

**Budaörs Város Önkormányzat  
Polgármesterének**

## **ELŐTERJESZTÉSE**

**Budaörs Város Képviselő-testülete 2011. december 14-i, és  
Budaörs Város Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottság 2011. december 5-i  
ülése**

Ügyiratszám: XI-1-21/2011

**Tárgy:** Budaörs Településszerkezeti Terv módosítás koncepciója

*Az előterjesztés tárgyalása a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény (a továbbiakban Ötv.) 12. § (3) bekezdése, Budaörs Város Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 36/2010. (XI.12.) ÖKT. sz. rendelet (a továbbiakban SZMSZ) 58. §-a és a 18. § (1) bekezdése alapján nyílt ülésen történik.*

**Tisztelt Bizottság!**  
**Tisztelt Képviselő-testület!**

### ELŐZMÉNYEK

2010. augusztusában elkészült a Budaörs Város Településszerkezeti Terv módosításának koncepciója, és alátámasztó munkarészei. A megbízás Budaörs településrendezési terveinek teljes körű felülvizsgálatára szolgált a módosítások sokrétűsége, jelentős elemekkel való érintettsége azonban szükségessé tette a szerkezeti terv önálló, a szabályozási tervtől és a helyi építési szabályzattól elkülönült tárgyalását.

A koncepció azzal a szándékkal született, hogy az érintettek és érdekelték számára egy áttekinthető anyag keretében előzetesen megismerhetővé váljon a város szerkezeti tervének módosítása a döntések megkönnyítése érdekében, felszínre kerülhessenek azok a problémák, ellentmondások melynek kezelése a terv feladata és a településszerkezeten túl kihatással vannak/lehetnek a szabályozásra, vagy a településfejlesztésre.

Budaörs településszerkezeti terv-módosításának koncepcióját Budaörs Város Képviselő-testülete megtárgyalta és 332/2010. (IX. 23.) ÖKT. sz. határozatában azzal egyetértett, és továbbtervezésre alkalmasnak találta.

A Főépítész Iroda a TSZT-Koncepciót szakhatósági egyeztetésre bocsátotta. A beérkezett a szerkezeti elemeket érintő és a néhol egymásnak is ellentmondó vélemények tisztázására két átfogó témakörben több egyeztető tárgyalást hívott össze Főépítész Iroda, illetve tervezők több egyeztetést tartottak. Az egyeztetésekről készített jegyzőkönyveket, emlékeztetőket mellékeljük.

A természetvédelemmel kapcsolatos kérdéskör megtárgyalására 2011. február 02-án került sor, amelyen valamennyi érintett szakhatóság részt vett.

Több egyeztető tárgyalás összehívása ellenére (2011. február 24., 2011. február 29.) a közlekedési kérdésekben érdekelt szervek teljes körének közös asztalhoz történő leültetése megghiúsult. Tervezők a NIF Zrt. (2011. május 10.), a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (2011. május 10.), valamint a MÁV Zrt. (2011. május 16.) egyenkénti megkeresésével oldották fel a problémát. Az egyeztetésekről felvett emlékeztetők jól mutatják, hogy a jelentős horderejű, országos és térségi érdekű fejlesztésekkel kapcsolatos állásfoglalások megismerése megtörtént.

További tárgyalásokra került sor a szomszédos településekkel, Budapesttel (2011. május 03.), a XI. kerülettel (2011. májusában), valamint Törökbálinttal (2011. május 16.). A szakmai megbeszélés keretében zajló települési tárgyalások politikai megegyezések szükségességét is felvetették.

Időközben megalkották és hatályba lépett Budapest Agglomerációja Területrendezési Tervről szóló törvénymódosítás. A hatálybaléptető rendelkezésekre és a jogharmonizációra tekintettel a tervdokumentációban a törvényi megfeleltetést már az új, hatályos tervhez készítette el tervező.

A szakhatósági szempontok módosulásának/letisztulásának ilyen mélységű megismerése, továbbá néhány új szempont megjelenése a Budaörs településfejlesztési koncepciójában rögzített alapelvek, és az azt módosító, terveztetést indító elhatározások ártértékeléséhez vezetett.

