



Tata város és Baj község
Településrendezési eszközeinek módosítása

VÉLEMÉNYEZÉSI DOKUMENTÁCIÓ **TÁRGYALÁSOS ELJÁRÁS**

Tata város és Baj község településrendezési eszközeinek módosítása

MEGRENDELŐK:

TATA VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
2890 TATA, KOSSUTH TÉR 1.

A MEGRENDELŐ KÉPVISELŐJE:

Michl József	Polgármester	Tata Város Önkormányzata
Kiss Zsolt	Főépítész	Tata Város Önkormányzata

BAJ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA
2836 BAJ, PETŐFI SÁNDOR UTCA 50.

A MEGRENDELŐ KÉPVISELŐJE:

Schunder Tibor	Polgármester	Baj Község Önkormányzata
Kiss Zsolt	Főépítész	Baj Község Önkormányzata

CÉL MEGVALÓSÍTÓJA:

NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTŐ ZRT.
1134, BUDAPEST, VÁCI ÚT 45.

A CÉL MEGVALÓSÍTÓJA KÉPVISELŐJE:

Völgyi Miklós	Igazgató	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
Ernszt József	Projektvezető	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

KÖLTSÉGVISELŐ:

GERECSE KONZORCIUM
2120 DUNAKESZI, MEZŐ UTCA 7.

A KÖLTSÉGVISELŐ KÉPVISELŐJE:

Garaguly Zoltán	Ügyvezető	BI-LOGIK Kft.
-----------------	-----------	---------------

GENERÁLTERVEZŐ:

VÁROS-TEAMPANNON KFT.
1053 BUDAPEST, VERES PÁLNÉ UTCA 7. IV./3.

KÉPVISELŐJE:

Koszorú Lajos	Város Teampannon Kft.
Ügyvezető	

TELEPÜLÉSRENDEZÉS:

Koszorú Lajos Okl. építészmérnök	Vezető településtervező TT/1É 01-1346/06	Város-Teampannon Kft.
Koszorú Bálint Településmérnök	Tervező	Kobala Bt.
Kucsora Zita Településmérnök	Tervező	Város-Teampannon Kft.
Mészáros Dóra Tájrendező és kertépítő mérnök	Tervező	Város-Teampannon Kft.
Tábori Attila Okl. környezetgazdálkodási agrármérnök	Tervező	Város-Teampannon Kft.
Tóth Helga Okl. környezetgazdálkodási agrármérnök	Tervező	Város-Teampannon Kft.
Zöldi Péter Építészmérnök	Tervező	Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.

SZAKÁGI TERVEZŐK:

Dugovich Pál Okl. építőmérnök	Útas szaktervező KÉ-K/01-12180	Speciálterv Építőmérnök Kft.
Füri Gábor Okl. építőmérnök	Tervező GD/01-10786	X-Geo Kft.
Palvek Krisztián Építőmérnök	Vasúti pályatervező KÉ-VA/08-1281	Ring Mérnöki Iroda
Tóth Attila Okl. építőmérnök, településmérnök	Közlekedéstervező Tkö, KÉ-VA, KÉ-K, KÉ-L, KÉ-HA 01-10559	TP-Terv Mérnöki Iroda Kft.
Weisz Attila	Útas szaktervező	Speciálterv Építőmérnök Kft.

MUNKATÁRSAK:

Andrássy Nóra Építész hallgató	Gyakornok	Város-Teampannon Kft.
Király Lénárd Építőmérnök, geotechnikus hallgató	Gyakornok	Város-Teampannon Kft.

VASÚTPÁLYA TERVEZŐK:

Garaguly Zoltán Villamosmérnök	Tervező KÖ-T/13-7536	Bi-Logik Kft.
Ring László Okl. építőmérnök	Tervező KÉ-VA/08-0339	Ring Mérnöki Iroda
Dr. Hodossy László okl. villamosmérnök	Tervező V-T; ÉT-EN-T/08-0679	Ring Mérnöki Iroda
Dugovich Pál Okl. építőmérnök	Tervező KÉ-K/01-12180	Speciálterv Kft.
Baranovszky Ádám okl. építőmérnök	Tervező HT,T/01-14503	Speciálterv Kft.
Jurassza Karolina okl. építőmérnök	Tervező SZKV, VZ-T/01-10654	Unitef 83 Zrt.
Somogyvári Zsolt okl. építőmérnök	Tervező KÉ-K/01-14518	Tura-Terv Kft.
Selényi György építészmérnök	Tervező É1 01-1855	Kettes Műterem Kft.
Jackel Gusztáv villamosmérnök	Tervező HI-T/08-0172	Morsecom Kft.
Tátos Nándor gépészmérnök	Tervező GP-T/01-2207	Villterv Bt.
Füri Gábor Okl. építőmérnök	Tervező GD/01-10786	X-Geo Kft.

ÚTÉPÍTÉSBEN RÉSZTVEVŐ TERVEZŐK:

Mohay-Vaszary Borbála okl. közlekedésmérnök	Tervező KÖ-T 01-12929	Speciálterv Építőmérnöki Kft.
Kurucz Tibor Okl. építőmérnök	Tervező KÉ-T 01-7866	Speciálterv Építőmérnöki Kft

BIATORBÁGY – TATA VASÚTVONAL SZAKASZ KORSZERŰSÍTÉSE ENGEDÉLYEZÉSI TERVEINEK ÉS KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNYÁNAK ELKÉSZÍTÉSE CÍMŰ PROJEKT SZAKÁGI TERVEZŐI:

Borzai Tibor	Műtárgyépítés	Speciálterv Kft.
Vaszary Borbála	Útépítés	Speciálterv Kft.
Somogyvári Zsolt	Útépítés, P+R	Tura-TERV Kft.
Ring László	Vasúti pálya	Ring Mérnöki Iroda Kft.
Garaguly Zoltán	Biztosítóberendezés	Bi-Logik Kft.
Tátos Nándor	Felsővezeték	Vill-Terv Bt.

Jackel Gusztáv	Távközlés	Morse-Com Kft.
Jurassza Karolina	Környezeti hatástanulmány	UNITEF 83 Zrt.
Endrődi Péter	Zajvédelem	UNITEF 83 Zrt.
Selényi György	Építészet	ketteS műterem Kft.
Schusztér Gábor	Vízépítés	Eurober Hungaria Kft.
Pozsár László	Geotechnika	Geo-Terra Kft.
Pápai László	Lift, mozgólépcső	OTIS Felvonó Kft.
Hodossy László	Térvilágítás	
Füri Gábor	Kisajátítás	X-Geo Kft.
Koszorú Lajos	Településrendezési terv módosítások	Város-Teampannon Kft.
Falusi Erika	Fakivágás, növénytelepítés	Kervend Kft.
Csordás Csaba	Környezetvédelem	Kervend Kft.
Kőhegyi László	Közvilágítás	Kőhegyi Mérnöki Ir. Kft.
Molnár Attila	Távközlési és erőáramú hálózatok kiváltása	KOMPLEX Tel-Com Kft.
Kerekes Árpádné	Gázvezeték kiváltás	
Dima András	Vízvez., szennyvíz- csatorna kiváltás	DIMA Mérnöki Iroda Kft.

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK	1
1. BEVEZETÉS	3
1.1 Előzmények	3
1.2 Célok és hatások	4
1.3 A tervezési terület ismertetése	4
2. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK	7
2.1 Tata város településszerkezeti tervének módosítása	7
2.2 Baj Község településszerkezeti tervének módosítása	9
2.3 Tata város szabályozási tervének módosítása	11
2.4 Baj Község szabályozási tervének módosítása	17
3. MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT.....	19
3.1 HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ	19
3.1.1 Településhálózati összefüggések, a település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok	19
3.1.2 A területfejlesztési dokumentumokkal való összefüggések vizsgálata	19
3.1.3 A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata	20
3.1.4 A szomszédos települések hatályos településszerkezeti terveinek az adott település fejlesztését befolyásoló megállapításai	21
3.1.5 Hatályos településfejlesztési döntések bemutatása	21
3.1.6 A hatályos településrendezési eszközök bemutatása	22
3.1.7 A táji és természeti adottságok vizsgálata	26
3.1.8 Zöldfelületi rendszer vizsgálata	27
3.1.9 Az épített környezet vizsgálata	27
3.1.10 Közlekedés	30
3.1.11 Közművesítés	31
3.1.12 Környezetvédelem és településüzemeltetés	32
3.1.13 Katasztrófavédelem (területfelhasználást, beépítést befolyásoló vagy korlátozó tényezők)	33
3.1.14 Városi klíma.....	34
4. ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT	35
4.1 A környezetalakítás terve	35
4.1.1 Településrendezési javaslatok	35
4.1.2 A változással érintett területek összefoglalója és összefüggései	36
4.2 Területrendezési tervekkel való összhang igazolása	40
4.2.1 Térségi területfelhasználás	41
4.2.2 Műszaki infrastruktúrahálózat	41
4.2.3 Térségi övezeti rendszer	42
4.2.4 Sajátos megyei térségek és intézkedési javaslatok.....	44

4.3	Szakági javaslatok	45
4.3.1	Tájrendezési javaslat.....	45
4.3.2	Zöldfelületi rendszer fejlesztése	47
4.3.3	Zöldfelületek ökológiai szerepének erősítésére vonatkozó javaslatok	49
4.4	Közlekedési javaslatok	49
4.4.1	Közúti hálózati kapcsolatok	49
4.4.2	Belső úthálózat fejlesztése, főbb közlekedési csomópontok	50
4.4.3	Parkolás.....	51
4.5	Közművesítési javaslatok	51
4.5.1	Viziközművek	51
4.5.2	Vízellátás	51
4.5.3	Szennyvízelvezetés	52
4.5.4	Gázellátás.....	52
4.5.5	Elektromos hálózat	53
4.5.6	Hírközlés.....	53
4.6	Környezeti hatások és feltételek.....	54
4.7	Szabályozási koncepció, beépítés	55
4.8	Környezeti hatások és feltételek.....	57
4.9	Örökségvédelem	58
5.	MELLÉKLETEK.....	61

1. BEVEZETÉS

1.1 Előzmények

Tata város és Baj község településrendezési eszközeinek módosítására a Város-Teampannon Kft, kapott megbízást. A tervek módosítását az 1. sz. Budapest – Hegyeshalom vasútvonal Biatorbágy-Tata közötti szakaszának rekonstrukciója következtében szükségessé váló, Tata város és Baj község területét érintő felújításának és részbeni nyomvonal-korrekciójának 2017-2020-ban esedékes végrehajtásával kapcsolatos településszerkezeti és területfelhasználási változások indokolják.

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testülete a 317/2012. (VIII. 30.) Tata Kt. határozatban kezdeményezte Tata településrendezési eszközeinek módosítását a Biatorbágy-Tata közötti vasútvonal rekonstrukciója érdekében. Baj Község Önkormányzat Képviselő-testülete a 94/2012. (VIII. 28.) határozatban a vasútvonal korszerűsítésével összefüggő szabályozási terv módosításával kapcsolatban Tata Város Önkormányzatát kérte fel a koordinációra.

Fontos megjegyezni, hogy a jogszabályi változások miatt a 2013. január 1-től indult ügyekben a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (továbbiakban: Eljr.) 45. § (2) bekezdése rendelkezik, amely kimondja, hogy a 2012. december 31-én hatályban lévő településrendezési eszközök 2015. december 31-ig történő módosítása a VI. fejezet eljárási szabályai szerint az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997 (XII. 20.) Kormányrendelet (továbbiakban: OTÉK) 2012. augusztus 6-án hatályos településrendezési tartalmi követelményeinek és jelmagyarázatának alkalmazásával történhet.

Az Eljr. 17. §-a kimondja:

(1) Az önkormányzatok által - megállapodás alapján - társulásban készített településszerkezeti tervet, illetve helyi építési szabályzatot a közös tervezésben részt vevő minden települési önkormányzat a saját közigazgatási területére külön-külön dokumentumként fogadja el.

(2) A közös tervezés során a településrendezési eszközök közös dokumentumként is készíthetők és véleményeztethetők.

Jelen terv nem jelenti a hatályos településrendezési eszközök teljes módosítását, csak az érintett területre vonatkozó, a módosítás által szükségessé vált kiegészítéseket tartalmazza.

Az Eljr. 16. § (5) bekezdése kimondja, hogy

Helyi építési szabályzat - a főváros esetében a kerületi építési szabályzat - készítése vagy módosítása esetén a megalapozó vizsgálatot és az alátámasztó javaslatot - amennyiben korábban készült - az időközben bekövetkező változásokra tekintettel kell aktualizálni. Abban az esetben, ha nem készült korábban e rendelet szerinti megalapozó vizsgálat és alátámasztó javaslat, azt el kell készíteni.

Jelen módosítási dokumentáció – az Eljr. 16. § (6) bekezdésének megfelelően – csak a településfejlesztés és településrendezés várható hatása szerinti területre és tartalmára terjed ki.

A projekt időközben kiemelt állami beruházás lett, így a módosítás államigazgatási eljárása a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról, és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 32. § (6) a) bekezdése alapján **tárgyalásos eljárás** is lehet:

„(6) A településrendezési eszköz egyeztetése tárgyalásos eljárás szerint történik, amennyiben a településrendezési eszköz készítése vagy módosítása

a) kiemelt társadalmi cél érdekében központi költségvetési forrásból finanszírozott, nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy tárgyát képező építési beruházás megvalósítása miatt indokolt, ...”

1.2 Célok és hatások

Tata és Baj településrendezési eszközeinek módosítása a 2012 decemberében a Gerecse Konzorcium a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (továbbiakban: NIF) megbízásából elkészített „Biatorbágy (bez.) – Tata (kiz.) vonalszakasz korszerűsítésének engedélyezési tervei és környezeti hatástanulmánya” tárgyú projekt tervezett elemei miatt vált szükségessé. A tervezett 160 km/h sebességnek köszönhetően ívkorrekcióra is szükség van, a vasútvonal-korszerűsítés megvalósítása és az elvárt közlekedési sebesség biztosítása csak a vasút üzemi területén kívül, attól keletre elhelyezkedő területek igénybevételével lehetséges. A nagyobb sugarú ívek biztosításának hatására a vasúti terület módosul, ugyanakkor a jelenlegi vasúti pálya egy részének területe felszabadul és területfelhasználása, funkciója az önkormányzati fejlesztési elképzeléseknek és tulajdonosi szándékoknak megfelelően alakul át.

A tervezési területre vonatkozó településrendezési eszközök módosításának céljai és hatásai a következők:

- Az új nyomvonal részben roncsolt területeket (bányaterületek, volt honvédségi területek) érint, így ezek környezeti rendezése járulékosan megoldódik.
- A vasúti nyomvonal-korrekcióhoz kapcsolódóan átépülnek Tata, illetve Baj belterületén található szintbeni vasúti átjárók is, ezek helyén külön szintű keresztezések létesülnek, ezek a fejlesztések hozzájárulnak a közlekedési hálózat fejlesztéséhez, valamint a közútfejlesztéshez is. A külön szintű vasúti keresztezések megvalósítása magántulajdonú területeket is érint, ezért azok kisajátítása is szükségessé válik.
- A vasútvonal-fejlesztés és ahhoz kapcsolódó külön szintű vasúti csomópontok megvalósulásával javulnak a térség közlekedési kapcsolatai és a közlekedésbiztonság jelentősen nőni fog.
- A jelenlegi Tóváros-vasúti megállóhely Tata közigazgatási területéről Baj közigazgatási területére kerül át, mellette P+R-parkoló is létesül.

Nem célja-tárgya a tervnek a vasúti nyomvonalat kelet felől követő tatabi elkerülő út nyomvonalának korrekciója, így ez a nyomvonal és a Baji úttal alkotott csomópontjának helyszükséglete változatlan módon szerepel a jelen dokumentációban.

1.3 A tervezési terület ismertetése

A tervezési terület a Hegyeshalom – Budapest vasútvonal Biatorbágy(bez) – Tata(kiz) közti szakaszán, a vasúti pálya mentén található. A vasúti pálya nyomvonalának tervezését 2012-ben a Gerecse Konzorcium kezdte meg. Az elkészült engedélyezési tervek megadták a vasút nyomvonalát és területét. Ez a diszpozíció épült be a településszerkezeti- és szabályozási tervekbe. A rendezési tervek módosítási igényeit ez a nyomvonal határozza meg, ennek függvényében változnak a területhasználatok.

Tatán a tervezési terület az 1. sz. kétvágányú, villamosított vasútvonal Tatát átszelő szakasza mentén helyezkedik el. A vasútvonaltól keletre a tervezési területbe tartozik északon az Agostyáni út menti iparterület, délen a Baj közigazgatási területébe ékelődő iparterület. A vasútvonaltól nyugatra a Mikszáth Kálmán utca és Agostyáni út közötti lakóterületek egy részére terjed ki, a Bacsó Béla utca vonaláig, a Cseke-tó menti közpark egy részére, valamint a Baji úttól délre az új és a régi nyomvonal közötti, jelenleg iparterületként szabályozott területrésze.

Tatán a tervezési terület jelentős része magántulajdonban van, kivételt képeznek a közterületek és a Cseke-tó menti közpark. A területfelhasználás a hosszan elnyúló területsávban heterogén képet mutat, szinte funkcionális hosszmetsetet nyújt a településről. Az északi részen a vasút nyugati oldalát beállt, családi házas területek szegélyezik. A Kölcsey utca vonalában ez átadja helyét a Cseke-tavat körbeölelő, értékes zöldterületnek, mely a Baji útig nyúlik. A Baji úttól délre egységes arculatú, családi házakkal beépített lakóterület terül el, egészen a település déli határáig. A területfelhasználásban a meglévő vasútvonal jelentős cezúra és látható, hogy a településfejlődés csak lassan foglalta el a vasúton

túli területeket. A vasútvonaltól északkeletre felhagyott bányaterületek, illetve a települések külső területére jellemző gazdasági-ipari-raktározási funkciójú telephelyek találhatóak.

Baj területén a tervezési terület Tatát és Bajt összekötő közút két oldalán terül el, délen a 019 hrsz.-ú közút, északon a 029 hrsz.-ú közút, nyugatról Tata közigazgatási határa, keletről a baji iparterület (volt laktanya) újonnan kiszabályozott feltárási útjai határolják.

Bajon, a Petőfi Sándor utcától délre a tervezési terület jelentős része honvédségi használatban volt a Baji úttól északra pedig bányagödrök által roncsolt terület található. A honvédségi területet rendezték, a felesleges építményeket, kerítéseket elbontották, így ez a területrész mostanra rendezetté vált.

A tervezési terület nagysága Tatán ~140 ha, Bajon ~35 ha, azaz a két települést érintően mindösszesen ~175 ha.



1. ábra – A tervezéssel és a beavatkozással érintett terület lehatárolása

2. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

2.1 Tata város településszerkezeti tervének módosítása

**Tata Önkormányzat Képviselő-testületének
..../2014. (.....) Tata Kt. határozata
a 128/2002. (IX.25.) sz. határozattal jóváhagyott Tata Településszerkezeti Terv
módosításáról**

Tata Város Képviselő-testülete a 128/2002. (IX.25.) sz. határozattal jóváhagyott Településszerkezeti Terv T-2/A tervlapját jelen határozat 1. mellékletén jelölt „tervezési területtel” módosítja.

Határidő:

Felelős:

2.2 Baj Község településszerkezeti tervének módosítása

***Baj Községi Önkormányzat Képviselő-testületének
..../2014. (.....) Kt. határozata
a 44/2001. (VII. 23.) sz. határozattal jóváhagyott Baj Településszerkezeti Terv
módosításáról***

Baj Községi Önkormányzat Képviselő-testülete a 44/2001. (VII. 23.) sz. határozattal jóváhagyott Településszerkezeti Terv T-1 jelű tervlapját jelen határozat 1. mellékletén jelölt „tervezési területtel” módosítja.

Határidő:

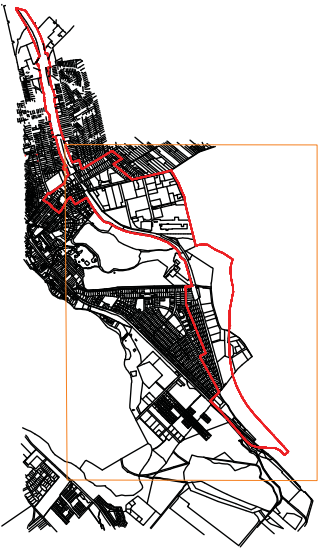
Felelős:

Baj Községi Önkormányzat Képviselő-testületének/2014. (.....)
Kt. határozata a 44/2001. (VII.23.) sz. határozattal jóváhagyott
Baj Településszerkezeti Terv módosításáról

1. melléklet/2014. (.....)
önkormányzati határozathoz

Tervező: Város-Teampannon Kft. 1033. Budapest Veres Pálné u. 7./IV/2. Tel.: +36-1-429-7080 Fax: +36-1-429-7081 varos@teampannon.hu	General tervező: Város-Teampannon Kft. 1033. Budapest Veres Pálné u. 7./IV/2. Tel.: +36-1-429-7080 Fax: +36-1-429-7081 varos@teampannon.hu	Megbízó: TATA VÁROS ÖNKORMÁNYZATA 2890 TATA, KOSUTH TÉR 1. Megbízó képviselője: Mészáros Dóra polgármester Kiss Zsolt főépítész	Megbízó: BAJ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2834 BAJ, PETŐFI S. UTCA 50. Megbízó képviselője: Schneider Tibor polgármester Kiss Zsolt főépítész
Munka megnevezése: Tata város és Baj község településrendezési eszközeinek módosítása			
Munkakész megnevezése: Tata és Baj szerkezeti tervének módosítása			
Vezető tervező: Kassai Lajos TT-01 1 346/06	Ábratíró tervező: Mészáros Dóra	Tervező: Kucsera Zita Tóth Attila Zöldi Péter	
Szakági tervező: Dugovics Pál Füri Gábor Falkó Krisztián Tóth Attila Weisz Árpád		Készítette az Állami igazgatási feladatellátó: A feladat ellátását az Állami igazgatási feladatellátó intézmények közösen látják el. Készítette: Földmérési és Távérzékelési Intézet (FöldTáv) 2012.06. Digitális térkép: AUTODESK MAP 3D 2012 Adatgyűjtés: FÖM, BNP, MBH, stb.	
Dátum: 2014. október		Méretarány: M 1:10000	

- Jelmagyarázat (Baj szerkezeti terve):**
meglévő tervezett
- | | |
|-------|--|
| ----- | közigazgatási terület határa |
| ----- | belterület határa |
| ----- | központi vegyes terület |
| ----- | ipari gazdasági terület |
| ----- | különleges terület |
| ----- | vasúterület |
| ----- | zöldfelület |
| ----- | köztér, közlekedési terület |
| ----- | I. rendű főút |
| ----- | II. rendű főút |
| ----- | külterületi összekötőt és bekötőt
belterületi gyűjtőt |
| ----- | felüljáró |
| ----- | vasútállomás |
| ----- | tervezési terület határa |
| ----- | védőtávolság |



- Jelmagyarázat (Tata szerkezeti terve):**
meglévő tervezett
- | | |
|-------|--|
| ----- | közigazgatási terület határa |
| ----- | belterület határa |
| ----- | nagyvárosias lakóterület |
| ----- | kisvárosias lakóterület |
| ----- | kertvárosias lakóterület |
| ----- | településközpont vegyes terület |
| ----- | központi vegyes terület |
| ----- | kereskedelmi, gazdasági terület |
| ----- | ipari gazdasági terület |
| ----- | üdülőkészítési terület |
| ----- | hétvégi házias üdülőtér |
| ----- | különleges terület |
| ----- | vasúterület |
| ----- | rekreációs zöldterület |
| ----- | zöldfelület |
| ----- | erdőterület |
| ----- | vízgazdálkodási terület |
| ----- | műemlék jelentőségű terület határa |
| ----- | műemlék környezet határa |
| ----- | régészeti terület határa |
| ----- | köztér, közlekedési terület |
| ----- | autópálya |
| ----- | I. rendű főút |
| ----- | II. rendű főút |
| ----- | külterületi összekötőt és bekötőt
belterületi gyűjtőt |
| ----- | különszintű csomópont |
| ----- | felüljáró |
| ----- | megszüntetési |
| ----- | jelentős közhasználatú parkolóhely |
| ----- | üzemanyag-töltő állomás |
| ----- | vasútállomás |
| ----- | elektromos állomás |
| ----- | temető |
| ----- | kemping |
| ----- | tervezési terület határa |
| ----- | védőtávolság |

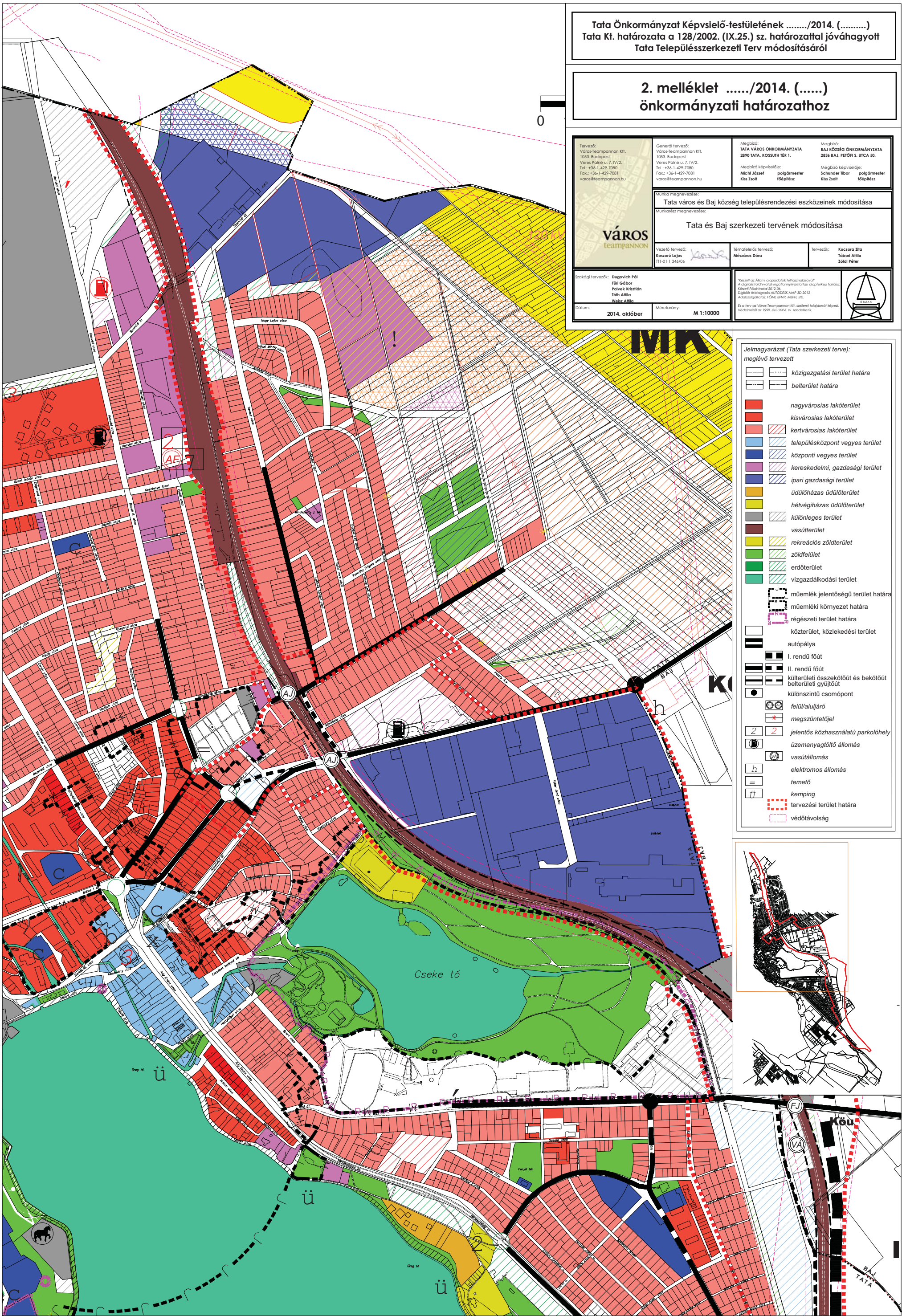
Tata Önkormányzat Képviselő-testületének/2014. (.....)
Tata Kt. határozata a 128/2002. (IX.25.) sz. határozattal jóváhagyott
Tata Településszerkezeti Terv módosításáról

1. melléklet/2014. (.....)
önkormányzati határozathoz

Tata Önkormányzat Képviselő-testületének/2014. (.....)
Tata Kt. határozata a 128/2002. (IX.25.) sz. határozattal jóváhagyott
Tata Településszerkezeti Terv módosításáról

2. melléklet/2014. (.....)
önkormányzati határozathoz

Tervező: Város-Teampannon Kft. 1033. Budapest Veres Pálné u. 7./IV/2. Tel.: +36-1-429-7080 Fax: +36-1-429-7081 varos@teampannon.hu	Generál tervező: Város-Teampannon Kft. 1033. Budapest Veres Pálné u. 7./IV/2. Tel.: +36-1-429-7080 Fax: +36-1-429-7081 varos@teampannon.hu	Megbízó: TATA VÁROS ÖNKORMÁNYZATA 2890 TATA, KOSUTH TÉR 1. Megbízó képviselője: Mészáros Dóra Kis Zsolt Kőspálész	Megbízó: BAJ KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA 2834 BAJ, FEJŐSI S. UTCA 50. Megbízó képviselője: Schneider Tibor Kis Zsolt Kőspálész
Munka megnevezése: Tata város és Baj község településrendezési eszközeinek módosítása			
Munkakész megnevezése: Tata és Baj szerkezeti tervének módosítása			
Vezető tervező: Kocsor Lajos TT-01 1 346/06	Ábratíró tervező: Mészáros Dóra	Tervező: Kucsera Zita Tóth Attila Zöld Péter	
Ábratíró tervező: Dugovics Pál Füri Gábor Falkó Krisztián Tóth Attila Weisz Árpád		Készítette az Ábratírók és a Tervezők: A terv a Város-Teampannon Kft. szellemi tulajdonát képezi. Védjegy az 1999. évi LXXVI. tv. rendelkezése szerint.	
Dátum: 2014. október		Méretarány: M 1:10000	



Jelmagyarázat (Tata szerkezeti terve):
meglévő tervezett

--- --	közigazgatási terület határa
--- --	belterület határa
■	nagyvárosias lakóterület
■	kisvárosias lakóterület
■	kertvárosias lakóterület
■	településközpont vegyes terület
■	központi vegyes terület
■	kereskedelmi, gazdasági terület
■	ipari gazdasági terület
■	üdülőházas üdülőterület
■	hétvégi házas üdülőterület
■	különleges terület
■	vasúterület
■	rekreációs zöldterület
■	zöldfelület
■	erdőterület
■	vízgazdálkodási terület
■	műemlék jelentőségű terület határa
■	műemléki környezet határa
■	régészeti terület határa
■	községi, közlekedési terület
■	autópálya
■	I. rendű főút
■	II. rendű főút
■	külső területi összekötőt és bekötőt
■	belterületi gyűjtőt
■	különszintű csomópont
■	felül/átljáró
■	megszüntetől
■	jelentős közhasználatú parkolóhely
■	üzemanyag-töltő állomás
■	vasútállomás
■	elektromos állomás
■	temető
■	kemping
■	tervezési terület határa
■	védőtávolság



JELMAGYARÁZAT

Felhasznált hatályos szerkezeti tervlap: - TARA VÁROS RENDEZÉSI TERV, TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV - BELTERÜLET 2002, (PRO TERRA URBANISZTIKAI ÜGYNÖKSÉG Kft.)

meglévő tervezett

		közigazgatási terület határa
		belterület határa
		szomszéd község területe
		nagyvárosias lakóterület
		kisvárosias lakóterület
		kertvárosias lakóterület
		falusias lakóterület
		mezőgazdasági tanyás terület
		településközpont vegyes terület
		központi vegyes terület
		kereskedelmi, gazdasági terület
		ipari gazdasági terület
		üdülőházas üdülőterület
		hétvégiházas üdülőterület
		különleges terület
		közműszolgáltatói terület
		vasútterület
		mezőgazdasági üzemi terület
		rekreációs zöldterület
		zöldfelület
		erdőterület

meglévő tervezett

	védett gyeplő
	mezőgazdasági terület
	kiskertes mg. terület
	vízgazdálkodási terület
	beerdősült vízgazdálkodási terület
	alközpont
	telekhez rendelt tájfasítás
	tartalék terület
	tóparti zóna
	műemlék jelentőségű terület határa
	műemléki környezet határa
	régészeti terület határa
	közterület, közlekedési terület
	autópálya
	I. rendű főút
	II. rendű főút
	külterületi összekötőút és bekötőút belterületi gyűjtőút
	különszintű csomópont
	szintbeli csomópont
	felül/aluljáró
	szintbeli közúti-vasúti átljáró
	megszüntetőjel

	védőtávolság
--	--------------

meglévő tervezett

		jelentős közhasználatú parkolóhely
		jelentős közhasználatú parkoló garázs
		üzemanyagtöltő állomás
		autóbusz forduló
		vasútállomás
		jachtkikötő
		elektromos állomás
		gázfogadó állomás
		szennyvíztisztítómű
		szippantott szennyvíz ürítőhely
		rekultiválandó terület

Intézmények:

	igazgatási
	oktatási
	művelődési
	egyházi
	kereskedelmi
	sport

meglévő tervezett

	szabadidő
	egészségügyi
	gyógyszertár
	kórház
	mentőállomás
ly 	idegenforg. ka
	posta
	szociális ottho
	temető
	strand
	 kemping
	vár
	golfpálya
	 lótarás

JELMAGYARÁZAT

Felhasznált hatályos szerkezeti tervelap: - BAJ-SZOMÓD-TATA, 1 SZ. FŐÚT - TATA ELKERÜLŐ SZAKASZ
RÉSZ-SZERKEZETI TERVEK 2005, (PRO TERRA URBANISZTIKAI ÜGYNÖKSÉG Kft.)

meglévő tervezett

Határoló elemek	
	közigazgatási határ
	belterület határ
	telekhatár
	tervezési terület határa

Területfelhasználási módok	
	gazdasági terület - kereskedelmi, szolgáltató
	gazdasági terület - ipari
	gazdasági terület - mezőgazdasági üzemi
	különleges terület - rekreációs
	különleges terület - bánya
	különleges terület - honvédelmi
	különleges terület - közmű
	közlekedési terület - közúti
	közlekedési terület - kötőpályás
	zöldterület
	erdőterület - védelmi
	mezőgazdasági terület - általános
	vízgazdálkodási terület

	aktuális települést érintő területfelhasználási jelek
	tervezési területen kívüli területfelhasználási jelek

Táj- és természetvédelem	
	tájfásítás

meglévő tervezett

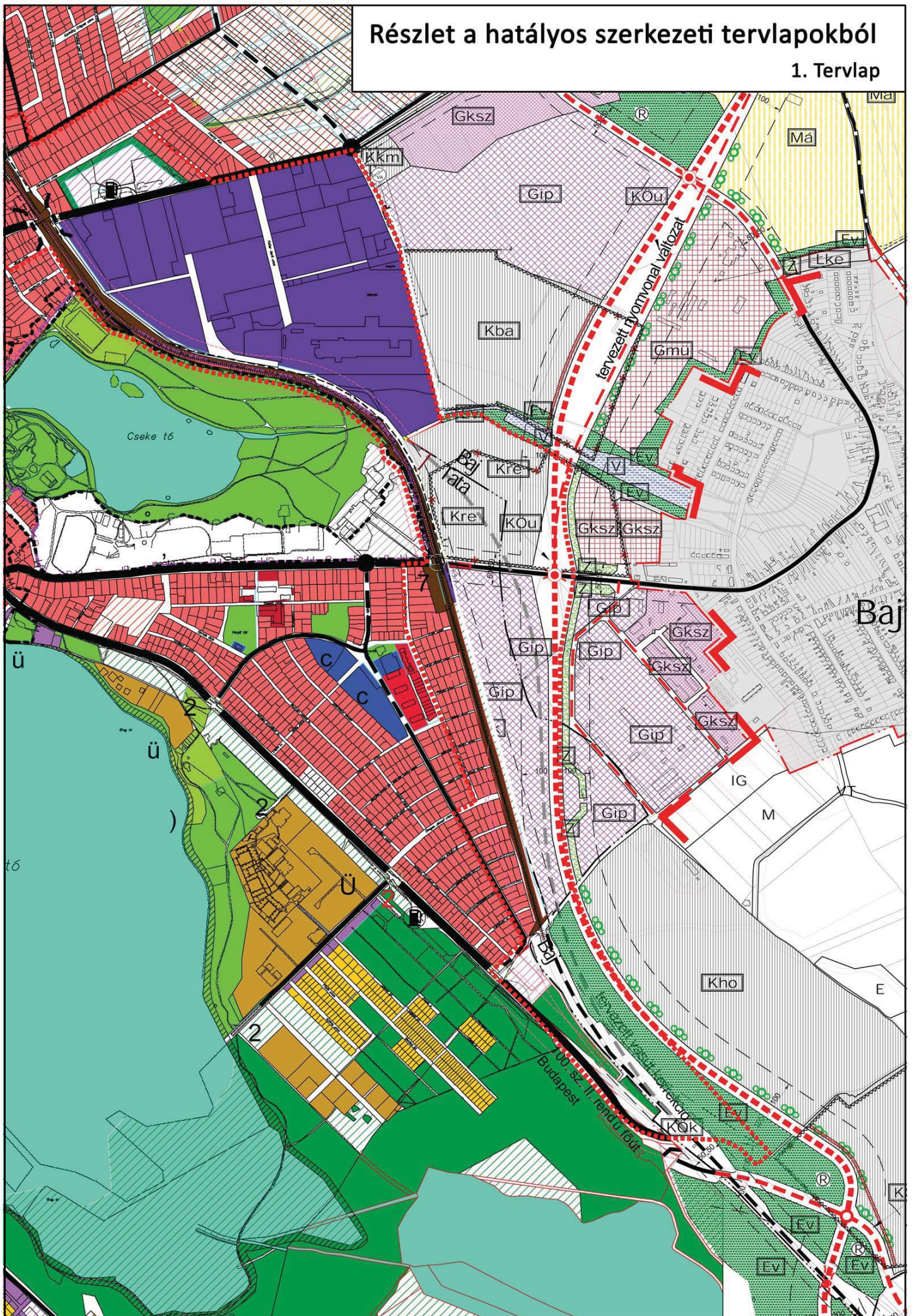
Környezetvédelem	
	bányászattal érintett terület határa
	védőterület, védőtávolság
	rekultiválandó terület

Közlekedés	
	főút (I. rendű)
	országos mellékút
	települési mellékút
	híd, különszintű közúti csomópont
	fontosabb szintbeni közúti csomópont
	vasút
	szintbeni vasúti kereszteződés
	hadi út

Közművek	
	villamos alállomás

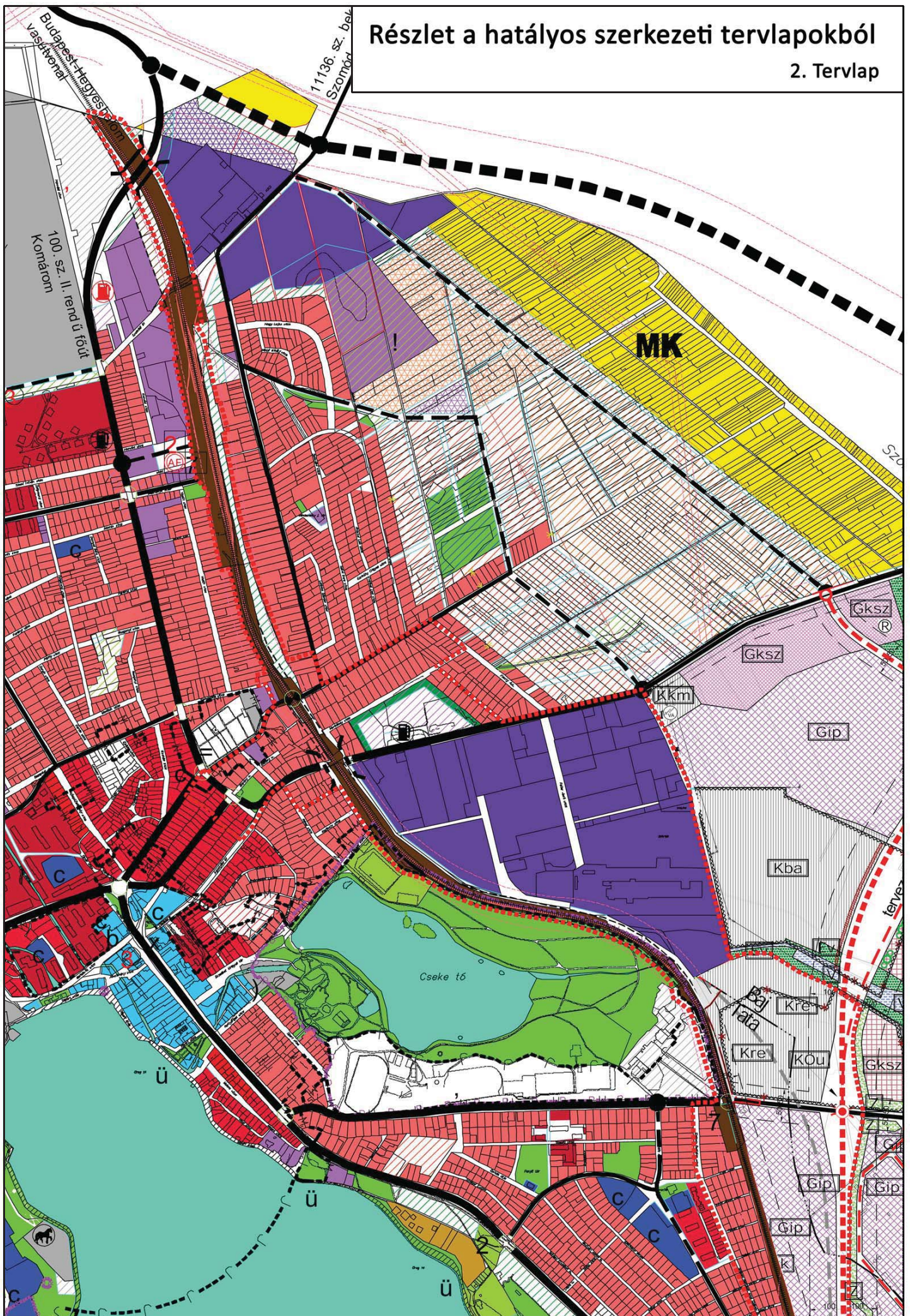
Részlet a hatályos szerkezeti tervlapokból

1. Tervlap



Részlet a hatályos szerkezeti tervlapokból

2. Tervlap



2.3 Tata város szabályozási tervének módosítása

Tata Város Önkormányzata Képviselő-testületének 17/2014.(IX.1.) önkormányzati rendelete Tata Város Építési Szabályzatáról szóló 38/2005. (XII. 6.) önkormányzati rendelet módosításáról

Tata Város Képviselő Testülete az Alaptörvény 32. cikk (2) bekezdése, Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § (1) bekezdés 1. pontja, illetve az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 6. § (1) bekezdése és a 62. § (6) bekezdés 6. pontja alapján, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) kormányrendelet 9. mellékletében biztosított véleményezési jogkörében eljáró államigazgatási szervek véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

1. § TATA ÖNKORMÁNYZAT KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK TATA VÁROS ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁRÓL SZÓLÓ 38/2005. (XII.6.) SZÁMÚ ÖNKORMÁNYZATI RENDELETÉNEK (TOVÁBBIAKBAN: RENDELET) 14/A. § (5) BEKEZDÉSE HELYÉBE A KÖVETKEZŐ RENDELKEZÉS LÉP:

"(5) Az Lk-TV-5 övezetben
a) előkert nem létesíthető,
b) hátsókertet nem kell biztosítani,
c) telkenként egy kapukihajtó létesíthető."

