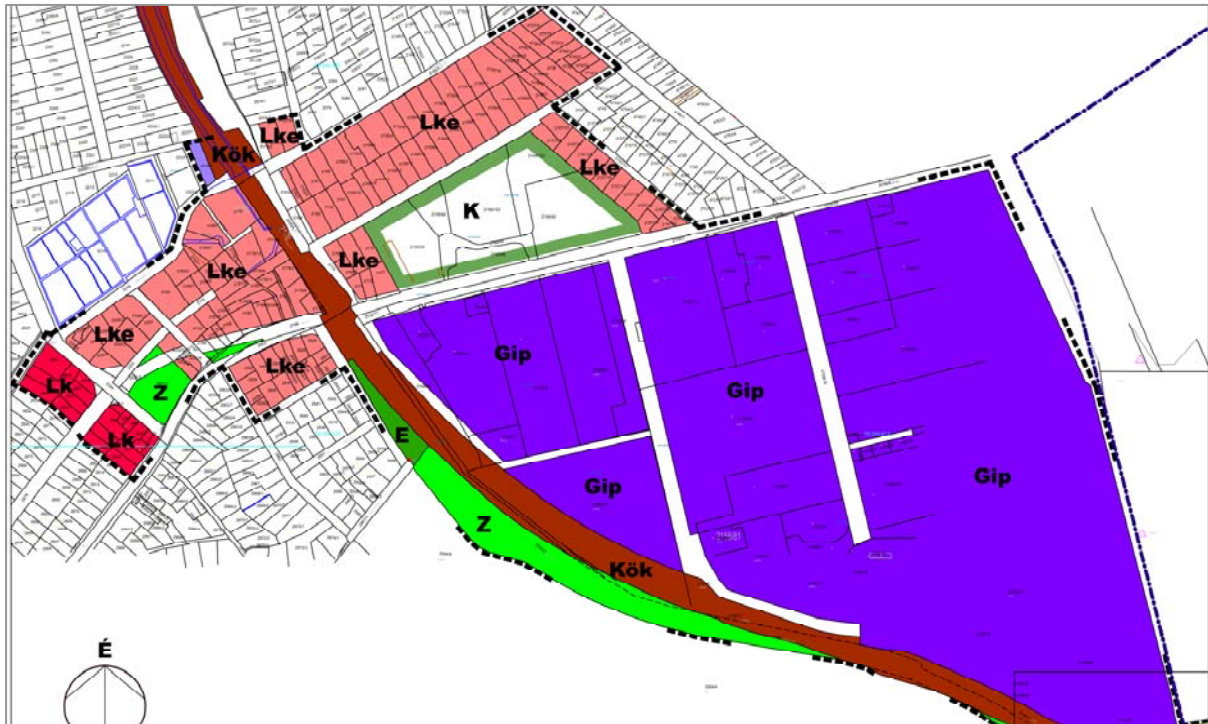
nyomvonalterület a Cseke-tó parkja mentén húzódik, itt a volt vasútvonal területe a park területét fogja növelni **Z** (zöldfelület) besorolással. Az új nyomvonal Tata közigazgatási területén **Kök** (kötöttpályás közlekedési) területfelhasználási egységbe kerül, Baj esetében azonban **K** (különleges terület) a tervezett besorolás. Ennek oka, hogy az új vasútvonal Baj területére eső, kiszabályozásra kerülő telkén a vasútállomás épületét is el kell helyezni, amely méretével túllépi a Kök-területen megengedett legnagyobb beépítést (5%). A **K** területfelhasználási egységben viszont a megengedett 40% beépíthetőség megfelel a fejlesztési igénynek. További jellemző átsorolások történnek az **Lk** és **Lke** kisvárosias lakóterületek rovására közterületek céljára. A tervezett vasútállomáshoz

közvetlenül kapcsolódó jelenlegi ipari területek **Vt** (településközponti vegyes) területfelhasználási egységbe kerülnek, ezzel is támogatva az intermodális csomópont közvetlen környezetében a magasabb színvonalú szolgáltatások és területfelértékelő funkciók megjelenését.

A módosítás hatása

A területszerkezeti módosítások elsősorban a vasúti infrastruktúra modernizálódását, a vasút és a településszövet jobb összeszervülését szolgálják. Tóvároskert térségében a területfelhasználás a korszerű elveknek megfelelően felértékeli a tervezett vasúti megállóhely környezetét is, ugyanakkor megszünteti a jelenlegi vasútvonal és az azt határoló lakóterületek közötti zajkonfliktust. Baj és Tata között vasúti nyomvonal átvezetése a volt bányaterületen elősegítheti a felhagyott bánya rekultivációját. Tata területén a nyomvonal a gazdasági-ipari területből lemetszett területtel növeli a Cseke-tó menti zöldterületet. A Tata beépített területén végrehajtott közterület-kiszabályozások összességében egy logikusabban szervezett, tisztább területszerkezetet eredményeznek, a létrejövő közterületeken a tervezett különszintű csomópontok nagyvonalúan kialakíthatók.

Tervezett övezeti rendszer



SZAKTERVEZŐI NYILATKOZAT

Tata város Településrendezési Tervének módosítása során az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény és a vonatkozó ágazati jogszabályok előírásait figyelembe vettük. A terv az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 243/1997. (XII.20.) Kormányrendelet előírásainak megfelelően készült.

Budapest, 2012. december 14.



Koszorú Lajos TT/1É 01-1346
Vezető településrendező tervező