Jelen előterjesztés 2. sz. mellékletét a 332/2010. (IX. 23.) ÖKT. sz. határozattal elfogadott Budaörs Város Településszerkezeti Terv módosítás koncepciójának véleményeztetések/egyeztetések szerinti módosított/kiegészített dokumentációja, 1. sz. mellékletét a TSZT koncepció módosítását bemutató tervlapok képezik. Tekintettel az egyes módosítások fajsúlyára, és azok minél jobb megismerhetőségére azokat témakörönként csoportosítva, egyenként ismertetjük, és minden egyes ismertetett, döntést igénylő témához önálló határozati javaslatot mellékelünk.

*A TFVB november 22-i ülésén elhangzott kérdésnek megfelelően december 1-én tájékoztató ülést tartott a hivatal a TSZT koncepció módosításáról. Az elhangzott vélemények/észrevételek alapján az előterjesztés és a határozati javaslatok módosítására, kiegészítésére tesz hivatal javaslatot (lásd dőlt betűvel szedett, szürke szöveget).*

## 1. KÖZLEKEDÉS

### 1.1. SZILVÁS INTERMODÁLIS CSOMÓPONT MEGVALÓSÍTÁSA

Elsősorban Törökbálinttal folytatott egyeztetés során merült fel a Tó-park projekt akadályoztatása kapcsán, hogy az oda tervezett intermodális csomópont megvalósulása bizonytalanra vált, de a további egyeztetések során az körvonalazódott, hogy hosszútávon számolni kell/lehet a Tó-park területén az intermodális csomópont kiépülésével.

A KÖZOP 5.5.0 pályázaton Törökbálint – Biatorbágy – Herceghalom települések az elővárosi vasút fejlesztés kapcsán közös pályázattal indulnak az intermodális csomópontjaik megvalósíthatóságának tervezése érdekében, amennyiben a pályázatot érdemben elbírálják, úgy az országos kiemelt projektté válhat. A tervezés során Budaörs, Szilvás vasúti megállóhely és a METRÓ továbbvezetés kérdéskörét is vizsgálni fogják.

A Tó-park távlati intermodális csomópontjának megépüléséig is szükséges a két város közös új közösségi közlekedési csomópontjának kialakítása, mely rövid vagy legalább középtávon reálisan megvalósulhat, és megfelelően szolgálhatja a két város érdekét. A kialakítás során törekedni kell arra, hogy az új közösségi közlekedési csomópont ne alakulhasson át intermodális csomóponttá (közúti kapcsolatrendszer, parkolószám, távolsági tömegközlekedési kapcsolatok hiánya), mert nem erre méreteződik, és későbbiekben sokkal nehezebben lesznek átszoktathatók az újabb Tó-parki csomópontba a Szilvási új közösségi közlekedési csomópontot rendszeresen használó térségi közlekedők.

Az új közösségi közlekedési csomópont kialakítása, és annak feltételrendszere:

- = Budaörs Szilvás területén javasolható az új közösségi közlekedési csomópont megteremtése, ezen belül új vasúti megálló, helyi autóbusz-pályaudvar, valamint a két város igényeire tervezett P+R parkoló kiépítése.
- = Budaörs felől további kapcsolódási pontot kell kiépíteni, nevezetesen egy autópálya feletti felüljárót [Ibolya utca térségében], hogy ne egyetlen – ráadásul túlterhelt – felüljáró [Sport utcai] jelentse az egyedüli kapcsolatot az új közösségi közlekedési létesítményhez a város lakóterületei felől.
- = A felüljárón és a szervízúton túl a közös közigazgatási határon tervezett szerkezeti jelentőségű út (Méhecske utca) kiépítése is elengedhetetlen az új közösségi közlekedési csomópont korrekt működéséhez.
- = Az új közösségi közlekedési csomópont igényli továbbá a Törökbálinti területen szükséges rávezető úthálózat kiépítését, annak elkerülésére, hogy ne kizárólag Budaörs területén keresztül bonyolódjon a bejövő forgalom.
- = A területen távlatban METRÓ kapcsolat (megálló/végállomás) kiépítése is megvalósítható, ezzel az új közösségi közlekedési csomópont szolgáltatási színvonala kiemelten jóvá tehető.