2. § A RENDELET 17/B. §-A KIEGÉSZÜL A KÖVETKEZŐ RENDELKEZÉSSSEL:

"(3) A Vt-KV-1 övezetben
a) lakófunkció nem létesíthető,

3. § A RENDELET 20. §-A KIEGÉSZÜL A KÖVETKEZŐ RENDELKEZÉSSSEL:

"(9) A Gksz-ÚH-3 övezetben
a) gépjármű ki/behajtás csak az Agostyáni út felé létesíthető.
b) az oldalkert és a Munkácsy Mihály utca felőli előkert mérete 10,0 m."

4. § (1) A RENDELET 21. § (1) BEKEZDÉSE HELYÉBE A KÖVETKEZŐ RENDELKEZÉS LÉP:

"(1) Az **Egyéb ipari gazdasági** övezetek építési paramétereit az 5. melléklet T 3.2 táblázata tartalmazza"

(2) A Rendelet 21. § (16) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

"(16) A Gip-ÚH-6 övezetben
a) az előkert 6 m,
b) a hátsókert és az oldalkert mérete a kertre néző tényleges homlokzatmagasság mérete –1,5 m, de legalább 6 m."

5. § (1) A RENDELET 29. §-A KIEGÉSZÜL A (3) BEKEZDÉSSSEL:

"(3) Az új vasúti nyomvonal megvalósítása során, vagy azt követően a vasúti közlekedési terület övezeti határától el lehet térni a bányató körüljárhatósága érdekében. Az eltérés legnagyobb mértékét az új rézsű kialakításának műszaki lehetőségei, megoldásai, valamint a vasút biztonságos üzemeltetéséhez szükséges kezelési sáv szélessége

határozza meg. A bányató tulajdonosának telken belül biztosítani kell a vasút üzemeltetőjének a kezelési sáv megközelíthetőségét.”

(2) A Rendelet 29. §-a kiegészül a (4) bekezdéssel:

"(4) A vasútrekonstrukció menti területeken a terepszint megváltoztatható, de a beavatkozás a vasút üzemeltetését, a vasúti pálya és tartozékai kialakult megközelítését nem akadályozhatja.”

(3) A Rendelet 29. §-a kiegészül a (5) bekezdéssel:

„(5) Az (4) bekezdés szerinti 1 métert meghaladó tereprendezéshez településképi véleményt kell kérni.

6. § (1) A RENDELET 41/A. § (1) BEKEZDÉS "T5 TÁBLÁZAT" SZÖVEGRÉSZ HELYÉBE A "T9 TÁBLÁZAT" SZÖVEG LÉP.

(2) A RENDELET 41/A. §-A KIEGÉSZÜL A KÖVETKEZŐ RENDELKEZÉSEKKEL:

- "(4) A Kre-0 (Kre/1) jelű különleges rekreációs területen
- a) a sportolást, pihenést és szabadidő eltöltést szolgáló rekreációs célú építmény helyezhető el,
 - b) lakófunkció nem létesíthető
 - c) 200 m²-ként legalább 1db őshonos lombos fa telepítendő.
- (5) A Kre-1 (Kre/1z) jelű különleges rekreációs területen
- a) épület nem helyezhető el,
 - b) szilárd burkolatú út nem létesíthető,
 - c) háromszintes, a környezeti ártalmakat jól tűrő őshonos fajokból álló növényállomány telepítendő 100 m²-ként legalább 1db őshonos lombos fával."

7. § (1) A RENDELET 33. §-A KIEGÉSZÜL A (4) BEKEZDÉSSEL:

"(4) A Zkp-4 övezetben kerékpárút létesíthető."

(2) A RENDELET 33. §-A KIEGÉSZÜL A (5) BEKEZDÉSSEL:

„(5) A Zkp-5 övezetben kerékpárút és személygépjármű parkoló is létesíthető."

8. § A RENDELET KIEGÉSZÜL AZ 55/A. §-SAL ÉS AZ AZT MEGELŐZŐ CÍMMEL:

"Átmeneti rendelkezések

55/A. § (1) Az új 1. számú vasúti nyomvonal üzembe helyezéséig a működő vasúti nyomvonal területét vasúti területként kell üzemeltetni és fenntartani.

(2) Az új vasúti nyomvonal üzembe helyezését követően felszabaduló vasúti területet rekultiválni kell, melyhez a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 27. § szerinti közterület-alakítási tervet kell készíteni úgy, hogy a Kö-2 jelű területen közúti közlekedési terület, a Zkp-4 jelű területen zöldterület valamint a kerékpárút és

gyalogút, a Zkp-5 jelű területen zöldterület valamint a kerékpárút és gyalogút és parkoló is kialakítható legyen.

- (3) A tervezett vasúti nyomvonal és kapcsolódó beruházások területén nem végezhető semmilyen olyan tevékenység, amely annak megvalósítását ellehetetleníti, akadályozza, vagy költségesebbé teszi."

9. § A RENDELET 4. MELLÉKLETE KIEGÉSZÜL JELEN RENDELET 1-3. MELLÉKLETE SZERINTI SZABÁLYOZÁSI TERVVEL.

10. § (1) A RENDELET 5. MELLÉKLETÉNEK T1.2. TÁBLÁZATA KIEGÉSZÜL JELEN RENDELET 4. MELLÉKLETE 1. TÁBLÁZATÁNAK A 4. SORÁVAL.

(2) A Rendelet 5. mellékletének T2.1. táblázata kiegészül jelen rendelet 4. melléklete 2. táblázatának a 4-6. sorával.

(3) A Rendelet 5. mellékletének T3.1 táblázata kiegészül jelen rendelet 4. melléklete 3. táblázatának a 4. sorával.

(4) A Rendelet 5. melléklet T3.2 táblázat 16. sora helyébe jelen rendelet 4. melléklete 4. táblázatának a 4. sora lép.

(5) A Rendelet 5. mellékletének T6. táblázata kiegészül jelen rendelet 4. melléklete 5. táblázatának a 4. sorával.

(6) A Rendelet 5. melléklete kiegészül jelen rendelet 4. melléklete T9 táblázatával.

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

11. § (1) JELEN RENDELET A 2014. -ÉN LÉP HATÁLYBA.

(2) Hatályát veszti a Rendelet 24. § (10)-(14) bekezdése.

(3) Hatályát veszti a Rendelet 5. melléklet T3.2 táblázat 17. sora.

(4) Hatályát veszti a Rendelet 5. melléklet T5 táblázat 10-14. sora.

(5) Jelen rendelet előírásait folyamatban lévő ügyekre is alkalmazni lehet.

.....
Michl József
polgármester

.....
dr. Kórosi Emőke
jegyző

4. melléklet

1. táblázat Kisvárosias lakóterületek építési paramétere

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1.	Övezet jele	Megengedett legkisebb telekméret [m ²]	Beépítési mód*	Megengedett legnagyobb beépítettség [%]	Megengedett		Legkisebb zöldfelület [%]	Szintterületi mutató* [m ² /m ²]	Megjegyzés
2.					legkisebb	legnagyobb			
3.					építménymagasság (m)				
4.	Lk-TV-5	500	Z	50	-	7	25	-	14/A. § (5) bek.

2. táblázat Településközponti vegyes területek építési paramétere

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1.	Övezet jele	Megengedett legkisebb telekméret [m ²]	Beépítési mód*	Megengedett legnagyobb beépítettség [%]	Megengedett		Legkisebb zöldfelület [%]	Szintterületi mutató* [m ² /m ²]	Megjegyzés
2.					legkisebb	legnagyobb			
3.					építménymagasság (m)				
4.	Vt-KV-1	5000	SZ	40	-	12	30	1,6	17/B.§ (3) bek.
5.	Vt-KV-2	2000	SZ	60	-	12	20	2,0	17/B.§ (4) bek.
6.	Vt-KV-3	800	SZ	40	-	7,5	30	-	17/B.§ (5) bek.

3. táblázat Gazdasági Kereskedelmi-szolgáltató építési paramétere

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1.	Övezet jele	Megengedett legkisebb telekméret [m ²]	Beépítési mód*	Megengedett legnagyobb beépítettség [%]	Megengedett		Legkisebb zöldfelület [%]	Szintterületi mutató* [m ² /m ²]	Megjegyzés
2.					legkisebb	legnagyobb			
3.					építménymagasság (m)				
4.	Gksz-ÚH-3	3000	SZ	40	-	7,5	20	-	20.§ (9) bek.
5.	Gksz-ÚH-4	1500	SZ	40	-	7,5	20	-	–

4. táblázat Gazdasági Ipari területek építési paramétere

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1.	Övezet jele	Megengedett legkisebb telekméret [m ²]	Beépítési mód*	Megengedett legnagyobb beépítettség [%]	Megengedett		Legkisebb zöldfelület [%]	Szintterületi mutató* [m ² /m ²]	Megjegyzés
2.					legkisebb	legnagyobb			
3.					építménymagasság (m)				
4.	Gip-ÚH-6	K/5000	SZ	40	-	9	25	-	21.§ (16) bek.

5. táblázat Zöldfelületek építési paramétere

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1.	Övezet jele	Megengedett legkisebb telekméret [m²]	Beépítési mód*	Megengedett legnagyobb beépítettség [%]	Megengedett		Legkisebb zöldfelület [%]	Szintterületi mutató* [m²/m²]	Megjegyzés
2.					legkisebb	legnagyobb			
3.					építménymagasság (m)				
4.	Zkp-4	-	-	0	-	-	70	-	33.§ (4) bek.
5.	Zkp-5	-	-	0	-	-	60	-	33.§ (5) bek.

T9. táblázat Különleges beépítésre nem szánt területek építési paramétere

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1.	Övezet jele	Megengedett legkisebb telekméret [m2]	Beépítési mód*	Megengedett legnagyobb beépítettség [%]	Megengedett		Legkisebb zöldfelület [%]	Szintterületi mutató* [m2/m2]	Megjegyzés
2.					legkisebb	legnagyobb			
3.					építménymagasság (m)				
4.	Kks-HF-1	2 000	SZ	2	-	5,0	50	-	41/A. (3) bek.
5.	Kks-RE-1	10 000	SZ	0,5		3,5	90	-	41/A. (2) bek.
6.	Kre-0	K	SZ	2	-	4,5	70	-	41/A. (4) bek.
7.	Kre-1	K	-	0	-	-	80	-	41/A. (5) bek.
8.	Kre/2	1000	SZ	2	-	7,5	60	-	41/A. (6) bek.

Függelék

Intézkedési javaslat

Közigazgatási határ módosítása

1. Az Gip-UH-5 és Gip-ÚH-5* valamint Kre/1 jelű -val jelölt , a tervezett vasúti nyomvonalról Baj felé eső területek megközelíthetősége nem lehetséges Tata felől, ezért javasoljuk Bajhoz csatolni.
2. A ... térkép ...-val jelölt , a tervezett vasúti nyomvonalról Tata felé eső területek megközelíthetősége nem lehetséges Baj felől, ezért javasoljuk Tatához csatolni.

Indokolás
Tata Város Önkormányzata Képviselő-testületének
..... önkormányzati rendelethez

Az 1. §-hoz

Az 1.§ az alaprendeletbe illesztett új (22) bekezdéssel rendelkezik a Ks-HF-1 és Ks-HF-2 övezetek építési helyéről.

A 2. §-hoz

A 2. § beilleszti a területre vonatkozó szabályozási tervlapot az alaprendelet 4. mellékletébe.

A 3. §-hoz

A 3. § beilleszti a Ks-HF-2 övezet építési paramétereit az alaprendelet 5. melléklet T.5 táblázatába, az ABC rend érdekében a táblázat cseréjével.

A 4. § (1) bekezdéséhez

A 4. § (1) bekezdés a hatálybalépésről rendelkezik.

A 4. § (2) bekezdéséhez

A 4. § (2) bekezdése az alaprendelet 39.§ (3) bekezdésének hatályon kívül helyezéséről rendelkezik, mert az OTÉK a védőerdők beépítését szabályozza.

2.4 Baj Község szabályozási tervének módosítása

Baj Községi Önkormányzat Képviselő-testületének/2014. (.....) önkormányzati rendelete Baj Helyi Építési Szabályzatáról szóló 6/2009. (V.12.) számú önkormányzati rendelet módosításáról

Baj Községi Önkormányzat Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban: Étv.) 6/A. § (3) bekezdésben és a 62. § (6) bekezdés 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13.§ (1) bekezdés 1. pontjában és az Étv. 6.§ (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztés stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 41. § (2) bekezdésben biztosított véleményezési jogkörében eljáró annak 9. számú mellékletében meghatározott államigazgatási szervek és az egyeztetésben résztvevő partnerek véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

1.§ BAJ KÖZSÉGI ÖNKORMÁNYZAT KÉPVISELŐ-TESTÜLETE BAJ HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁRÓL SZÓLÓ 6/2009. (V.12.) SZÁMÚ ÖNKORMÁNYZATI RENDELETE (TOVÁBBIAKBAN: R.) KIEGÉSZÜL A 13/A. §-SAL ÉS AZ AZT MEGELŐZŐ ALCÍMMEL:

„Különleges terület – Vasútállomás területe (KVá)

13/A. §

- (1) *A Különleges terület – vasútállomás területének övezete a közlekedési eszközváltást kiszolgáló és ahhoz szorosan kapcsolódó építmények elhelyezésére szolgál.*
- (2) *Az övezetben a vasúti fogadó épületen túl elhelyezhetők a vasút üzemeltetéséhez, fenntartásához kapcsolódó építmények, a parkolás létesítményei, valamint a tömegközlekedés kiszolgálásához kapcsolódó építmények. Kereskedelmi, szolgáltató, igazgatási rendeltetési egység csak a fő rendeltetésű épületen belül helyezhető el.*
- (3) *A Különleges terület – vasútállomás területén a következő feltételek teljesülése mellett lehet épületet elhelyezni:*

Építési övezet jele	Beépítési mód	Beépítési % terepszint felett	Építmény magassága m	Kialakítható legkisebb telekterület (m ²)	Legkisebb kialakítandó zöldfelület (%)	Közmű-ellátottság
		felső határa				
KvÁ	SZ	40	12	3000	40	Teljes

(4) A zöldfelület kialakítása során

- a) *a parkolók területén négy parkolóhelyenként biztosítani kell a településrendezési követelmények szerinti 1 db lombos fa elhelyezését;*
- b) *a településkép javítása, valamint a különböző funkciók vizuális elválasztása érdekében fasort kell telepíteni az övezet közút és vasút felé eső részén.*
- c) *a telekterület legalább 10%-án egybefüggő háromszintű növényállományt kell kialakítani.”*

2.§ A R. 9. § (1) bekezdése kiegészül az 5. ponttal:

„5.Vt/2 övezetben kivételesen elhelyezhető nem zavaró hatású gazdasági funkció”

3. § A R. 9. § (4) BEKEZDÉSÉNEK A) PONTJA KIEGÉSZÜL A VT/2 ÖVEZETTEL:

Építési övezet jele	Beépítési mód	Beépítési % terepszint felett	Építmény magassága m	Kialakítható legkisebb telekterület (m ²)	Legkisebb kialakítandó zöldfelület (%)	Közmű-ellátottság
		felső határa				
Vt/2	SZ	65	7,5	1000	25	Teljes

4. § A R. SZ-2 MELLÉKLETE AZ 1. MELLÉKLET SZERINT JELÖLT TERVEZÉSI TERÜLET NORMATARTALMÁVAL MÓDOSUL.

5. § A R. 14. §-A KIEGÉSZÜL A (2A) BEKEZDÉSSEL:

„(2a) Az új vasúti nyomvonal megvalósítása során, vagy azt követően a vasúti közlekedési terület övezeti határától el lehet térni a bányató körüljárhatósága érdekében. Az eltérés legnagyobb mértékét az új rézsű kialakításának műszaki lehetőségei, megoldásai, valamint a vasút biztonságos üzemeltetéséhez szükséges kezelési sáv szélessége határozza meg. A bányató tulajdonosának telken belül biztosítani kell a vasút üzemeltetőjének a kezelési sáv megközelíthetőségét.”

6. § A R. KIEGÉSZÜL A 24/A. §-SAL ÉS AZ AZT MEGELŐZŐ ALCÍMMEL:

„Átmenti rendelkezések

24/A. §

(1) A tervezett vasúti nyomvonal és kapcsolódó beruházások területén nem végezhető semmilyen olyan tevékenység, amely annak megvalósítását ellehetetleníti, akadályozza, vagy költségesebbé teszi.”

7. § (1) JELEN RENDELET A KIHIRDETÉST KÖVETŐ NAPON LÉP HATÁLYBA.

(2) JELEN RENDELET ELŐÍRÁSAIT FOLYAMATBAN LÉVŐ ÜGYEKRE IS ALKALMAZNI LEHET.

Kihirdetés napja:

.....
Schunder Tibor
polgármester

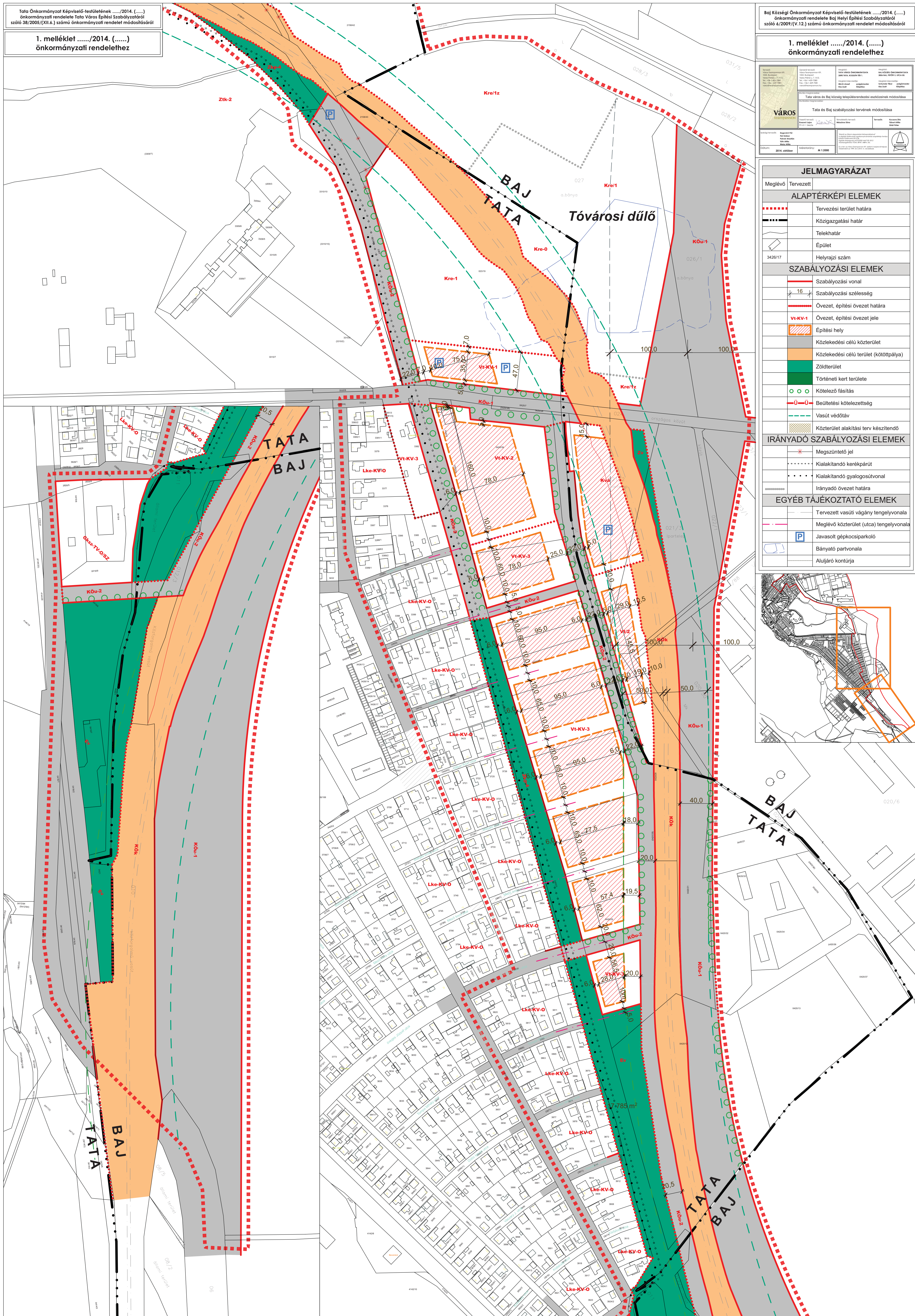
.....
Csicsainé Rischl Anna
jegyző

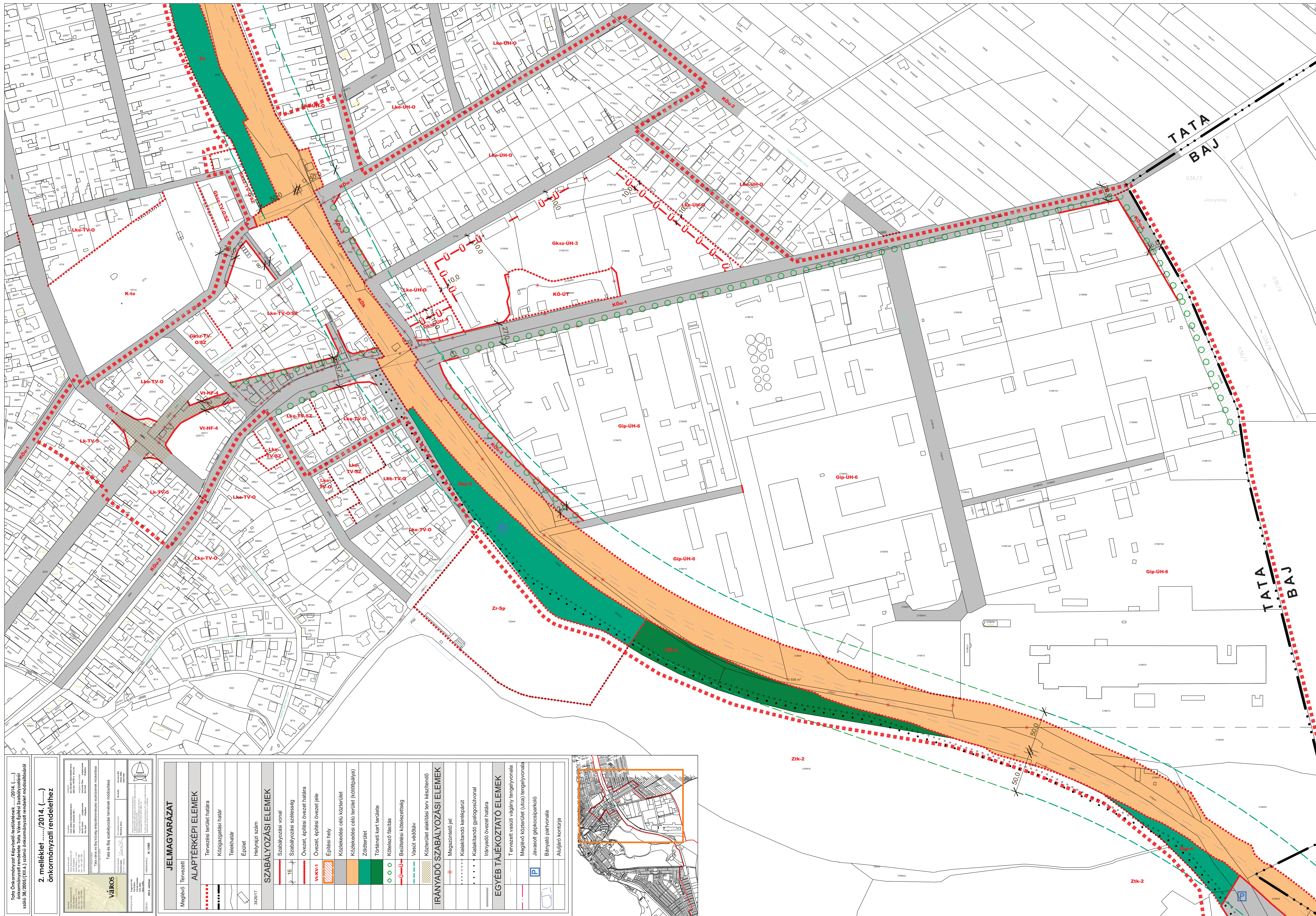
ALAPTÉRKÉPI ELEMOK

SZABÁLYOZÁSI ELEM	
-------------------	--

IRÁNYADÓ SZABÁLYOZÁSI ELEM	
----------------------------	--

EGYÉB TÁJÉKOZTATÓI FÉRFK	
--------------------------	--







Tata Önkormányzat Képviselő-testületének/2014. (.....) önkormányzati rendelete Tata Város Építési Szabályzatáról szóló 38/2005/(XII.6.) számú önkormányzati rendelet módosításáról

3. melléklet/2014. (.....) önkormányzati rendelethez

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

Tata város és Baj község településrendezési eszközeinek módosítása

Tata és Baj szabályozási tervének módosítása

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

2014. október 1.

JELMAGYARÁZAT	
Meglévő	Tervezett
ALAPTÉRKÉPI ELEMÉK	
	Tervezési terület határa
	Közigazgatási határ
	Telekhatár
	Épület
3426/17	Helyrajzi szám
SZABÁLYOZÁSI ELEMÉK	
	Szabályozási vonal
	Szabályozási szélesség
	Övezet, építési övezet határa
	Övezet, építési övezet jele
	Építési hely
	Közeledési célú közterület
	Közeledési célú terület (kötőpálya)
	Zöldterület
	Történeti kert területe
	Kötelező fásítás
	Beültetési kötelezettség
	Vasút védőtáv
	Közeledési alakítási terv készítő
IRÁNYADÓ SZABÁLYOZÁSI ELEMÉK	
	Megszüntetési jel
	Kialakítandó kerékpárút
	Kialakítandó gyalogosútvonal
	Irányadó övezet határa
EGYÉB TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK	
	Tervezett vasúti vágány tengelyvonala
	Meglévő közterület (utca) tengelyvonala
	Javasolt gépkocsiparkoló
	Bányató partvonala
	Aluljáró kontúrja

Szabályozási elemek

meglévő tervezett

	közigazgatási terület határa
	beütemezett terület határa
	közütemezési telekhatár, szabályozási vonal
	irányadó szabályozási vonal
	területfelhasználási egység határa
	övezet, építési övezet határa
	érvényes szabályozási terv területe
	rész szabályozási terv készitendő
	kétfélepcsős építési engedélyezési eljárás alkalmazandó
	telekalakítási terv készitendő
	közütemezési alakítási terv készitendő
	vízrendezési terv készitendő
	beültetési kötelezettség határa
	elővásárlási jog
	telepítendő védelmi jellegű ligeterdő és / vagy gyümölcsös
	javasolt telekhatár
	építési hely, építési zóna
	építési vonal / min. előkert határa
	téralképzés kerítéssel vagy épülettel
	zártszelvényben vezetett vízfolyás / árok, nem építhető be
	zöldfelület alatt létesíthető mélygarázs
	járműutórolás kezelésével összekapcsolott lakótelepi fejlesztés területe
	szabályozási szélesség
	jelentős felszíni gépjármű parkoló
	buszparkoló
	kilátás, látványvédelem
	megszüntető jel
	övezeti / építési övezeti jel (területfelhasználás, városrész, beépítési mód)

Tájékoztató elemek

meglévő tervezett

	védett országos művi érték
	védett helyi művi érték
	műemléki jelentőségű terület határa
	műemléki környezet határa
	régészeti terület határa
	történelmi kert határa
	védett temető határa
	helyi értékvédelmi terület határa
	országos jelentőségű természetvédelmi terület határa
	helyi jelentőségű természetvédelmi terület határa
	Ramsari övezet határa
	hidrogeológiai védőterület "A" 5 éves
	hidrogeológiai védőterület "B" 50 éves
	védőtávolság
	közműsáv
	országos védelemre javasolt művi érték
	forrás
	vegyes használatú út
	közhasználatú vasúti áttjáró
	mintakeresztszelvény felvétel
	vasúti korrekcióval érintett terület
	önálló gyalogos/kerékpár út
	közhasználat előtt megnyitott magánút

Területfelhasználások, övezetek

vegyes	Vt	településközponti
	Vk	központi
lakó	Ln	nagyvárosi, telepszerű
	Ln-F, Lk-F	telepszerű övezet fejlesztési területe
	Lk	kisvárosi jellegű
	Lke	kertvárosi jellegű
	Lr	falusi jellegű
gazdasági	Gks	kereskedelmi szolgáltató
	Gip	ipari
üdülő	Üü	üdülőházas
	Üh	hétvégi házas
különleges	K-var	tatai vár
	K-Ho	honvédségi
	K-Id	idegenforgalmat szolgáló
	K-In	intézményi jellegű
	K-Ed	edzőtábor
	K-St	Fényes fürdő
	K-Te	temető
	K-Kü	Kálvária dombi vízmű
	K	program függő különleges övezet
közlekedés	KÖu	közütemezési
	KÖk	kötőpályás vasút
	KÖz	közlekedési terület zöldfelülete
	KÖ-ÜT	üzemanyagtöltő állomás
közmű	Kü	közmű övezet
	Kü-FÜ	fűtőmű övezete
zöldterület	ZR	rekreációs zöld
	ZR-ST	strand övezete
	ZR-SP	sportpályák övezete
	ZKp	közpark
	ZKk	közkert
	ZTk	történelmi kert
	KP-TÖS	tóparti sétány
	Zv	védelmi szerepű zöldfelület övezete
	Mk	kertes mezőgazdasági övezet
erdő	EE	egészségügyi, turisztikai, szociális erdő övezete
	EL	liget erdő
	Ev	védő-, védett erdő övezete
vízgazdálkodás	V-T	történelmi jelentőségű vízfelület
	V	egyéb vízgazdálkodási övezet
Beépítési módok	SZ	szabadon álló
	O	oldalhatáron álló
	Z	zárt sorú vagy zárt jellegű
	IK	ikerházas
	CS	csoportház, sorház, láncház

JELMAGYARÁZAT

Felhasznált hatályos szabályozási tervek:

- DOBROSZLÁV U. - LAJOS U., SZABÁLYOZÁSI TERV 2006 (LT-PLAN BT)
- VÉRTESSZŐLŐSI ÚT, SZABÁLYOZÁSI TERV 2005 (LT-PLAN BT)
- KISFALUDY UTCA, SZABÁLYOZÁSI TERV 2010 (LT-PLAN BT)
- TATA, ÉSZAKI IPARI PART, RÉSZ-SZABÁLYOZÁSI TERV 2004 (PRO TERRA URBANISZTIKAI ÜGYNÖKSÉG Kft.)
- BAJ, TELEPÜLÉSRENDÉZÉSI TERV, SZABÁLYOZÁSI TERV 2009
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK (PRO TERRA URBANISZTIKAI ÜGYNÖKSÉG Kft.)
- TATA, SZ-2/A SZABÁLYOZÁSI TERV 2003

	Közigazgatási határ
	Belterület határ
	Belterület határ (tervezett)
	A szabályozás területi határa
	Telekhatár
	Alrészlet határ
	Épület
	Villamos légvezeték
	Megszüntető jel
	Szabályozási vonal
	Szabályozási vonal telekhatáron
	Területfelhasználási egység határa
	Építési övezet, övezet határa
	Irányadó építési övezet, övezet határa
	Javasolt telekhatár
	Építési hely
	Szabályozási szélesség
	Beültetési kötelezettségű terület határa
	Erózió érzékeny terület
	Vízrendezési terv készítendő
	Fasor
	Védőtávolság
	Védőtávolság határa
	Irányadó telekhatár
	Kerékpárút
	Helyi védelemre javasolt épített érték
	Helyi értékvédelemre javasolt terület
	Helyi jelentőségű természetvédelmi terület határa
	Egyedi tájérték
	Műemléki környezet
	Műemléki jelentőségű terület
	Helyi természetvédelmi terület határa
	Natura 2000 terület határa
	Ökológiai hálózat határa
	Felszíni vízvédelmi terület határa (KEM TRT)
	Közhasználat előtt megnyitott magánút
	Ipari park főbejárat
	Gazdaság útvonal
	Kereskedelem, vendéglátás
	Sport-, szabadidőközpont
	Horgászto
	Gyalogos-, kerékpáros aluljáró
	Vízműkút, figyelőműkút
	Adó-, vevőtorony, átjátszó állomás
	Bányászati joggal lefedett terület határa
	Rekultiválendő terület
	A terület szabályozási terve nincs összhangban a 2005-ben módosított Településszerkezeti tervvel
LK	Övezet jele

Sz/O	35	50
7,5	2500	

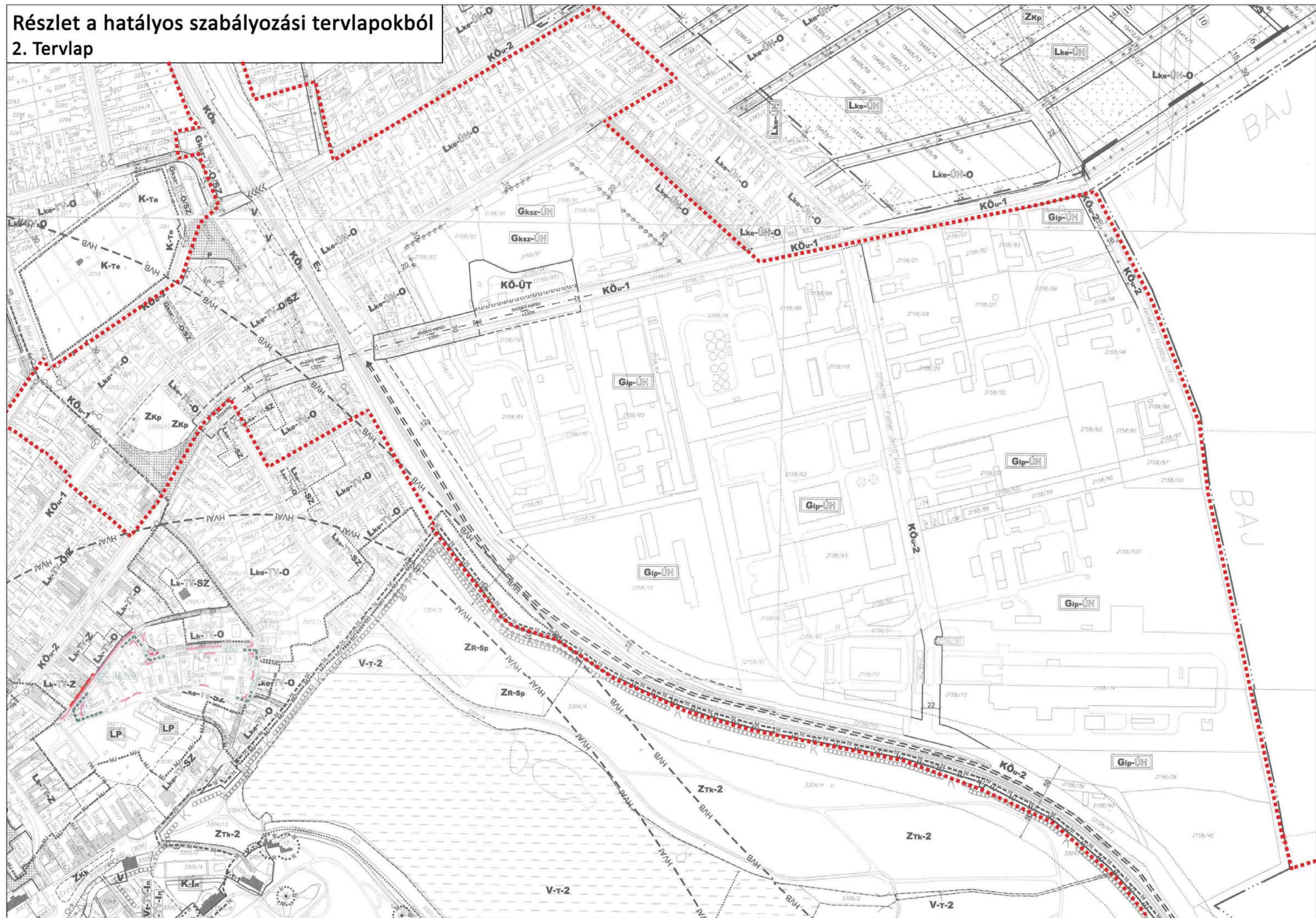
beépítési mód	max. beépítési %	min. zöldfelület %
max. építmény mag.	min. telekterület	

Részlet a hatályos szabályozási tervlapokból

Részlet a hatályos szabályozási terlapokból

1. Tervlap

2. Tervlap



Részlet a hatályos szabályozási tervlapokból

3. Tervlap

3. Tervilap

3. MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT

3.1 HELYZETFELTÁRO MUNKARÉSZ

3.1.1 Településhálózati összefüggések, a település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok

A kistérségben a megye népességének 15,5%-a, 38.800 fő él, közülük Tatán a térség lakóinak 61,5%-a. Tata és térsége a megye középső részének legvonzóbb lakóterülete, amely a szomszédos kistérségekből – Tatabánya, Oroszlány – is vonzza a letelepülőket.

A város térség-szervező szerepe a tözsomszedságában lévő megyei központot képviselő Tatabányához képest kevésbé hangsúlyos. Térségi, sőt országos kihatású jelentősége – mint az korábban a történelmi múltjában is bebizonyosodott – elsősorban rekreációs, az üdülő, és pihenőhely szerepével tud szert tenni. Tata-Tatabánya viszonyában a kooperáló együttélés célszerű. Mindezzel együtt Tata ma is a térség kereskedelmi, turisztikai és kulturális szervező központja, melynek továbbfejlesztése, megerősítése reális célja a városnak. – olvasható a 2001-ben elkészült tatai településfejlesztési koncepcióban.

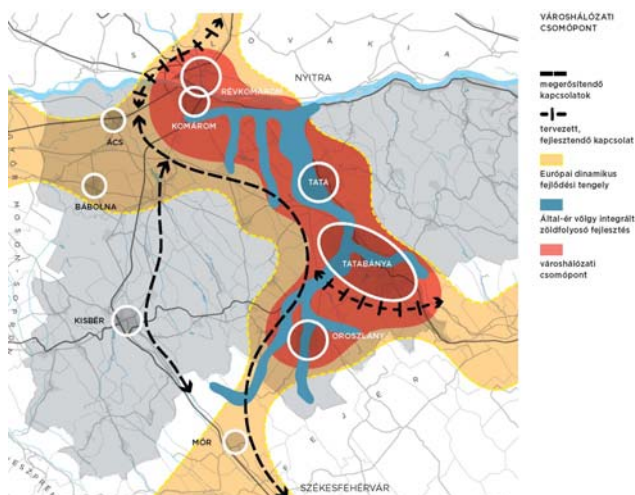
3.1.2 A területfejlesztési dokumentumokkal való összefüggések vizsgálata

(Országos Területfejlesztési Koncepcióval és a területileg releváns megyei, valamint térségi területfejlesztési koncepciókkal és programokkal)

A Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról szóló 1/2014. (I. 3.) OGY határozat (továbbiakban: OFTK) a 3.1.4.4 A belső városgyűrű városainak önálló arculatra épülő fejlesztése fejezetben a következő állítást fogalmazza meg:

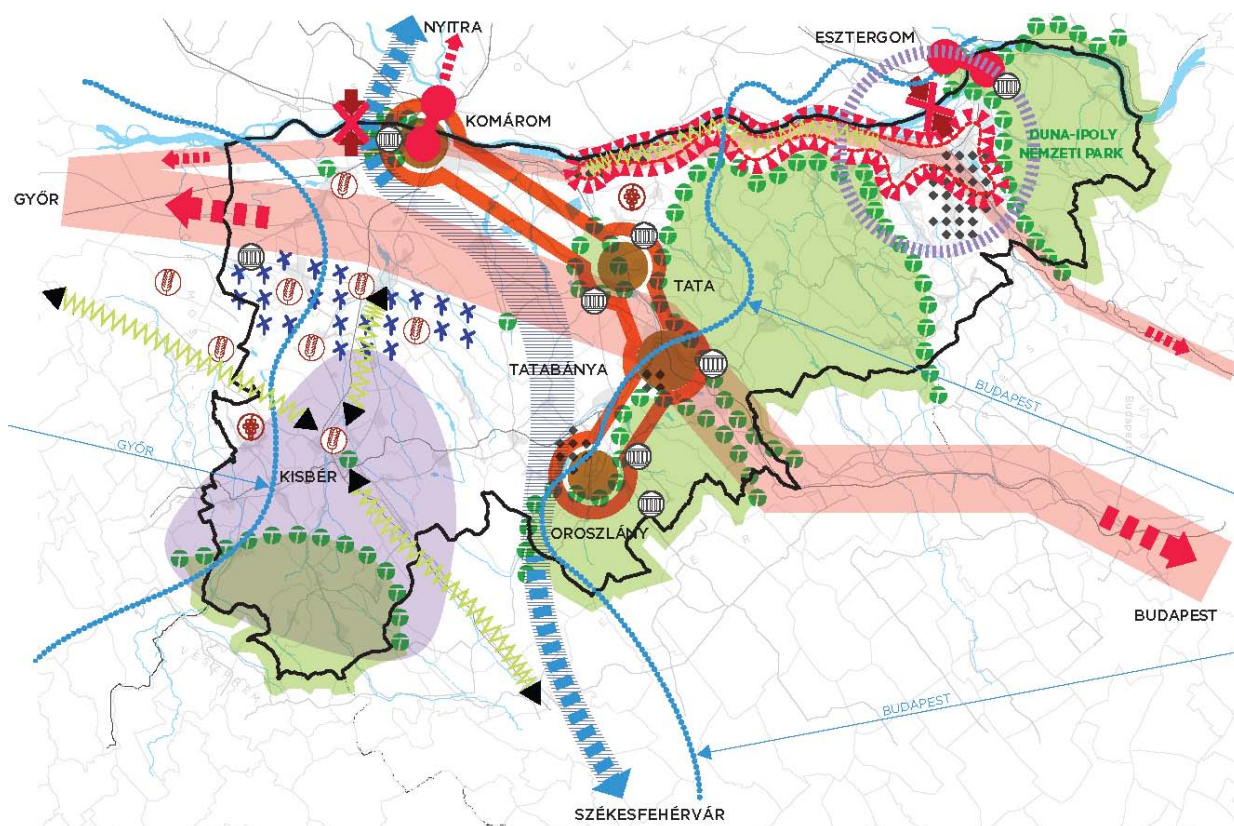
„Tatabánya, Oroszlány-Tata-Komárom városokkal, városhálózati csomóponti térségként a megye gazdasági motorja.”