Fentiek alapján Szilvás új vasúti megállóhelyhez csatlakozóan új közösségi közlekedési csomópont kialakításának helybiztosítására Törökbálinttal közös kialakítással határozati javaslatot mellékelünk, ezzel a koncepcióban foglaltakat megerősítve, és kiegészítve a közös megvalósítással. A Szilváson tervezett új vasúti megállóhoz csatlakozóan intermodális csomópont továbbra sem alakítható ki, városunk TSZT-jében a térség intermodális csomópontja továbbra is Tó-park marad.

### 1.2. VASÚTI MEGÁLLÓ

Budaörs meglévő vasútállomása a jelenlegi utazási igényeket kielégíti. Minőségi fejlesztésre azonban – fejlesztési területek hiánya miatt – nem alkalmas. Budaörs meglévő vasútállomása gyaloglási távolságon belül a környezetében lévő kereskedelmi és ipari létesítmények személyforgalmát szolgálja ki. A Város lakossága helyi buszjárat igénybe vételével éri el a vasútállomást. Jelenlegi kihasználtsága – elsősorban megközelíthetősége miatt – alacsony.

A szilvási új közösségi közlekedési csomópont, a város és a kötöttpályás közösségi kapcsolat kedvezőbb településszerkezeti kapcsolatának kialakíthatósága egy új megállóhely kialakítását igényli a Sport u-i felüljáró környezetében. A MÁV szakmai állásfoglalása szerint, jelen vasúti vonalszakaszon egy új vasúti megálló elhelyezésének egy már meglévő megszüntetése a feltétele. Alternatív lehetőségként a tervezett vasúti megálló és a meglévő vasútállomás váltott használatú is üzemeltethető. A váltott használatú a két megálló egymástól való rövid távolsága miatt forgalomtechnikai indokok is alátámasztják.

Továbbá a meglévő vasútállomás és a tervezett megálló személyforgalmi terheléseinek későbbi meghatározásánál figyelemmel kell lenni arra, hogy ha a két létesítmény között megosztottan kialakított a forgalom akkor a ráhordást is meg kell osztani, és a két létesítmény összesített kihasználtsága sem fogja elérni a csak egyik helyre telepített vasúti személyforgalomhoz kapcsolódó szintet, továbbá ha csak az egyik helyen állnak meg a személyvonatok, akkor megnő a veszélye annak, hogy ott egy intermodális csomópont alakul ki, amit Szilvás esetén el szeretnénk kerülni, a vasútállomás környéke arra nem megfelelő.

Fentiek alapján a meglévő vasútállomás kizárólag teherforgalmi célokra történő megtartása, és az új vasúti megálló tisztán személyforgalomra történő tervezésére határozati javaslatot mellékelünk. A határozati javaslat ezzel összhangban van az új közösségi közlekedési csomópont határozati javaslatával.

Amennyiben a határozati javaslatot Bizottság/Képviselő-testület nem fogadja el, úgy a személyforgalom a meglévő vasútállomás és az új megállóhely között a személyforgalom megosztódik, ezzel csökkentve mindkét hely szolgáltatási színvonalát.

### 1.3. SZERVIZÚT NYOMVONALA

#### 1.3.1. Egérúti csomópont

A szervizút keleti, indulási pontja a közigazgatási területen kívül, Budapest, Újbuda közigazgatási területén van, így az ezzel kapcsolatos település-fejlesztési/rendezési döntések nem tartoznak Budaörs Város Képviselő-testületének jogkörébe.

Az út nyomvonalát a főváros és a kerület településrendezési tervei nem tartalmazzák, tehát az csak a hatályos tervek módosításával építhető be a tervekbe.

Tekintettel arra, hogy a közigazgatási területünkön túli nyomvonalra rendelkezési jogunk nincs, a terven ezen nyomvonal szakasz távlati, javaslati elemként történő ábrázolása szükséges, ezzel eddigi elhatározásait erősítheti meg döntéshozó.

#### 1.3.2. Sport utcai keresztezés

A szervizút tervezett nyomvonala a hatályos tervben és a koncepcióban a Sport utca környékén a BAUMAX megkerülésével, az AUCHAN körforgalmon és területen keresztüli nyomvonal kialakítást tartalmazza.