A Komárom-Esztergom Megye Területfejlesztési Koncepcióban a meghatározó területi folyamatok c. fejezet írja:



„A megye területén két markáns, integrált települési és közlekedéshálózati folyosó húzódik.” Az egyik tengely „Magyarország legfontosabb nyugat-európai kapcsolata, az M1-es autópálya, és vasúti megfelelője, az 1. sz. vasútvonal is a tatabányai folyosóban halad végig, mely a megye szószterinti gerincvonal (ezzel nagy átfedésben van az Által-ér völgyében az Oroszlány-Tatabánya-Tata-Almásfüzitő kapcsolati zóna).” „A Duna menti közlekedési és gazdasági tengely szerepét a 20. század végére a Budapest-Tatabánya-Tata-Komárom-Győr irányú közúti-vasúti folyosó vette át.”

2. ábra – Városhálózati csomópont

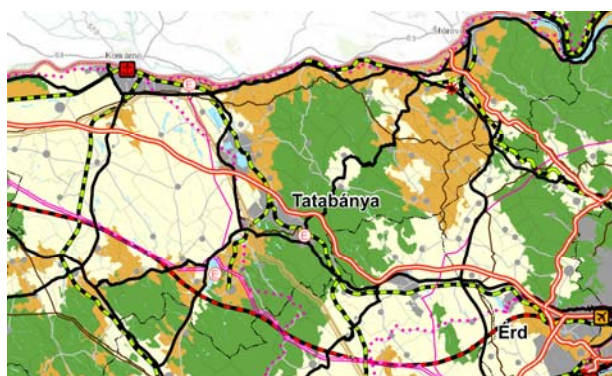


3. ábra – Érték- és konfliktustérkép

A Megye térszerkezeti jövőképe 2030 c. fejezet szerint: „...A legmarkánsabb térszerkezeti alakulat a városhálózati csomópont. A megye súlyvonalában tudatos szervezéssel-területpolitikával létrejön egy 200 ezer főt megközelítő népességű, szoros kohézióban működő városrégió Tatabánya központtal, magába foglalva Oroszlány, Tata, Komárom városokat és az elsődleges vonzáskörzeti településeket...”

Az 1. melléklet a koncepció üzenetei fejezethez c. fejezet egyik javasolt közlekedési nagyprojektje (2014-2020) a Budapest-Hegyeshalom (1-es számú) vasútvonal részét képező Biatorbágy-Tata közötti vonalszakasz rekonstrukciója és a hozzá tartozó intermodális csomópontok, eszközváltópontok és logisztikai rendszerek kiépítése-kialakítása, amely a belső vagy külső városgyűrűt érintő ország- és/vagy megyehatáron átívelő együttműködés.

3.1.3 A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata



4. ábra – Az ország szerkezeti terve – részlet

Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényt (továbbiakban: OTrT) az Országgyűlés 2003-ban fogadta el. A törvény első átfogó módosítására 2008-ban került sor. Az OTTrT törvény 29. §-a úgy rendelkezik, hogy a terv felülvizsgálatát legalább 5 évente el kell végezni. Ennek megfelelően a törvény soron következő módosítása 2013-ban megtörtént: az Országgyűlés a módosító javaslatot 2013. december 9-én elfogadta, a törvény 2014. január 1-jén hatályba lépett.



5. ábra – Társégi szerkezeti terv - részlet

A Tata-Baj térségében a tervlapon jól látszik, hogy az egyéb országos törzshálózati vasúti pálya nyomvonala eltolódott. Látszik, hogy a nyomvonal nem Tata keleti közigazgatási határánál, a Cseke-tótól keletre halad, hanem a Cseke-tó nyugati oldalán.

A Komárom-Esztergom Megyei Közgyűlés 25/2011 (XII.15.) számú önkormányzati rendeletével módosított 22/2005. (IX. 29.) számú önkormányzati rendelete a Komárom-Esztergom Megye Területrendezési Szabályzatáról (továbbiakban: KEM TrT) szól.

Az OTrT és a KEM TrT összehasonlításából látszik a tatai elkerülő út nyomvonala. Igaz, az OTrT a 2013-as módosítást követően Tata nyugati részén jelöl főutat, a KEM TrT pedig a keleti részén, azonban a KEM TrT is ábrázolja – ugyan, csak térségi mellékútként – az OTrT-ben szereplő nyomvonalat.

A KEM TrT a tervezési területet érintően – kelet-nyugati irányban az Agostyáni út térségében, észak-dél irányban az 1. sz. vasútvonal mentén – térségi kerékpárút hálózat nyomvonalát ábrázolja.

3.1.4 A szomszédos települések hatályos településszerkezeti terveinek az adott település fejlesztését befolyásoló megállapításai

Tata és Biatorbágy között a vasúti és a szorosan hozzájuk kapcsolódó területekre vonatkozó településrendezési eszközök módosítása folyamatban van. A jellemzően vonalszerűen kiterjedő tervezési területek sorában – melyek csak nagyobb ívkorrekciók térségében szélesednek ki és ölelnek fel eddig más funkciójú területrészeket is – a Tata és Baj közötti területrészt elszigetelt szakasz, mert Tatabánya területén és Tatától északra nem történik vonalkorrekció.

3.1.5 Hatályos településfejlesztési döntések bemutatása

A hatályos fejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia fő megállapításai:

Tata város Képviselő-testülete a 1/2002. (I. 11) határozattal fogadta el a településfejlesztési koncepciót, amely az alábbiakat fogalmazza meg.

Tata fejlesztési koncepciójának egyik vezérelve a Komárom-Esztergom megye területfejlesztési koncepciójában is megfogalmazottak, azaz:

„Az épített környezet kialakításánál a legalapvetőbb szempont az ott élő közösségek megfelelő minőségi életterének biztosítása. Minden más fejlesztés, legyen az közlekedési, ipari vagy üdülés-idegenforgalmi, csak ezzel összefüggésben, ennek figyelembe vételével alakítható ki.”

Tata város a régió fő céljai közül az alábbi fejlesztési irányokat jelöli meg:

1. A gazdaság erősítése, gazdasági infrastruktúra és telephely kínálat fejlesztése, a régió belüli gazdasági kooperáció fejlesztése, tájrehabilitáció, környezetvédelem, történelmi és kulturális természeti és táji értékekre épülő turizmus fejlesztése, térségi idegenforgalmi hálózat kiépítése. [...]

3. A kommunikációs és közlekedési hálózat fejlesztése, közútfejlesztés, logisztikai bázis kialakítása, kapcsolatépítés a szomszédos térségekkel, a civil szféra megújítása.

A meglévő, részben átalakuló ipari területeken igen sok a szállító, a fuvarozó és az ezzel kapcsolatos kiszolgáló vállalkozás. A városban jelenlévő gazdasági szereplők c. fejezet leírja, hogy „A korábbi iparterületek közül megtartható, Baj községgel együttműködve fejleszthető az Agostyáni út menti iparterület, valamint az északi-téglagyár és környezete – iparterület.”

A város jövőképe megfogalmazza, hogy jobban ki kell használni a fő közlekedési útvonalak adta lehetőségeket. A város legyen a kialakult településszerkezeti keretek megtartásával korszerű és fejleszthető szerkezetű, történelmi városrészekkel és más jellegű területfelhasználási egységekkel tagolt sokarcú város, ahol az egyes létesítmények, építmények azon túl, hogy rendkívüli érzékenységgel alkalmazkodnak a táji-, természeti és épített környezethez, használati értékük mellett építészeti és társzművészeti értéket is képviselnek, s hozzájárulnak a települési környezet pozitív irányú formálásához.

A városfejlesztés fő irányai és prioritásai között szerepel, hogy:

- A lakosság életkörülményeinek javítását célzó fejlesztések elsőbbséget kell, hogy élvezzenek.
- A városi erdők minőségének fejlesztése és bővítése szükséges. Növelendő a város erdősültsége mind a véderdők, mind pedig a gazdasági erdők tekintetében.

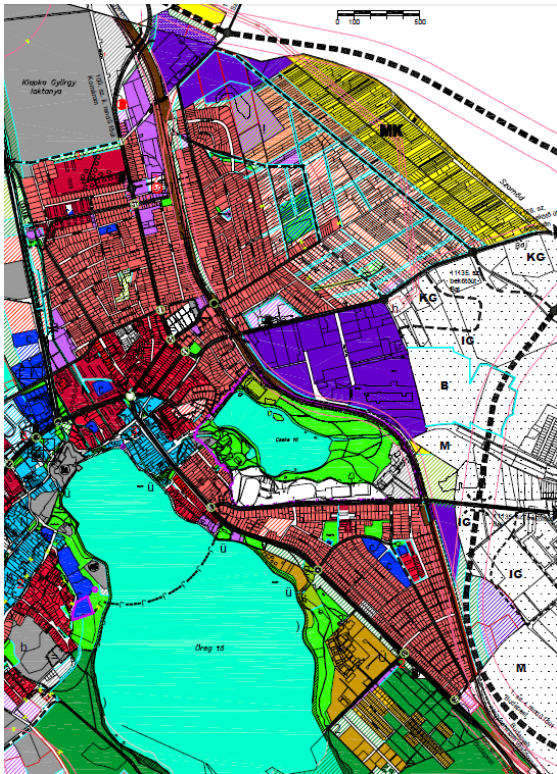
A városfejlesztés és rendezés feladatai között szerepel, hogy:

- Budapest-Hegyeshalom vasútvonal Tóvárost és Újhegyet, illetve Agostyánt elválasztó hatásának csökkentése az 1128 sz. összekötő út – az Agostyáni út – szintbeli közúti-vasúti keresztezésének különbszintűvé fejlesztésével.
- A meglévő és a fejlesztési területeket szolgáló gyűjtőút rendszer kialakítási lehetőségének előkészítése területbiztosításával és megvalósításával. A belső teherforgalom és a tömegközlekedés átszervezhetősége, csökkentése céljából.
- A hiányzó útpályák, kerékpárutak és gyalogos járdák kiépítése.
- A városi gyűjtőút hálózat kiteljesítése, az új iparterületen, a nyugati lakóterületen, a keleti lakóterület-fejlesztés (Újhegy) és az elkerülő út létesítésének összefüggésében.
- Rekultivációt igénylő területek rendezése (agyaggödör a baji határban, volt téglagyári terület a vasút mentén)
- Tata-Baj közigazgatási határán létesíthető gazdasági és rekreációs területek közös megvalósítása az 1. sz. főút elkerülő szakaszának kiépülésével összhangban.
- A város közlekedési rendszerének alakítása különös tekintettel a MÁV, a honvédség és az ipari területek szállítási útvonalaira, azok kapcsolódási rendszereinek és fordulóinak kialakítására.
- Országos és megyei kapcsolatokat is biztosító összefüggő kerékpárút hálózat kialakítása.
- A táj- és a természetvédelem, a környezetvédelem programjai között szerepel hosszú távon a közlekedési rendszerek, környezetkímélő továbbfejlesztése, csomópontok rendezése, aluljáró építés, természetvédelmi és ökológiai folyosók létesítése, útmenti fásítások, védett fasorok megtartása, újak telepítése.
- Az energiaellátással kapcsolatos fejlesztési javaslat és elhatározás a villamosenergia-ellátó hálózatot érintő fejlesztési a jelenlegi látványt rontó, utcafásítást akadályozó föld feletti elhelyezésének változtatása. A műszaki lehetőség 0,4-120 kV-os hálózattal rendelkezésre áll a hálózatok földalatti elhelyezésének megvalósítására.

3.1.6 A hatályos településrendezési eszközök bemutatása

TATA ÉS BAJ KÖZSÉG HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEI

	Településrendezési eszközök		
	megnevezése	száma	elérhetősége
Tata	Településszerkezeti terv	128/2002. (IX. 25.) sz. önkormányzati határozat	http://magyaryterv.etata.hu/telepul-esrendezes/tesz/szerkezet.php
	Helyi építési szabályzat – HÉSZ	38/2005.(XII.6.) önkormányzati rendelete	http://magyaryterv.etata.hu/telepul-esrendezes/tesz/
Baj	Településszerkezeti terv	44/2001. (VII. 23.) sz. önkormányzati határozat	http://magyaryterv.etata.hu/telepul-esrendezes/baj/
	Helyi építési szabályzat	6/2009. (I.29.) sz. önkormányzati rendelet	



6. ábra – Tata Településszerkezeti tervének tervezési területre vonatkozó részlete



7. ábra – Tata és Baj települészerkezeti tervének 1. sz. főút Tata tervének részlete

Az északnyugat-délkelet irányú tervezési terület teljes hosszában vasúti területen helyezkedik el.

A tervezési terület északi részén a vasúttól keletre kertvárosias lakóterület és ipari gazdasági terület található, nyugatra szintén kertvárosias lakóterület van. A vasúti területtől keletre, az Agostyáni út északi oldalán tervezett gazdasági terület és telekhez rendelt tájfásítás került kijelölésre, mely területen meglévő üzemanyagtöltő állomás helyezkedik el. A vasúti területtől nyugatra, az Agostyáni út északi részén zöldfelületet jelöl a terv. A terület Agostyáni út és Baji út közötti részén, a vasúti területtől nyugatra a Cseke-tó és környéke, rekreációs zöldterület és zöldfelület helyezkedik el.

Az 1. számú főút Tatát érintő szakaszára 2005-ben elkészült egy szerkezeti terv módosítás részlet. A Baji út északi oldalán lévő területek, illetve a jelenlegi vasúti pálya keleti oldalán fekvő területek területfelhasználása módosult. A bányató körüli zöldterület és mezőgazdasági terület különleges rekreációs területbesorolásba került. A módosított tervlapra itt már felkerült az új vasútvonal nyomvonala, ami miatt korrigálásra szorult az 1-es számú főút nyomvonala. Ezen a tervlapon már nem csak az utóbbi nyomvonala került fel, de kiszabályozásra került az út területigénye is. A Baji úttól délre, az 1-es számú elkerülő út és a jelenlegi vasúti terület közötti terület egészen ipari gazdasági területfelhasználás került meghatározásra, amelynek az Erkel Ferenc utca folytatásában van a szélső határa. Attól tovább a déli irányban a véderdő területe megmaradt. Az 1-es számú elkerülő út keleti oldalán a véderdő helyett egy zöldterületi folyosó került kijelölésre az ipari gazdasági terület szegélyeként.



8. ábra – Baj Településszerkezeti tervének tervezési területre vonatkozó részlete

Tata közigazgatási határa mellett, attól nyugatra, Baj területén a Baji úttól északra a tervezési területen kívül Kkm, közműterület, Gip, ipari gazdasági terület, Kba, különleges bányaterület, V, vízgazdálkodási terület, Ev, védelmi erdőterület, a tervezési területen belül Kre, különleges rekreációs terület került kijelölésre. A Kba és Kre terület egy részén bányászattal érintett terület lehatárolás szerepel. A Kre terület egy része rekultiválandó terület. A Baji úttól délre Gip, ipari gazdasági terület, Kho/b, különleges honvédelmi terület, Kho/k, különleges honvédelmi terület, Ev, védelmi erdőterület, KÖk, kötöttpályás közlekedési terület helyezkedik el.

Baj településszerkezeti tervén feltüntetésre került az 1. sz. I. rendű főút tervezett nyomvonalát megközelítő tervezett vasútkorrekció nyomvonala.

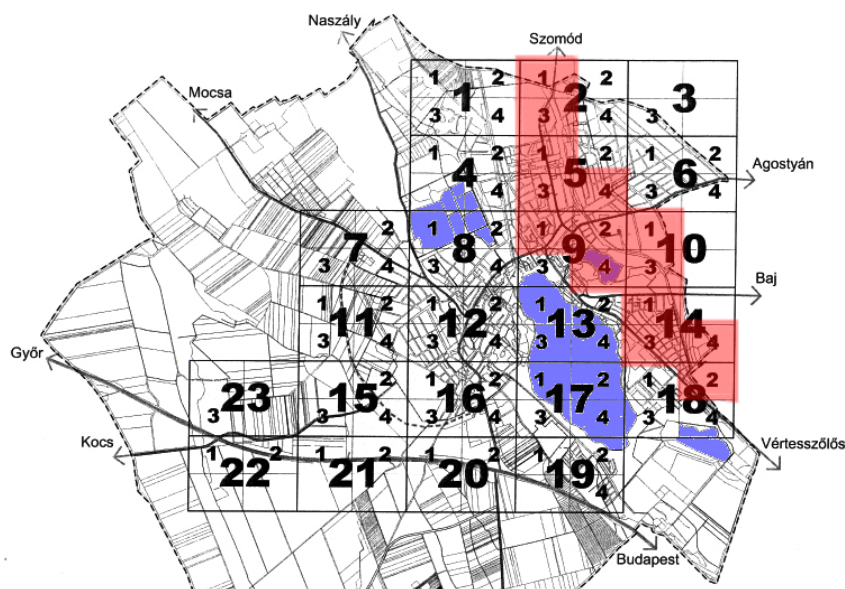
A tervezési terület déli részén az alábbi védelmi és korlátozási elemekkel lehatárolt területek találhatók:

SPA – Natura 2000 terület határa

Öh – ökológiai hálózat határa

ht – helyi jelentőségű természetvédelmi terület határa

TATA ÉS BAJ HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA



9. ábra – Tata szabályozási tervlapjainak és a tervezési terület átnézeti térképe¹

A 14.2. szelvény területének szabályozási terve a Tata-Baj Gazdasági terület szabályozási tervén található.

¹ Forrás: <http://magyarterv.etata.hu/telepulesrendezes/tesz/szelveny/index.php>

A TERVEZÉSI TERÜLETEN ELHELYEZKEDŐ ÖVEZETEK, ÉPÍTÉSI ÖVEZETEK (TATA)

TATA			
	Megnevezés	Övezeti jel	Megjegyzés
Építési övezet	Kisvárosias lakóterület	LK-TV-O/Z	
	Kertvárosias lakóterület	Lke-ÚH-O	
		Lke-TV-O	
		Lke-TV-O/SZ	
		Lke-TV-SZ	
		Lke-KV-O	
	Kereskedelmi szolgáltató gazdasági terület	Gksz-TV-O/SZ	
		Gksz-ÚH	
Övezetek	Ipari gazdasági terület	Gip	Ipari és Ipari Park jellegű gazdasági övezet
		Gip-ÚH	
	Különleges terület	K	Program-függő különleges terület
		Kre	Különleges terület - rekreációs
	Közlekedési övezet	Köu-1	Főutak övezete
		Köu-2	Gyűjtő utak övezete
		Kök	Vasút övezete
		KÖ-ÜT	Üzemanyagtöltő állomást befogadó övezet
	Zöldterület	ZKp	Közparkok övezete
		Ztk-2	Történeti kert
		Zr-Sp	Zöldterület jellegű intézmény
	Erdő	Ev	Elsődlegesen védelmi rendeltetésű erdő (véderdő)
	Vízgazdálkodási terület övezete	V	Álló vizek, tavak, patakok, vízfolyások, árkok övezete

Védelmi, korlátozó, kötelezettséget meghatározó elemek a tervezéssel érintett területen:

- ht helyi jelentőségű természetvédelmi terület határa
- HVB hidrogeológiai védőterület „B” 50éves
- MJ műemléki jelentőségű terület határa
- MK műemléki környezet határa
- Ü beültetési kötelezettség határa
- K történeti kert határa
- R régészeti terület határa

A TERVEZÉSI TERÜLETEN ELHELYEZKEDŐ ÖVEZETEK, ÉPÍTÉSI ÖVEZETEK (BAJ):

BAJ			
	Megnevezés	Övezeti jel	Megjegyzés
Építési övezet	Lakóterület	Lke/3	Kertvárosi jellegű lakóövezet
		Lke*	
	Gazdasági terület	Gksz/1	Kereskedelmi, szolgáltató övezet
		Gksz/2	
		Gksz/4	
		Gksz/7	
		Gip/3	Egyéb ipari gazdasági övezet
		Gip/4	
		Gip/k	Egyéb ipari gazd. ter. közlekedési övezete
Övezetek	Különleges terület	Kho/b	Honvédelmi terület övezete
	Közlekedési és közműterület	Köu	Országos közutak, egyéb utak
		Kök	Kötőtpályás közlekedés, vasút
	Zöldterület	Zv	Védelmi zöldterület
	Erdőterület	Ev	Védelmi (védett, védő) erdő
	Mezőgazdasági terület	Má	Általános mezőgazdasági övezet
	Vízgazdálkodási terület	V	Folyóvizek, patakok és állóvizek medre, partja
	Különleges terület	Kho/k	Honvédelmi terület övezete
		Kba	Bánya terület
		Kre/1	Különleges rekreációs célú terület
		Kre/1z	Különleges rekreációs célú terület zöld övezete

Védelmi, korlátozó, kötelezettséget meghatározó elemek a tervezéssel érintett területen:

- R rekultiválandó terület (Felhagyott bánya)

3.1.7 A táji és természeti adottságok vizsgálata

TÁJHASZNÁLAT, TÁJSZERKEZET

A tervezési terület az Által-ér völgyére felfűződő ökológiai és urbanizációs tengely része, egyik csuklópontja. A völgyet északkeletről a Gerecse, délnyugatról a Vértes távolról kifutó lankái határolják. A két magasabb terület közötti völgyben az Által-ér nem csak vízgazdálkodási szereppel bír, de a kultúra és a művelődéstörténet szempontjából is fontos területláncolat tengelye. A térség fő közlekedési útvonalai hagyományosan az Által-ér vonalát követik, segítve az Oroszlánytól Komáromig tartó településláncolat szorosabb integrációját.

A tájhasználat tagolt, a települési területek mellett bányá-, ipari és mezőgazdasági területek ékelődnek egymásba, mindezt a Gerecse és a Vértes megközelítőleg természetes állapotú erdőségei keretezik. Különösen figyelemreméltóak azok a helyszínek, ahol a különböző adottságú és használatú területek szorosan egymás mellé simulnak.

TÁJHASZNÁLAT ÉRTÉKELÉSE

A természeti adottságokkal évszázadokon át harmóniában lévő tájhasználat az utóbbi évtizedekben egyensúlyvesztetté vált. Ennek okozója egyrészt, hogy a területet az egyik legfontosabb, és jelentőségében folyamatosan növekvő nemzetközi közlekedési folyosó vágja ketté, mely a rátelepülő funkciókkal mára a térség arculatát erőteljesen átformálta. A terület korábban alig létező üdülőfunkciója is erősödik – nem kis részben a közlekedési lehetőségek javulására visszavezethetően – ez az üdülőövezetek (illegális lakóterületek) növekedésével, a hagyományos mezőgazdasági termelés visszaszorulásával jár. Ez különösen azért figyelemreméltó, mert a térség az egyik legelső magyarországi tudatos tájépítészeti beavatkozás helyszíne volt a Mikovinyi Sámuel-féle tatai vízrendezési munkálatok során, melyek célja az emberi jelenlét és a táj egyensúlyban tartása.

A jelenlegi Tata az 1930-as évekig két város volt, melyet az Öreg-tó választott el egymástól. A hajdani különállás ma már nehezen érzékelhető, a települési szövet elvesztette tagoltságát, ehhez a közlekedési hálózat sűrűsödése is hozzájárult.

TÁJHASZNÁLATI KONFLIKTUSOK ÉS PROBLÉMÁK ÉRTÉKELÉSE

Az Által-ér völgyének egykori vízvilágát több oldalról veszélyezteti az emberi tevékenység. A természetes morfológiai adottságok miatt várható, hogy a völgyben tovább sűrűsödik a közlekedési hálózat, akár egymással párhuzamos, részben egymást kiváltó létesítmények képében is – a Budapesttől Tatáig terjedő szakaszon már így is egymást érik a közút és a vasút különböző átépítési időszakaiból származó újabb és felhagyott vonalszakaszok, összességében láthatóan mindenfajta koordinációt nélkülözve.

Az egykori bányászati tevékenység beszüntetését nem követte kielégítő rekultiváció, különösen Tatabánya és a Vértes közötti területet uralják a felhagyott bányaudvarok, és kiegészítő tevékenységek nyomai. Tata nagyhírű természetes fürdő- és forrásrendszerének vízhozama is a szénbányászat miatt apadt a kritikus szint alá és a mélységi vízmozgások törvényszerűségei miatt nem is várható, hogy az eredeti helyzet visszaálljon.

A völgyiség közepét elfoglaló települési területek miatt a közlekedési útvonalak bővítései rendre a völgy peremén valósultak meg, értékes erdőterületeket használva fel autópálya-építés céljaira (Tatabányától keletre és Tatától nyugatra). Ezek a közlekedési folyosók különböző kiegészítő funkciókat vonzanak, így Tata és Tatabánya között már megfigyelhető a települési határvonalak megszűnése, a települések összeépülése.

3.1.8 Zöldfelületi rendszer vizsgálata

A TELEPÜLÉSI ZÖLDFELÜLETI RENDSZER ELEMEI

SZERKEZETI-, KONDICIONÁLÓ SZEMPONTBÓL LÉNYEGES VALAMINT A ZÖLDFELÜLETI KARAKTERT MEGHATÁROZÓ ELEMEL

Tatának és térségének a beépített és zöldfelületek szempontjából rendkívül tagolt szerkezete van. A településen máig, az azóta végbement káros folyamatok ellenére megfigyelhető az eredetileg két település (Tata és Tóváros) különállása. A települési szövet tagolását értékes növényállománnyal bíró, vízfelületekkel, ligetes részekkel átszőtt parkok segítik. Ezért a város életében a közismert parkoknak nem csak turisztikai és népjóléti, hanem alapvető szerkezetalakító szerepe is van. A Cseke-tó körüli park keleti irányban közvetlenül kapcsolódik a beépítetlen külterületekhez, így Tata északkelet-délnyugati metszetében a Cseke-tó és az Öreg-tó között csak a főutat (Ady Endre utcát) kísérv, hagyományos, szalagtelkes beépítés képviseli a városi szövetet. Bajon, mint a környező természeti tájjal ezer szállal összefonódó kistelepülésen a hagyományos értelemben vett települési zöldfelületi rendszerről nem lehet beszélni, az alacsony beépítettségi arány miatt, azt az utcák fasorai és a telkek zöldfelülete együttesen képviselik.

ZÖLDFELÜLETI ELLÁTOTTSÁG ÉRTÉKELÉSE

Fentiekből következően a települések zöldfelületi rendszere kiterjedt, az alapvetően – kevés kivétellel – kertvárosias települési szövetnek köszönhetően a zöldfelület a településeket teljesen átszővi. Amennyiben a kiterjedt vízfelületeket is a zöldfelületi rendszer részének tekintjük, megállapítható, hogy a települések belső zöldfelületei és a környező természetes zöldfelületek is akadálytalanul kapcsolódnak össze. Emiatt Tata és Baj egyaránt kiváló zöldfelületi ellátottsággal bír.

A ZÖLDFELÜLETI RENDSZER KONFLIKTUSAI ÉS PROBLÉMÁI

A zöldfelületi rendszer kevés számú problémáját elsősorban a vonalas létesítmények elvágó hatása, illetve a közhasználatú igénybevétel korlátozása jelenti (Cseke-tó parkja: olimpiai edzőtábor). A zöldfelületek és a beépített területek határán konfliktushelyzetet a beépített területek folyamatos és kevésbé tudatos terjeszkedése jelenti, elsősorban az Által-ér tengelyével párhuzamosan, illetve Tata és Agostyán között. Tata belső területein a kimunkált védelmi intézményrendszer és a nagy idegenforgalmi jelentőség miatt a zöld- és vízfelületeket a területen belülről nem fenyegeti veszély.

3.1.9 Az épített környezet vizsgálata

TERÜLETFELHASZNÁLÁS VIZSGÁLATA

A TELEPÜLÉS SZERKEZETE, A HELYI SAJÁTOSSÁGOK VIZSGÁLATA

Szerkezetileg tekintve Baj, Tóváros és Tata egy, az Által-ér főtengeyére merőleges melléktengelyre felfűződő településhármas. Tata és Tóváros az 1930-as években egy várossá egyesült, Tóváros így Tata egyik városrészévé vált. A két településrész csatlakozási pontja organikusan az Által-ér Öreg-tavi kifolyási pontjánál van. Az előzményekből világosan következően Tata kétközpontú település, a volt tóvárosi központ az 1-es sz. főközlekedési útra fűződik fel, a nagyobb történelmi és kultúrtörténeti jelentőségű tatai központ pedig az Öreg-tótól nyugatra, helyi jelentőségű utak metszéspontjában található. Az M1-es autópálya, a vízfolyások és tavak miatt Tata egyetlen terjeszkedési iránya északi, ami egybeesik az Által-ér folyásával és a korábban markáns cezúrát – települési szövet az Által-ér völgyét csak kis szakaszon, a tatai vár mellett keresztezte – megszünteti, károsítja.

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT ÉS BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

E területek rendszere messzemenően igazodik a természetes adottságokhoz. A nagy értékű zöldfelületek közelében a beépítés lehetőségei csökkentek. Az építési lehetőségek azokon a területeken koncentrálódnak, ahol a belső szövet tagoltságát nem veszélyeztetik. Kivételt képez ez alól Tata északi irányú, Által-ér menti terjeszkedése, valamint a Baj és Tata közötti volt bányaterület részleges, a honvédségi terület teljes fejlesztésbe vonása, amely a települések közötti cezúra megszűnésének, gyengülésének irányába hat.

TERÜLETFELHASZNÁLÁS

A települési területen a meglévő funkciók viszonylag tiszta rendszer szerint tagolódnak. A városközponti területek klasszikus vegyes lakó-intézményi-kereskedelmi funkciókat mutatnak fel, a külső területeket szinte kizárólag családiházas beépítés jellemzi. Tatán az ipari-szolgáltatási funkciók az Agostyán felőli városrészre összpontosulnak, ipari funkció is elsősorban itt van jelen (cserépgyár). Érdekesség, hogy a város viszonylag kis mérete ellenére már a múltban végbement a lakóterületek státusz szerinti szétválása, a Baji út menti területen alakult ki Tata elit kertvárosa.

Bajt korábban teljes egészében a falusias beépítéshez kapcsolódó vegyes területfelhasználás jellemezte, a Tata irányában újonnan kialakuló ipari-logisztikai területekkel azonban itt is létrejön a funkciók területi szétválása.

ALULHASZNOSÍTOTT BARNAMEZŐS TERÜLETEK

A Tata és Baj közötti terület az itt működő, majd felhagyott agyagbánya és a kiürített honvédségi építmények miatt erősen roncsolt, beavatkozást igénylő területnek minősül. A vasúti nyomvonal-áthelyezésével együttjáró tájrendezés során az agyagbánya területe rendezhető, a laktanya további sorsa pedig az ipari-logisztikai park terjeszkedése során lesz felülvizsgálható. Fentiekén túl további szlömös, degradálódott területen sem Tatán, sem Bajon nem jellemzőek.

A TELEKSTRUKTÚRA VIZSGÁLATA

TELEKMORFOLÓGIA ÉS TELEKMÉRET VIZSGÁLAT

A tervezési terület szinte keresztmetszetét adja Tatának, számos, különböző telekstruktúrájú területet érint a tervezés. A belvárosi, beállt területeken elsősorban szalagtelkes, zárt sorú beépítéshez kötődő telekszerkezet található, de megjelenik itt a későbbi korok kevésbé nyújtott telekalakzata is. A vasútvonal melletti területen, több helyen szabályozták a közterületi hálózatot, az új utcák nyitása során az érintett telekstruktúra is deformálódott. A vasúttól északkeletre fekvő területek sokkal később népesültek be funkciókkal, itt már az egyes ipari telephelyek egyéni igényeire szabva jöttek létre kisebb-nagyobb telkek, az átgondolt rendezés igénye nélkül.

A tóvárosi vasúti megálló melletti tipikus kertvárosias beépítéshez a megfelelő, messzemenően egységesített telekstruktúra társul, egységes telektömb- és telekméretekkel. A vasút túlsó oldalán, a felhagyott honvédségi területeken az épületek mérete, hasznosíthatósága és elhelyezkedése utólag szabja meg a kialakítható telkek paramétereit.

TULAJDONJOGI VIZSGÁLAT

Az érintett területen a legnagyobb tulajdonnal az önkormányzatok (közpark, utak, volt laktanya), valamint a MÁV-on keresztül a magyar állam rendelkezik. Az állam tulajdonában nem csak a vasúti pályatest van, hanem annak két oldalán a szükséges műtárgyak elhelyezésére szolgáló, változó szélességű területsáv és az iparvágányok törzszakaszainak területei is. A további területek magántulajdonban vannak (cégek, vállalkozások, természetes személyek).

AZ ÉPÍTMÉNYEK VIZSGÁLATA

A telekstruktúrához hasonlóan a tervezési terület épületállománya is rendkívül változatos, ezért csak fő alkotóelemeit elemezzük.

Tata egyik jellegzetessége, hogy területén az építészeti emlékek szétszórva, nem csupán a belvárosra koncentrálódva jelennek meg. Az egyik legfőbb „műemlék-koncentráum” a tervezési területen, a Cseke-tó menti parkban található. Az **Angolkertet** 1783-ban *Böhm Ferenc mérnök* építette. A kert kialakításának kedvezett a feltörő források (Kék-forrás, Najád-forrás) vize, a természeti környezet és a Cseke-tó. Később, a park különböző építményekkel bővült, így egy mecsettel, az ún. kiskastéllyal, és a Pálmaházzal. A legújabb korban az Olimpiai Edzőtábor települt a park Baji út menti szélére. Az *1960-as években* a források működésének megszűnése után itt fedezték fel az *Angyal-forrási-barlangot* és a *Tükör-forrási-barlangot*. Ezek zártak, a nagyközönség számára nem látogathatóak. A terület fő jellemzője, hogy az itt elhelyezkedő épületek dacára a zöldfelület folyamatossága nem sérült és alacsony a beépítettség mértéke is.

Az angolpark északi oldalát hagyományos, vegyes beépítésű családiházak terület szegélyezi, vegyes státuszú, többségében földszintes lakóépületekkel. Ugyancsak homogén lakóterület található a Baji út mentén, az egységes növényállomány, telekméret és a kismértékben változó, de azonos eszmei fogantatású épületállománynak köszönhetően ez vált Tata egyik legvonzóbb lakóterületévé.

Ezzel ellentétes folyamat zajlott a vasútvonal túlsó oldalán, ahol a cserépgyár körül Tata ipari központja alakult ki, rendkívül heterogén építészeti arculattal, épülettömegekkel, beépítési paraméterekkel.

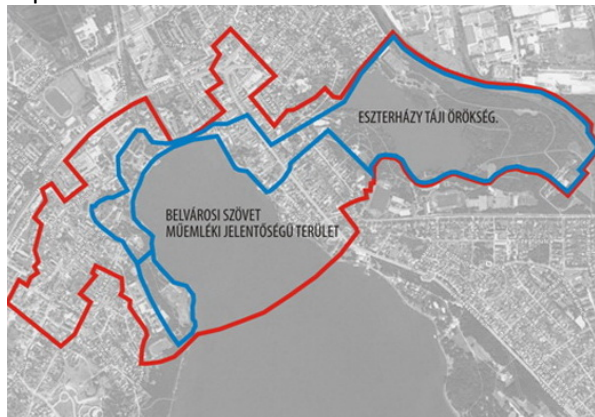
Baj építészeti arculata az egységes, alacsony beépítési paraméterek dacára az átalakulás alatt álló, jellegtelen kistelepülések karakterét mutatja, jelezve, hogy az egységes településkép nem okvetlenül az egységes beépítési paramétereken múlik.

AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEI

Az építészeti értékek közül Tatán a volt pezsgőgyár épületét, a Pálmaházat, a Kiskastélyt, a Török mecsetet és a Múromokat kell külön kiemelni. Közös jellemzőjük, hogy a romantika korában, az Angolkerttel együtt készültek el, építészeti jellegzetességeik is a homogén, parkosított háttér előtt érvényesülnek maradéktalanul.

TELEPÜLÉSSZERKEZET TÖRTÉNETI KIALAKULÁSA, TÖRTÉNETI TELEPÜLÉSMAG

Tata településszerkezete a különböző adottságok miatt létrejött központi városrészek halmazaként írható le. Az egykori Tóváros központja egyértelműen az országút és a különböző irányba vezető mellékutak kapcsolódási pontjaként jellemezhető, az idevezető utak mentén dominánsan hagyományos, szalagtelkes, „útifalu”-jellegű beépítéssel. A tatai vár környezetében a beépítés megszakad, helyet ad az Öreg-tó terjedelmes és bonyolult zsiliprendszerének. Ez a hely kiemelt városképi szerepe folytán sokáig tabu volt a városfejlesztés számára, a két település összeolvadása és a jellegzetes cezúra eltűnése Tata és Tóváros között a XX. század második felének produktuma. A zsiliprendszertől nyugatra Tata városközpontja terül el, melyet leginkább az egyházi és világi reprezentációnak rendelték alá.



Forrás: <http://www.ujirany.com/hu/projekt/tatai-eszterhazy-kastely-parkja>

A tatai városkép gyűjtőpontjában a Vár és az Öreg-tó öble áll, jóllehet az innen északra található területek újabb keletű beépítése során ez a látvány már csak a tó felől érvényesül.

Egyedülálló ugyanakkor, hogy a településszövet történeti és területi folyamatosságának köszönhetően a viszonylagos elszigeteltségben található Cseke-tó körüli Angolpark is része lehet ennek a nagyvonalú táji és építészeti együttesnek, ily módon a vasútvonaltól a város nyugati peremén található Kálváriáig bejárható és koherens táji, építészeti és kultúrtörténeti szövet maradt meg az utókornak.

RÉGÉSZETI TERÜLET, VÉDETT RÉGÉSZETI TERÜLET, RÉGÉSZETI ÉRDEKŰ TERÜLET

A tervezési terület térségében a következő régészeti érdekű területeket tartják nyilván:

Lajstromszáma:	64386	68003
Település:	Tata	Tata
Városrész:	Tófarok	Derítő-tó mente
Jellege:	Telepek	Telepek
Időszak:	újkőkör, bronzkor, vaskor	bronzkor, késő bronzkor, kora vaskor, vaskor
Helyrajzi szám:	0412/86,0412/87,0412/77,	0411/3,0430/4,0430/3,0412/80,0412/81
EOV-koordináták:	X: 597898, Y: 254411	X: 598557, Y: 253873

A területen védett építészeti környezet elsősorban Tata és Tóváros központjaiban, valamint a tatai vár környezetében található. Tóváros központjában az 1-es főút átkelési szakasza mentén kialakult teresedést a faszerkezetű, műemlékileg védett óratorony hangsúlyozza. Tata központjában a Városháza és a Fellner Jakab által tervezett plébániatemplom között az elliptikus alaprajzú Főtér és barokk épületei érdemelnek említést. A város emblematikus építészeti együttese az Öreg-tó felől épített kőfalakra támaszkodó vár és annak erődítményrendszere, melynek természeti környezetben való feloldódását a tó terjedelmes zsiliprendszere, a vízzel teli várárok segítik. A feszes, városias építészeti komplexumokat arányosan ellensúlyozzák az Angolpark környezeti háttér elé komponált romantikus kerti építményei.

TÖRTÉNETI TÁJ

A tervezési terület történeti táji jelentőségét a Mikoviny Sámuel által végrehajtott, a térség fejlődésének irányát a mai napig meghatározó vízrendezési beavatkozások adják, melyek a mai Magyarországon példa nélkül állóan sokrétűek, kiterjedtek, természeti és épített környezetre érzékenyek voltak. E beavatkozásnak köszönhetően vált az Által-ér vízfolyása a tágabb térség települési integrációjának fő folyosójává is.

3.1.10 Közlekedés

A közlekedési vizsgálat és fejlesztési javaslat „A településrendezési tervek közúti közlekedési munkarészei – Tartalmi követelmények” megnevezésű, az ÚT 2-1.218:2003 sz. útügyi műszaki előírásban foglaltak szerint készült, figyelembe véve az ÚT 2-1.201:2008 Közutak tervezése útügyi műszaki előírásban foglaltakat, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendeletet és összhangban a további kapcsolódó előírásokkal, jogszabályokkal.

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A TELEPÜLÉS TÁGABB TÉRSÉGE KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATAINAK VIZSGÁLATA

A tervezési területet két országos mellékút érinti. Az egyik az Agostyán felé vezető 1128 j. mellékút, a másik a Baj felé vezető 11136 j. mellékút. Ugyan ezt a területet nem érinti, de meg kell említeni, hogy a keleti és nyugati irányú gyorsforgalmi kapcsolatot az 1 sz. elsőrendű főutat tehermentesítő M1 autópálya biztosítja. Az M1 autópálya nemzetközi út, száma E60, E75 Budapest és az osztrák határátkelő, Hegyeshalom között halad Budapestről, Tatabányán és Győrön át az északi országrészben. Az autópálya az 1. sz. főútról érhető el. Az 1 sz. főút a tervezési terület peremén helyezkedik el, mely észak-déli, délkeleti irányban húzódik a település keleti határán. A főút Budapestről indulva halad az országhatárig Tatabánya, Komárom, Győr, Mosonmagyaróvár nagyvárosokat érintve. Összességében elmondható, hogy a tervezési terület jól kiépített kapcsolatokkal rendelkezik.

Tata területén halad át a MÁV 1. sz. Budapest – Hegyeshalom - Bruck-Királyhida vasúti fővonal.

A TELEPÜLÉS BELSŐ KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATÁNAK ÉS LÉTESÍTMÉNYEINEK VIZSGÁLATA

Az úthálózat gerincét az 1 sz. főút adja, a jelentősebb utcák országos közutak, a település többi utcája – így a tervezési terület kiszolgáló útjai, valamint a két országos mellékút is – a főúthoz közvetlenül kapcsolódik. A főutakon és a gyűjtő utakon kívül a lakóutcák jellemzően szűkek, szabályozási szélességük kicsi.

CSOMÓPONTOK KIALAKÍTÁSA

A tervezési területen a csomópontok szintbeni kiépítésűek, melyek a forgalmat megfelelően bonyolítják. A csatlakozó utak a főút felé „Elsőbbségadás kötelező” és „Állj! Elsőbbségadás kötelező” táblával szabályozottak, a gyűjtőutak és lakóutcák csomópontjai a gyűjtőutak felé elsőbbségadással, valamint lámpás kereszteződéssel szabályozottak. A lakóutak egymással egyenrangú kereszteződéseket alkotnak, az elsőbbségadás jobbkéz-szabály alapján szabályozott, a főút felé elsőbbségadás kötelező. Az utcák kis forgalmúak, a csomópontok megfelelő kapacitástartalékkal rendelkeznek. Beavatkozást csak a geometriailag nem megfelelő, szűk csomópontok indokolhatnak.

A TELEPÜLÉS FORGALMI VIZSGÁLATA

A forgalmi vizsgálatot az országos forgalomszámlálási adatokból az ÚT 2-1.201 és ÚT 2-1.118 műszaki előírás szerint számított várható forgalmak segítségével végeztük el. A forgalmi vizsgálat alapja a 2012. évi országos forgalomszámlálási adatok.

Tata esetében a település helyi célforgalma mellett jelentős átmenő forgalom is jelentkezik. A személygépjármű forgalom mellett a tranzitforgalom a település országos közútjain bonyolódik. A településen található olyan mezőgazdasági, és ipari termelő egységek, melyek teherforgalmat is bonyolítanak. A tervezési területen lévő 1128 j. mellékút, valamint a 11135 j. mellékút éves és heti forgalomlefordítás szerinti forgalomjellege 'C', átlagos jellegű forgalom. A napi forgalomlefordítás szerinti forgalomjellege „2”, az esti és éjszakai forgalom aránya tavaszi és őszi hétköznapi átlagos, 18-25% közötti.

A forgalmi vizsgálatból megállapítható, hogy a települést érintő közutak terhelése jelenleg az Út 2-1.201 műszaki előírás alapján bőven az eltűrhető, sőt a megfelelő határértékek alatt van.

UTAK ÁLLAPOTA

Tata területén az országos közutak burkolatának minősége megfelelő, a település egyéb útjainak burkolata közepes, ill. rossz minőségű. A rossz állapotú burkolat forgalmi hatásai még nem jelentkeznek, azonban ennek elkerülése miatt kiemelt figyelmet kell fordítani a burkolat állapotának javítására. Kihangsúlyozottan kell figyelni az utak folyamatos karbantartására, és a csapadék vízelvezető rendszer karbantartására, csak a kettő együttes jó állapota előzheti meg a burkolat tönkremenetelét.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

KÖZÚTI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Tatán jelenleg 14 járáttal működik az önálló helyi tömegközlekedési hálózat. A város területén a tömegközlekedés szolgáltatója a Vértess Volán Zrt. A település, így a tervezési területen az autóbusz megállóhelyek száma és elhelyezkedése, továbbá a járatok sűrűsége megfelelőnek mondható.

KÖTÖTTPÁLYÁS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Tata területén halad át a módosítás tárgyát is alkotó 1. sz. Budapest – Hegyeshalom – Bruck - Királyhida vasúti fővonal. A vasútvonal települést érintő szakaszán egy vasútállomás (Tata), valamint egy megállóhely (Tóvároskert) van.

KERÉKPÁROS ÉS GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

A gyalogosközlekedés számára a település útjai egy illetve két oldalon járdával kiépültek. A járda állapota közepes vagy rossz minőségű, több helyen a szélessége nem elegendő. A településen a helyi közlekedést sokan kerékpárral oldják meg.

PARKOLÁS

A lakóterületek parkolási igényei többnyire telken belül kielégítettek. A főbb útvonalak mentén és a városközpontban parkolókat alakítottak ki. Több helyen betonburkolatú, egyszerű közterületi parkoló működik.

3.1.11 Közművesítés

VÍZIKÖZMŰVEK

VÍZELLÁTÁS, SZENNYVÍZELVEZETÉS

A vasúti fővonal és az Agostyáni út csomópontjánál a meglévő vízhálózat az Agostyáni út páratlan déli oldalán épült ki. A vasúttól keletre található iparterületi szakaszon DN 150 mm-es acny vezeték, míg a város felé, a vasúttól nyugatra eső szakaszon a Révai utcáig DN 100 mm-es acny vezeték épült ki. A vasút keleti oldalán a Munkácsy M. és Csokonai utcákban DN 150 mm-es vezeték, a nyugati oldalán a Gárdonyi Géza utcában DN 100 mm-es vezeték üzemel. A tervezési területen a csatornázás

elválasztott rendszerben épült ki. A közúti rekonstrukció következtében a vízellátáshoz hasonlóan több helyen kell a szennyvízcsatorna kiváltásával számolni.

Az Agostyáni út vasúttól keletre található iparterületi szakaszon DN 400 mm-es szennyvízcsatorna üzemel.

Az Agostyáni út mentén a Révai utcáig DN 200 mm-es szennyvízcsatornát épült ki.

Az Újhelyi úton az Agostyáni út felől érkező DN 400 mm-es szennyvízcsatornát üzemel.

CSAPADÉKVÍZ ELVEZETÉS, FELSZÍNI VÍZRENDEZÉS

Zárt csapadékvíz-elvezető csatorna található az Agostyáni, Bárány, Somogyi, és a Bacsó Béla utak alatt. A kapott adatszolgáltatás alapján a Bacsó B. úti csapadékcsatorna Ø 60 betoncsatorna. A vasút másik oldalán lévő zárt csapadékcsatornák (CS 1-0-0; CS 2-0-0; CS 3-0-0; CS 4-0-0; CS 12-0-0; CS 14-0-0; és a CS 15-0-0) szintén egymással összefüggő rendszert alkotnak. Befogadjuk a vasút melletti vízfolyás. Az utak víztelenítése víznyelőkkel történik.

ENERGIAKÖZMŰVEK

FÖLDGÁZELLÁTÁS

Az Agostyáni úton dn 250 PE középnyomású gázvezeték épült ki.

A Tata – Baj összekötő úttal párhuzamosan az Égáz-Dégáz Földgázelosztó Zrt. gázvezetéke található.

VILLAMOSENERGIA-ELLÁTÁS

A tervezési területet érintő utcákon a közvilágítás mellett jelzőkábel is húzódik és több transzformátor állomás is található a területen, melyeket a módosítás nem érint.

HÍRKÖZLÉSI HÁLÓZAT

Újhegyi és az Agostyáni úti aluljáró helyét érinti az Invitel Zrt. tulajdonában lévő 96 szálas LPE40 csőben futó optikai kábel. Az utóbbi helyszínen a PR Telecom Zrt. optikai és koaxális hálózata is érintett. Továbbá a Magyar Telekom optikai réz- és optikai hálózata, amely földkábelként, illetve alépítményben és oszlopsoron is üzemel, szintén érintett az aluljáró építés kapcsán.

Az Agostyáni út északi oldalán fut egy légkábeles hálózat, ami szintén érintett a tervezésben.

Somogyi Béla utcai körforgalom helyszínén a PR Telecom alépítménye és léges koaxiális hálózata, illetve a Magyar Telekom alépítményes és légkábel hálózata található. A meglévő útkeresztezéskor több csomóponti beton aknája, szekrénye található a szolgáltatónak. A meglévő alépítmény észak-déli és kelet-nyugati irányú és több párhuzamos nyomvonalon húzódik. Ezekben az alépítményekben réz- és optikai kábelek is találhatók.

Tata – Baj összekötő úttal párhuzamosan távközlési alépítmény helyezkedik el.

3.1.12 Környezetvédelem és településüzemeltetés

ZÖLDFELÜLETEK

A tervezési terület zöldfelületeit a fejlesztéssel érintett utak, utcák és a lakóépületek közé eső, kapubeajtóktól és gyalogos felületektől feldarabolódott zöldsávok alkotják.

A zöldfelületek jellemzően füvesített területek, a fás szárú állományban lombhullató és örökzöld egyedek egyaránt előfordulnak. Több helyen nyírt sövény kíséri a járdafelületeket. Egynyári és évelő kiültetéseket találunk a lakóházak kerítései előtt, amelyeket az ott élők ültettek ki, és tartanak gondozás alatt.

Idős, fejlett (azonban a légvezetékek miatt erősen metszett, csonkolt) fasorok kísérik az Agostyáni utat. Több helyen gyümölcsfákat (dió, cseresznye) találni a közterületen.

MEGLÉVŐ NÖVÉNYZET VIZSGÁLATA

A tervezési terület bejárása során 143 db fát vizsgáltunk meg, melyeket a javaslatához mellékelt növényjegyzék – a sorszámmal rendelten a fafaj, 1 m magasságban felmért törzsmérő, valamint a

növény állapotának feltüntetésével – tartalmaz. A meglévő faállományt túlnyomórészt lombhullató egyedek alkotják, de elvétve találunk örökzöld tűlevelűeket is. A lombos faállomány vezérnövényei a platán (*Platanus x hybrida*) és a japánakác (*Sophora japonica*), az örökzöldek közül pedig a tuja fajták (*Thuja* sp.).

A cserjeállomány nagyobb részt szintén lombhullató dísznövényekből áll, de egy- két örökzöld is képviselteti magát. Az utakat több helyen nyírott fagyal (*Ligustrum vulgare*) sövény kíséri. A cserjeszint növényei között találunk mályvacserjét (*Hibiscus syriacus*), gyöngyvesszőt (*Spiraea* sp.), de találunk kerti tamariskát (*Tamarix* sp.) is.

A meglévő fás állomány állapota jónak mondható, vannak ugyan metszést, gallyazást igénylő egyedek, és vannak a telepítés miatt árnyékban kevésbé szépen fejlődő példányok, de egészséges és gondozott a meglévő állomány.

TALAJ

A Tatán áthúzódó vasútvonal a Győr-Tatai-teraszvidéket szeli át. A Tatai-teraszvidék már a Kisalföldhöz tartozik. A terület, melyet a vasút átszel Ramann féle barna erdőtalaj és réti öntéstalajok alkotják. Területen nagyon kevés szántóföld található, inkább a bolygatott talajfelszín a jellemző (a parkokat, erdősült területeket leszámítva), hiszen belterület peremi, valamint bányászattal érintett területek helyezkednek el.

FELSzíNI ÉS A FELSZÍN ALATTI VIZEK

A Tatai vízbázis típusa karsztvíz. A karsztvízbázis két kútja (Pokol I., II.) az Angolpark területén található, melynek üzemeltetője az Észak-Dunántúli Vízmű Zrt. A Tata Baj szakaszra a száraz, gyér lefolyású terület jellemző. A területet a Cseke – patak érinti egyedül. Az új vasúti nyomvonal egy meglévő tavon megy keresztül.

LEVEGŐTISZTASÁG ÉS VÉDELME

A rekonstruálandó vonalszakaszon villamos vontatású szerelvények közlekednek, melyek légszennyező hatást nem okoznak.

ZAJ- ÉS REZGÉSTERHELÉS

A területen a legnagyobb zajforrás a vasútüzem. A vonal azonban csak kis szakaszon érint lakott területet, itt a legutóbbi rekonstrukció során (1994-97) zajgátló falak épültek ki. A vasúti pálya rögzítésének korszerűsödésével, valamint a gördülőállomány állapotjavulásával a zajterhelés fokozatos csökkenése várható, annak ellenére, hogy a vasúti forgalom volumene növekszik.

HULLADÉKKEZELÉS

A tervezett vasúti beruházás és a kapcsolódó, érintett terület átsorolások a jól működő hulladékgazdálkodási rendszert nem érintik.

ÁRVÍZVÉDELME

A tervezési területen nincs olyan folyóvíz, mely árvízvédelmi kockázatot jelentene.

FENNÁLLÓ KÖRNYEZETVÉDELMI KONFLIKTUSOK, PROBLÉMÁK

A térségben fellelhető környezeti konfliktusok a beavatkozások hatására nem fognak növekedni.

3.1.13 Katasztrófavédelem (területfelhasználást, beépítést befolyásoló vagy korlátozó tényezők)

ÉPÍTÉSFÖLDTANI KORLÁTOK

Tata és Baj közigazgatási határán terül el a tatai cserépgyár agyagellátását biztosító, már felhagyott külszíni agyagbánya. A roncsolt területet a külszíni fejtések egymásba-metsző bányagödrei jellemzik, egy részükben a talaj- és csapadékvíz beszívargásának hatására tavak alakultak ki. Tata

önkormányzata a volt bányaterület rekultivációját, majd üdülő-pihenőparkká való alakítását tervezi. Ugyanakkor a tervezett vasúti nyomvonalkorrekció hozzávetőlegesen félbe fogja vágni az egykori bányaterületet és a benne kialakult bányatavat. A vasútépítési munkálatokkal járó földmunkák révén a terület felszíni szabdaltsága csökkenni fog.

3.1.14 Városi klíma

A térség klímaviszonyai a magyarországi átlagnál csapadékosabbak, nedvesebbek. Az olimpiai edzőtábor 1948-as, londoni olimpiát megelőző helykiválasztása mellett fontos érv volt, hogy az országban e térség klímaviszonyai, a ma belátható ismeretek alapján, hasonlítanak leginkább a londonihoz.

A tervezett vasútvonal korrekció nem érinti a városi klíma alakulását.

4. ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT

Az alátámasztó munkarész egyes fejezeteihez felhasználásra került:

- Biatorbágy (bez.) - Tata (kiz.) vasútvonal szakasz korszerűsítése engedélyezési terveinek és környezeti hatástanulmányának elkészítése, TÓVÁROSKERT vasúti megállóhely, P+R parkolók
- 1.sz. Hegyeshalom – Budapest vasútvonal Biatorbágy (bez.) – Tata (kiz.) szakaszának korszerűsítése - KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY (UNITEF'83 Zrt.)
- Hatásbecslési dokumentáció - Biatorbágy (kiz) – Tata(kiz) vasútvonal szakasz korszerűsítése (UNITEF'83 Zrt.)
- Biatorbágy – Tata vasútvonal szakasz korszerűsítése – Örökségvédelmi hatástanulmány
- Tata – Agostyáni út, Újhegyi út, Útépítési terv (Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.)

4.1 A környezetalakítás terve

4.1.1 Településrendezési javaslatok

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT ÉS BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

A tervezési területen a hatályos településrendezési eszközökben szereplő övezetek, építési övezetek kerültek alkalmazásra, egyes övezetek paramétereinek korrekciójával-megemelésével (OTÉK és a HÉSZ keretein belül), úgy hogy az önkormányzat és az érintett tulajdonosok szempontjai is előtérbe kerültek. Bajon szükséges volt meghatározni a Kvá különleges vasútállomás övezetet, ami azért indokolt, mert az új vasúti nyomvonal és állomás Baj közigazgatási területére eső része nem éri el azt a területméretet, hogy ott a KÖk kötőtpályás közlekedési övezetre megengedett 5%-os legnagyobb beépíthetőséggel állomásépület létesíthető legyen.

A MÓDOSÍTÁS SORÁN ÉRINTETT ÖVEZETEK, ÉPÍTÉSI ÖVEZETEK:

Lke – Kertvárosias lakóterület
Gip – Gazdasági – ipari terület
Gksz – Gazdasági – kereskedelmi-szolgáltató
Vt – Településközponti vegyes terület
Ztk – Zöldterület-közpark
KÖu – Közlekedési terület, közút
KÖk – Közlekedési terület, kötőtpályás
Kvá – Különleges vasútállomás övezete
Krek – Különleges rekreációs terület övezete

SZERKEZET MEGHATÁROZÓ NYOMVONALAS ÉS TAGOLÓ ELEMEEK

A tervezési terület szerkezetét – ahogyan eddig is – országos jelentőségű közúti és kötőtpályás vonalak fogják meghatározni, közöttük az 1. sz. Budapest–Győr–Hegyeshalom –vasútvonal és az ugyancsak 1. sz. főközlekedési út Tata belterületét tehermentesítő új szakasza. A főirányra közel merőleges a területet nem csak átszelő, de valójában fel is táró Tata és Baj közötti közút vonala, melyre az új vasúti megállóhely is szerveződik.

VÉDELMI ÉS KORLÁTOZÓ ELEMEEK

A területen védelemmel, vagy korlátozással érintett objektum, létesítmény nincsen. Vasúti belső szabályozás írja elő a vasúti pályatest mindenkor szélő vágánytengelyétől számított 50 m-es védőtávolság meghatározását, amely nem építési korlátozást jelent, építési szándék esetén az egyeztetési folyamatban egy, a pályavasúttal történő egyeztetés kötelezettségét jelzi. Az általános településrendezési gyakorlat szerint ezen zónán belül *új lakóövezetek kijelölése* szakmai szempontok alapján kerülendő.

4.1.2 A változással érintett területek összefoglalója és összefüggései

A vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódóan számos helyen történik módosítás. A fejezetben lévő módosításokat az 1. és 2. melléklet ábrázolja (A módosítások átnézeti térképe I. és II.).

A TELEPÜLÉSSZERKEZETI VÁLTOZÁSOK BEMUTATÁSA - TATA

1. módosítás

A fejlesztési szándékok szerint a város déli részén a vasútvonalat az új nyomvonalra helyezik. A régi nyomvonalat felszámolják, melynek helyén véderdősáv és zöldterület kialakítása javasolt a Tóváros lakóterületeinek védelme érdekében (1a). A feleslegessé vált épületek, építmények (zajvédőfalak) elbontásra kerülnek. Míg ez nem történik meg, a helyi építési szabályzatban átmeneti rendelkezés biztosítja a vasútvonal üzemszerű működését a beruházás megvalósulásáig.

A Cseke-tó menti területen (1b) területhasználati változás nem történik, csak a területi arányok változnak. Az új vasúti nyomvonal a tótól és parktól is távolabbra kerül, a jelenlegi megszűnő vasúti nyomvonal és a hozzátartozó területek beolvadnak a tó körül elterülő közparkba.

Az Agostyáni út és az Újhegyi út között az új vasútvonal nyomvonala fokozatosan visszasimul az eredeti nyomvonalra, ugyanakkor a hatályos településszerkezeti terv a vasúti terület egy részén, az Újhegyi úttól északra (1c) –vasúti tengely téves ábrázolása miatt – erdőterületet tervezett be, mely a vasútfejlesztés gátja lehet. Ezért a rendezési tervet az Agostyáni úttól északra pontosítani kell.

2. módosítás

A Tóvároskert-megállóhely áthelyezésre kerül: Baj közigazgatási területén új vasúti megállóhely épül (lásd 3. melléklet: Baji község új vasútállomásának beépítési javaslata). A megszűnő megállóhely területére egy kisebb beépítési intenzitású településközponti vegyes terület került kijelölésre, és tőle nyugatra a régi vasúti terület egy szakaszán közlekedési terület lett kiszabályozva, ami biztosítja a régi vasúti nyomvonal területének integrálódását a jelenlegi városszövetbe.

3. módosítás

A vasútvonal megszűnő és új nyomvonala közötti 100-150 méteres (váltakozó szélességű) „zárványterületet” a módosítás során rendezni kell, figyelembe véve, hogy e terület településszerkezeti a beruházás megvalósulását és a meglévő sínpályák felszámolását követően a Tóvároskert városrészéhez szorosabban fog kapcsolódni. Az új vasúti megállóhely környezetében (Baj község területén), annak utasvonzó hatásának megfelelően a meglévő gazdasági-ipari területek helyén településközponti vegyes területeket jelöltünk ki. Ez annál is indokoltabb, mivel a térségben az ellátó-szolgáltató funkciójú területkínálat aránya alacsony, gazdasági funkciójú területek pedig irreálisan magas arányban vannak jelen. A jelenleg egybefüggő területet a meglévő vasúti nyomvonalra merőleges közterületek tagolják. Ez a tagolás biztosítja a terület településszerkezetbe való belesimulását.

4. módosítás

A bányatavon áthaladó új vasúti nyomvonal jelentősen átformálja a tó környezetét. A rekreációs tevékenység hatékonyabb működése érdekében a terület egy részén beépítési hely került kijelölésre parkolókkal, amely illeszkedni fog a vasútállomás térségének szerkezetébe.

5. módosítás

A vasúti pálya nyomvonal korrekciója miatt a gazdasági-ipari területeken hatályos terv által javasolt közterület-kiszabályozások változik, azonban belső közlekedési rendszere továbbra is biztosított az ipar térségnek.

6. módosítás

A tervezési terület legdélebbi részén lévő új helyi gyűjtőút a kereskedelmi-szolgáltató terület mellett csatlakozik rá a Vértesszőlősi útra, amely megteremti a kapcsolatot az új településközponti terület számára a Baji út és a Vértesszőlősi út között.

7. módosítás

Az Agostyáni út, a vasúti nyomvonalától keletre az aluljáró miatt kiszélesítésre kerül. Az útszélesítés három lakóingatlant is érint, melyek telkének egy része közlekedési területbe kerül átsorolásra. A módosítás következtében az autósforgalom várhatóan megnövekszik, illetve az üzemanyagtöltő állomás funkciójából adódóan, az érintett három telekre nagymértékben zavaró hatással lehetnek, ezért indokolt a telkek gazdasági övezeti átsorolása. A vasúti nyomvonal mellett, azzal párhuzamosan, a jobb közlekedési kapcsolatok javításának érdekében helyi gyűjtőút került kiszabályozásra.

8. módosítás

Annál nagyobb jelentőséggel bír azonban az Agostyáni út és a jelenlegi 1-es főút (Somogyi Béla utca) forgalmi kapcsolatának átalakítása. A tervezett körforgalmi csomópont az 1-es főút, az Agostyáni út és a Bacsó Béla utca egyenrangúvá váló kapcsolatát szolgálja, és kapcsolódik hozzá az Agostyáni út vasút alatt, aluljáróban történő átvezetése is. Az aluljáró mellvédfalai és körülötte - a meglévő beépítések számára szükséges szervízutak részére biztosítandó terület miatt - az útszakaszt ki kell szélesíteni. A hosszútávra szóló beruházás léptéke indokolja, hogy a beavatkozás már egy új nyomvonalra helyezett, kedvezőbb forgalmi kapcsolatokkal bíró közterületen történjen meg, ezért a szükséges kisajátítások arányos áldozatnak tekinthetők. Az út- és műtárgyépítéshez kapcsolódóan az érintett közterületek vasúti közlekedési infrastruktúrával összefüggően, nagyvonalú és magas szintű felújításának is meg kell történnie.

A TELEPÜLÉSSZERKEZETI VÁLTOZÁSOK BEMUTATÁSA – BAJ

1. módosítás

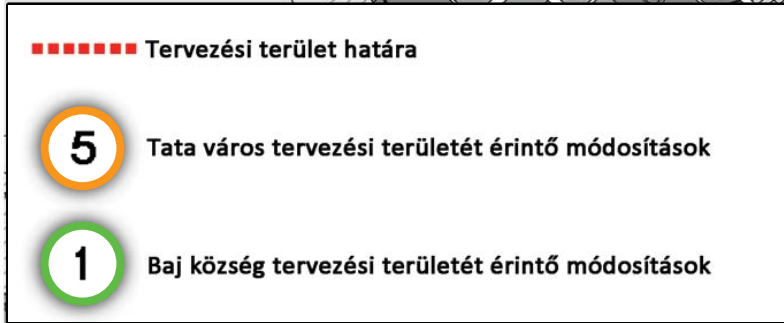
A község szerkezetében ez a korrekció jelenti a legnagyobb változást: a Tóvároskert-megállóhely Tata keleti területein megszűnik és a nyomvonallal együtt átkerül Baj község nyugati szélére. Ezért a tervezett gazdasági terület egy része különleges vasútállomás területfelhasználási kategóriába kerül besorolásra (lásd 3. mellékletet: Baji község új vasútállomásának beépítési javaslata). A vasútállomáshoz kapcsolódóan attól délre, a gazdasági terület helyett vegyes terület területfelhasználási egység kerül meghatározásra.

2. módosítás

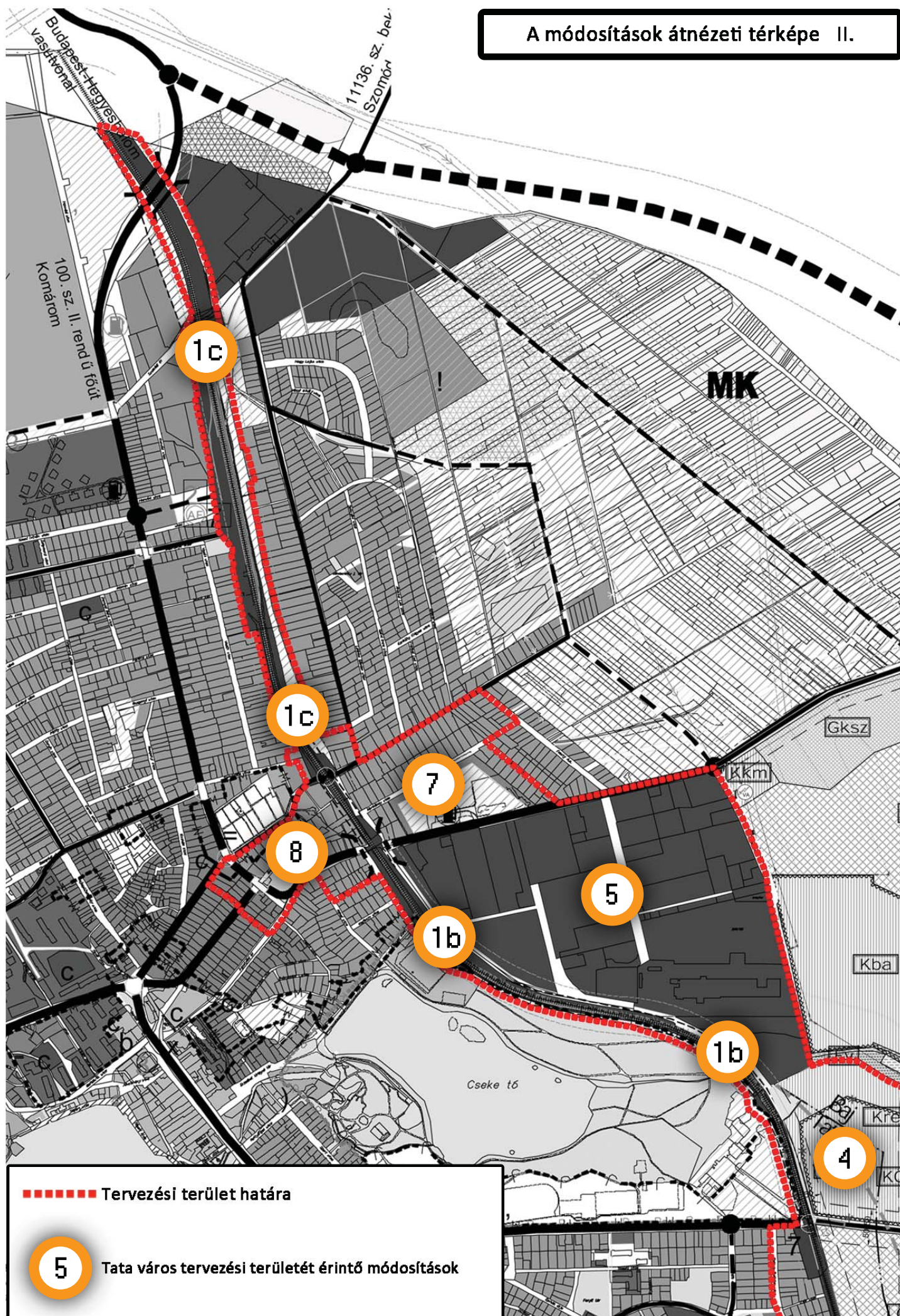
Baj község közigazgatási területét jelenleg csak rövid szakaszon érinti a vasútvonal. A tervezett nyomvonal – a pálya nagyobb sebességének biztosítása érdekében – nagyobb ívet ír le, ezzel eltolódik keletre, Baj település közigazgatási területére.

A nyomvonal korrekció érinti a Baji úttól északra fekvő különleges rekreációs területet is: a tervezett vasúti nyomvonal áthalad az itt meglévő bányatavon. A fennmaradt terület területfelhasználása nem változik, a terület továbbra is különleges rekreációs területfelhasználási egységbe marad besorolva.

A módosítások átnézeti térképe I.



A módosítások átnézeti térképe II.



..... Tervezési terület határa

5

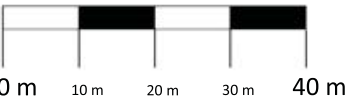
Tata város tervezési területét érintő módosítások

Baj község új
vasútállomásának
beépítési javaslata

M 1:1000

Jelmagyarázat

- autóút
- gyalogút
- díszburkolat
- vasúti terület
- zöldfelület
- fa
- növényágy
- épület
- perontető
- aluljáró
- lift
- magassági pont
- buszmegálló
- fal



TERVEZETT ÁLLAPOT

A Tata és Baj közötti közigazgatási határt átmetsző nyomvonal korrekció miatt a fő arányokat tekintve a bontások Tata, az építések pedig Baj közigazgatási területén mennek végbe. A megszűnő Tóvároskert-megállóhely pótlására Baj közigazgatási területén épül új vasúti megállóhely, fedett peronokkal, P+R-parkolókkal és felvételi épülettel. Mivel a vasútvonal ezen a szakaszon bevágásba kerül, a Baji út azt felüljárón, külön szintben fogja keresztezni. Az új vasúti megállóhely utasvonzó hatásának megfelelően nő a településrész alközponti szerepe (lásd Tatánál leírtakat), ezért ennek megfelelő területhasználatot javasoltunk. A Tata és Baj közigazgatási határa mentén az új vasúti megállót is kiszolgáló út részben Tata, részben Baj területén alakítandó ki.

A hatályos szabályozási tervben a vasúttal részben párhuzamosan került kiszabályozásra a Tatát keletről elkerülő 1-es számú főközlekedési út nyomvonala, melynek Baji úttal alkotott csomóponti ágai a Baji úttól délre az új vasúti nyomvonal mellé simulnak, északra a használaton kívüli bányagödrök területét foglalják el. Az utat kelet felől védő-zöldterület szegélyezi, ezen túl – részben a volt laktanyaépületek felhasználásával – kereskedelmi-szolgáltató, illetve gazdasági-ipari övezet terül el (ez utóbbi nem a tervezési terület része). Az OTTrT 2014. januári 1-jei módosításával az elkerülő út Tata nyugati, déli részére került át. A településrendezési tervek felülvizsgálatának feladata lesz az OTTrT szerinti módosítás végrehajtása a Baji településrendezési tervben (lásd bevezető).

Az infrastruktúra-átalakítások által nem érintett területeken a hatályos tervekhez képest változást nem tartalmaz az új szabályozási terv.

A VÁLTOZÁSOK HATÁLYOS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓVAL VALÓ ÖSSZHANGJÁNAK BEMUTATÁSA

A kijelölt fejlesztési irányokban megfogalmazottakkal összhangban van a tervezett fejlesztés, hiszen a vasútvonal közötti kereszteződéseinek köszönhetően a „gazdaság erősítése, a gazdasági infrastruktúra és telephely kínálat fejlesztése, a régió belüli gazdasági kooperáció fejlesztése, tájrehabilitáció, környezetvédelem, történelmi és kulturális természeti és táji értékekre épülő turizmus fejlesztése, térségi idegenforgalmi hálózat kiépítése” is megvalósulhat.

A módosítás párhuzamban áll a 3. fejlesztési iránnyal is, hiszen jelen módosítás egyik célja a közlekedési hálózat fejlesztése, közútfejlesztés, mely lehetőséget teremt a logisztikai bázis kialakítására, a szomszédos térségekkel való kapcsolatépítésre is.

A tervezési területen található iparterületek fejlesztésére vonatkozóan is tartalmaz fejlesztési elképzeléseket a koncepció, mely megfogalmazza, hogy „A korábbi iparterületek közül megtartható, Baj községgel együttműködve fejleszthető az Agostyáni út menti iparterület, valamint az északi-téglagyár és környezete – iparterület.”

A város a jövőképeben megfogalmazza, hogy jobban ki kell használni a fő közlekedési útvonalak adta lehetőségeket:

A város legyen a kialakult településszerkezeti keretek megtartásával korszerű és fejleszthető szerkezetű, történelmi városrészekkel és más jellegű területfelhasználási egységekkel tagolt sokarcú város, ahol az egyes létesítmények, építmények azon túl, hogy rendkívüli érzékenységgel alkalmazkodnak a táji-, természeti és épített környezethez, használati értékük mellett építészeti és társzművészeti értéket is képviselnek, s hozzájárulnak a települési környezet pozitív irányú formálásához.

A VÁROSFEJLESZTÉS FŐ IRÁNYAI ÉS PRIORITÁSAI KÖZÖTT SZEREPEL, HOGY:

A lakosság életkörülményeinek javítását célzó fejlesztések elsőbbséget kell, hogy élvezzenek.

A városi erdők minőségének fejlesztése és bővítése szükséges (védelmi rendszerek). Növelendő a város erdősültsége mind a véderdők, mind pedig a gazdasági erdők tekintetében.

A VÁROSFEJLESZTÉS ÉS RENDEZÉS FELADATAI KÖZÖTT SZEREPEL, HOGY:

Budapest-Hegyeshalom vasútvonal Tóvárost és Újhegyet, illetve Agostyánt elválasztó hatásának csökkentése az 1128 sz. összekötő út – az Agostyáni út – szintbeli közúti-vasúti keresztezésének külön szintűvé fejlesztésével.

A meglévő és a fejlesztési területeket szolgáló gyűjtőút rendszer kialakítási lehetőségének előkészítése területbiztosításával és megvalósításával és megvalósításával. (A belső teherforgalom és a tömegközlekedés átszervezhetősége, csökkentése céljából.)

A hiányzó útpályák, kerékpárutak és gyalogos járdák kiépítése.

A városi gyűjtőút hálózat kiteljesítése, az új iparterületen, a nyugati lakóterületen, a keleti lakóterület-fejlesztés (Újhegy) és az elkerülő út létesítésének összefüggésében.

Rekultivációt igénylő területek rendezése (agyaggödör a baji határban, volt téglagyári terület a vasút mentén)

Tata-Baj közigazgatási határán létesíthető gazdasági és rekreációs területek közös megvalósítása az 1. sz. főút elkerülő szakaszának kiépülésével összhangban.

A város közlekedési rendszerének alakítása különös tekintettel a MÁV, a honvédség és az ipari területek szállítási útvonalaira, azok kapcsolódási rendszereinek és fordulóinak kialakítására.

A hadi- és havária-útrendszer felülvizsgálata, szükség szerint kiegészítése módosítása.

Országos és megyei kapcsolatokat is biztosító összefüggő kerékpárút hálózat kialakítása.

A táj- és a természetvédelem, a környezetvédelem programjai között szerepel hosszú távon a közlekedési rendszerek, környezetkímélő továbbfejlesztése, csomópontok rendezése, aluljáróépítés, természetvédelmi ökológiai folyosók létesítése, útmenti fásítások, védett fasorok megtartása, újak telepítése.

Az energiaellátással kapcsolatos fejlesztési javaslat és elhatározás a villamosenergia ellátó hálózatot érintő fejlesztési a jelenlegi látványt rontó, utcafásítást akadályozó föld feletti elhelyezésének változtatása. A műszaki lehetőség 0,4-120 kV-os hálózattal rendelkező áll a hálózatok földalatti elhelyezésének a kivitelezésére.

HATÁLYOS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVVEL VALÓ ÖSSZHANG BEMUTATÁSA

Tárgyi Szabályozási Terv és HÉSZ alapjául Baj településszerkezeti tervében szereplő szerkezetalkító infrastruktúra-fejlesztések szolgáltak. A Vasútvonal nyomvonal korrekciójának tervezése során maradéktalanul figyelembe vették a Tata és Baj között elhaladó, tervezett új főútvonal nyomvonalát, a területtakarékosság elve alapján az új vasútvonal is ebbe a sávba simul bele. A nyomvonal áthelyezéséből adódó és ahhoz szorosan kapcsolódó rendezés eredményeképpen a területfelhasználás rendszere megváltozik, ezért a településszerkezeti tervvel való összhangot mindkét település tervének módosítása biztosítja.

4.2 Területrendezési tervekkel való összhang igazolása

A területrendezési tervekkel való összhang igazolásakor a következő jogszabályi környezetet kell figyelembe venni:

- Komárom-Esztergom megye területrendezési terve – 22/2005 (IX.29.) önk. rendelet (KEM TrT),
- Legutóbb 2014. január 1-jén módosult Országos területrendezési tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény (OTrT),
- Az OTrT 31/B. §-a szerinti átmeneti rendelkezések.

A területrendezési tervvel való összhangot jelen esetben csak a módosítással érintett területre kell alkalmazni. Az OTrT-vel való összhangot a két településre külön-külön kell igazolni.

4.2.1 Térségi területfelhasználás

Tata esetében a teljes tervezési terület (városias) települési térségbe tartozik, változás abban nem történik.

Baj közigazgatási területén szintén nem történik olyan jellegű változás, amely a térségi területfelhasználást módosítaná, hiszen új beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre (A tervezett vasútállomás területe hagyományosan vidéki települési térség). A beépítésre nem szánt területeken sem változik a területfelhasználás. A vasút nyomvonalát műszaki infrastruktúra hálózati elemként kell igazolni. A módosítás összhangban van a KEM TrT-vel.

(Megjegyzés: a települési térségek megkülönböztetése már megszűnt a 2014. januári módosítással, így annak nincsen jelentősége az összhang igazolásánál.)

4.2.2 Műszaki infrastruktúrahálózat

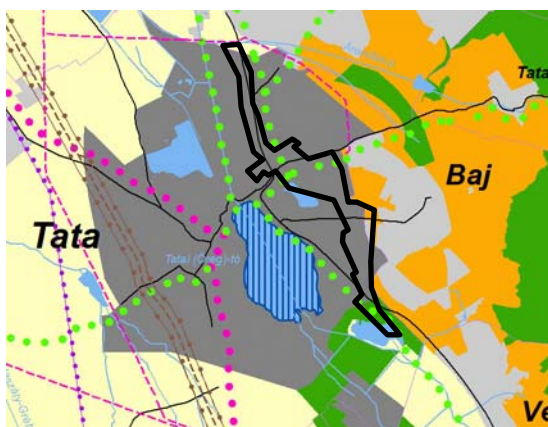
A műszaki infrastruktúrahálózatok közül a „transzeurópai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő országos törzshálózati vasútvonal” ((Budapest)-Tatabánya-Komárom-(Hegyeshalom)-(Ausztria)) érinti a tervezési területet, ami miatt történik a jelenlegi módosítás is.

A KEM TrT már az új vasúti nyomvonalat ábrázolja a térségi szerkezeti terven. Ebből következően a nyomvonal korrekció településszerkezeti tervbe történő átvezetése biztosítja a területrendezési tervvel való összhangot.

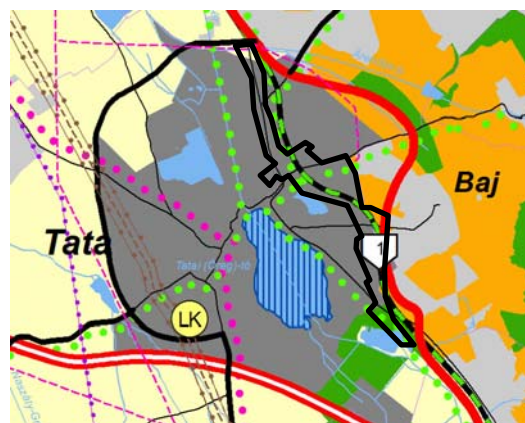
Település	Vasútvonal hossza OTrT-n (TelR adat)	Vasútvonal hossza a TSZT-n	Eltérés mértéke	Összhang
Baj	2,18 km	2,15 km	-1,4%	Van
Tata	4,21 km	4,26 km	+1,2%	Van

Az előírások szerint a településszerkezeti tervben ábrázolt műszaki infrastruktúra elem közigazgatási területre vetített hossza legfeljebb 5%-kal térhet el a területrendezési tervben lévő hosszról. Ebből következően a módosítás összhangban van a KEM TrT-vel. (A kisebb eltérés a léptékkülönbségből adódik).

A tervezési terület keleti határát nagyon rövid szakaszon érinti az 1. sz. főút elkerülője, mely az OTTrT 2014. január 1-jei módosulásával átkerült a település nyugati oldalára. A jelenlegi módosításnak nem tárgya a településrendezési terv teljes felülvizsgálata, illetve a területrendezési tervekkel való teljes összhang megteremtése, így az 1. sz. főút elkerülője változatlan szabályozással szerepel a módosításban.



Térségi területfelhasználások



Műszaki infrastruktúra-hálózatok

4.2.3 Térségi övezeti rendszer

A térségi övezetek többsége nem érinti a területet, illetve csak határos² azzal. A vizsgálataink szerint a következő övezetek érintik a tervezési területet: pufferterület, komplex térségi tájrehabilitációt igénylő terület övezete.

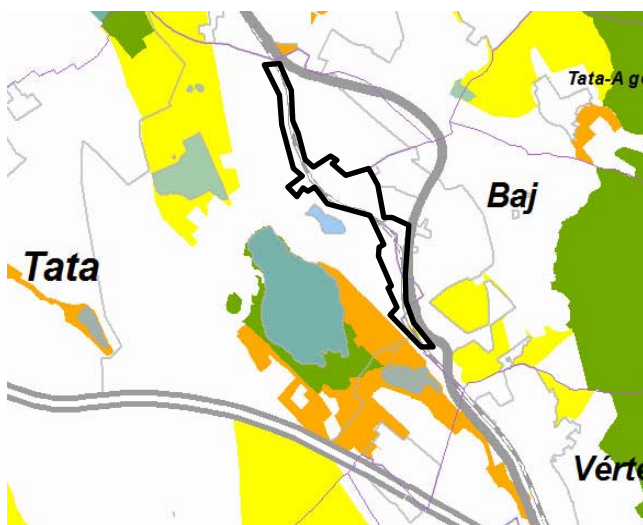
A pufferterület a tervezési terület déli részén, közvetlenül a vasúti nyomvonal mellett helyezkedik el. A területen beépítésre szánt terület nem kerül kijelölésre, a vasúti nyomvonalban nem történik módosulás, a terv így összhangban van a területrendezési tervvel.