A Sport utcai felüljáró kismértékű átépítésével mélyvezetésű szakasz kialakításával önálló átkötés létrehozására tett javaslatot tervező, ezzel az Auchan csomópont tehermentesítve, közvetlenebb közlekedési kapcsolat kialakításával, de a megvalósítás költségei magasabbak a hatályos terv szerint javasolt felszíni nyomvonal költségeihez viszonyítva.

Fentiek alapján a szervizút Sport utcai felüljáró különbsztű keresztezésével a nyomvonal korrekciójára határozati javaslatot mellékelünk.

#### 1.3.3. Törökugrató alatti szakasz

A tervezett szervizút léte eldöntött, egyes szakaszai kiépültek. Az ehhez csatlakoztatható szakaszok nyomvonalvezetése azonban egyes szakaszokon a koncepcióban foglaltaktól, és a tervezést indító 48/2009.(III.25) sz. ÖKT határozat második pontja szerinti elhatározástól (vasút Budakeszi ágának törlésével felszabaduló terület igénybevételevel tervezett) eltérő megoldások kidolgozását igényli, azaz a Törökugrató alatti területen továbbra is csak a lakótelkek jelentős szabályozásával alakítható ki.

A szervizút gyűjtő-elosztó szerepet tölt be a szomszédos telephelyek feltárában, megközelítésében. Tehermentesíti az 1. sz. főutat, de kiváltására nem alkalmas, havária esetén menekülő útvonalként használható.

A tervezett szervizút kiszabályozása kizárólag Budaörs közigazgatási területén belül és az autópálya telkének igénybevétele nélkül valósítható meg, az érintett autópálya-szakasz tervezett fejlesztési elképzelései az autópálya meglévő szabályozásának csökkentését a budaörsi szakaszon sehol sem teszik lehetővé.

A NIF megrendelésére két tanulmányterv készül, az egyik a közös autópálya szakasz bővítési lehetőségeit vizsgálja (elsősorban az elválasztósávok igénybevétele), valamint az M1 autópálya elválasztási csomóponttól Tátabánya szakaszig 1-1 forgalmisáv szélesítésével kapcsolatos tanulmánytervek készülnek.

A szervizút Törökugrató alatti szakasza a kialakult helyzetben a leggazdaságosabban csak a határozati javaslat szerinti nyomvonalon alakítható ki, magasvezetés a terepviszonyok és a városképi követelmények miatt nem lehetséges, mélyvezetés, csak alagutas kialakítással lenne lehetséges, ennek költségei a megvalósítást irreálissá teszik.

Fentiek alapján a szervizút Törökugrató alatti szakasza nyomvonal korrekciójával kapcsolatban határozati javaslatot mellékelünk a 16 m szabályozási szélességű út kialakításra, mely a kertvárosias lakóterület ingatlanainak terhére alakítható ki.

Amennyiben a határozati javaslatot Bizottság/Képviselő-testület nem fogadja el, úgy a Szervizút Törökugrató alatti, Kakusz utca – Ibolya utca közötti szakasza ellehetetlenül, a szervizút csak az Ibolya utcai tervezett felüljáróig építhető ki.

Ezzel az 1. sz. főút tehermentesítése is csak részben oldható meg, hiányozni fog a szervízút nyugati autópálya – 1. sz főút kapcsolata, és szükségessé teszi az Ibolya utcai tervezett felüljáró mielőbbi megépítését.

#### 1.3.4. 8102 úti csomópont

A koncepció a szervízút – 8102 jelű út kapcsolatát az autópálya-lehajtó csomópontjának négyágúvá alakításával javasolta kialakítani.

A párhuzamosan készülő, előző Képviselő-testületi ülésen elfogadott HÍDÉPÍTŐ telkek SzT, a szakágakkal is egyeztetve a szervízút – 8102 jelű út kapcsolatát a Kaktusz utca meglévő szintbeni, háromágú csomópontjában tervezi. Az elfogadott döntésnek megfelelően a készülő tervben a hatályos terv szerinti elhatározások átvezetésével a koncepcióban javasoltak módosítása vált szükségessé.