A térségi tájrehabilitációt igénylő terület az agyaggödrök területét érinti. Az övezet esetében a törvény korábbi változata szerint az újrahasznosítás és tájrendezés célját összehangoltan kellett meghatározni a településrendezési tervekben. Ez már korábban megtörtént, mert mind a két településen magas zöldfelületi arányú, beépítésre nem szánt terület került meghatározásra. (Jelenlegi törvényi előírások alapján már a megyei területrendezési tervben kell meghatározni az újrahasznosítás célját.)

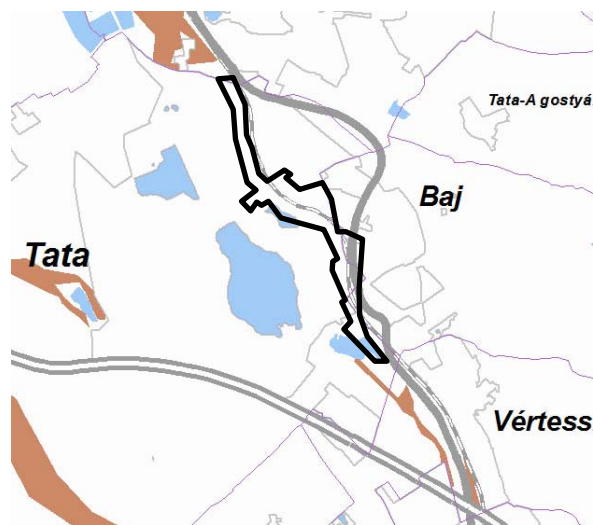
A KEM TrT övezeti tervlapjai szerint a Tatát és/vagy Baj községet érinti a történeti települési terület, együtt tervezhető települések, vízérózióknak kitett terület, szélérózióknak kitett terület övezete, de az OTTrT 31/B. § g pontja alapján ezeket az övezeteket nem kell alkalmazni.

Az OTTrT módosítása több új övezetet eredményezett, de ezekből csak kettő érinti a települések területét. Ebből is csak az országos vízminőség-védelmi terület övezete érinti a tervezési területet. Az övezetet majd a településrendezési terv teljes felülvizsgálata során lehet lehatárolni, hiszen az övezet jócskán túlnő a tervezési terület határán. De az már most megállapítható, hogy a helyi építési szabályzatban számos olyan előírás szerepel, mely a vizek védelmét szolgálja (külön vízvédelmi övezetet is meghatároz a terv.)

A módosítás nem teszi szükségessé a térségi övezetek lehatárolásának módosítását, így a településrendezési terv módosítása összhangban van a KEM TrT-vel.

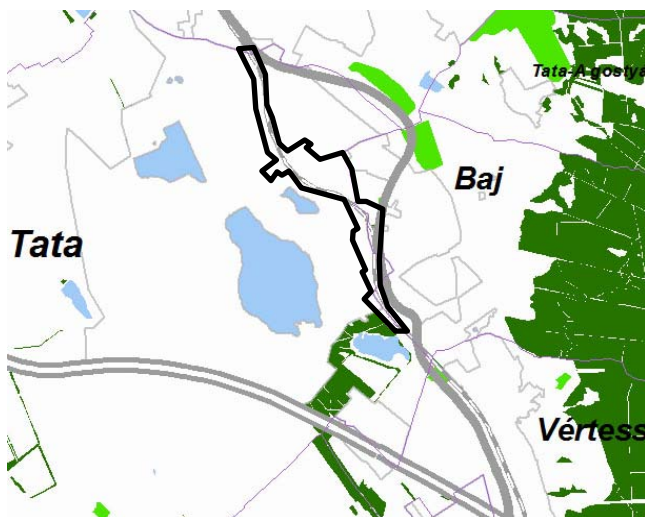


Magterület, pufferterület, ökológiai folyosó

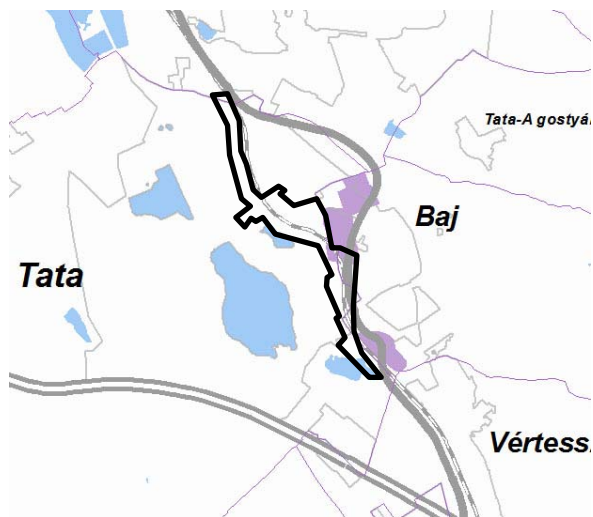


Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület

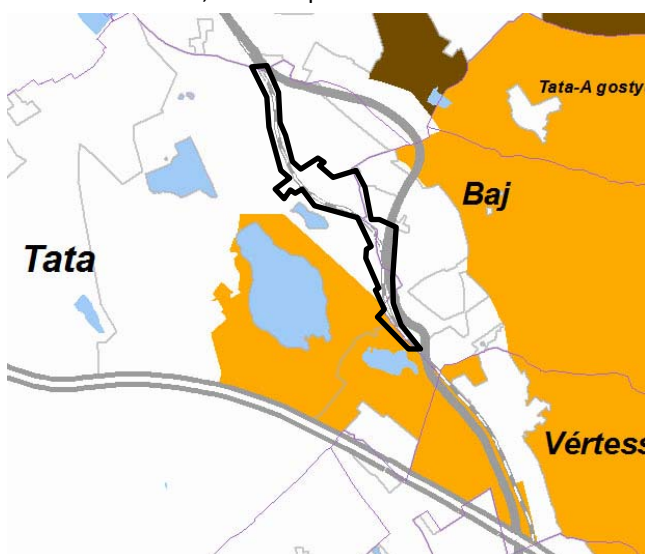
² A következő övezetek határosak a tervezési területtel: ökológiai folyosó övezete, kiváló termőhelyi adottságú erdőterület, országos tájképvédelmi terület övezete, kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezete. A határt a meglévő 1. sz. főút képezi. Ezeken a területeken a területfelhasználásban nem történik változás.



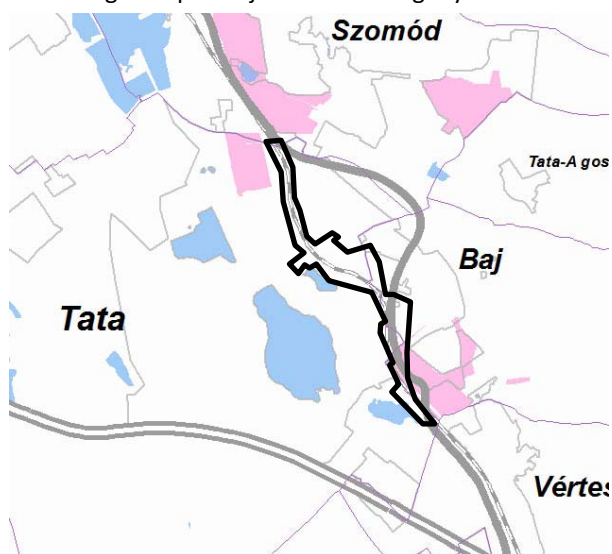
Erdőterület, erdőtelepítésre alkalmas terület



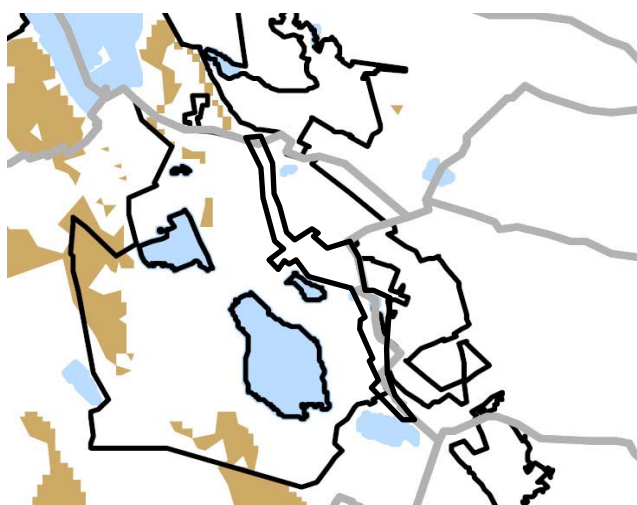
Társégi komplex tájrehabilitációt igénylő terület



Országos és térségi jelentőségű tájképvédelmi terület



Kiemelt fontosságú honvédelmi terület



Jó termőhelyi adottságú szántóterület



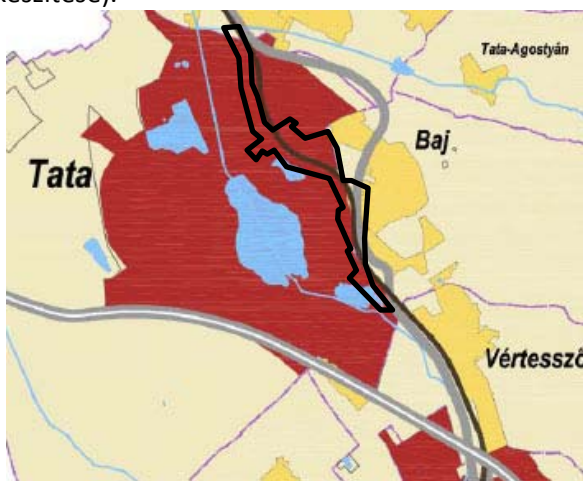
Országos vízminőség-védelmi terület övezete

4.2.4 Sajátos megyei térségek és intézkedési javaslatok

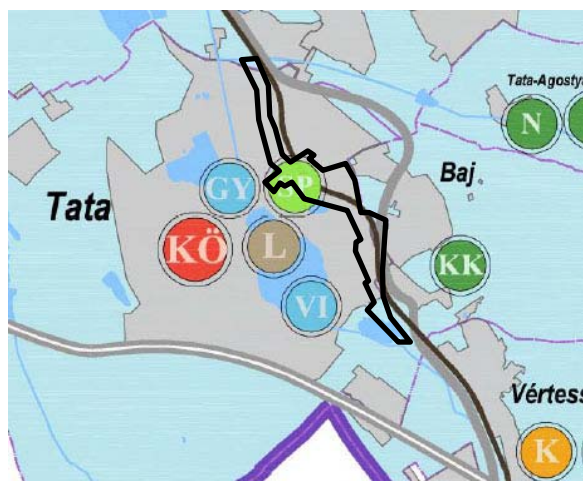
A Komárom-Esztergom megyei Önkormányzat 266 és 267/2011. (XII.15.) önkormányzati határozattal fogadta el a megyei területrendezési tervhez kapcsolódó ajánlásokat és intézkedéseket.

A sajátos megyei térségek közül a településhálózati csomópont térsége (fejlesztési típusú), a turizmusfejlesztés szempontjából jelentős térségek (fejlesztési típusú), a nitrátérzékeny területek (fejlesztési típusú), a szélerőmű elhelyezése szempontjából vizsgálat alá vonható terület (rendezési típusú), az intézkedések közül a tervezett Gerecse Natúrpark által érintett települések (fejlesztési típusú) érinti Baj és Tata települést.

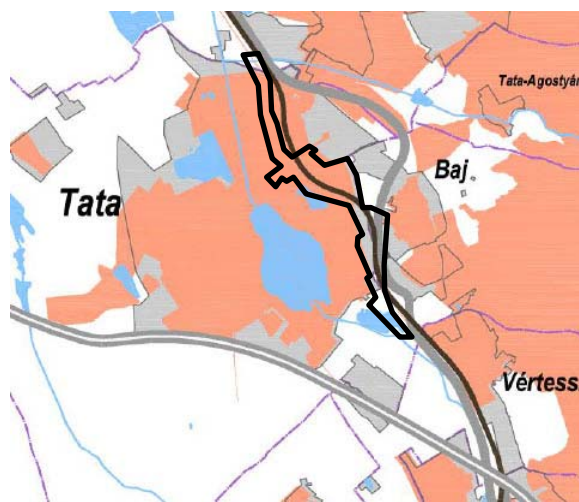
A településrendezési tervek készítése során elsősorban az ún. rendezési típusú sajátos megyei térségeket célszerű megvizsgálni, hiszen a fejlesztési típusúak ajánlásai csak a teljes településre, vagy annak térségére alkalmazhatók (településfejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia készítése).



Településhálózati csomópont térsége



Turizmusfejlesztés szempontjából jelentős térségek



Nitrátérzékeny terület



Szélerőmű telepítés szempontjából vizsgálat alá vonható terület

Általában megállapítható, hogy a módosítás összhangban van a sajátos megyei térségekre vonatkozó ajánlásokkal. Ki kell emelni ezek közül a 3.1.13 ajánlást, hiszen a módosítással jelentősen javul az eszközváltó pont infrastruktúrája, komfortja a tervezett P+R és B+R parkolók, valamint buszforduló létrehozásával. A sajátos megyei térségek lehatárolása alapján szélerőmű nem helyezhető el a tervezési területen. Ezt a rendelet módosítása sem teszi lehetővé, így a módosítás összhangban van a sajátos megyei térséggel.

Összességében megállapítható, hogy a módosítás összhangban van Komárom-Esztergom megye területrendezési tervével.

4.3 Szakági javaslatok

4.3.1 Tájrendezési javaslat

TÁJHASZNÁLAT, TÁJSZERKEZET JAVASLATA

A tervezési területen a nyomvonal korrekció kapcsán megfogalmazott javaslatok a jelenlegi tájhasználatot nem változtatják meg, pusztán egyes elemek területi átrendezésére, kiterjedésére tesznek javaslatot. Tata területén az új vasútvonalnak a jelenlegi nyomvonaltól északkeletre történő elhúzásával az Angolpark természetes határa is megváltozik, a park területe növekszik. Baj közigazgatási területén a vasúti nyomvonal bevágásba kerül, a jelenlegi, felhagyásra kerülő nyomvonal területe parkosítható, rajta kerékpárút és védő zöldfelületek létesítése javasolt, mely kerékpáros szempontból a délről Tatát elérő nyomvonalak közül a tájszerkezetet tekintve a legszerveesebb.

TERMÉSZETVÉDELMI JAVASLATOK

Tatán a tervezési terület nem érint országos jelentőségű védett területet és egyetlen területrész sem tartozik a Natura2000-hálózatba. A Cseke-tó menti zöldfelület és a meglévő vasúti pálya egy szakasza hidrológiai és vízbázis-védőterületbe tartozik. A tervek szerint az új vasúti pálya építése során minden, táj-, talaj- és vízvédelmi szempontból érzékeny helyen a védelem jellegének megfelelő, különleges technológiai kialakítást fognak alkalmazni. (lásd az elkészült „1. sz. Hegyeshalom – Budapest vasútvonal Biatorbágy (bez.) – Tata (kiz.) szakaszának korszerűsítése KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY”-t).

Bajon a tervezési terület egy része a Natura2000 hálózatba tartozik. Ez a terület jelenleg roncsolt, és a vasúti pálya nyomvonal-áthelyezése érinti. Az építési tervek szerint az új vasúti pálya építése során minden, táj-, talaj- és vízvédelmi szempontból érzékeny helyen a védelem jellegének megfelelő, különleges technológiai kialakítást fognak alkalmazni. (lásd az elkészült „1. sz. Hegyeshalom – Budapest vasútvonal Biatorbágy (bez.) – Tata (kiz.) szakaszának korszerűsítése KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY”-t).

TÁJVÉDELMI ÉS TÁJKÉPVÉDELMI JAVASLATOK

A tervezési területen a jelenleg legnagyobb tájsebet a felhagyott, nem rekultivált agyagbánya, valamint a baji honvédelmi területek állapota jelenti. A vasúti nyomvonal-korrekció során az új vonal keresztezi az agyagbányát, ezért az ottani terepviszonyok jelentős mértékű rendezésére lesz szükség, részben feltöltéssel, részben a nyomvonal megkívánta helyeken bevágás kialakításával. A beruházás során megmozgatott talaj várhatóan a helyszínen elég lesz a tájseb megszüntetésére. A jelenleg talajszinten haladó vasútvonal Baj térségében bevágásba kerül, ezáltal táji zavaróhatása is csökken.

Fontos szempont a megmaradó tó körüljárhatóságának biztosítása, melyet a településrendezési terv módosítása lehetővé tesz.

Az Angolpark településképi, és településszerkezeti szerepe erősödik azzal, hogy a vasúti nyomvonal korrekciójával kb. 2,5 terület kerül az Angolkerttel azonos övezeti besorolásra.

BIOLÓGIAI AKTIVITÁSÉRTÉK VÁLTOZÁSA

A tervezett folyamatok kétirányúak: egyrészt Baj térségében jelenleg beépítetlen területeken beépítésre szánt területeket jelöl ki a terv, másrészt Tatán a vasúti nyomvonal-korrekció során jelentős méretű terület kerül az új nyomvonal és az Angolpark közé, mely értelemszerűen az Angolpark területét fogja gyarapítani. További biológiai nyereség, hogy a jelenleg ugyan beépítetlen, de biológiailag inaktív agyagbánya-gödrök rendezése-feltöltése során itt is biológiailag aktív, a táj életében részt vevő zöldterületek alakulnak ki.

Az 1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről 7.§ (3) b) pontja kimondja, hogy újonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének biológiai aktivitás értéke az átminősítés előtti aktivitás értékhez képest nem csökkenhet.

TATA

A terv módosítása során új beépítésre szánt terület, a hatályos településszerkezeti terv alapján, a Somogyi Béla utca melletti közpark területén kerül kijelölésre, ahová Tata város a jövőben tervezi felépíteni a rendőrség új székházát. A szóban forgó területet kettévágja az Agostyáni út új nyomvonala, és a két terület átminősítésre kerül településközponti vegyes területfelhasználási egységbe. A hatályos jogszabály szerint a biológiai aktivitásérték nem csökkenhet. Az elvégzett számítások alátámasztják, hogy a biológiai aktivitásérték nem csökken a módosítások következtében, a terv összhangban van a vonatkozó jogszabályi előírásokkal. A változással érintett területeket és a biológiai aktivitásérték számítását a „Területfelhasználás és az övezetek változása a tervezési területen” című melléklet tartalmazza.

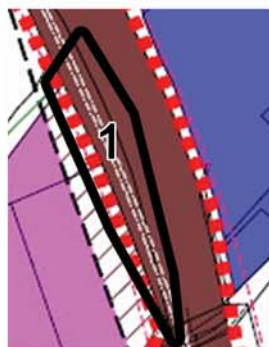
BAJ

Baj települést érintő tervezési területen új beépítésre szánt terület kijelölés nem történik, így a biológiai aktivitásérték csökkenését/növekedését igazoló számítás elvégzése az Étv vonatkozó előírásának (7. § (3) bek. b) pontja) értelmében nem szükséges.

Területfelhasználás és az övezetek változása a tervezési területen

Biológiai aktivitásérték számítás melléklete

Tata



Meglévő:
Kereskedelmi,
gazdasági terület
Gksz-TV-SZ

Tervezett:
Vasúterület
Kök

Területnagyság:
0,49 ha



Meglévő:
Kertvárosias
lakóterület
Lke-ÚH-O

Tervezett:
Vasúterület
Kök

Területnagyság:
0,07 ha



Meglévő:
Tervezett
erdőterület
Ev

Tervezett:
Vasúterület
Kök

Területnagyság:
2,45 ha



Meglévő:
Kertvárosias
lakóterület
Lke-ÚH-O

Tervezett:
Közúti közlekedési
terület
KÖu

Területnagyság:
0,19 ha



Meglévő:
Közúti közlekedési
terület
KÖu

Tervezett:
Vasúterület
Kök

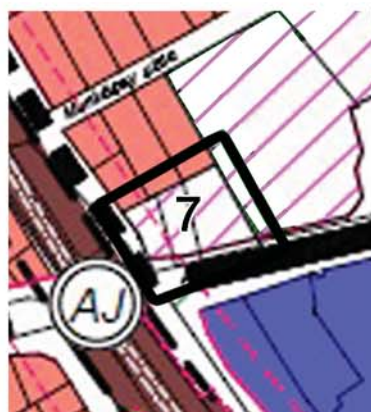
Területnagyság:
0,16 ha



Meglévő:
Vasúterület
Kök

Tervezett:
Tervezett
erdőterület
Ev

Területnagyság:
1,23 ha



Meglévő:
Kertvárosias
lakóterület
Lke-ÚH-O

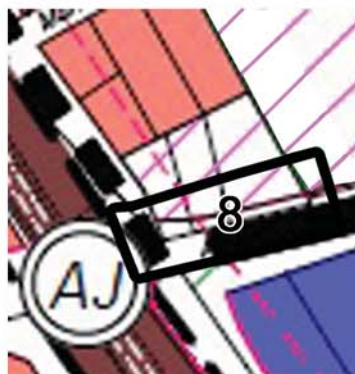
Tervezett:
Tervezett
kereskedelmi,
gazdasági terület
Gksz-ÚH-4

Területnagyság:
0,21 ha

Területfelhasználás és az övezetek változása a tervezési területen

Biológiai aktivitásérték számítás melléklete

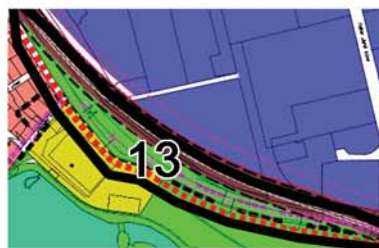
Tata



Meglévő:
Kertvárosias
lakóterület
Lke-ÚH-O

Tervezett:
Közúti közlekedési
terület
KÖk

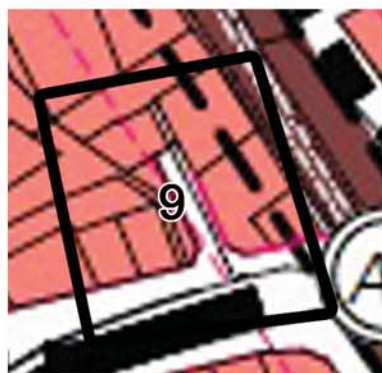
Területnagyság:
0,03 ha



Meglévő:
Vasúterület
KÖk

Tervezett:
Zöldfelület
Zkp-5
Ztk-2

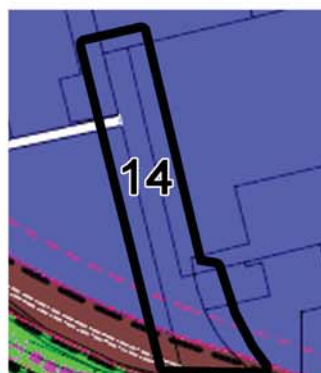
Területnagyság:
1,46 ha
1,13 ha



Meglévő:
Kertvárosias
lakóterület
Lke-ÚH-O

Tervezett:
Közúti közlekedési
terület
KÖk

Területnagyság:
0,05 ha



Meglévő:
Közúti közlekedési
terület
KÖk

Tervezett:
Ipari, gazdasági
terület
Gip-ÚH-6

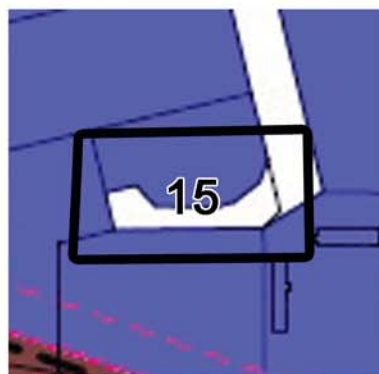
Területnagyság:
0,63 ha



Meglévő:
Kertvárosias
lakóterület
Lke-ÚH-O

Tervezett:
Közúti közlekedési
terület
KÖk

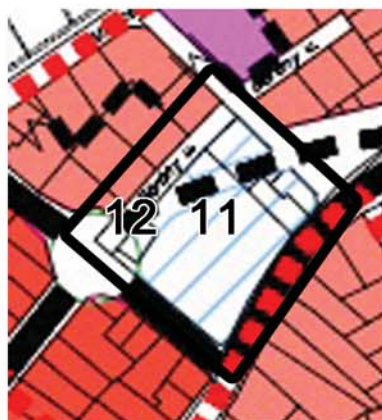
Területnagyság:
0,3 ha



Meglévő:
Ipari, gazdasági
terület
Gip-ÚH-6

Tervezett:
Közúti közlekedési
terület
KÖk

Területnagyság:
0,15 ha



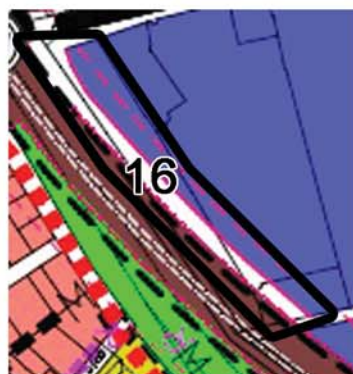
Meglévő:
Zöldfelület
Zkp

Tervezett:
Településközpont
vegyes terület
Vt-HF-4

Területnagyság:
0,57 ha

Tervezett:
Közúti közlekedési
terület
KÖu

Területnagyság:
0,15 ha



Meglévő:
Ipari, gazdasági
terület
Gip-ÚH-6

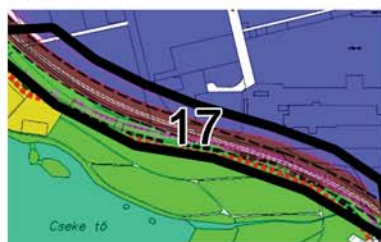
Tervezett:
Közúti közlekedési
terület
KÖk

Területnagyság:
0,27 ha

Területfelhasználás és az övezetek változása a tervezési területen

Biológiai aktivitásérték számítás melléklete

Tata



Meglévő:

Ipari, gazdasági terület
Gip-ÚH-6

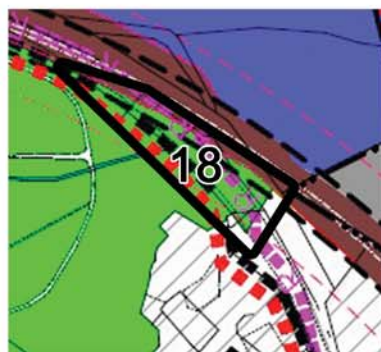
Közúti közlekedési terület
KÖu

Tervezett:

Vasúterület
KÖk

Területnagyság:

1,65 ha
2,22 ha



Meglévő:

Vasúterület
KÖk

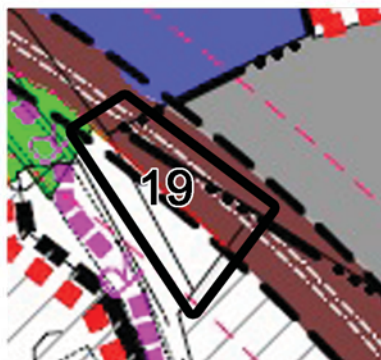
Zöldterület
Ztk-2

Tervezett:

Zöldterület
Zkp-4

Területnagyság:

0,43 ha



Meglévő:

Mezőgazdasági tanyás terület

Tervezett:

Vasúterület
KÖk

Közúti közlekedési terület
KÖu

Területnagyság:

0,26 ha
0,12 ha



Meglévő:

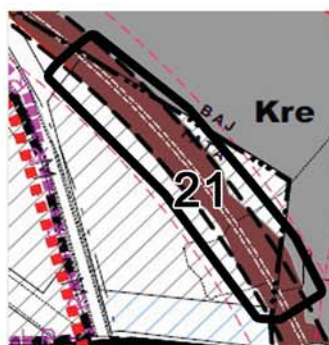
Vasúterület
KÖk

Tervezett:

Közúti közlekedési terület
KÖu

Területnagyság:

0,82ha



Meglévő:

Különleges rekreációs terület
Kre

Tervezett:

Vasúterület
KÖk

Területnagyság:

1,39 ha



Meglévő:

Különleges rekreációs terület
Kre

Tervezett:

Településközpont vegyes terület
Vt-KV-1

Területnagyság:

0,82ha



Meglévő:

Vasúterület
KÖk

Tervezett:

Településközpont vegyes terület
Vt-KV-3

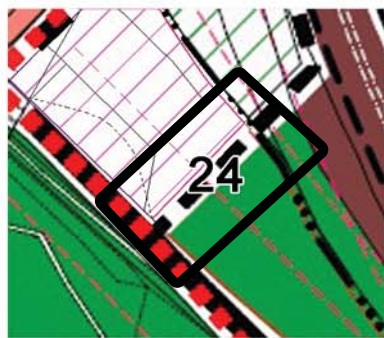
Területnagyság:

0,82ha

Területfelhasználás és az övezetek változása a tervezési területen

Biológiai aktivitásérték számítás melléklete

Tata



Meglévő:
Erdőterület
Ev

Tervezett:
Közüti közlekedési
terület
KÖu

Területnagyság:
0,15ha



Meglévő:
Ipari, gazdasági
terület
Gip-ÚH-6
Gip-ÚH-K

Vasúterület
KÖk

Tervezett:
Településközpont
vegyes terület
Vt-KV-2
Vt-KV-3

Zöldterület
Zkp-4

Közüti közlekedési
terület
KÖu

Erdőterület
Ev

Vasúterület
KÖk

Közüti közlekedési
terület
KÖu

Területnagyság:
2,65 ha
4,92 ha
0,65 ha
1,72 ha
1,85 ha
1,76 ha
2,54 ha

BIOLÓGIAI AKTIVITÁSÉRTÉK SZÁMÍTÁS

Területhasználat változása								
TATA								
Terület sorszáma	Övezeti jel - meglévő	Övezeti jel - tervezett	Területnagyság		Biológiai aktivitás			
			m ²	ha	jelenlegi	új	változás	
1	Gksz-TV-SZ	KÖk	4930,95	0,49	0,20	0,30	0,10	
2	Ev	KÖk	24490,9	2,45	22,04	1,47	-20,57	
3	KÖk	Ev	12262,1	1,23	0,74	11,04	10,30	
4	Lke-ÚH-O	KÖk	652,322	0,07	0,18	0,04	-0,14	
5	Lke-ÚH-O	KÖu	1855,81	0,19	0,50	0,11	-0,39	
6	KÖu	KÖk	1578,3	0,16	0,09	0,09	0,00	
7	Lke-ÚH-O	Gksz-ÚH-4	2133,31	0,21	0,58	0,09	-0,49	
8	Lke-ÚH-O	KÖu	290,482	0,03	0,08	0,02	-0,06	
9	Lke-ÚH-O	KÖu	529,134	0,05	0,14	0,03	-0,11	
10	Lke-ÚH-O	KÖu	3017,85	0,30	0,81	0,18	-0,63	
11	Zkp	Vt-HF-4	5728,14	0,57	3,44	0,29	-3,15	
12	Zkp	KÖu	1460,38	0,15	0,88	0,09	-0,79	
13	KÖk	Zkp-5	14648,4	1,46	0,88	8,79	7,91	
		Ztk-2	11252,8	1,13	0,68	6,75	6,08	
14	Köu	Gip-ÚH-6	6288,26	0,63	0,38	0,25	-0,13	
15	Gip-ÚH	KÖu	1533,09	0,15	0,06	0,09	0,03	
16	Gip-ÚH	KÖu	592,863	0,06	0,02	0,04	0,01	
17	KÖu	KÖk	16491,5	1,65	0,99	0,99	0,00	
	Gip-ÚH	KÖk	22187,7	2,22	0,89	1,33	0,44	
18	Kök, Ztk-2	Zkp-4	4266,79	0,43	0,26	2,56	2,30	
19		KÖk	1428,3	0,14	0,71	0,09	-0,63	
		KÖu	1196,77	0,12	0,60	0,07	-0,53	
20	KÖk	KÖu	8230,81	0,82	0,49	0,49	0,00	
21	Kre	KÖk	13914,8	1,39	4,17	0,83	-3,34	
22	Kre	Vt-KV-1	8170,6	0,82	2,45	0,41	-2,04	
23	KÖk	Vt-KV-3	4851,29	0,49	0,29	0,24	-0,05	
24	KÖu	Ev	1497,75	0,15	0,09	1,35	1,26	
25	Gip-ÚH-6	Vt-KV-2	26521,6	2,65	1,06	1,33	0,27	
	Gip-ÚH-6	Vt-KV-3	49170,8	4,92	1,97	2,46	0,49	
	KÖk	KÖu	6482,53	0,65	0,39	0,39	0,00	
	KÖk	Zkp-4	17195,6	1,72	1,03	10,32	9,29	
	KÖk	Ev	18539,4	1,85	1,11	16,69	15,57	
	0,74				16,69	15,94		
	Gip-ÚH-6, Gip-ÚH-K				KÖk	17627,5	1,76	0,71
			KÖu	25383,8	2,54	1,02	1,52	0,51
					Biológiai aktivitásérték változása:			37,81

Tata város területén a vasútkorrekcióval érintett tervezési területen a biológiai aktivitás érték pozitív irányban változik a tervezett módosítások következtében.

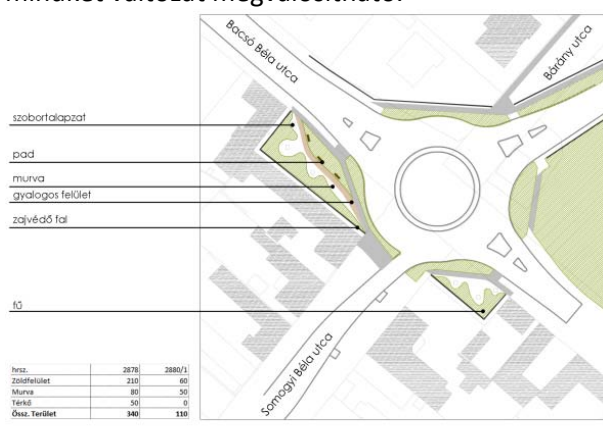
4.3.2 Zöldfelületi rendszer fejlesztése

ZÖLDFELÜLETI JAVASLAT

A módosítással érintett területen új zöldfelület jön létre a Cseke-tó menti közparkhoz csatlakozva, a megszűnő vasúti nyomvonal helyén. Az Angolpark határán futó vasútvonal az új nyomvonalak kiépítésével eltávolodik a park területétől és a hosszan elnyúló felhagyott terület a parkhoz csatolandó melynek területe 25.000 m². A terület fásítását, parkosítását úgy kell elvégezni, hogy a park őshonos növényállományával összhangban legyen. A tájrendezési és kertépítészeti terv készítése javasolt. A tájrendezési terv az egész tervezési terület új megjelenésének városképhez – tájképbe illesztésével kell, hogy foglalkozzon, míg a kertészeti tervnek kell meghatározni az új parki területek integrációját és beültetését.

Az Agostyáni út 30,0 m szélességgel kiszabályozott szakaszán folyamatos kétoldali fasort kell létesíteni, ugyanez igaz a vasútvonaltól északra elhelyezkedő gazdasági terület belső feltáró útjaira is.

Az **Lke** lakóövezetekben lévő új kialakítású közterületek fásítását-parkosítását az ott eredetileg megtalálható telkek megmaradó növényállományával összhangban kell elvégezni. Városképileg különösen fontos a Somogyi Béla és Bacsó Béla út csomópontjába, a tervezett új körforgalom körül kialakuló közterület arculata, erre a területre közterület-alakítási (KAT) és kertépítészeti terv készítendő. A saroktelkek rendezésére vonatkozóan az alábbi két javaslat készült. A javasolt szabályozás szerint mindkét változat megvalósítható.



A - változat

Javaslat

Zajfal felé felszín megmozgatása

Néhány pad elhelyezése a nagyobb telken

Lehetséges funkciók

Információk pl. helyi aktuális rendezvényekről

Időszakos szobor kiállítás

Régi szobrok áthelyezése erre a területre



B - változat

Javaslat

Zártosú beépítés a meglévő beépítéshez illeszkedő módon

Az épületek telke belseje felé „nyitása”, a körforgalom felől nem huzamos használatra szolgáló

helyiségek elhelyezése

A Bacsó Béla útca és a körforgalom felőli részen, az épületek előtt kötelező zöldfelület kialakítása (saját telken belül, vagy közterületen)

A Baji úttól délre az újonnan kialakítandó településközponti vegyes területen új közterületek alakulnak ki, melyeket kétoldali fasorral fásítani kell. A felhagyott vasúti nyomvonal területét részletes tervek (közterületalakítási, kármentesítési, kertépítészeti, kerékpárút építési tervek) keretében parkosítani szükséges.

Bajon a módosítással érintett területen jelentős zöldfelületi elemek az újonnan kiszabályozandó közterületek fasorai és a tervezett 1-es főúti elkerülő szakasz Baj település oldaláról kísérő parkosított védősáv.

A **Gip** – ipari gazdasági övezetű területeket határoló új kialakítású közterületek fásítását-parkosítását az ott eredetileg megtalálható telkek megmaradó növényállományával összhangban kell elvégezni.

A tervezett burkolat- és közmű építések nem teszik lehetővé a meglévő faállomány teljes megtartását. A fakivágás közterületen engedély- és pótlásköteles tevékenység, a közterületen lévő fás szárú növény kivágását a fás szárú növény helye szerint illetékes jegyző engedélyezi.

A közterületen lévő fás szárú növények kivágásával és pótlásával kapcsolatban a 346/2008. (XII. 30.) a fás szárú növények védelméről szóló kormányrendelet 6.§- a szerint kell eljárni.

Kivágásra ítélt, fás szárú növények a 2158/2 helyrajzi számú telken:

11. Robinia pseudoacacia (30 cm törzsátmérő),
 14. Sophora japonica (70 cm törzsátmérő),
 15. Sophora japonica (60 cm törzsátmérő),
 16. Sophora japonica (60 cm törzsátmérő),
 17. Sophora japonica (60 cm törzsátmérő),
 18. Sophora japonica (60 cm törzsátmérő),
 19. Sophora japonica (70 cm törzsátmérő),
 20. Sophora japonica (50 cm törzsátmérő),
 21. Sophora japonica (40 cm törzsátmérő),
 22. Sophora japonica (40 cm törzsátmérő),
 - a 2158/3 helyrajzi számú telken:
 27. Picea pungens (30 cm törzsátmérő),
 - a 2158/71 helyrajzi számú telken:
 28. Robinia pseudoacacia (30 cm törzsátmérő),
 29. Thuja sp.,
 - a 2176 helyrajzi számú telken:
 30. Salix alba (bokorfa),
 31. Fraxinus angustifolia (bokorfa),
 32. Robinia pseudoacacia (20 cm törzsátmérő),
 - a 2199 helyrajzi számú telken:
 41. Platanus x hybrida (50 cm törzsátmérő),
 42. Platanus x hybrida (50 cm törzsátmérő),
 44. Platanus x hybrida (50 cm törzsátmérő),
 58. Juglans regia (50 cm törzsátmérő),
 59. Hibiscus syriacus (10 cm törzsátmérő),
 60. Hibiscus syriacus (10 cm törzsátmérő),
 61. Hibiscus syriacus (10 cm törzsátmérő),
 62. Prunus sp. (40 cm törzsátmérő),
 63. Thuja plicata,
 64. Juglans regia (30 cm törzsátmérő),
 65. Hibiscus syriacus (10 cm törzsátmérő),
 66. Aesculus hippocastanum (10 cm törzsátmérő),
 67. Thuja plicata (30 cm törzsátmérő),
 68. Aesculus hippocastanum (10 cm törzsátmérő),
 70. Platanus x hybrida (80 cm törzsátmérő),
 101. Acer negundo (40 cm törzsátmérő),
 - a 2922 helyrajzi számú telken:
 43. Crataegus monogyna (30 cm törzsátmérő),

48. Platanus x hybrida (70 cm törzsátmérő),
 49. Platanus x hybrida (50 cm törzsátmérő),
 51. Platanus x hybrida (120 cm törzsátmérő),
 69. Thuja occidentalis,
 - a 2201/1 helyrajzi számú telken:
 117. Tilia cordata, (60 cm törzsátmérő),
 118. Tilia cordata (60 cm törzsátmérő),
 119. Tilia cordata (60 cm törzsátmérő),
 120. Tilia cordata (60 cm törzsátmérő),
 126. Ailanthus altissima (50 cm törzsátmérő),
 128. fatuskó,
 129. fatuskó,
 - a 2197 helyrajzi számú telken:
 104. Picea abies (20 cm törzsátmérő),
 - a 2203 helyrajzi számú telken:
 113. Acer platanoides 'Globosum' (30 cm törzsátmérő),
 - a 2204 helyrajzi számú telken:
 122. Ailanthus altissima (60 cm törzsátmérő),
 123. Ailanthus altissima (100 cm törzsátmérő),
 124. Ailanthus altissima (80 cm törzsátmérő),
 125. Ailanthus altissima (50 cm törzsátmérő),
 141. Sophora japonica (60 cm törzsátmérő),
 142. fatuskó,
 143. Sophora japonica (60 cm törzsátmérő),
 - a 2174 helyrajzi számú telken:
 132. Juglans regia (10 cm törzsátmérő),
 - a 2164 helyrajzi számú telken:
 133. Robinia pseudoacacia (20 cm törzsátmérő),
 - a 2163/2 helyrajzi számú telken:
 134. Robinia pseudoacacia (2x35 cm törzsátmérő),
 135. Picea abies (40 cm törzsátmérő),
 - a 2155/1 helyrajzi számú telken:
 136. Juglans regia (10 cm törzsátmérő),
 - a 2879 helyrajzi számú telken:
 139. Tilia platyphyllos (60 cm törzsátmérő),
 140. Tilia platyphyllos (60 cm törzsátmérő),
 azaz 59 db (2370 cm összesített törzsátmérő).

Összesen tehát 56 db engedélyköteles fás szárú növényt kell kivágni és ezen kívül 3 db fatuskót kell irtani, és összesen 2370 cm nagyságú törzsátmérő pótlásáról kell gondoskodni. A közterületen lévő fás szárú növények kivágását és pótlását a 346/2008. (XII. 30.) Kormányrendelet előírásai szerint kell végezni.

FÁS SZÁRÚ NÖVÉNY PÓTLÁSA NEM TÖRTÉNHEZ AZ ALÁBBI TÁBLÁZATBAN MEGHATÁROZOTT FAJOK EGYEDEIVEL:

Tudományos név	Magyar név
Robinia pseudoacacia	Fehér akác*
Fraxinus americana	Amerikai kőris*
Ailanthus altissima	Bálványfa*
Amorpha fruticosa	Gyalogakác
Prunus serotina	Kései meggy
Acer negundo	Zöld juhar

*Kivéve a kertészeti változatok.

A megtartható és megmaradó növények közül az építés során 26 db egyedet kalodával kell védeni.

ZÖLDFELÜLETI ELLÁTOTSÁG ALAKULÁSA

A tervezési területen történő vasútépítéssel összefüggő beavatkozások hatására Tata területén jelentős mértékben növekszik a zöldfelületek és zöldterületek mértéke.

A növekmény az egyes területegységenként:

- a régi és az új vasúti nyomvonal között a Cseke-tó mellett: 25.000 m²
- a Tóvárosi-dűlőben a régi vasúti nyomvonal helyén: 45.000 m²

Mindkét területrészen tiszta növekményről beszélhetünk, mert az új vasúti nyomvonal korábban zöldfelületként nem beszámítható területeket érint, tehát zöldfelületi veszteség nincs.

4.3.3 Zöldfelületek ökológiai szerepének erősítésére vonatkozó javaslatok

A Cseke-tó menti vasúti nyomvonal korrekcióval az Angolpark területe jelentősen bővül. Mivel a felhagyott vasúti pálya területe ökológiailag még nem olyan értékes, mint a már évszázados, beállt park, a két területet tudatos és szakszerű intézkedésekkel kell egymáshoz forrasztani. Ennek érdekében az új park területén erőteljes növénytelepítést kell végrehajtani, azonban ennek összhangban kell lennie az Angolpark eredeti növénytelepítési koncepciójával. A területen áthaladó kerékpárút egyben a parkfenntartás üzemi útvonala is, a közcélú átközeledést korlátozni szükséges.

A Tóvárosi-dűlőben a felhagyott vasúti nyomvonal a kertvárosias terület zöld főtenyelyévé válik, a terület bútorozását, burkolatait, növénytelepítését ennek megfelelő igényességgel kell kialakítani. Különös figyelmet kívánnak azok a pontok, amelyeken a terület korábbi keresztirányú zsákutcai a tengelyhez csatlakoznak, illetve azt Baj irányába átmetszik. A korábbi zárányterület szerepe a keresztirányú gyalogközlekedés lehetőségével megváltozik, fókuszba kerül, ez a gyalogos- és kerékpáros infrastruktúra, valamint a zöldfelületi rendszer (fasorok) továbbfejlesztését, kiegészítését szükségszerűvé teszi.

4.4 Közlekedési javaslatok

4.4.1 Közúti hálózati kapcsolatok

Tatán és Bajon is a közlekedési rendszer alakításának célja az újonnan létrehozott közterületi rendszer bekapcsolása a térség hálózatába, a különbszintű vasúti keresztezéseket kiszolgáló úthálózat kialakítása és racionalizálása.

Baj közigazgatási területén ennek kiszolgálására az új vasúti nyomvonal felett felüljáró épül, melyhez az új vasúti megállóhely is kapcsolódik. A megállóhelyen P+R-parkoló is létesül, így hatásterülete nagyobb térséget fog lefedni és jelentős átszállóforgalommal is számolni lehet, amely a jelenlegi, erre alkalmatlan megállóhelyen nem jelenhetett meg.

A tervezési terület északi részén, az Agostyáni út a tervek szerint aluljáróban fogja keresztezni a vasutat, majd nyugati irányban az utca eredeti nyomvonalát elhagyva, két telektömböt átmetszve közvetlenül a Bacsó Béla út és Somogyi Béla út csomópontjába érkezik, ahol körforgalmi csomóponttal kapcsolódik a mai 1-es főközlekedési út városon átvezető szakaszához.

A tervezett vasútvonal belemetsz az Agostyáni úttól délre elterülő iparterület szélébe, néhány helyen a meglévő tömbök körüljárhatóságát biztosító közterületeket is „elnyeli”. Ezért a vasút által igénybevett területeken kívül a tömbök körüljárását biztosító utak számára a terv kiszabályozza a szükséges közterületeket. Ezeket a területeket a vasúthatósági engedélyezési tervekhez kapcsolódó kisajátítási tervek alapján határozta meg a szabályozási terv, ahol városrendezési-üzemeltetési szempontok megkövetelték ott kiegészítette a közterületeket.

A terv továbbiakban figyelembe vette a korábban elfogadott útépítési engedélyezési tervben szereplő nyomvonalakat és műszaki paramétereket. A szabályozás – a városrendezési követelmények érvényesítése érdekében - esetenként a szűken vett közúti építési területeket megnövelte a járdák és a minimális zöldsávok, a folyamatos kerékpárútvonal vezetés számára szükséges területekkel.

Meg kell említeni, hogy a tervezési területet kis mértékben érinti az 1. sz. főút tervezett tatai elkerülője. A tervezési folyamat elindítását követően az OTRT 2014. januári módosítása az elkerülő utat a település nyugati felére helyezte át. Mivel a tervezési területet csak kis mértékben érinti az elkerülő út, valamint jelenlegi tervezésnek nem tárgya az elkerülő nyomvonalának területbiztosítása, ezért az elkerülő út a hatályos terveknek megfelelően, a vasút nyomvonal korrekciójához igazodva kerül továbbra is feltüntetésre. A településrendezési tervek OTRT-vel és majd a módosuló Komárom-Esztergom megyei területrendezési tervvel való összhangját a települési tervek legközelebbi felülvizsgálatakor kell biztosítani.

4.4.2 Belső úthálózat fejlesztése, főbb közlekedési csomópontok

Agostyáni út: Az Agostyáni út és a vasútvonal meglévő szintbeni keresztezése helyén külön szintű átvezetés és külön szintű csomópont épül. A híd mellett mindkét oldalon párhuzamos szerviz út épül, a hídfő alatt az északi és a déli terület kapcsolata biztosított. A híd és a szerviz út részére az Agostyáni út északi és déli oldalán az ingatlanok szabályozására van szükség, a csomópont és kapcsolódó utak kialakítása érdekében. A csomópont területén min. 27,00 m szélességű útnak kell területet kialakítani. A meglévő ingatlanok megközelítése a szerviz útról történik. A 2158/94 hrsz. ingatlan területén a buszmegálló és forduló részére 6,00-25,00 m szabályozási szélességű út kiszabályozása szükséges. A vasútvonal mellett párhuzamosan a keleti oldalon észak felé a közút kialakítása miatt a 2164 hrsz. ingatlan területének egy részét igénybe kell venni. Észak felé min. 15,00 m szabályozási szélességű közterület alakul ki, az út az Újhegyi utcával biztosít kapcsolatot. A vasútvonal mellett a keleti oldalon dél felé min. 12,00 m széles közutat kell kialakítani. Az út a 2158/85 hrsz. ingatlan és a gazdasági terület megközelítését szolgálja. A vasút mellett a nyugati oldalon a 2178/2 hrsz. út és a Tárkányi utca összekötésére párhuzamos szerviz utat kell kialakítani. A 2930 hrsz. ingatlan és az Agostyáni út nyugati szakaszának összekötése miatt párhuzamos szerviz utat kell kialakítani. (lásd: Mintakeresztszelvények)

Az Agostyáni út felüljárója a Bacsó B. úthoz csatlakozik. A nyugati oldalon a felüljáró és a szerviz utak részére min. 37,20 m szabályozási szélességű területet kell kialakítani.

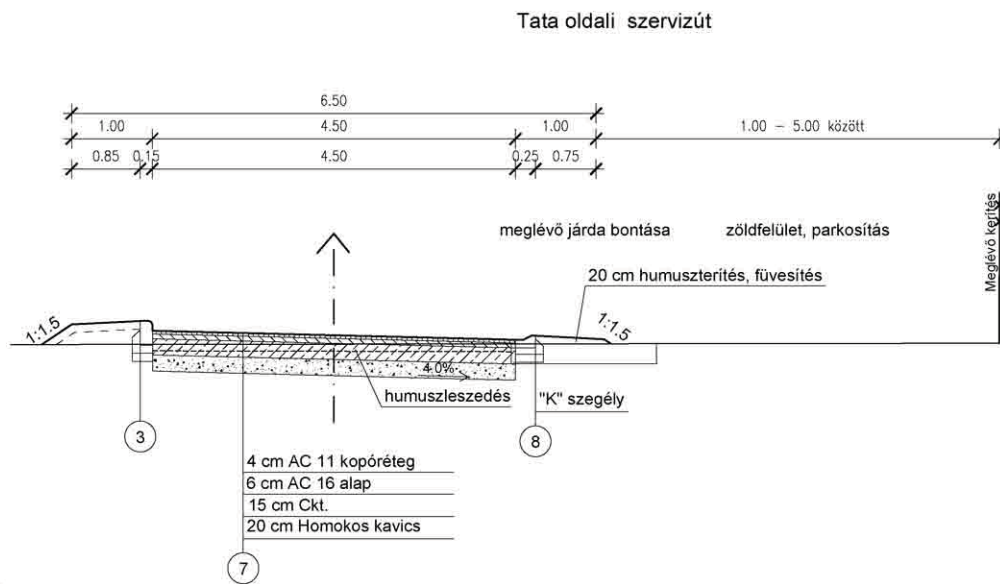
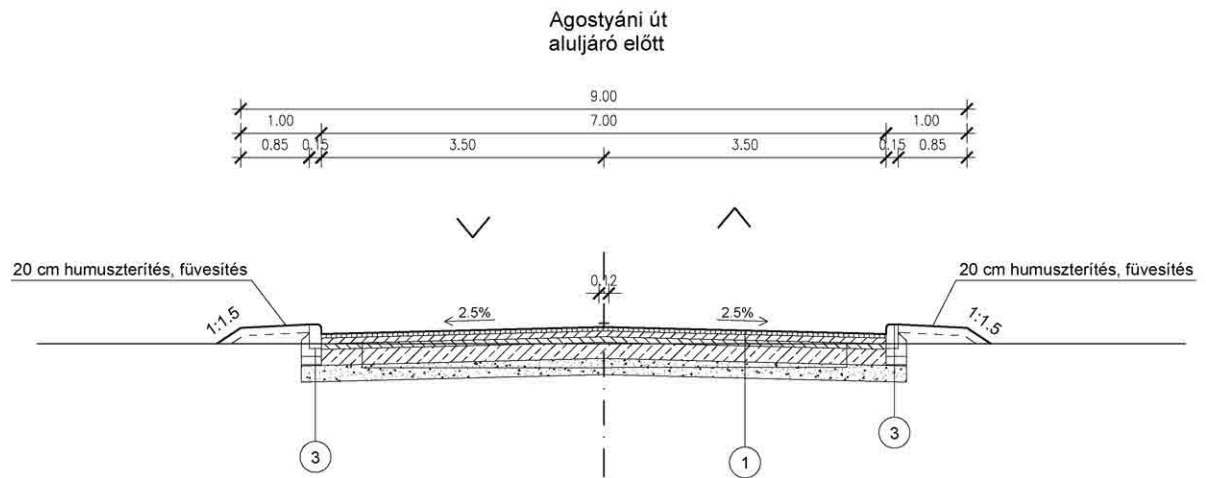
Bacsó Béla utca, Somogyi Béla utca: Az Agostyán úti felüljáró a nyugati oldalon a Bacsó Béla út-Somogyi Béla utcai körforgalomhoz csatlakozik. A körforgalom területét az útépítési tervnek megfelelően kell kialakítani. A tervezett körforgalom külső sugara $R_k=20,00$ m. A körforgalom mellett gyalogjárda épül. A körforgalom mellett zajvédő fal építése szerepel az engedélyezési tervekben. A csomópont területén a szomszédos ingatlanok területének igénybevételét tervezik. (lásd: Mintakeresztszelvények)

Hollósi utca: A Hollósi utca változatlan marad. A távlati tervek szerint ez az utca fogja képezni a Szomódi utca és Vértesszőlősi út között kialakítandó helyi gyűjtő út egyik szakaszát.

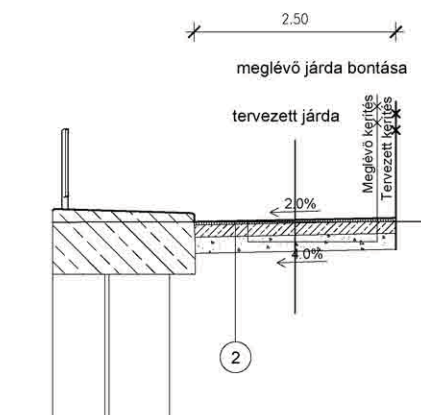
Vasúti nyomvonal-korrekció területe: A vasút területét a vasútépítési és ahhoz kapcsolódó útépítési terveknek megfelelően kell kialakítani min. 70,00 m szabályozási szélességgel. A vasúti pálya, a

Mintakeresztmetszvények

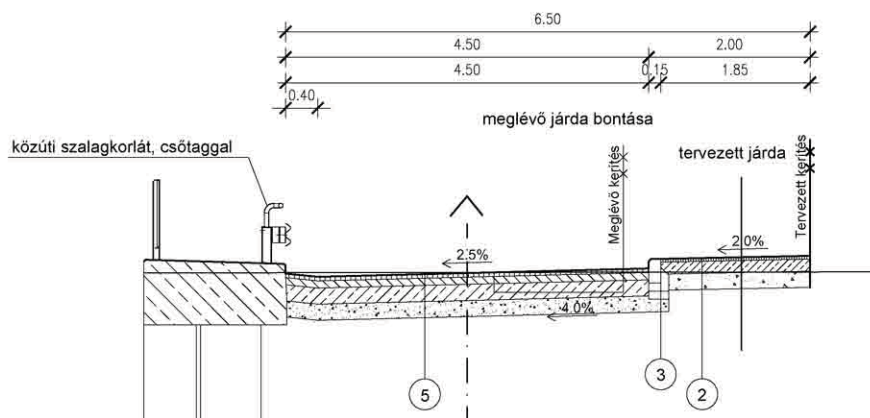
M=1:100



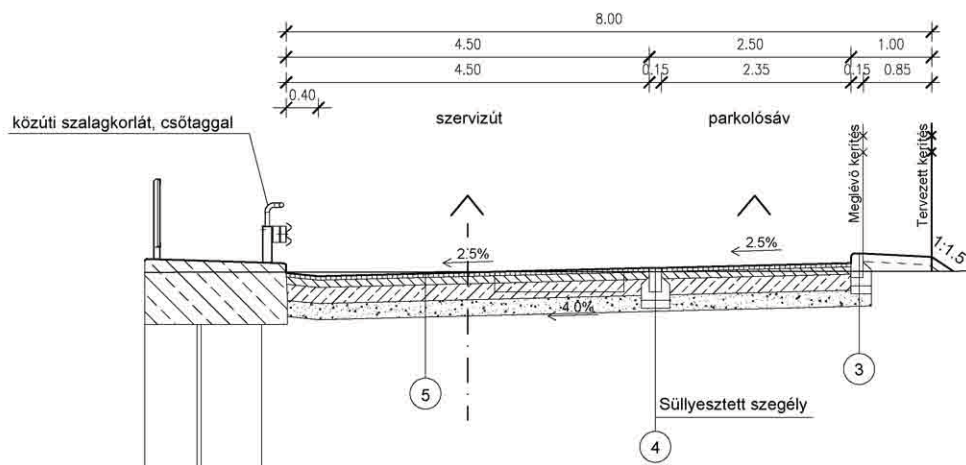
Agostyán oldali járda 0+000 - 0+141 km sz. közötti szakasz



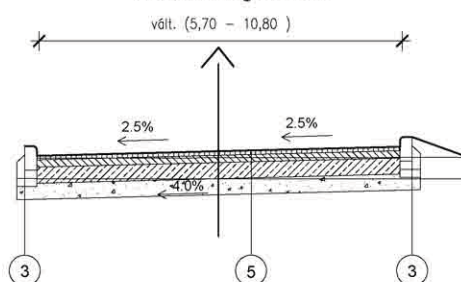
Agostyán oldali szervízút
0+204 - 0+240 km sz. közötti szakasz



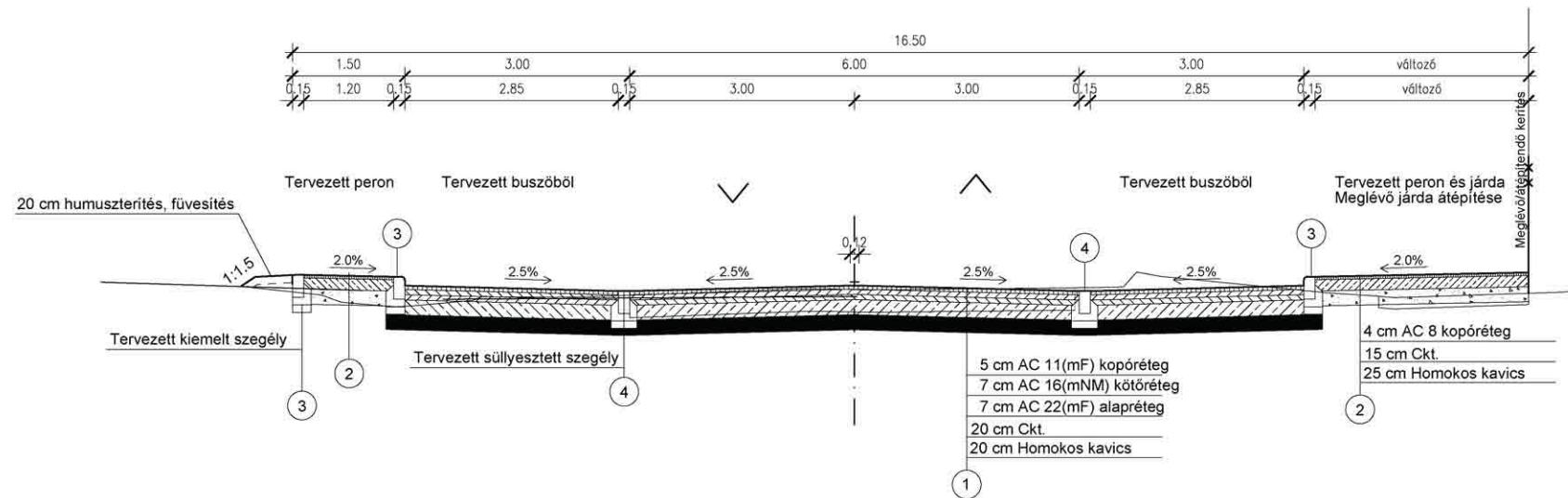
Agostyán oldali szervízút
0+285 - 0+537 km sz. közötti szakasz



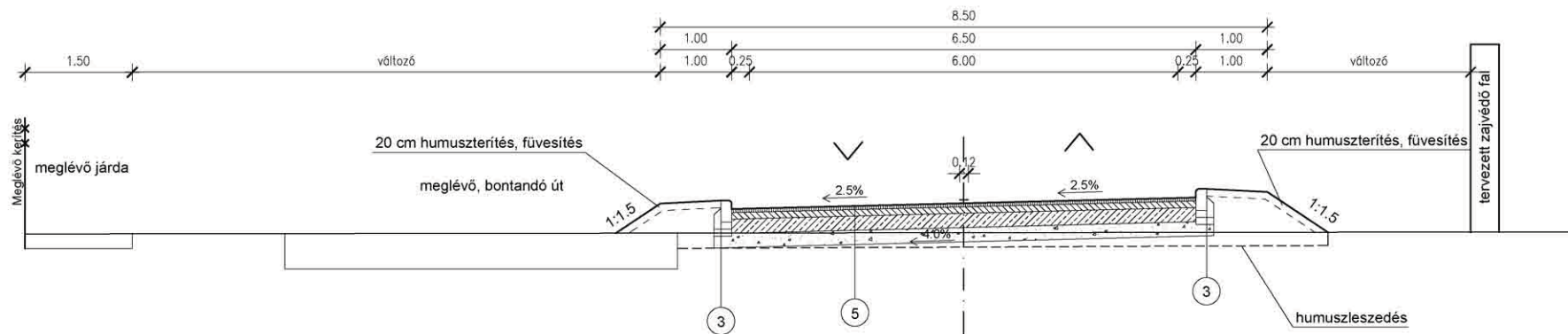
Agostyán oldali szervízút (Volán telepen belül)
0+000 - 0+189 km sz. közötti szakasz
burkolatmegerősítés



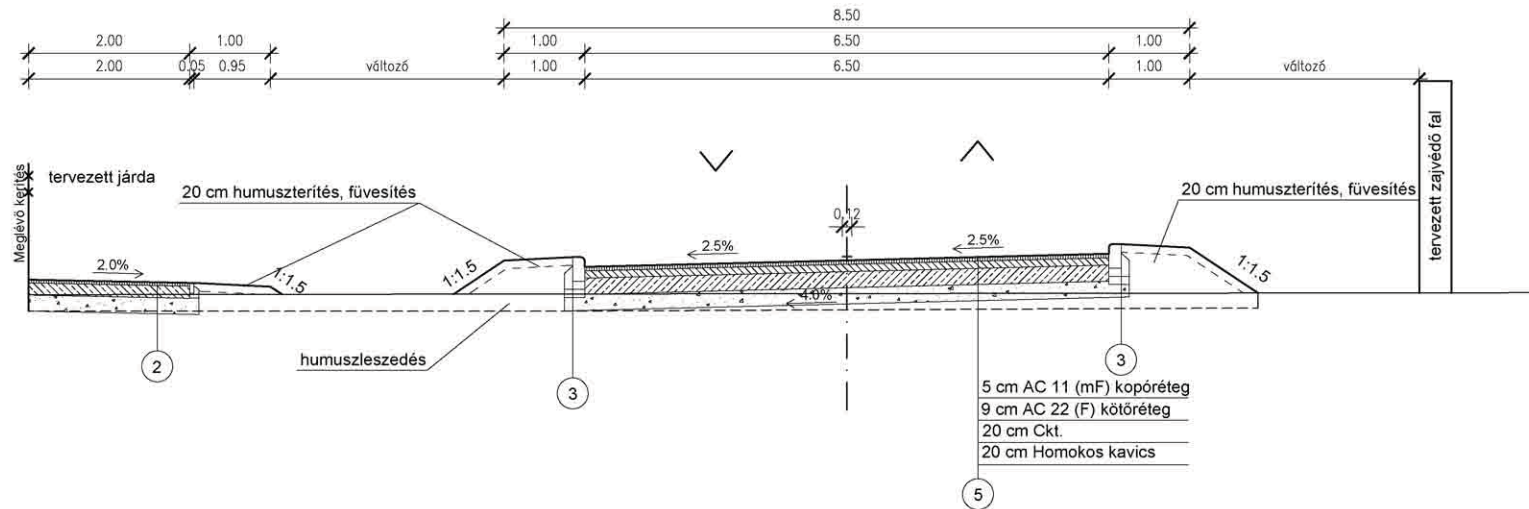
Agostyáni út
Kétoldali buszöböl



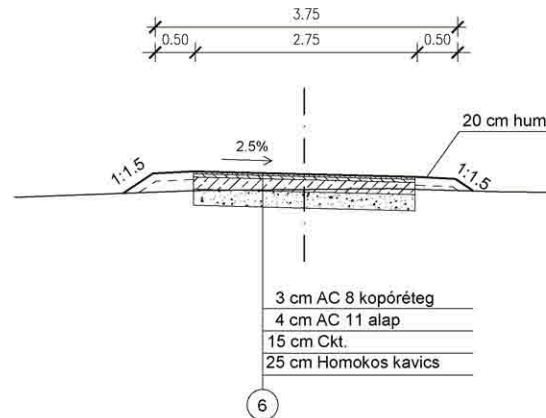
Újhegyi út
0+165 - 0+250 km sz. közötti szakasz



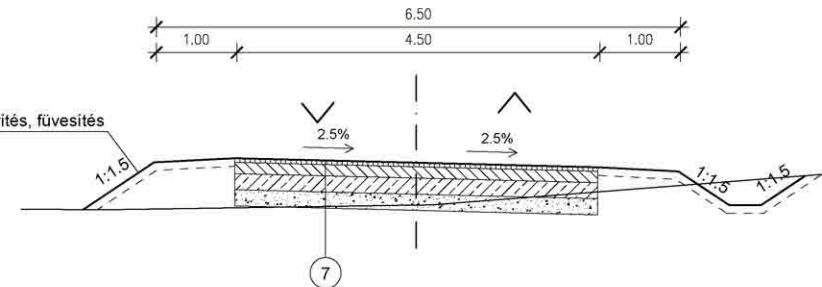
Újhegyi út
0+000 - 0+165 km sz. közötti szakasz



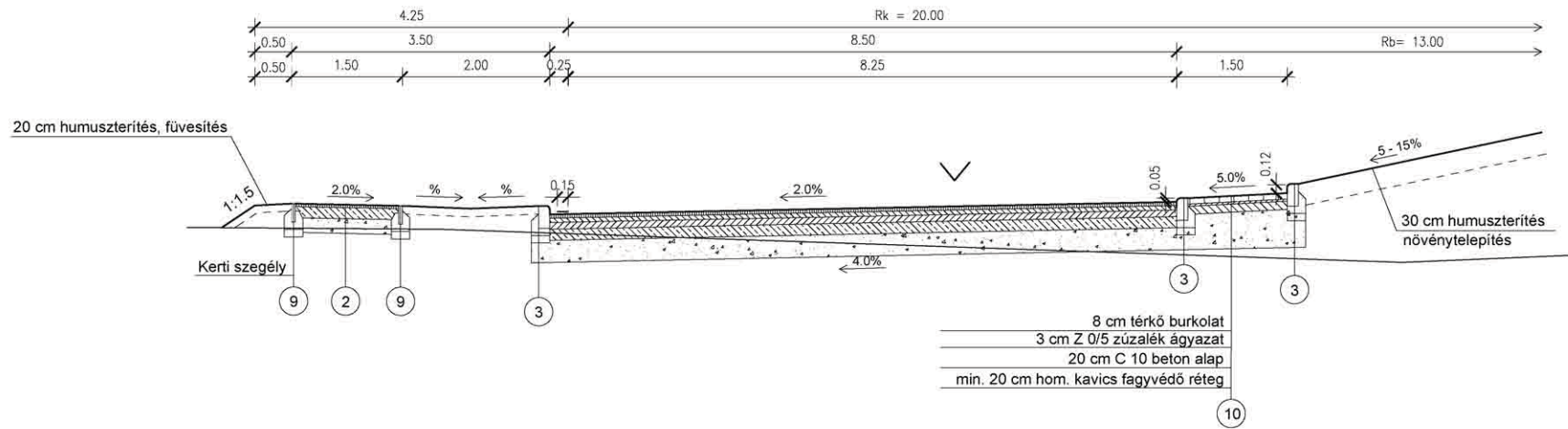
Kerékpárút (kiszolgáló út folyt.)
0+154.55 - 0+215 km sz. közötti szakasz



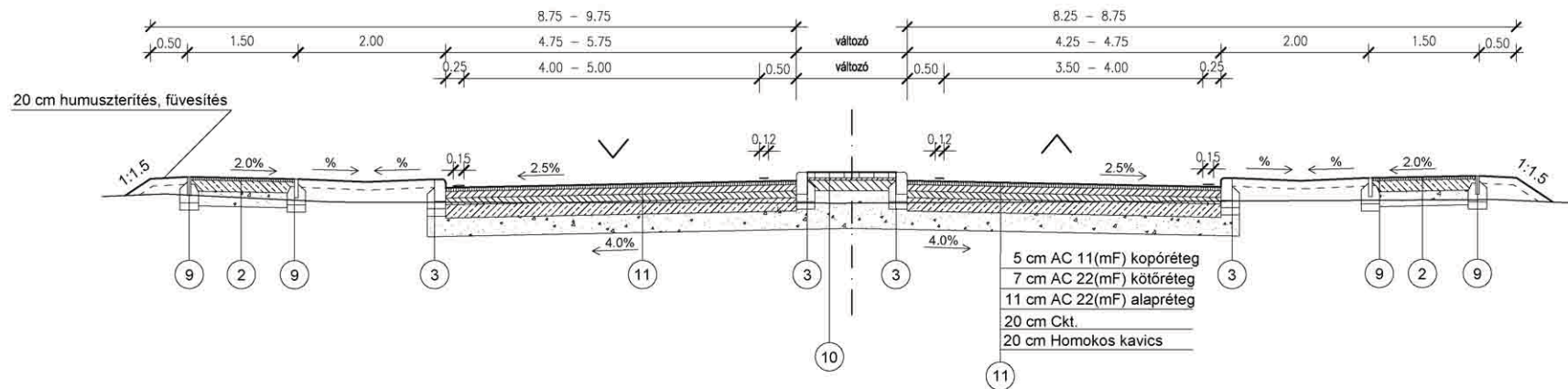
Kiszolgáló út
0+000 - 0+154.55 km sz. közötti szakasz



Körforgalmú csomópont körforgalom



Körforgalmú csomópont csatlakozó ágak



módosított úthálózat, az üzemi berendezések elhelyezését Közlekedési célú területen kell kialakítani. A vasút védőtávolságát biztosítani kell. A vasút védőtávolsága a szélső vágánytengelytől mért 50-50 m.

Cseke-tó és vasútvonal közötti terület: A vasút építésével kapcsolatosan a tó északi oldalán a felhagyott vasúti területeket is részlegesen felhasználva gyalogos és kerékpárutat kell kialakítani. Az úton közcélú gépjármű forgalom nem megengedett, azonban a szükséges kiszolgáló-üzemi forgalmat a (3.5 t) kisteherautó közlekedését, az út pályaszerkezetének és geometriájának kialakításánál figyelembe kell venni. A közcélú, ill. átmenő gépjármű forgalom megakadályozására mobil lezáró elemeket kell elhelyezni.

4.4.3 Parkolás

Általánosságban elmondható, hogy az új beépítésre szánt területeken telken belül kell megoldani a parkolást. A legnagyobb változás, hogy az új vasútállomáshoz P+R parkoló fog épülni. A tervezett parkoló férőhelyszáma 80, melyből négyet mozgáskorlátozottak részére fognak fenntartani. A javaslat összhangban van az OTÉK-kal.

Cseke-tó mellett - a Baji út északi oldalán, a tatai tenispályák fölött - a felszabadult régi vasúti területek a tó körüli parkhoz csatlakoznak. A terület egy része rendezvények idején parkolóként fog funkcionálni.

A gyalogos és kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos fejlesztések az egyes kiszolgáló utak fejlesztéséhez kapcsolódóan bemutatásra kerül.

4.5 Közművesítési javaslatok

4.5.1 Viziközművek

Az alábbiakban közműkiváltások közül a vízhálózat és a szennyvíz-csatornahálózat kiváltását átépítéseit ismertetjük.

4.5.2 Vízellátás

Az ivóvízhálózat korrekcióját elsősorban nem a változó fogyasztási igények, hanem a közterületek nyomvonalának módosulása és a különbszintű műtárgyak által szükségessé váló vezeték-kiváltások indokolják. Az Agostyáni úti közúti aluljáró építése és környezetének miatt a következő vízkiváltások szükségesek:

AGOSTYÁNI ÚT, GÁRDONYI UTCA - RÉVAI UTCA KÖZÖTTI SZAKASZÁN:

- DN 100 mm-es acny vezeték kiváltása aluljáró támfala miatt DN 100 mm-es KPE vezetékre.
- 235 m DN 100 mm-es acny vezeték bontása
- 240 m DN 100 mm-es KPE vezeték építése tűzcsapokkal, tolózárakkal
- A páros oldali ingatlanok bekötő vezetékeinek bontása
- A vasút alatti átvezetés nem kerül kiváltásra, átépítésre.

CSOKONAI UTCA, AGOSTYÁNI ÚT ÉS A MUNKÁCSY M UTCA DN 150 MM-ES VEZETÉKÉNEK KIVÁLTÁSA:

- 425 m DN 150mm-es vezeték bontása
- 680 m DN150 mm-es KPE vezeték építése

Az Újhelyi úti csomópontban gyalogos aluljáró létesül. Az aluljáró miatt ki kell váltani a vasút alatti DN 400 mm fővezetékét és a mellette átvezetett DN 100 mm ellátó vezetékét. A vezetékek kiváltása egyrészt a vasút alatt kettős védőcsőben való átvezetést, illetve a vasút előtti és utáni új szakaszokat foglalja magában. A vasút alatti átvezetésnél a bontásra kerülő DN 100 mm-es és DN 400 mm-es vezetékek hossza 245 m, a kiváltásra kerülő új vezetékek átmérője azonos a kiváltott vezetékekkel. A vasút alatti átvezetés kettős védőcsőben kell megoldani, a védőcső DN 600 mm-es, hossza 40 m, átsajtolóssal építhető meg. A kiváltásra kerülő új vezetékszakasza hossza 280 m.

A tervezési terület harmadik csomópontja a Bacsó Béla, Somogyi Béla, Bárány utcák és az Agostyáni út új nyomvonalánál létesül. Az utcákban a vízellátó hálózat szabványnak megfelelően épült ki. Ennek megfelelően a körforgalmi csomópont kialakításához nem kell a vízellátó hálózatot kiváltani, amennyiben az üzemeltető ÉDV Zrt. a rekonstrukció miatt nem kéri a körforgalom alól a vezetékek kiváltását.

4.5.3 Szennyvízelvezetés

A tervezési területen a csatornázás elválasztott rendszerben épült ki. A közúti rekonstrukció következtében a vízellátáshoz hasonlóan több helyen kell a szennyvízcsatorna kiváltásával számolni. Az Agostyáni út vasúttól keletre található csatorna mélységi vonalvezetése nem teszi lehetővé a gravitációs kiváltást. Ezért átemelő és nyomóvezeték közbeiktatása is szükséges a szennyvizek elvezetésére. E szakaszon a nyomóvezeték a déli oldali szervízúton, míg a gravitációs szakasz az északi szervízút mentén kerül kialakításra. A kiváltásra kerülő új gravitációs DN 400 mm-es KG-PVC szennyvízcsatorna 300 m hosszú, a javasolt új DN 300 mm-es KPE szennyvíz-nyomóvezeték 265 m. A létesítendő gyalogosaluljáró miatt a DN 400 mm-es csatornát szolgalmi jog biztosítása mellett lehet az iparterület felé kiváltani.

Az Agostyáni út mentén a Révai utcáig kiépült DN 200 mm-es szennyvízcsatornát a tervezett aluljáró melletti szervízútra váltottuk ki. A páros oldali épületek elbontása miatt, a páros oldali bekötések megszüntetésre kerülnek, valamint a páros oldalon található csatorna szakasz is megszűnik. Elbontásra kerül 330 m DN 200 mm-es csatorna, a tervezett új DN 200 mm-es KG-PVC szennyvízcsatorna 205 m hosszban épül meg.

Az Újhelyi út csomópontjában gyalogos aluljáró létesül. Az Agostyáni út felől érkező DN 400 mm-es szennyvízcsatornát a vasút területéről a tervezett út alá váltottuk ki. Hasonlóan kiváltásra kerül az Újhelyi út felől érkező DN 300 mm-es csatorna is. A vasút alatt új átvezetést terveztünk. A DN 400 mm-es gravitációs szennyvízcsatornát kettős védőcsőben lehet a - vasúti szabványnak megfelelően - a vasút alatt átvezetni. A kiváltásra kerülő DN 400 mm-es és DN 300 mm-es szennyvízcsatorna hossza összesen: 205 m, a bontásra, tömedékelésre kerülő csatornahossz 315 m.

Az Agostyáni út új nyomvonalra helyezése és a körforgalmi csomópont miatt a Tárkányi utcában új csatorna kiépítését terveztük. A funkciót veszített szennyvízcsatornákat megszüntetésre javasoljuk. A Bárány utcában a meglévő csatornát mintegy 25 m hosszan visszabontjuk, tömedékeljük. A Tárkányi utcában valamint az utcával párhuzamosan – a körforgalom irányába eső területen – haladó csatornák részleges bontásra, tömedékelésre kerülnek. Mivel a meglévő épületek bekötései így megmaradnak, az elbontott csatornaszakaszokhoz csatlakozó megmaradó csatornákra végaknákat építünk. A kiváltásra kerülő DN 200 mm-es KG-PVC szennyvízcsatorna hossza 85 m, a bontásra, tömedékelésre kerülő csatorna hossza 225 m.

4.5.4 Gázellátás

Az Agostyáni út és a meglévő Budapest – Győr vasútvonal kereszteződésben lévő dn 250 PE középnyomású gázvezeték kiváltásra kerül. Az új dn 250 PE anyagú, 100/G SDR 11 anyagminőségű gázvezeték új nyomvonalon épül ki. A tervezett gázvezeték két szakaszon kerül kiváltásra.

Első szakaszban az új gázvezeték a 2929 hrsz.-ú ingatlanon lévő épület falsíkjától 9,0 m-re lévő dn 250 PE középnyomású gázvezetékől indul, majd a tervezett kiemelt szegélytől 1,0 m-re halad 131 fm hosszban, majd visszaköt a meglévő dn 250 PE középnyomású gázvezetékre. A megszűnő gázvezetékéről ellátott ingatlanok közül az Agostyáni út 61., 63., 65., 67., 69. számúak leágazó vezetékei visszakötnek az új elosztóvezetékre, a 44/b., 46/a., b., 48., 50., 52., 54., 56. számú ingatlanok vezetékei az elosztóvezetékkel együtt megszűnnek, mivel az érintett ingatlanok kisajátításra, az épületek lebontásra kerülnek.

A másik kiváltandó szakaszban a tervezett középnyomású gázvezeték a 2158/72 hrsz.-ú iparterületen álló épület falsíkjától 9,2 m-re, a meglévő dn 250 PE középnyomású gázvezetékől indul, majd a tervezett gyalogos aluljáró támfalától 4,3 - 4,8 m-re halad a 0+042,3 szelvényszámig. Itt 2 db 90°-os iránytörés után 0,5 – 1,3 m-re halad 236 fm hosszban, majd visszaköt a meglévő dn 250 PE középnyomású gázvezetékre, a tervezett gyalogos aluljáró után, 10,0 m-re a 2158/70 hrsz.-ú ingatlanon

lévő épülettől. Az Agostyáni út 60., 62. számú ingatlanoknak új leágazó vezeték épül, ami a telekhatár előtt köt vissza a meglévő leágazó vezetésekre. A leágazó vezetékek gázellátását az aluljáró építése során acél anyagú ideiglenes gázvezetékkel kell biztosítani.

4.5.5 Elektromos hálózat

Az Újhegyi úti aluljáró építése érinti a vasúttal párhuzamos, az Újhegyi utcából induló közvilágítási hálózatot, valamint a vasút területén lévő, az elbontandó épülethez csatlakozó 0,4kV-os hálózatot. Mindkét hálózatot le kell bontani, ill. a közvilágítást újra kell tervezni.

Az aluljáró-szervízút építése érinti a vasúttal párhuzamos, a Munkácsy utcából induló 0,4kV-os és közvilágítási hálózatot. Az érintett szakaszon a közvilágítást újra kell tervezni. A vasút és Munkácsi utca, valamint Agostyáni út sarkán lévő oszlopokat ki kell váltani, az épületeket ellátó fogyasztói csatlakozó vezetéseket az új oszlopokra át kell forgatni.

Az Agostyáni úti aluljáró létesítése érinti az Agostyáni utat a Tárkányi utca és Agostyáni úti aluljáró vége közötti szakaszon és a csomópontban lévő 20 és 0,4kV-os hálózatokat és a csatlakozó transzformátor-állomásokat.

Az érintett hálózatokat és transzformátor állomásokat új nyomvonalra ill. helyszínre ki kell váltani. Az Agostyáni út érintett szakaszának jobb oldalán, ahol a mindkét oldalon tervezett szervíz utak véget érnek, a meglévő 20/0,4kV-os TR állomás a szervíz útba esik. A kiváltás a mellette lévő telek sarkába történhet. A csatlakozó 20kV-os kábelek kiváltása is a TR állomástól indul. Az Agostyáni úton a továbbmenő 3db 20kV-os és 1db jelzőkábel kiváltás a D-i oldalon, a szervíz út bekötésétől indul. A tervezett kiváltás nyomvonala az Agostyáni út D-i oldalán, a szervíz út és telekhatár között tervezhető a vasútig. Innen a vasúttal párhuzamosan, a telekhatár mellett tervezhető a gyalogos felüljáróhoz tervezett akadálymentes út fordulójáig. Innen a régi nyomvonal mellett keresztezi a vasutat, majd a vasúttal párhuzamosan, a szervíz út és a vasút közötti területen vezetve éri el a meglévő, megmaradó transzformátor-állomást. A 20 és 0,4kV-os és jelzőkábelek kiváltásának nyomvonala a TR állomástól a szervíz út keresztezése után, a szervíz út és telekhatár között tervezhető a Révai utca sarkáig. Közben a 0,4kV-os kiváltó kábelek az Agostyáni út 69. előtt keresztezik az Agostyáni utat és ellátják a lebontott hálózatrészek miatt ellátatlan hálózatokat és épületeket. A 20 és 0,4kV-os és jelzőkábelek kiváltásának nyomvonala a Révai utca sarkánál keresztezi az Agostyáni utat. Az egyik irány az Agostyáni út járdájában tervezve keresztezi a Tárkányi utcát és az Agostyáni út korrekciójának végénél csatlakozik a meglévő kábelekhez. A másik irány a Tárkányi utca keresztezése után a Tárkányi utca D-i járdájában keresztezi a tervezett aluljáró utat, majd csatlakozik a meglévő kábelekhez.

A Somogyi Béla utcai körforgalom építése érinti a csomópontban lévő 0,4kV-os szabadvezeték és kábelhálózatokat. A körforgalomba eső 0,4kV-os szabadvezeték hálózatokat az érintett szakaszokon vissza kell bontani és az épületeket ellátó csatlakozó vezetéseket az új oszlopokra át kell forgatni. A Bárány utcában lévő elektromos elosztó szekrényt le kell bontani és kb. 25 m-rel távolabb, egy újat kell telepíteni. Az új elektromos elosztó szekrényből indul a Bacsó Béla út 1 számig a 0,4kV-os kiváltó kábelek nyomvonala, a tervezett körforgalom és a meglévő utcák járdájában.

4.5.6 Hírközlés

Az Újhegyi úti aluljáró építése érinti a vasút mellett üzemelő optikai kábelt, mely az Invitel Zrt. tulajdona. A 96 szálas kábel LPE40 csőben van elhelyezve, mellette egy tartalék LPE40 cső. A csöveket új nyomvonalra kell kiváltani, olyan mélységbe elhelyezve, hogy azt az aluljáró kivitelezése már ne érintse. Az optikai kábel kiváltását együtt kell elvégezni a tervezett átereszt ill. az Agostyáni útnál érintett cső- és kábelszakasszal. Az átereszt építésénél a csöveket és a kábelt hasonló módon kell kiváltani, mint az Újhegyi útnál.

Az Invitel optikai kábele az Agostyáni úti aluljárónál is érintett. A kiváltás hasonló módon történik, mint a fenti helyszíneken. Eltérés, hogy az aluljáró közelében található az optikai kábel egyik beton szekrénye, benne az optikai kábel egyik kötése. A kábelkiváltást e kötéstől kell elvégezni az észak felé eső következő kötésig. Ebbe a kötésszakaszba esik bele a fenti két helyszín is, így a kábelkiváltás egy ütemben elvégezhető.

E helyszínen a PR Telecom ZRt. optikai és koaxiális hálózata is érintett az aluljáró és az útépités miatt. Az Agostyáni út déli oldalán új alépítmény építése szükséges a vasút mellett található Invitel betonszekrény (innen ágazik le a PR Telekom optikai kábele) és a Gárdonyi utca között. Ez az alépítmény pótolja az északi oldalon az elektromos oszlopsorral együtt megszűnő léghálózatos hálózatot. Ide kerülnek behúzásra a vonali hálózat koaxiális kábele, illetve a déli oldal ingatlanjait ellátó RG kábelek és a fent említett optikai kábel.

Az aluljáró építés érinti a Magyar Telekom réz- és optikai hálózatát, amely földkábelként ill. alépítményben és oszlopsoron is üzemel. Az Agostyáni út északi oldalán a vasúttól keletre kiváltásra kerül egy földkábeles előfizetői nyomvonal, mely az ott található ingatlanokat látja el. Az út északi oldalán, de a vasúttól nyugatra a meglévő léghálózatos előfizetői hálózat elbontásra kerül, mivel a végpontokon található ingatlanok megszűnnek.

Az Agostyáni út déli oldalán a 2185/68 hrsz. ingatlantól a Révai utcáig a teljes hálózat új nyomvonalon kiváltásra kerül. A nyomvonalon 3+3M csöves alépítmény (bent réz- és optikai kábelek.), nagyegeységű törzskábelek és léges előfizetői hálózat található. A léghálózatos hálózat részben megmarad. A földalatti kábelek számára egy 8M/110 csöves alépítmény kell kiépíteni. Ebbe az alépítménybe kell beforgatni a déli oldal üzemelő előfizetői kábeleit. Ugyanide kerül behúzásra a Magyar Telekom itt található optikai körzetkábele. Ezt a kábelt két meglévő kötése között kell teljes hosszban kiváltani.

A Somogyi Béla utcai körforgalom építése érinti a PR Telekom alépítményét és szabadvezetésű koaxiális hálózatát. Ezért a Somogyi Béla utca déli oldalán egy kiváltó alépítményt kell építeni új nyomvonalon, ahová a koaxiális vonali kábelek behúzhatóak lesznek.

Szintén érintett e helyszínen a Magyar Telekom alépítményes és léghálózatos hálózata. A meglévő útkeresztezéskor több csomóponti beton aknája, szekrénye található a szolgáltatónak. A meglévő alépítmény észak-déli és kelet-nyugati irányú és több párhuzamos nyomvonalon húzódik. Az aknák egy része a tervezett körforgalom alá kerül, ezért mindkét irányon 6-6M/110 csöves kiváltó alépítményt kell építeni úgy, hogy a meglévő csőkapcsolatok is kialakításra kerüljenek. Az alépítményekben réz- és optikai kábelek is találhatóak, melyeket az új alépítménybe kell kiváltani. Az érintett léghálózatos irányt a körforgalom mellett föld alá kell helyezni, a megszűnő oszlopról a meglévő leágazás elbontható, mivel a végponti ingatlan is elbontásra kerül.

4.6 Környezeti hatások és feltételek

2012. októberében az UNITEF'83 Zrt. elkészítette az 1. sz. Hegyeshalom – Budapest vasútvonal Biatorbágy (bez.) – Tata (kiz.) szakaszának korszerűsítésére vonatkozó környezeti hatástanulmányt, mely benyújtásra került az illetékes hatósághoz engedélyezés céljából. A környezetvédelmi hatástanulmány Föld, Felszín alatti víz, Felszíni víz, Zaj és Hulladék c. fejezeteit lásd. 1. sz. mellékletben.

Tatára vonatkozóan általánosságban elmondható, hogy a tervezési terület környezeti állapota annak ellenére viszonylag jó, hogy a terület jelentős része rendezetlen és nagy területet vesznek igénybe a részben amortizálódott, részben már korszerűtlen épületekkel beépített, ipari jellegű területek. A környezeti állapotra kifejezetten káros, illetve veszélyes szennyeződés, szennyezőforrás a területen nem található.

Bajon a tervezési terület környezeti állapota nem kielégítő, mert a terület jelentős része rendezetlen és nagy területet vesznek igénybe változó színvonalon beépített, ipari jellegű területek. A környezeti állapotra kifejezetten káros, illetve veszélyes szennyeződés, szennyezőforrás a területen nem található. Legnagyobb veszélyforrás a tervezési terület közelében elhelyezkedő Kba – különleges bányaterület övezetbe tartozó rendezetlen bányaterület, mely illegális hulladéklerakás lehetőségét és esetenkénti gyakorlatát rejt magában.

A LEVEGŐ VÉDELME

A tervmódosítás során figyelembe kell venni a levegő védelméről szóló 306/2010.(XII.23) Kormányrendeletet és a légszennyezettségi zónák és agglomerációk kijelöléséről szóló 4/2002.(X.7.) KvVM rendeletet. A módosítás következtében az üzemi technológiai eredetű légszennyezettség növekedése nem várható. Fontos a felhagyott vasúti terület parkosítása és az új vasútvonal mellett

zajvédelmi célú védőfásítás létesítése. A közlekedési eredetű légszennyezés kismértékű növekedése várható az új vasútállomás térségében a P+R –funkció miatt, valamint a csatlakozó vegyes funkciójú területeken, ahol várhatóan kereskedelem, munkahelyek és szolgáltatások is helyet kapnak.

A FÖLD VÉDELME

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 14.§ (1) bekezdése szerint „a föld védelme kiterjed a föld felszínére és felszín alatti rétegeire, a talajra, a kőzetekre és az ásványokra, ezek természetes és átmeneti formáira és folyamataira.” A tervezési területen jellemzően hagyományosan beépített terület, természetközeli, lényegében természetes állapotában megmaradt terület (Cseke-tó környéke), bolygatott, roncsolt területe (volt laktanyák és bánya területe), valamint ipari, gazdasági célokra használt terület és vasúti terület található. A területen ásványvagyon nem érintett. A várható fejlesztések során a talaj termőrétegét előzetesen le kell termelni és később termőtalajként kell felhasználni.

Tatán a várható beavatkozások eredményeképpen a talaj terhelése az ipari területek csökkenésével együtt csökken és ehhez még hozzájárulnak a vasútvonal átépítésénél alkalmazott korszerű, a talaj szennyeződését csökkentő technológiák.

Bajon a várható beavatkozások eredményeképpen a talaj terhelése az ipari területek méretének növekedésével nő, ezt enyhíthetik a vasútvonal átépítésénél alkalmazott korszerű, a talaj szennyeződését csökkentő technológiák.

A VIZEK VÉDELME

Az iparterületeken a burkolt felületek csapadékvizeit megfelelő környezetvédelmileg előírt műtárgyakon, berendezéseken keresztül lehet a csapadékvíz csatornába engedni.

Tata területén csak a vasút nyomvonal korrekciója érint vízbázis-területet. A terület védelme három szempontból is javulni fog: Egyrészt a vasút távolabb kerül a védőterülettől, másrészt folyamatosan növekszik a zárt szennyvízrendszerrel ellátott vasúti járművek száma, harmadrészt az új vasúti pálya a szükséges szakaszokon megfelelő védelmi alépítménnyel lesz ellátva.

Baj területén a vasút nyomvonal korrekciója nem érint vízbázis-területet.

ZAJ ELLENI VÉDELME

A területen az átlagos települési zajhoz képest kiugró zajforrás a vasút. A „kiugró” érték viszonylagos, hiszen pl. a Cseke-tó menti zöldfelület mellett bármilyen enyhe zajforrás is kiugró értékeket jelent. A vasútüzemi viszonyokon belül vizsgálva az 1-es vonal vonali szakaszain az zajkeltés minimális, köszönhetően a jó minőségű pályának és a vonalon jellemző korszerű gördülőállománynak. A zaj elleni védekezés a vasút mentén zajvédőfalakkal történik, ezek az építmények azonban – különösen a települések belterületein – a településképet erőteljesen rombolják és bizonyos esetekben hatékonyságuk is kétséges. Az új nyomvonalon vezetett vasútvonal jelentős hosszban bevágásba kerül, ezért a keletkező zajt csak a szintben, vagy töltésen vezetett szakaszokon kell kezelni. A Nyugat-Európában már bevált, a vágányokhoz közelebb elhelyezett, alacsony (60-100cm) magasságú zajvédőfalak hatékonysága a hagyományos falakkal megegyező, a településképet nem rombolják, használatuk e szakaszon különösen javasolható.

A környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008 (XII.3.) KVVK-EüM rendelet kimondja, hogy a határértékeknek új tervezésű, vagy megváltozott területfelhasználású területeken a meglévő közlekedési zajforrástól származó zajterhelésre is, új közlekedési zajforrás létesítése esetén pedig a meglévő védendő területen is teljesülniük kell.

4.7 Szabályozási koncepció, beépítés

A Szabályozási Terv által érintett területeken a beépítés struktúrája, mennyisége jellemzően változatlan marad, olyan ingatlanfejlesztési szándék, mely a település karakterét alapvetően érintené, nem ismert. A vasúti nyomvonal korrekció sem változtatja meg alapvetően a település szerkezetét, jellemzően egyes korábban is meglévő területfelhasználások közötti határvonalat módosítja,

kismértékben növelve-csökkentve az egyes területeket. Ennek megfelelően a terv az egyes részterületek beépítési struktúráját jellemzően meghagyja, új beépítést csak a tervezett vasútállomás térségében irányoz elő (a vasútvonal megszűnő és új nyomvonala közötti 100-180 m szélességű zárványterületen), messzemenően igazodva a meglévő közterületekhez és a vasútállomás áthelyezése által indukált terület-felértékelődéshez, de a hangsúly itt is az új közterületek kialakításán és jól működő rendszerbe történő integrálásán van.

Az elmúlt időszakban a területfejlesztés és az ezzel összefüggő tervezés Tatán és Bajon egyaránt a vasút menti területekre összpontosult, azonban a közlekedés- és területfejlesztés kölcsönhatásainak figyelmen kívül hagyása miatt a tervezett állomás térségében két települési periféria néz farkasszemet egymással. Ezt az állapotot a terv kritikával illeti és a két település érintkezési zónájában értékesebb, vegyes területhasználatot és ennek megfelelő tagolt, beépítést irányoz elő.

A kertvárosi Erkel utcától az Agostyáni útig módosuló nyomvonal mentén, a kertvároshoz és az Angolparkhoz csatlakozóan vasúti terület szabadul fel, melynek besorolásánál a bizottság megerősítette a tervezői javaslatot.

A vasútvonal **kertvárosi szakaszán** a lakóterülettel közvetlenül határos, jelenleg zajvédő fallal elhatárolt zónában a felszámolásra kerülő vasútvonal kertvárosi szakaszának övezeti besorolása legyen közterület, *kerékpárút és több funkciós zöldfelület*.

Közterület, kerékpárút + zöldfelület, mely besorolás nem okoz környezeti terhelést és a helyi forgalom számára Vértesszőlős irányából Baj és Tata keleti felét jobban elérhetővé teszi. A zöldfelület elválaszt az ipari területtől és javítja a biológiai aktivitás-értéket, más terület átsorolásához adna lehetőséget. A szabályozás keretein belül e terület lehet az iparterület kötelező beültetési – zöld - területe. A vasút helyét is felhasználó zöldterület biztosítaná a lakóterület elválasztását a jelenlegi ipari területtől, a tervezett vegyes területektől, a gyűjtőúti forgalomtól, és megfelelő konstrukció mellett a fenntartása nem terhelné az önkormányzatot. Erre vonatkozóan programot és tervet lehet kidolgozni a tulajdonosok bevonásával, illetve követelmények és közösen megalkotott szabályokkal (pl. a beültetés minőségi, és egységes legyen).

A felhagyott vasútvonal a Baji úttól az Agostyáni útig tartó szakaszán több változat megvizsgálása alapján kialakult javaslat szerint **az Angol parki szakasz** jelentős részét célszerűen az Angol park zöldfelületéhez csatolni és a volt pezsgőgyár térségéhez kapcsolódva lehet folytatni a Vértesszőlős felőli kerékpárutat, zölddel szegélyezve.

A kerékpárút vegyes forgalmú kialakítású lesz, az Angol park kiszolgálását is biztosító időben és térben korlátozott célforgalmat is levezeti. A forgalomtechnikai és fizikai eszközökkel az átmenő forgalmat ki kell zárni, mivel a nyomvonal Angolpark melletti folytatása visszavezetné a forgalmat a belvárosba, az Agostyáni úthoz, ahol a tervezett aluljáró miatt csak a lakóterület szervizútjára köthetne ki, ami nagyterhelést jelentene a kertvárosi lakótömbökre.

A vegyesforgalmú kerékpárúthoz kapcsolódó parkolókkal és zöldfelületekkel egy vegyes parkos területsávval bővül az Angolpark.

Az Agostyáni út északi oldalán kisajátításra szánt lakóingatlanok területe a tervezett szervizútról elérhető és itt a telkek összevonásával és újraosztásával a tömbbe illeszkedő paraméterű lakótelkek alakíthatók ki.

Az Agostyáni út és az újonnan kialakuló, a tervezett körforgalomból Agostyán felé menő új út közötti terület a vizsgálatok, az előzetes egyeztetések és várospolitikai döntés alapján a városi rendőrség új épületének elhelyezésére alkalmas, ennek megfelelően vegyes területbe kell sorolni. Ehhez kapcsolódóan az újonnan tervezett út létrejöttével a 3 db kertvárosi besorolású ingatlan (HRSZ 2202/2; 2202/3 és 2202/6) szigetszerű helyzetbe került úgy, hogy körben utak veszik körül, az eddigi "kertvárosi" nyugalma megszűnik, a terület értékének megtartása érdekében **vegyes területbe** kell sorolni ezeket a telkeket, úgy hogy a jelenlegi lakófunkció is megmaradhat a tömb telkein.

A Bacsó Béla utca és a Somogyi Béla utca kereszteződésében tervezett körforgalomnál kisajátításra tervezett két saroképület lebontásával komoly városképi seb keletkezik, melynek kezelésére az út körforgalmú csomópontja és annak területigénye kevés lehetőséget ad, így a szabályozási tervvel alátámasztott kezelése fontos feladat. A tervek jelenlegi javaslata zöldterület, de ez nem oldja meg a zártorú beépítés átfordulását. A sarokházak mindig jellegzetes épületei egy városnak. Középtávon

városfejlesztési eszközökkel is támogatva biztosítani kellene a zárt sorú beépítés átfordulását, ezért az útfejlesztés építészeti eszközökkel való kompenzációjaként a két **saroképület** visszamaradó telkén a Szabályozási Terv vegyes területi (Vt) besorolást alkalmaz.

Az Agostyáni út vasúton túli szakaszán 3 lakóház tulajdonosa kérte ingatlanuk kisajátítását, ha megépül az aluljáró és a szervízút. A NIF jelezte, hogy egyetértene ezzel, ha az Önkormányzat a szabályozási tervében ezt szerepelteti. A három telket a Szabályozási- és a Szerkezeti Terv is a mellette lévő a tömb csaknem egész területét elfoglaló gazdasági terület (Gksz) övezetébe sorolja be.

A Baji úttól délre eső, jelenlegi ipari terület és a lakóterület közül kikerül a vasút, ezért a korábban érvényes ipari területi besorolás helyett a terv a lakóterületet hatékonyan kiegészítő **vegyes területbe (Vt)** való átsorolását tartalmazza.

A Baji úttól északra lévő rekultivált bányatavat az új vasútvonal kettévágja, a tó Tata felé eső rész gyakorlatilag eltűnik és az Angolpark bővítéseként zöldterületi besorolást kap. A terület jelenlegi besorolása rekreációs zöld, valós használatban horgásztó. A terület besorolásával kapcsolatban egyeztetünk a tulajdonosokkal. A Baji út menti része alkalmas lehet beépítésre szánt területnek, ahol az Angolpark s a horgásztó rekreációs szerepéhez kapcsolódó épület-építmény elhelyezést tesz lehetővé a szabályozás azzal, hogy, a Baji út 50 m-es sávjában különleges rekreációs területet (Krek) jelölt ki melyen belül meghatározta az építési helyet, valamint a parkolók elhelyezésének kívánatos területét, kímélve és kiszolgálva a park egészét.

A felhagyott vasúti nyomvonal városi szövetbe történő bevonását az erőteljes növénytelepítést kiegészítő parképítészeti eszközökkel kell elősegíteni. E szempontból is előnyös az új vasúti nyomvonal mentén kijelölt vegyes területhasználat, a parksávot pusztán a szomszédos kertvárosias területek nem lennének képesek élettel megtölteni.



4.8 Környezeti hatások és feltételek

A vasút új nyomvonala Tata tervezési területén nagyrészt ipari területeken, illetve Tata délkeleti részén, a véderdőn és a horgásztó különleges rekreációs területén megy keresztül. A környezetben a legjelentősebb beavatkozást a bányató egy részének feltöltése fogja jelenteni, ugyanis a vasút nyomvonala áthalad a tó nyugati felén. Az Öreg-tó és az Által-ér vízgyűjtő területe a Natura 2000 természetvédelmi területbe tartozik, de a vasút új nyomvonala nem érinti a területet. Baj területén szintén ipari területeket, véderdőt és különleges rekreációs területeket érint a vasútvonal. A jelenlegi vasúti terület, mely felszabadul a nyomvonalkorrekció következtében, egy zöldfolyosót fog alkotni, ami összeköttetést biztosít a tatai déli kertvárosi terület és az Öreg-tó parkja között. A régi és az új nyomvonal közötti területen vegyes területfelhasználás került kijelölésre, amelyen nem lehet jelentős zavaró hatású gazdasági tevékenységet folytatni, így jelentős környezeti terhelésváltozás nem várható a jövőben a tervezési területen.

A LEVEGŐ VÉDELME

A szabályozási tervek készítése során figyelembe vettük a 306/2010. (XII.23.) Kormányrendeletet a levegő védelméről. A levegőszennyezés növekedése nem várható az új nyomvonal elkészülése után, mivel villamosított vasútvonalról van szó, továbbá környezetszennyező tevékenységet a jövőben sem lehet folytatni a tervezési területen. A közlekedésből eredő levegőszennyezés mértéke pedig csökkenni fog az alul- és felüljáróknak köszönhetően.

A FÖLD VÉDELME

A talajszennyezés nem várható, a vasúti felépítmény miatt a talajszerkezetének és tömörségének változására lehet csak számítani. A vasút üzemelése során csak az esetleges havária eseményeknél lehet számítani jelentős talajszennyezésre.

A VIZEK VÉDELME

Tata és Baj területén a módosítás vízbázis védőterületet és hidrológiai védőidomot nem érint. A módosítás érinti a Tata-Baj bányatavat és a Cseke-tó vízfolyását. A bányató körüli terület és a vízfolyás zavartalan lefolyása érdekében az engedélyezési terv tartalmaz javaslatot ezen területek rendezésére.

A ZAJ ELLENI VÉDELLEM

Tata-Baj bányatavat a terület tulajdonosa horgásztóként üzemelteti. Ennek érdekében a vasúti terület szélén zajvédő falat fognak felhúzni. Ezen kívül a vasúti területeken technológiai eredetű zajterhelés nem várható. Új közúti közlekedési terület a jelenlegi és az új vasútnyomvonal közötti terület és a Baji vasútállomás megközelíthetőségének kiszolgálására kerül kiszabályozásra. Ezek az utak a jelenlegi település zajterhelését nem növelik.

A vasúti fővonal szomszédságában zajtól védendő területhasználat nincs. A vasút lakóterületi szakaszán a jövőben sem kell tartani a zajszennyezés növekedésétől.

4.9 Örökségvédelem

A nyomvonal korrekció műszaki és környezeti dokumentációihoz örökségvédelmi hatástanulmány készült, melyet a Gerecse Konzorcium bocsátott a tervezők részére. A tanulmányt Belényesy Károly régész, örökségvédelmi szakértő készítette. Ennek a tanulmánynak legfontosabb megállapításai a következők:

A FEJLESZTÉSI TERÜLET ÁLTALÁNOS TÖRTÉNETI LEÍRÁSA:

A TERVEZÉSI TERÜLETEN A KÖVETKEZŐ NYILVÁNTARTOTT RÉGÉSZETI LELŐHELYEK TALÁLHATÓK:

lelőhely azonosító	település	név	jellege	kora	HRSZ	EOV Y koordináta	EOV X koordináta
64386	Tata	Tófarok	telepek	újkőkorszak, bronzkor, vaskor	0412/86, 0412/87, 0412/77, 0412/80, 0412/81	597898	254411
68003	Tata	Derítő-tó mente	telepek	bronzkor-késő bronzkor, vaskor-kora vaskor	0411/3, 0430/4, 0430/3	598557	253873

A tervezett korszerűsítésen belül megvalósuló nyomvonal változtatásokhoz kapcsolódó terepbejárás, illetve a közhiteles nyilvántartási adatok alapján a változtatási területeken nincs konkrét régészeti érintettség!

AZ ÖRÖKSÉGI ÉRTÉKEK ELEMZÉSE

A tervezett korszerűsítésen belül megvalósuló nyomvonal változtatásokhoz kapcsolódó terepbejárás, illetve a közhiteles nyilvántartási adatok alapján a változtatási területeken nincs konkrét régészeti érintettség, ugyanakkor egyes szakaszokon a lelőhelyek közelsége feltétlenül indokolja ezek külön ismertetését:

	Korrektíós szakasz	
sorszám	Kezdő	Végző
6	766+62,28	793+00,00
7	793+00,00	804+20,17

A tatai végpont előtti jelentős módosulások területét bejártuk, a tagolt terület jelentős része fedett volt, részben gyeppel, ipartelepi vágányok és már felhagyott, illetve szeméttel feltöltött bányatelkek nehezítették a megfigyelést, ugyanakkor Vértesszőlős előtt, a műút, illetve jelenlegi vasút irányába nagyobb szántott területet is sikerült átvizsgálunk. Ennek során régészeti leletanyag, illetve lelőhelyre utaló jelenség nem került elő, erre utaló adat a nyilvántartásban sem szerepel. Az ívkorrekció indításának **(6. szakasz) közvetlen környezetében egy ismert régészeti lelőhely: Tata, Tófarok (64386) található. Érintettsége nem valószínű.**

Mivel a korrektíós szakaszok közelében lévő lelőhelyek pontos kiterjedése nem megállapítható, és a terület adottságai miatt, a további földmunkával járó fejlesztések, beruházások során további régészeti jelenségek és leletek előkerülését nem lehet kizárni, ezért az eddig régészeti feltárással vagy megfigyeléssel nem érintett területrészeket régészeti érdekű területnek kell tekinteni és régészeti lelőhelyként kell kezelni.

TERÜLETHASZNÁLAT ÉS TERÜLETI ÁLLAPOT A KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG ÖSSZEFÜGGÉSSZERÉBEN

A vasútvonal jelenlegi használata a kulturális örökségi elemeket nem veszélyezteti. Ugyanakkor tervezett fejlesztések kiviteli munkálatai viszont több korrektíó területén érinthetnek ismert, régészeti lelőhelyeket: Vértesszőlős, Hosszú-dűlő (70123). A régészeti szempontból negatív területek kedvező adottságai miatt, különös tekintettel nehezen megfigyelhető Galla-patak mentére, illetve a tatai 7. ívkorrekciós szakaszra, továbbiakban is számítani kell újabb régészeti leletek, jelenségek előkerülésére. A fejlesztések kiviteli munkálatainak megkezdése előtt és a munkák során biztosítani kell ezen kulturális örökségi elemek védelmét.

HATÁSELEMZÉS A KÜLÖNBÖZŐ HATÁSTERÜLETEK KIJELELÉSÉVEL (HATÁSVIZSGÁLAT ÉS JAVASLATOK)**TERMÉSZETI, TÁJHATÁSOK**

A nyomvonal Tata és Baj térségében NATURA 2000 területet nem érint.

RÉGÉSZETI EMLÉKEK FELTÁRTHATÓSÁGÁNAK, MEGMARADÁSÁNAK, BEMUTATHATÓSÁGÁNAK VAGY PUSZTULÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI:

A korrektíókkal érintett területen belül régészeti lelőhely nem található, ezek környezetében viszont több ismert régészeti lelőhelyről vannak ismereteink, ezért a kivitelezési munkák során régészeti jelenségek előkerülése várható. A Kötv. szerint, a régészeti lelőhelyeket a fenntartható használat elvének figyelembevételével, csak olyan mértékben szabad igénybe venni, hogy azok állománya számottevően ne csökkenjen, lehetőség szerint eredeti állapotukban, eredeti helyükön, eredeti összefüggésrendszerüket megőrizve kell, az utókorra hagyományozni. A jogszabály szerint a kulturális örökségi emlékek védelmére irányuló tevékenységeknek elsősorban megelőző jellegűnek kell lennie. A fejlesztéssel érintett területen a régészeti lelőhely, régészeti lelet állomány csökkenéssel nem járó, helyszíni megőrzésére csak abban az esetben van mód, a tervezett bontási és alapozási munkák nem érik

el a régészeti jelenségek jelentkezési szintjét, és nem bolygatják meg azokat. A régészeti emlékek helyszíni bemutatására csak abban az esetben van mód, ha a feltárásukat követően későbbi kezelésükre és fenntartásukra megfelelő terv készül és a bemutatás a régészeti emlék megőrzését hosszú távon biztosítja. A tervezett fejlesztések ismeretében erre jelen esetben nincs lehetőség.

ÖSSZEFOGLALÓ, A TERVEZETT FEJLESZTÉSI BERUHÁZÁSOK A FEJLESZTÉSI TERÜLETEN LÉVŐ KULTURÁLIS ÖRÖKSÉGVÉDELMI EMLÉKEKRE GYAKOROLT HATÁSAIRÓL:

A tervezett fejlesztések munkái a területen feltételezett régészeti lelőhelyet, lelőhelyeket veszélyeztetik, veszélyeztethetik. Mivel a nyilvántartott régészeti lelőhelyek nyomvonalai érintettsége teljes mértékben nem zárható ki a meglévő infrastrukturális létesítmények bontási munkáit, illetve az új létesítmények kialakítását régészeti megfigyelés mellett kell végezni, és amennyiben régészeti jelenség, objektum kerül elő, el kell végezni azok megelőző régészeti feltárását.

ÉPÍTETT ÉRTÉKEK

A tervezési terület közvetlenül nem érint műemléki jelentőségű terület, műemléki környezet (azokkal legfeljebb határos). Az építészeti értékek közül Tatán a volt pezsgőgyár épületét, a Pálmaházat, a Kiskastélyt, a Török mecsetet és a Múromokat kell külön kiemelni. Közös jellemzőjük, hogy a romantika korában, az Angolkerttel együtt készültek el, építészeti jellegzetességeik is a homogén, parkosított háttér előtt érvényesülnek maradéktalanul. A módosítás az épített értékekre nem gyakorol kedvezőtlen hatást.

5. MELLÉKLETEK

1. TATA VÁROS KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK HATÁROZATAI
2. BAJ KÖZSÉG KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK HATÁROZATAI
3. EMLÉKEZTETŐK

MELLÉKLETEK

1. TATA VÁROS KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK HATÁROZATAI

KIVONAT

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testületének 2014. április 30-án megtartott ülésének jegyzőkönyvéből

**Tata Város Önkormányzat Képviselő-testületének
88/2014. (V.5.) Tata Kt. határozata
a vasút-rekonstrukcióhoz kapcsolódó településrendezési partnerségről**

1. Tata város Önkormányzat Képviselő-testülete - 317/2012.(VIII.30.) Tata KT. határozatát kiegészítve - a partnerségi egyeztetésbe a

- 1.1 Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-t, mint a vasút-rekonstrukció megvalósítóját,
- 1.2 a GERECSÉ Konzorciumot, mint a vasút-rekonstrukció generáltervezőjét, a településrendezési eszközök készítésének finanszírozóját vonja be.

2. A partnerek

- tájékoztatásának módja és eszközei,
 - a javaslatainak, véleményeinek dokumentálása, nyilvántartásának módja,
 - az el nem fogadott javaslatok, vélemények indokolásának módja, a dokumentálásuk, nyilvántartásuk rendje
- a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 9. mellékletében meghatározott államigazgatási szervekkel azonos módon történik.

3. Tata város Önkormányzata az településrendezési eszköz módosításának teljes dokumentációját a beérkezett véleményekkel együtt, valamint az elfogadott koncepció, stratégia és településrendezési eszközök Tata város honlapján közzé teszi.

Határidő: a vélemények közzétételére a beérkezéstől számított 5 munkanap

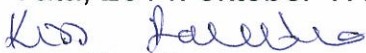
Felelős: Michl József polgármester

Kmf.

M i c h l József sk.
polgármester

dr. K ó r ó s i Emőke sk.
jegyző

Kivonat az eredetivel mindenben megegyező
Tata, 2014. október 17.


Kiss Ramóna
(hiv. ügykezelő)



Felelős: Michl József polgármester
dr. Kórosi Emőke jegyző

**Tata Város Önkormányzat Képviselő-testülete
316/2012. (VIII. 30.) Tata Kt. határozata
Tata Építési Szabályzatának módosításáról
az Lk-TV-Z/2 övezetre vonatkozóan**

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testülete a Pannon Takarékszövetkezet Bank Zrt. kérelmére, irodaházának megvalósíthatósága érdekében kezdeményezi Tata Építési Szabályzatának módosítását az Lk-TV-Z/2 övezetre vonatkozóan a kérelmező költségviselése mellett.

Határidő: az államigazgatási egyeztetés megkezdésére:
2012. szeptember 30.

Felelős: Michl József polgármester

**Tata Város Önkormányzat Képviselő-testülete
317/2012. (VIII. 30.) Tata Kt. határozata
a Tata településrendezési eszközei módosításának kezdeményezéséről
Biatorbágy - Tata közötti vasútvonal rekonstrukciója érdekében**

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testülete a Biatorbágy - Tata vasútvonal szakasz korszerűsítése érdekében kezdeményezi Tata településrendezési eszközeinek szükséges módosítását Tata - Vértesszőlős vasúti felüljárótól az Újhegyi úti vasúti átkelőig. Felhatalmazza a polgármestert a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-vel történő településrendezési megállapodás előkészítésére.

Határidő: 2012. szeptember 30.

Felelős: Michl József polgármester

**Tata Város Önkormányzat Képviselő-testülete
318/2012. (VIII. 30.) Tata Kt. határozata
Ingatlanközvetítői szerződés megkötése az önkormányzat tulajdonában
álló ingatlanok értékesítésére vonatkozóan**

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testülete:

1. kizárólagosságot nem biztosító megbízási szerződést köt az LB Ingatlanközvetítő Irodával, megbízási jutalékot határoz meg, amely



Tata Város Polgármesterétől

Tata, Kossuth tér 1. 2890

☎ (+36 34) 588 611 ☎ (+36 34) 587 078

E-mail: polgarmester@tata.hu

Szám: I/51-25/2014.

Előterjesztés

Tata Város Önkormányzati Képviselő-testületet Pénzügyi és Városfejlesztési Bizottságának 2014. májusi ülésére

Tárgy: Beszámoló a vasút-rekonstrukcióhoz kapcsolódó településrendezési feladatokról

Előterjesztő: Michl József polgármester

Előadó: Kiss Zsolt főépítész

Meghívott: Koszorú Lajos településtervező

Tisztelt Bizottság!

Folyamatban van a településrendezési eszközök Biatorbágy-Tata vasútvonal korszerűsítése érdekében kezdeményezett módosítása.

A projekt időközben kiemelt állami beruházás lett, így a módosítás államigazgatási eljárása a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról, és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 32. § (6) a) bekezdése alapján tárgyalásos eljárás is lehet:

„(6) A településrendezési eszköz egyeztetése tárgyalásos eljárás szerint történik, amennyiben a településrendezési eszköz készítése vagy módosítása

a) kiemelt társadalmi cél érdekében központi költségvetési forrásból finanszírozott, nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy tárgyát képező építési beruházás megvalósítása miatt indokolt, ...”

A vasútvonal korszerűsítés és a járulékos beavatkozások számos helyen, különböző módon érintik településünket.

A kertvárosi Erkel utcától az Agostyáni útig módosul a nyomvonal, kertváros és az Angolpark mentén vasúti terület szabadul fel, melynek besorolásáról dönteni kell.

Két jól elkülöníthető területtípus van:

1. A vasútvonal kertvárosi szakasza: a lakóterülettel közvetlenül határos, jelenleg zajvédő fallal elhatárolva a lakóterülettől. *(1. melléklet)*

1.a. Gyűjtőút. A terület a nyomvonalvezetése és a meglévő alépítmény miatt is alkalmas lehet közút céljára, de a közlekedési zaj kedvezőtlen a kertvárosi lakóterület szempontjából.

A nyomvonal Angolpark melletti melletti folytatása erre a célra nem alkalmas, mert visszavezetné a forgalmat a belvárosba, az Agostyáni úthoz, ott viszont a tervezett aluljáró miatt csak a lakóterület szervizútjára köthetne ki.

1.b. Feltáró út. Csak abban az esetben lenne értelme, ha a jelenlegi iparterület erre az útra szerveződne, de ez szintén zaj és porterhelést jelentene, ugyanakkor az iparterületnek van útja. Ha a terület átalakulna vegyes területté, akkor az út környezeti hatása sem lenne akkora, mint a jelenlegi ipari besorolás esetén.

1.c. Kerékpárút + zöld. Nem okoz környezeti terhelést, Vértesszőlős irányából Baj és Tata keleti fele jobban elérhető lenne. A zöld biztosítaná a lakóterület elválasztását a jelenlegi ipari területtől.

1.d. Zöld (közterület). A zöld biztosítaná lakóterület elválasztását a jelenlegi ipari területtől. Javítaná a biológiai aktivitás-értéket, más terület átsorolásához adna lehetőséget.

1.e. Iparterület kötelező beültetési területe. A zöld biztosítaná a lakóterület elválasztását a jelenlegi ipari területtől, a fenntartása nem terhelné az önkormányzatot. Kérdéses, hogy a tulajdonosok meg tudják/akarják-e venni, illetve hogy a beültetés minőségi, és egységes lesz-e.

2. A felhagyott vasútvonal Angol parki szakasza (a Baji úttól az Agostyáni útig)

A vasút itt jellemzően beágásban halad. A tenispályák és a vasút közötti terület hasznosítása szempontjából célszerű megvizsgálni a Gárdonyi utca, Kölcsey utca felől megközelíthető parkolók kialakításának lehetőségét. (2. melléklet)

2.a. A terület jelentős részét célszerűen az Angol park **zöldfelületéhez** lehetne csatolni.

2.b. Az 1.c. -hez kapcsolódva lehet folytatni a **kerékpárutat, zölddel** szegélyezve.

2.c. Szóba kerülhet olyan vegyes forgalmú út kialakítása is, mely elősegítheti az Angolpark vasút felőli oldalának megközelítését, de nem jár átmenő forgalommal.

3. Vizsgáljuk a Vértesszőlősi úttól a Szomódi útig összefüggő gyűjtőút kiépítésének lehetőségét, a felhagyni szándékozott vasúti nyomvonallal párhuzamosan becsatlakozva a cserépgyár mellett a Hollósi Sándor utcába. Ennek folytatása az V. dűlő, mely a VIII. dűlőn keresztül kiköt a Szomódi útra. Ez az út segíthetne a Vértesszőlősi és az Ady Endre út forgalmának csökkentésében, hiszen a város keleti részét, Bajt és Szomódot a belváros érintése nélkül el lehetne érni az 1. számú főútról érkezve.

Több nyomvonalat is vizsgálunk (3. melléklet)

4. Az Agostyáni út északi oldalán kisajátításra szánt lakóingatlanok területe a látványterveken zöldfelület, de a tervezett szervizútról elérhetően a telkek összevonásával kialakítható lakótelek. (4. melléklet 4. szám)

5. Az Agostyáni út és az újonnan kialakuló, a tervezett körforgalomból Agostyán felé menő új út közötti terület az előzetes egyeztetések szerint alkalmas lehet a **városi rendőrség** új helyének. Célszerűen vegyes területbe kellene sorolni. (4. melléklet 5. szám)

6. Az újonnan tervezett út létrejöttével a 3 db kertvárosi besorolású ingatlan (HRSZ 2202/2; 2202/3 és 2202/6) **szívesként** áll úgy, hogy körben utak veszik körül, az eddigi "kertvárosi" nyugalomuk megszűnik, vegyes területbe lenne célszerű sorolni. (4. melléklet 6. szám)

7. A tervezett körforgalomnál kisajátításra tervezett két **saroképület** lebontásával komoly **városképi seb** keletkezik, melynek szabályozási tervvel alátámasztott kezelése fontos feladat. A tervek jelenlegi javaslata "zöldfelület", de ez nem oldja meg a zárt sorú beépítés átfordulását. A **sarokházak** mindig jellegzetes épületei egy városnak. Középtávon biztosítani kellene a zárt sorú beépítés átfordulását. (4. melléklet 7. szám)

8. Az Agostyáni út **vasúton túli** szakaszán **3 lakóház** tulajdonosa kérte ingatlanuk kisajátítását, ha megépül az aluljáró és a szervízút. A NIF jelezte, hogy egyetértenek ezzel, ha az Önkormányzat a szabályozási tervében ezt szerepelteti. A három telket célszerű lenne mellette lévő gazdasági területhez kapcsolni. (4. melléklet 8. szám)

9. A **Baji úttól délre eső**, jelenleg egyéb **ipari terület** és a lakóterület közül kikerül a vasút, mely felveti az ipari területi besorolás átgondolását, esetleg a lakóterülettel jobban összeférő kereskedelmi-szolgáltató, vagy településközponti vegyes területbe való átsorolását. (3. melléklet)

10. A Baji úttól északra lévő rekultivált **bányatavat** az új vasútvonal kettévágja, a tó Tata felé eső rész gyakorlatilag eltűnik. A terület jelenlegi besorolása rekreációs zöld, valós használatban horgásztó. A terület besorolásával kapcsolatban egyeztetünk a tulajdonosokkal. A Baji út menti része alkalmas lehet beépítésre szánt területnek. (3. melléklet)

Kérem a Bizottságot az előterjesztés felvetéseinek megtárgyalására, kérem, hogy véleményükkel, javaslataikkal segítsék a területhasználatok város szempontjából legoptimálisabb kiválasztását.

Tata, 2014. május 15.

Michl József
polgármester

Kiss Zsolt
főépítész

Határozati javaslat:

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testülete Pénzügyi és Városfejlesztési Bizottságának .../2014.(....) Tata Kt. PVB határozata a vasútrekonstrukcióval kapcsolatos beszámolóról

Tata Város Önkormányzati Képviselő-testület Pénzügyi és Városfejlesztési Bizottsága a vasútrekonstrukcióval kapcsolatos településrendezési feladatokról szóló beszámolót elfogadja.

Határidő: 2014. május 21.

Felelős: Michl József polgármester

1. melléklet

TATA Településrendezési Terv Szabályozási Terv

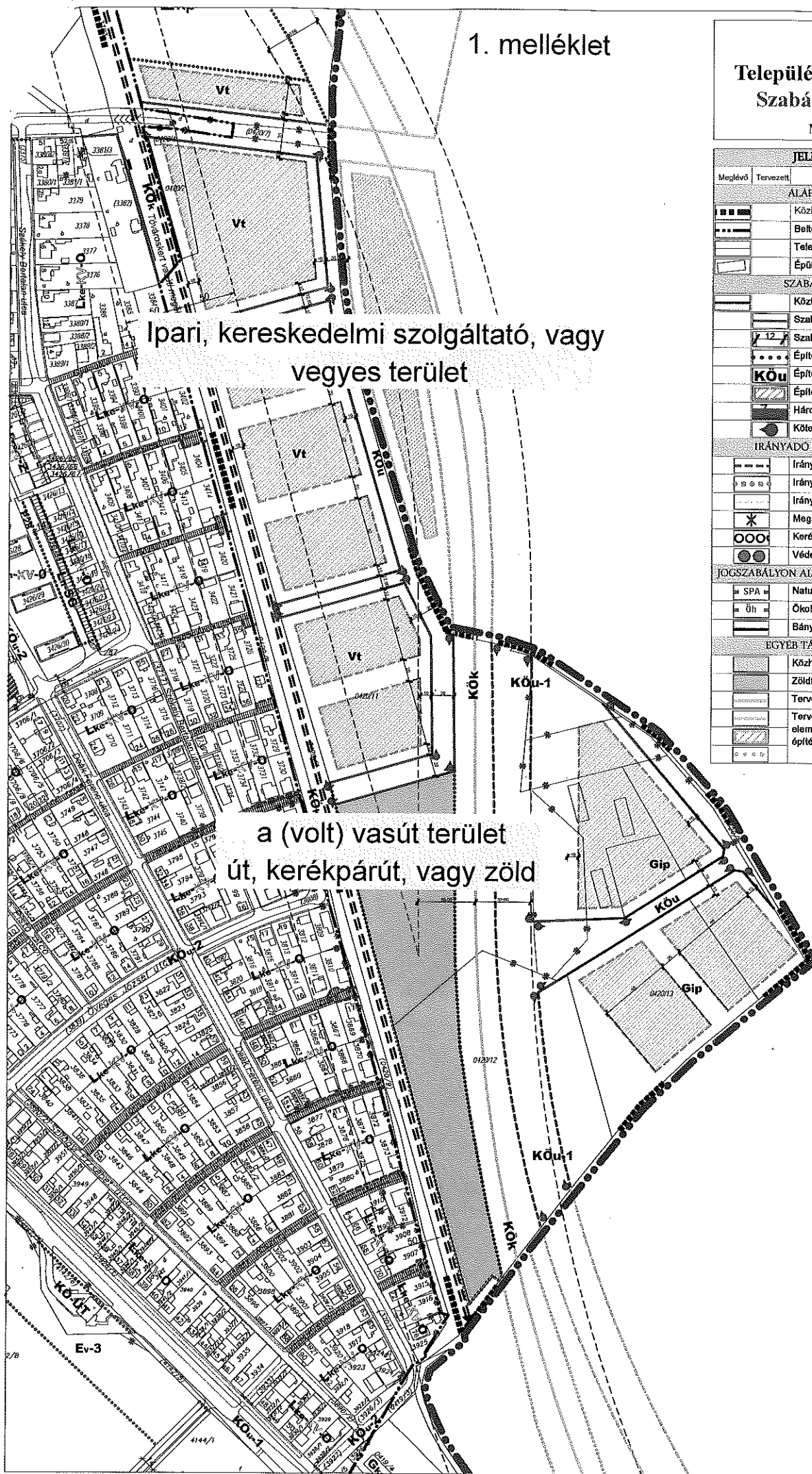
M = 1 : 2.000

JELMAGYARÁZAT

Meglévő	Tervezett
ALAPTÉRKÉPI ELEMÉK	
	Közigazgatási határ
	Belterületi határ
	Telekhatár
	Épület
SZABÁLYOZÁSI ELEMÉK	
	Köztérrelti telekhatár
	Szabályozási vonal
	Szabályozási szélesség
	Építési övezet, övezet határa
	Építési övezet, övezet jele
	Építési hely
	Háromszintű zöldfelület
	Kötelező fásítás
IRÁNYADÓ SZABÁLYOZÁSI ELEMÉK	
	Irányadó szabályozási vonal
	Irányadó építési övezet határvonal
	Irányadó telekhatár
	Megszűntető jel
	Kerékpárút
	Védelemre javasolt fa, fasor
JOGSZABÁLYON ALAPULÓ TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK	
	Natura 2000 terület határa
	Ökológiai hálózat határa
	Bányászattal érintett terület határa
EGYEB TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK	
	Közhaszn. előtt megnyitható magántér.
	Zöldfelület
	Tervezett vasúti nyomvonal tengelye
	Tervezési területen kívüli szabályozási elemek (szabályozási vonal, építési hely, építési övezet határa)

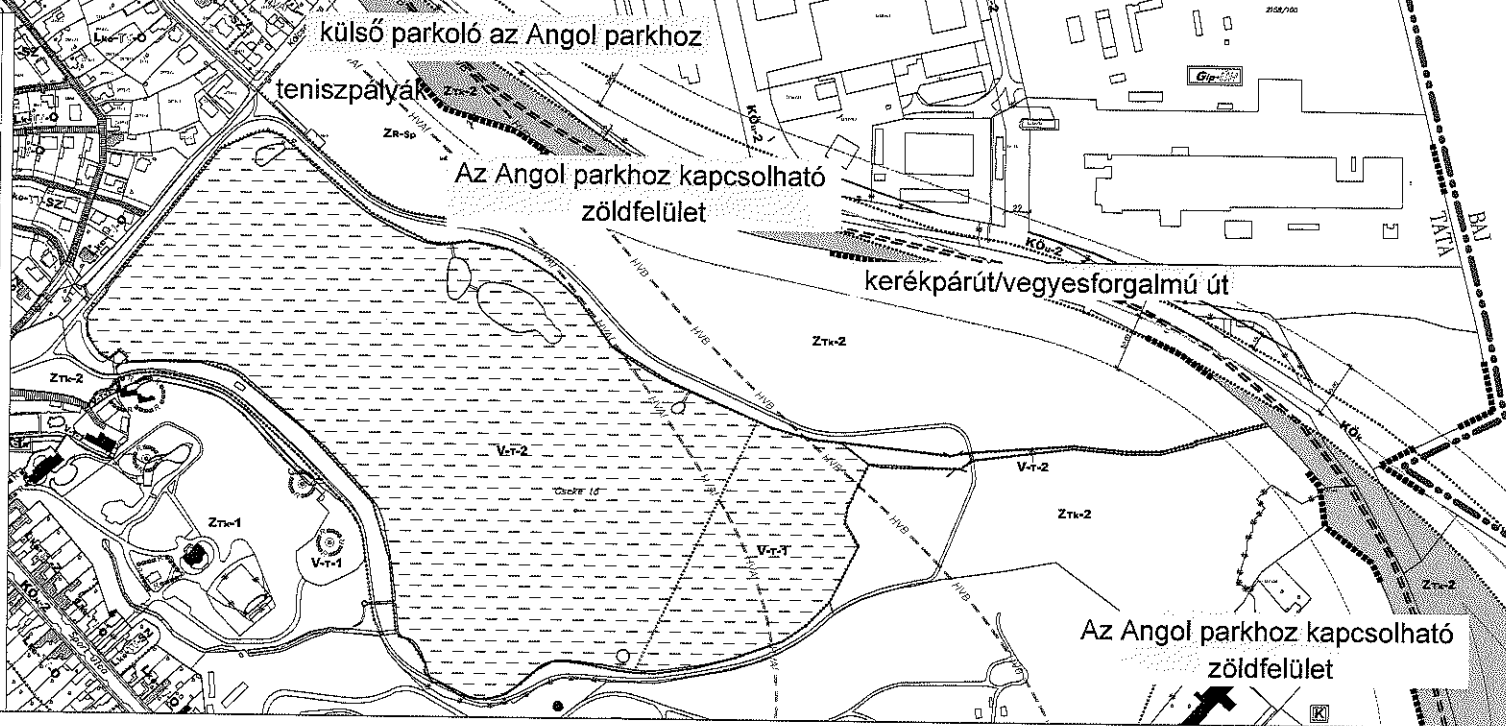
Ipari, kereskedelmi szolgáltató, vagy
vegyes terület

a (volt) vasút terület
út, kerékpárút, vagy zöld

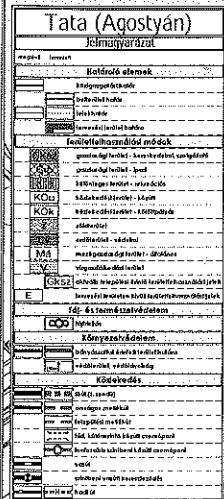


2. melléklet

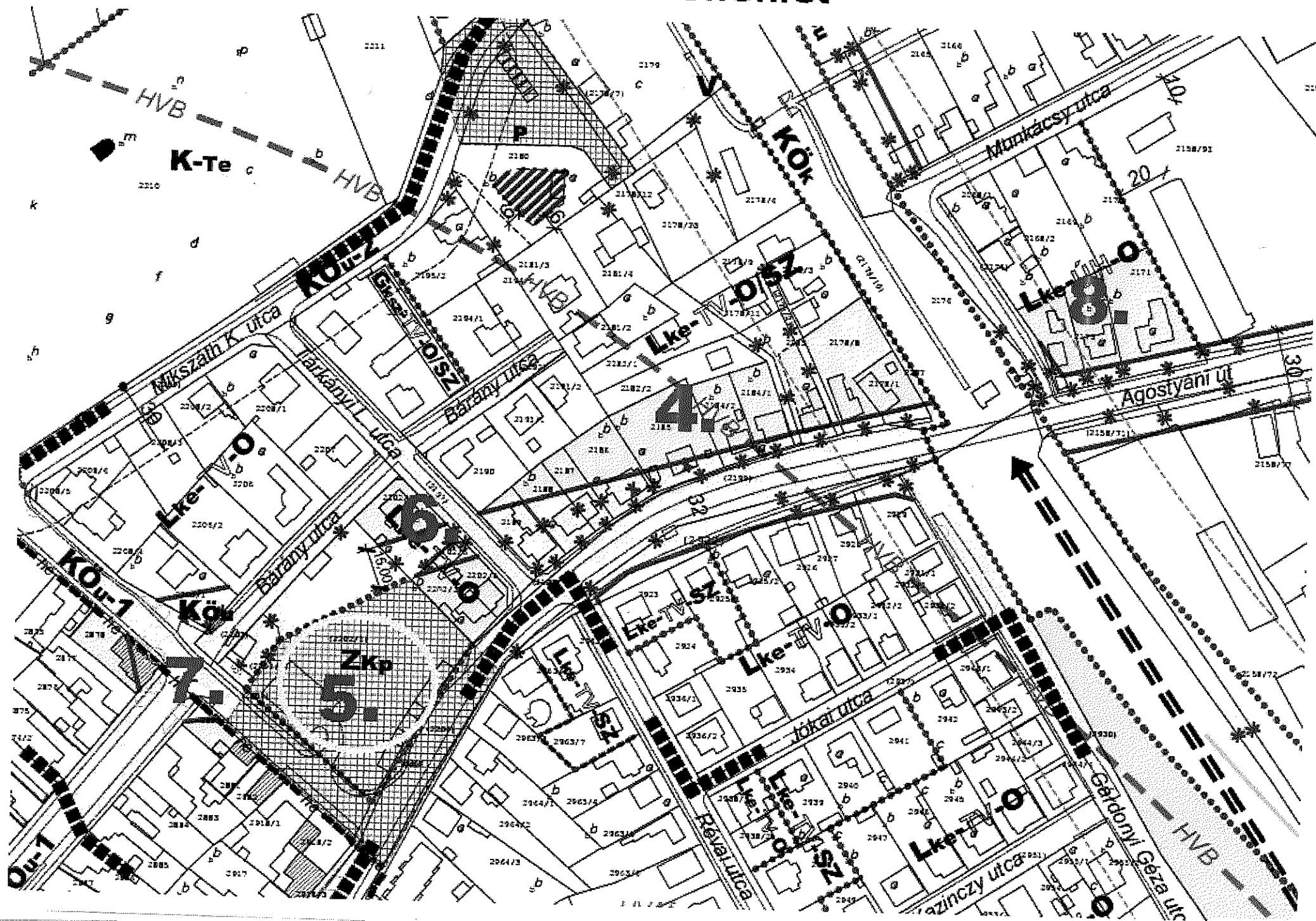
TATA	
Településrendezési Terv Szabályozási Terv	
M = 1 : 2.000	
JELMAGYARÁZAT	
Művelési Tervezés	
ALAPTEKINTÉSI JELEK	
	Tervezési területi határ
	Községi határ
	Behatárolt terület
	Vízterület
	Épület
SZABÁLYOZÁSI JELEK	
	Tervezési területi határ
	Községi határ
	Behatárolt terület
	Vízterület
	Épület
	Építési övezet, övezet határa
	Építési övezet, övezet jele
	Építési hely
	Háromszögletű zöldfelület
	Kötelező terület
IRÁNYADÓ SZABÁLYOZÁSI JELEK	
	Tervezési területi határ
	Községi határ
	Behatárolt terület
	Vízterület
	Épület
	Építési övezet, övezet határa
	Építési övezet, övezet jele
	Építési hely
	Háromszögletű zöldfelület
	Kötelező terület
JOGSZABÁLYON ALAPULÓ TÁJRENDEZÉSI JELEK	
	SPA
	Natura 2000 terület határa
	Natura 2000 terület jele
	Ökológiai hálózati határa
	Bünyasztási érintett terület határa
NYELVI TÁJRENDEZÉSI JELEK	
	Tervezési területi határ
	Községi határ
	Behatárolt terület
	Vízterület
	Épület
	Építési övezet, övezet határa
	Építési övezet, övezet jele
	Építési hely
	Háromszögletű zöldfelület
	Kötelező terület
	Tervezési területi határ



Szomód



4. melléklet



K I V O N A T

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testületének Pénzügyi és Városfejlesztési Bizottsága 2014. június 2-án megtartott rendkívüli ülésének jegyzőkönyvéből

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testülete Pénzügyi és Városfejlesztési Bizottságának

162/2014.(VI.2.) Tata Kt. PVB határozata

a vasút-rekonstrukcióval kapcsolatos településrendezési kérdésekről

I. Tata Város Önkormányzati Képviselő-testület Pénzügyi és Városfejlesztési Bizottsága a **vasút-rekonstrukcióval** kapcsolatos településrendezési feladatokról szóló beszámolót elfogadja.

II. Tata Város Önkormányzati Képviselő-testület Pénzügyi és Városfejlesztési Bizottsága javasolja, hogy:

1. a felszámolásra kerülő vasútvonal kertvárosi szakaszának övezeti besorolása legyen kerékpárút és zöldfelület.
2. A felhagyott vasútvonal Angol parki szakaszának területfelhasználása legyen vegyes forgalmú, az Angol park kiszolgálását biztosító út, parkolókkal és zöldfelület.
3. A **Vértesszőlősi úttól a Szomódi útig összefüggő gyűjtőút** szerepeltetését a felhagyni szándékozott vasúti nyomvonallal párhuzamosan becsatlakozva a cserépgyár mellett a Hollósi Sándor utcába.
4. Az Agostyáni út északi oldalán kisajátításra szánt **lakóingatlanok** területe legyen kertvárosias lakóterület.
5. Az Agostyáni út és az újonnan kialakuló, a tervezett körforgalomból Agostyán felé menő új út közötti terület legyen vegyes terület.
6. Az újonnan tervezett út létrejöttével a **3 db kertvárosi besorolású ingatlan** (HRSZ 2202/2; 2202/3 és 2202/6) legyen vegyes terület.
7. A tervezett körforgalomnál kisajátításra tervezett két **saroképület** visszamaradó telke legyen vegyes terület, zárt sorú beépítéssel.
8. Az Agostyáni út **vasúton túli** szakaszán **3 lakóház** telke legyen kereskedelmi-szolgáltató terület.
9. A **Baji úttól délre eső**, jelenleg egyéb **ipari terület** legyen vegyes terület.
10. A Baji úttól északra lévő rekultivált **bányatavat** övező rekreációs zöld terület legyen
- 10.1 a Baji út 50 m-es sávja különleges rekreációs terület.
- 10.2 a tervezett vasúttól Baj felé eső terület különleges rekreációs terület.
- 10.3 a tervezett vasúttól Tata felé eső terület különleges rekreációs terület.

Határidő: 2014. június 2.

Felelős: Borsó Tibor elnök
Michl József polgármester

Kmf.

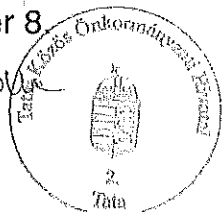
B o r s ó Tibor sk.
a bizottság elnöke

Kivonat az eredetivel mindenben megegyező

Tata, 2014. október 8.

Kiss Ramóna

Kiss Ramóna
hiv.ügykezelő



Reflektálás a Tata Város Önkormányzat Képviselő-testülete Pénzügyi és Városfejlesztési Bizottságának 162/2014.(VI.2.) Tata Kt. PVB határozatáról

1. A vasútvonal kertvárosi szakasza

A kertvárosban a felhagyott vasúti területen közpark kerül kijelölésre kerékpárúttal és gyalogúttal együtt. Megvizsgálva a korábbi öt javasolt területhasználatot, az 1.c. javaslatot (zöldterület kerékpárúttal) építettük be a tervbe, mert ez nem okoz környezeti terhelést, és a Tóváros terület így megfelelően lesz elválasztva a sűrűbb beépítésű településközponti vegyes területtől, valamint az új vasúti nyomvonalától.

2. A felhagyott vasútvonal Angol parki szakasza

A felhagyott vasúti területen közpark kerül kijelölésre, mely az Angol park területét fogja növelni. A terület egy része úgy kerül kijelölésre, hogy azon a nagyobb rendezvények alkalmával ideiglenesen parkolási lehetőséget lehessen biztosítani az autóval érkezők számára. A szakmai szempontokat megvizsgálva az önkormányzat által tett három javaslat közül a zöldterület és kerékpárút került beépítésre a tervbe (2.b.), hogy a kertváros melletti zöldsáv és kerékpárút folytatása biztosított legyen.

3. Vértesszőlős úttól a Szomódi útig összefüggő gyűjtőút kiépítésének lehetősége

A Város-Teampannon Kft. megbízása a Biatorbágy-Tata vasútvonal szakasz korszerűsítéséhez, nyomvonal-korrekciójához kapcsolódó településrendezési eszközök módosításáról szól. A településrendezési eszközök módosítása során fontos különválasztani a vasúti nyomvonal-korrekcióhoz szorosan kapcsolódó és az attól független helyi önkormányzati módosítási igényeket. Mivel a módosítás tárgyalásos eljárás keretein belül fog lezajlani, ezért a tervben csak olyan módosítás szerepelhet, amely nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy tárgyát képezi, vagy szorosan kapcsolódik hozzá. A helyi gyűjtőút betervezése nem a vasúti nyomvonal-korrekcióval szorosan összefüggő módosítási igény, illetve nem nemzetgazdasági jelentőségű módosítási igény, ezért azt a módosítást csak külön eljárás keretében lehet lefolytatni.

4. Az Agostyáni út északi oldalának kisajátítással érintett részének későbbi hasznosítása

Az Agostyáni út északi oldalán kisajátításra szánt lakóingatlanokra vonatkozóan a Város-Teampannon Kft. az alábbi szabályozási terv javaslatot teszi:

5. Városi rendőrség új helye

A módosítási javaslatban az új rendőrségi épület elhelyezésének lehetősége szerepel. A jelenlegi parkot kettévágja az Agostyáni út új nyomvonala. A két részre szakadt park központi vegyes területfelhasználásba kerül átsorolásra. Ez a módosítás indokolt, hiszen a fennmaradó területet a városi szövetbe be kell illeszteni.

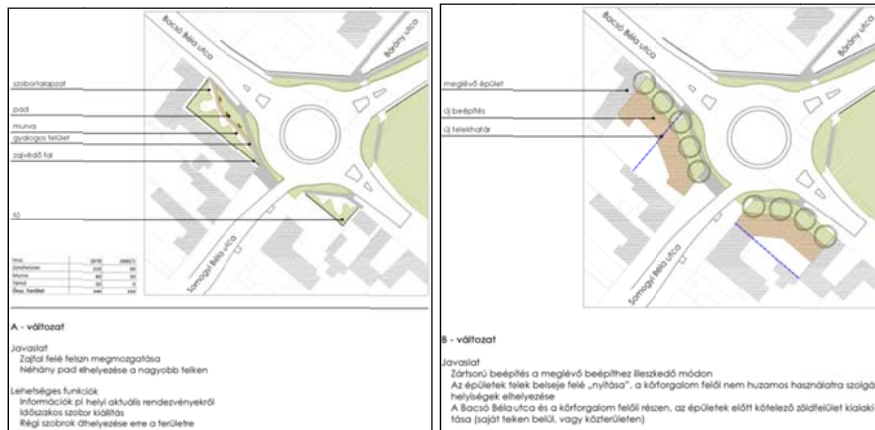
Az Étv 7. § (3) b) és c) pontja kimondja, hogy az „újonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének biológiai aktivitás értéke az átminősítés előtti aktivitás értékhez képest nem csökkenhet”. Ennek igazolása érdekében a számítást elvégeztük és a település biológiai aktivitás értéke a területhasználatok változása függvényében pozitív irányban változik.

6. Az újonnan tervezett út mellett 3 db kertvárosi besorolású ingatlan (2202/2, 2202/3 és 2202/6 hrsz.)

Az Agostyáni út új nyomvonalának létrejöttével ezek az ingatlanok az utak által körbekerítve szigetszerűen leszakadnak a kertvárosi területtől, ezért vegyes területbesorolást kaptak.

7. A tervezett körforgalom építésével érintett két saroképület területének városképi javaslata

A saroktelcek későbbi felhasználására két javaslatot is megküldtünk Kiss Zsolt, tatai főépítésznek, melyek az alábbiak.



8. 3 db kisajátítással érintett lakóház

Az ingatlanok átsorolásra kerültek kereskedelmi-szolgáltató gazdasági területbe ezzel kapcsolati lehetőséget teremtve a mellettük található üzemanyag-töltő állomás területhasználatával. A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a jövőben a tulajdonosok kérésére ki fogja sajátítani a terület.

9. Baji úttól délre eső ipari terület

Az új vasúti nyomvonalnak köszönhetően megszűnik a vasút elválasztó szerepe, ezért ezen a területen az ipari gazdasági területhasználat zavaró hatással lehet a lakóterületekre. A területet településközpont vegyes területfelhasználásba javasoljuk átsorolni, mert az új vasútállomás és a mellette futó tervezett gyűjtőút erősíti a terület alközponti szerepét. A településközponti vegyes területhasználat pedig lehetőséget teremt a szolgáltatások elhelyezésére.

10. A Baji úttól északra lévő bányató területfelhasználása

A telek területfelhasználása csak a tatai oldalon változik annyiban, hogy beépítési lehetőséget biztosítunk a telek tulajdonosának: településközponti vegyes területet jelöltünk ki a telek egy részén, a Baji út mentén.

2. BAJ KÖZSÉG KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK HATÁROZATAI

KISS ZSÓF

**Baj Község Önkormányzat Képviselő-testülete****2836 Baj Petőfi Sándor u. 50.****Tel.: 34/488 597; fax: 34/488 020, e-mail: phbaj@pr.hu****K i v o n a t**

Baj Község Önkormányzat Képviselőtestületének 2012. augusztus 28-án megtartott ülésén felvett jegyzőkönyvből:

6.) a) Napirend: Vasútvonal korszerűsítése

A képviselő-testület 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül elfogadja az alábbi határozatot:

Baj Község Önkormányzat Képviselő-testületének**94/2012. (VIII.28.) határozata****Baj Község Önkormányzat Képviselő-testülete**

- a „Biatorbágy-Tata” vasútvonal szakasz korszerűsítésének keretében a Tóvároskert vasútmegállóhelynél kialakításra kerülő parkolók és buszforduló fenntartását, üzemeltetését és az ezzel járó költségek viselését a jelenlegi költségvetési ismeretek alapján biztonsággal vállalni nem tudja.
- a vasútállomás elnevezése iránti kérelem: „Tóvároskert-Baj” felirat.
- a szabályozási terv módosításával kapcsolatban Tata Város Önkormányzatát kéri fel a koordinációra,
- a korszerűsítés során az útlezárás kapcsán a településből kivezető út hosszú távra biztosításra kerüljön Agostyán felé.

Határidő: azonnal**Felelős: Schunder Tibor, polgármester**

k.m.f.

Schunder Tibor sk.
polgármester

Csicsainé Rischl Anna sk.
jegyző

A kivonat hiteles:

Baj, 2012. október 2.



Csicsainé Rischl Anna
Csicsainé Rischl Anna
jegyző



Baj Község Önkormányzat Képviselő-testülete
2836 Baj Petőfi Sándor u. 50.
Tel.: 34/488 597; fax: 34/488 020, e-mail: phbaj@pr.hu

K i v o n a t

Baj Község Önkormányzat Képviselő-testületének 2014. március 25-én megtartott ülésén felvett jegyzőkönyvből:

4/a. napirendi pont:

Javaslat a településfejlesztéssel és településrendezéssel összefüggő partnerségi egyeztetési szabályainak meghatározására.

A döntéshozatalban résztvevők száma 6 fő. A Képviselő-testület 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül az alábbi határozatot hozza:

Baj Község Önkormányzat Képviselő testületének **32/2014. (III.25.) számú határozata**

Baj Község Önkormányzatának Képviselő-testülete úgy dönt, hogy elfogadja a határozat mellékletét képező *Baj Község településfejlesztéssel és településrendezéssel összefüggő partnerségi egyeztetési szabályait*. Alkalmazását 2014 február 26-tól elrendeli a településfejlesztési koncepció, az integrált településfejlesztési stratégia és a településrendezési eszközök készítése vagy módosítása során történő véleményezési eljárások lefolytatásakor.

A határozat mellékletét képezi Baj Község Partnerségi Egyeztetés Szabályai.

Határidő: azonnal

Felelős: Schunder Tibor polgármester

k.m.f.

Schunder Tibor sk.
polgármester

Csicsainé Rischl Anna sk.
jegyző

A kivonat hiteles:

Baj, 2014. április 02.



Csicsainé Rischl Anna
Csicsainé Rischl Anna
jegyző

Tárgy: Nyilatkozat
Hiv.szám: 146-23/2014.

Schunder Tibor
polgármester úr részére

Baj
Petőfi S. u. 50.
2836

Tisztelt Polgármester Úr!

Hivatkozva fenti számú levelére, Baji Községi Sportegyesület

nyilatkozom,

a Tata-Biatorbágy vasútvonal korszerűsítésével kapcsolatos véleményezési eljárásban
nem kívánunk részt venni.

Baj, 2014. szeptember 26.

Tisztelettel:


Dóda Sándor
elnök

Tárgy: Nyilatkozat
Hiv.szám: 146-23/2014.

Schunder Tibor
polgármester úr részére

Baj
Petőfi S. u. 50.
2836

Tisztelt Polgármester Úr!

Hivatkozva fenti számú levelére, Eszterházy Szőlő- és Bortermelő Községi Egyesület

nyilatkozom,

a Tata-Biatorbágy vasútvonal korszerűsítésével kapcsolatos véleményezési eljárásban nem kívánunk részt venni.

Baj, 2014. szeptember 25.

Tisztelettel:


Weber Rudolf
elnök

Tárgy: Nyilatkozat
Hiv.szám: 146-23/2014.

Schunder Tibor
polgármester úr részére

Baj
Petőfi S. u. 50.
2836

Tisztelt Polgármester Úr!

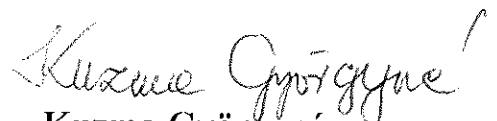
Hivatkozva fenti számú levelére, Baji Német Nemzetiségi Hagyományőrző Egyesület

nyilatkozom,

a Tata-Biatorbágy vasútvonal korszerűsítésével kapcsolatos véleményezési eljárásban
nem kívánunk részt venni.

Baj, 2014. szeptember 29.

Tisztelettel:


Kuzma Györgyné
elnök



Baj Község Polgármestere

H - 2836 Baj, Petöfi S. u. 50. ~ ☎: 34/488-597 ~ E-mail: phbaj@pr.hu

Szám: 146/2014.

NYILATKOZAT

Nyilatkozom,

- észrevétel nem érkezett a településrendezési terv módosításával kapcsolatban
- a partnerségi egyeztetést lezártnak tekintem,
- kifogást a terv ellen senki nem emelt.

B a j , 2014. október 06.

Tisztelettel:

Schunder Tibor
polgármester



Baj Község Önkormányzat Képviselő-testülete
2836 Baj Petőfi Sándor u. 50.
Tel.: 34/488 597; fax: 34/488 020, e-mail: phbaj@pr.hu

K i v o n a t

Baj Község Önkormányzat Képviselő-testületének 2014. szeptember 30-án megtartott rendes ülésén felvett jegyzőkönyvből:

1. napirendi pont: Vasútkorszerűsítés

A döntéshozatalban részt vevők száma 7 fő. A képviselő-testület 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül elfogadja az alábbi határozatot:

Baj Község Önkormányzat Képviselő-testületének 88/2014. (IX.30.) számú határozata

Baj Község Önkormányzat Képviselő-testület előzetesen egyetért a Településrendezési Terv módosításával, és hozzájárulását adja ahhoz, hogy a végső véleményezési szakasz/tárgyalásos eljárás lefolytatása érdekében az megküldhető az állami főépítésznek.

Határidő: azonnal

Felélő: Schunder Tibor polgármester

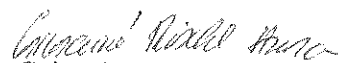
k.m.f.

Schunder Tibor sk.
polgármester

Csicsainé Rischl Anna sk.
jegyző

A kivonat hiteles:

Baj, 2014. október 01.


Csicsainé Rischl Anna
jegyző



3. EMLÉKEZTETŐK

EMLÉKEZTETŐ

Az egyeztetés tárgya:	Tata város és Baj község településrendezési eszközeinek módosítása Munkaíndító megbeszélés a főépítész javaslatára	
időpontja:	2013. június 3.	
helye:	Tata Város Polgármesteri Hivatala 2890 Tata, Kossuth tér 1.	
Jelen vannak:	Michl József	polgármester
	Kiss Zsolt	főépítész
	Tene Gáborné	városüzemeltetési ügyintéző ("útügyi referens")
	Mürkl Levente	környezetvédelmi és energetikai referens
	Oláh Mihály	Gerecse Konzorcium képviselője
	Koszorú Lajos	Város-Teampannon Kft.
	Kucsora Zita	Város-Teampannon Kft.
	Tóth Helga	Város-Teampannon Kft.

Tata településrendezési eszközeinek jelenlegi módosítása részben a Biatorbágy-Tata vasútvonal szakasz korszerűsítése, nyomvonal-korrekciója miatt szükséges. A településrendezési eszközök módosítása során ezért ütemekre bontott formában külön kell választani a vasúti nyomvonal-korrekcióhoz szorosan kapcsolódó és az attól független helyi önkormányzati módosítási igényeket tekintettel a felmerülő feladatok finanszírozására rendelkezésre álló pénzügyi lehetőségére.

Vasúti nyomvonal korrekció

Oláh Mihály, a Gerecse Konzorcium képviselőjében elmondta, hogy a nap folyamán átküldött és ezen tárgyaláson átadott négyoldalú szerződésben foglaltak szerint (NIF, mint célhasznosító, Önkormányzat, Költségviselő, Tervező) kerül aláírásra a településrendezési eszközök módosítása az érintettek részéről, mivel az átsorolásokból eredő esetlegesen felmerülő későbbi kártalanítások miatti felelősségvállalás is kezelésre kerül ezen szerződésben. Az átadott négyoldalú szerződést aktualizálni kell Tata Város településrendezési eszközök módosítására, mivel az Tatabánya Megyei Jogú Város településrendezési eszközök módosítására vonatkozik.

Tény, hogy a jelenleg készítés alatt álló településrendezési eszközök módosítására a négyoldalú szerződés költségviselője csak a vasútfejlesztési projekt keretében megtervezett vasúti nyomvonal korrekciójának és az Agostyáni út engedélyezési szintű tervek kidolgozását követően kerül sor és áll rendelkezésre jelenleg forrás részéről. Az elhangzottak alapján Michl József polgármester megköszönte a négyoldalú szerződés átadását és megígérte annak záros határidővel történő aktualizálását, valamint Kiss Zsolt főépítész urat felkérte az említett Biatorbágy-Tata vasútvonal szakasz korszerűsítése projekttől független helyi önkormányzati módosítási igényeket egy héten belül összeállítani szíveskedjen és részére átadni felülvizsgálat céljából, mely ezt követően átadásra kerül a érintett tervezők felé.

A nyomvonal-korrekció során Tata és Baj területén 3 területen szükséges komolyabb beavatkozás:

- ☐ Tóvároskerti megálló áthelyezése Tatáról Bajra, mely épületnek építési lehetőségét biztosítani szükséges;
- ☐ Az Agostyáni út közelében, a Bacsó Béla utca és Bárány utca kereszteződésénél új körforgalmú csomópont alakul ki;
- ☐ Az Angolkertnél a régi vasúti pálya területének újragondolása, új hasznosításának megjelölése szükséges;

Ezekén kívül a vasúti korrekció érinti azt a tavat a Tóvárosi-dűlőben, aminek környezete rekreációs besorolású, ezért vizsgálni szükséges, mennyiben érinti a tavat az új vasúti terület és mennyiben módosítja a szomszédos területek hasznosíthatóságát.

A fent említett, az Agostyáni út közelében, a Bacsó Béla utca és Bárány utca kereszteződésénél kialakítandó csomóponttal kapcsolatos önkormányzati észrevételek:

- A körforgalommal határos tömbök esetén szükséges lehet a területfelhasználás módosítása a változásnak megfelelően. Nem biztos, hogy a jövőben is kisvárosi és kertvárosi lakóterületi építési övezetben kell megtartani a tömböket, sokkal inkább életszerű a vegyes vagy gazdasági terület.
- Sajnálatos, hogy a körforgalom területigénye 2 db jellegzetes, zárt sorú beépítésű sarokházat is érint.
- A csomópont saroktelkei esetén különös gondot kell fordítani a határos tömbök térfalképzésére.
- Az új út vasúti kereszteződéstől a Tárkányi Lajos utcáig tartó szakasz északi részén, közvetlenül az út mellett szervízút kerül kialakításra, mellyel biztosítható, hogy az itt elhelyezkedő telkek továbbra is feltárhatók maradnak.

Minimális beavatkozással, de a vasúthoz szorosan kapcsolódó területek tervezése során a műszaki és városrendezési, -fejlesztési szempontok között meg kell találni az optimális megoldást.

A belvároshoz kapcsolódó területek tervezése során az érintett tulajdonosokkal történő további egyeztetéssel mindenképp számolni kell és figyelembe venni az érintett lakosok által tett javaslatokat is, mely melléklete lesz Kiss Zsolt főépítész úr által készített összeállításnak is.

A terepviszonyok miatt az Újhegyi úti aluljáró csak gyalogos és kerékpáros forgalmat tud átengedni.

Fontos műszaki tervezési és megvalósítási szempont, hogy nem lehet egy időben építeni az Agostyáni úti és a Baji úti felüljárót.

Az alul- és felüljárós vasúti átgárákkal a város sokat nyer.

A további területhasznosítás érdekében meg kell említeni, hogy a felhagyott vasúti pályatest MÁV terület marad, de a későbbiek során az önkormányzat részére átadhatja. A terület jövőbeni hasznosítása során felmerülhet a kerékpárút helyigényének biztosítása, sétány, sétaút kialakítása. Ezekre a felhagyott területekre mindenképpen meg kell határozni a jövőbeni területfelhasználást, szabályozást, amelyet egyeztetni kell az érintettekkel (szomszédos területek tulajdonosai, MÁV).

Tisztázni kell, hogy a nyomvonal-korrekció vesz-e el területet az Önkormányzattól.

Jelen tervezési folyamat a kapcsolódó területek vonatkozásában, részben a vasúti nyomvonal-korrekcióval összefüggésben további városrendezési és fejlesztési kérdéseket vethet fel.

Tata város településrendezési eszközeinek módosítása a nyomvonal korrekciótól függetlenül

A város szempontjából nem az elkerülőút léte/nem léte a fontos, hanem a középtávú kapcsolatrendszer meghatározása, és ennek helybiztosítása és területi tervekbe történő beillesztése. A város egyik célja, hogy Tata és Baj között legyen egy másik közvetlen útkapcsolat is, amely nem lakóterületen megy át (pl. a Tóvárosi megállóhoz vezető Vértess utca magántulajdonban lévő út lehetne ennek az egyik szakasza).

Jelenleg 1 db körforgalom van Tatán, ezt valamilyen módon – pl. baleset esetén – ki kell tudni iktatni, a körforgalom városon belüli elkerülését biztosítani kell.

Tata város keleti határánál, az Erkel utca felé lehetséges lenne egy, a várost tehermentesítő út kiépítése, de ezzel kapcsolatban több dolgot is szükséges tisztázni:

- Fontos, hogy tervi szinten meglegyen az út, de a szakaszonkénti megvalósíthatóság miatt, évekbe telik, míg teljes hosszában megépülhet.
- Szükséges az út Baj község területén lévő Agostyáni úti kapcsolatának vizsgálata.

A nyomvonalat több változatban indokolt megvizsgálni.

A tervezés megkezdéséhez a fentiekkel kapcsolatban részletesebb módosítási igények megfogalmazása szükséges az önkormányzat részéről, ezt követően lehet a tervezési feladatot tisztázni.

kmf.

Az emlékeztetőt összeállította:

Kucsora Zita

Emlékeztető

Tárgy: Biatorbágy – Tata vasútvonalához kapcsolódó településrendezési eszközök módosítása

Helyszín és időpont: Város-Teampannon Kft. tárgyalója, 2014. szeptember 5.

Résztvevők:

- | | |
|-------------------------|--------------------------------------|
| • Ernst József | Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zrt. |
| • Kiss Zsolt főépítész | Tata Város Önkormányzata |
| • Tóth Helga tervező | Város-Teampannon Kft. |
| • Tábori Attila tervező | Város-Teampannon Kft. |
| • Mészáros Dóra tervező | Város-Teampannon Kft. |

Tábori Attila ismertette, hogy a tárgyalásos eljárás keretén belül a jogszabályok szerint milyen típusú módosításokat hajthat végre az önkormányzat, és hangsúlyozta, hogy ennek során csak a vasút nyomvonalának korrekciója és az ahhoz szorosan kapcsolódó módosítások kerülhetnek bele a tervezésbe, mivel a vasútfejlesztés nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügy. Ennek értelmében a Vértesszőlősi és Szomódi út között tervezett elkerülő út terve semmilyen formában nem kerülhet bele a jelenlegi tervezési folyamatba, mert az a vasút fejlesztésétől független, helyi igény, melyet a jogszabályok szerint csak teljes eljárás keretében lehet egyeztetni az államigazgatási szervekkel. Ernst József kérte, hogy csak a vasút fejlesztésével szorosan összefüggő módosítások kerüljenek bele a jelenlegi tervezésbe, hogy a településrendezési terv módosítása zökkenőmentesen történjen. Tábori Attila emlékeztette a jelenlévőket, hogy már a korábbi egyeztetések során felhívták a tervezőket a figyelmet arra, hogy a helyi fejlesztési igényeket külön kell választani a vasúti fejlesztéstől. **A jelenlévők megállapodtak abban, hogy Kiss Zsolt főépítész a gyűjtőúttal kapcsolatos módosítás érdekében egy árajánlat kéréssel keresi meg a tervezőket.**

Az egyeztetés másik fő pontja a horgásztó (bányató) körüljárhatóságának kérdése, valamint a Baji úttól nyugatra tervezett vasúti szakasz üzemi úttal történő megközelíthetősége.

- Ernst József elmondta, hogy többször egyeztettek a bányató tulajdonosával és az állam olyan mértékben fogja kártalanítani, hogy saját telkén belül meg tudja oldani a tó körüljárhatóságát. A tervezők elmondták, hogy a tó körüljárhatóságát telken belül kell megoldani (ehhez nem kell településrendezési tervet módosítani), de megvizsgálják annak lehetőségét, hogy a helyi építési szabályzatba beépíthető-e olyan előírás, hogy szükség esetén a tervezett vasúti töltés későbbi szélesítésével lehessen megoldani a tó körüljárhatóságát.
- A NIF részéről felmerült a Baji úttól Ny-ra, bevágásban tervezett vasúti szakasz megközelíthetőségének kérdése. A vasút megközelítéséhez elég az egyik oldalon az út területének helyigényét biztosítani, ezért a kisajátítási határvonal egyik töltésoldalon való szűkítése elől sem zárkoznak el (a tó felőli oldal), ha ez nem vet fel egyéb jogi problémákat a későbbiekben. Ezt Ernst József leegyezteti a területszerzéssel foglalkozó kollégáival is. A jelenlévők megegyeztek abban, hogy ennek érdekében a tervezők egyeztetnek a vasúttervezőkkel.

Kiss Zsolt végezetül elmondta, hogy megteszi a tárgyalásos eljárás lefolytatásához szükséges előkészítő lépéseket, mint például a partnerségi egyeztetés szabályzata szerint lefolytatja az érintett partnerekkel az egyeztetést és erről jegyzőkönyvet vesz fel, mivel csak ezután lehet megkezdeni a tárgyalásos eljárást az állami főépítésznél.

Budapest, 2014. szeptember 5.

Az emlékeztetőt összeállította: Tábori Attila

Emlékeztető

Tárgy: Biatorbágy – Tata vasútvonalához kapcsolódó településrendezési eszközök módosítása: Tata és Baj

Helyszín és időpont: Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., 2014. szeptember 16.

Résztvevők:

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------------|
| • Koszorú Lajos vezető tervező | Város-Teampannon Kft. |
| • Tábori Attila tervező | Város-Teampannon Kft. |
| • Mészáros Dóra tervező | Város-Teampannon Kft. |
| • Káldi István | Magyar Államvasutak Zrt. |
| • Palvek Krisztián | Ring Mérnöki Iroda Kft. |
| • dr. Szalai Csilla | Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. |
| • Somogyi Zoltán | Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. |
| • Kárándi Attila | Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. |
| • Ernszt József | Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. |

A tárgyalás során a jelenlévők a következőkben egyeztek meg:

1. A tárgyaláson elhangzottak figyelembe vételével a pályatervező elkészíti a vasúti pálya átdolgozott – minden egyéb vasútüzemi létesítmény elhelyezését biztosító és a tó körüljárhatóságát is lehetővé tévő – keresztszelvényét.
2. E keresztszelvényt jóváhagyásra megküldik a MÁV Zrt. jelenlévő képviselőjének.
3. Pályatervező a jóváhagyást követően elkészíti a végleges helyszínrajzot ill. módosítja a kisajátítási határvonalat.
4. A tervezők megvizsgálják annak lehetőségét, hogy a jelenlegi vasúti területre vonatkozóan átmeneti rendelkezés biztosítsa a helyi építési szabályzatban, hogy a vasúti beruházás kivitelezésének befejezéséig a MÁV Zrt. továbbra is rendeltetésszerűen használhassa és karbantarthassa a területet.
5. A tervezők pontosítják a vasúti terület övezethatárát a vasúti tervezők által megküldött új kisajátítási vonal alapján.
6. A tervezők a helyi építési szabályzatba szövegesen beépítik, hogy a vasút üzemét biztosító kezelési sáv kialakítását követően az érintett szakaszon a tó tulajdonosa

számára az átjárást és a terület gondozásának lehetőségét megegyezés alapján biztosítja a MÁV. A tó körüljárhatósága érdekében és ezzel összefüggésben a tulajdonos biztosítja a vasútüzemeltető számára a területre való bejutást a baji út felől.

7. A településtervezők és a vasúti tervező a tó körüljárhatóságának új javaslatáról egyeztet a bányató tulajdonosával.
8. Koszorú Lajos tájékoztatta a jelenlévőket, hogy telefonon egyeztetett Schunder Tibor úrral, Baj polgármesterével, aki jelezte, hogy a képviselőterület és a Bizottság a szeptember végi ülésén kész megtárgyalni a tervet, hogy az egyeztetési eljárás megindulhasson.
9. Településtervezők a véglegesített helyi építési szabályzatot annak települések részére történő megküldése előtt megküldi a MÁV Zrt. és a NIF Zrt. jelenlévő képviselőinek.

Budapest, 2014. szeptember 16.

Az emlékeztető összeállította: Mészáros Dóra, Ernszt József