*A tervezés során meg kell vizsgálni a szervízút autópályától délre, új nyomvonalon történő vezethetőségét a tervezett új felüljárók által adott átközelkedési lehetőségek figyelembevételével. A vizsgálatok alapján a Szervízút hatályos tervek szerinti keleti és nyugati átkötéseit is felül lehet/kell vizsgálni, a két problémás Törökugrató alatti és az Egérúti bekötés előtti szakaszok esetleges elhagyása is lehetővé válhat. Ennek megfelelően a határozat-tervezeteket kiegészítettük egy ponttal, mely a vizsgálatról függően a két kritikus végpont koncepciójának elhagyására tesz javaslatot.*

*Továbbá a vélemények alapján amennyiben az Egérúti bekötés elhagyható, úgy javasoljuk a Szervízút Budafoki úton túli szakaszát nem gyűjtőúti kategóriával javasoljuk kiépíteni az Alsóhatár útig.*

#### 1.4. VASÚTVONALI FEJLESZTÉSEK

Budaörs meglévő vasútállomásától nyugatra a meglévő vágánypártól délre +1 db normál és 2 db nagysebességű vágány helyigényével kell számolni. Az előzetes számítások szerint ez nyílt vonalon 45 m-es, megállóhelyen 55 m-es vasúterületet igényel. Ez Budaörs meglévő vasúterületein belül nem biztosítható, Szilvás területén többlet területek [kb. 15 m szélességben] igénybevétele kell számolni.

Budaörs vasútállomásától Budapest irányába, hosszútávon is csak a meglévő vágányok helyigényével kell számolni. Az előzetes számítások szerint ez a jelenlegi vasúterületen belül elfér.

#### 1.5. IPARVÁGÁNYOK

A PRÉKO iparvágány a nyugati ipari terület kiszolgálását biztosítja. A jelenleg kihasználatlan – néhol nem is létező – vasúti teherforgalmi kapcsolat megtartása lenne célszerű a közúti árufuvarozás csökkentésére, és/vagy egy távlati Budakeszi irányú új nyomvonal helybiztosítására. Ezt az előző ülésen elfogadott HÍDÉPÍTŐ telkek SZT és a TSZT koncepció is tartalmazza, de fontos eleme a Törökbálint közigazgatási területén található autópálya alatti átvezetés alagútja.

Az autópálya bővítés tanulmányterve kapcsán az iparvágány bontásának és az alagút tömedékelésének gondolata merült fel, az melyekhez a MÁV és a Minisztérium előzetes beleegyezését adta. Amennyiben a bontási tervek elkészülnek, az iparvágány megszűnik.

Továbbá Törökbálint részéről készült olyan javaslat is, hogy a jelenleg használaton kívüli alagúton át vezetne át hozzánk a térségi kerékpárút Budakeszi irányú szakasza, bár készülő és hatályos településszerkezeti tervi elhatározásai szerint vasút-területet jelöl és a további egyeztetések alkalmával is ezt a távlati terület-felhasználást erősítette meg. A távlati vasúti felhasználásig kerékpárút célú átmeneti hasznosítás megfelelően biztosítja a közlekedési terület tartalékolását. (A városunk iparvágány megmaradásával kapcsolatos elhatározásait lásd: 48/2009.(III.25) sz. ÖKT határozat második pontja).

Az iparvágány megmaradását lehetővé tevő terület-felhasználásokat rögzíti mindkét város TSZT módosítási koncepciója, tehát ez ügyben a TSZT koncepció módosítás kapcsán határozathozatal nem lenne szükséges, de az elhatározás megerősítésére teszünk javaslatot azzal a kiegészítéssel, hogy a közlekedési területen kerékpáros közlekedés építményei is elhelyezhetők.

Továbbá előzményhez kapcsolódóan szükséges lenne egy önálló döntéssel álláspont kialakítása az M1 autópálya alatti vasúti alagút megtartása ügyében, melyről határozati javaslatot mellékelünk. Ezzel megteremthető Budaörs Város részéről a két város közös álláspontjához az aluljáró tömedékelése elleni közös álláspont.

#### 1.6. METRÓ

A METRÓ terveit a TSZT módosítás koncepciója megfelelően tartalmazta, kiegészítésként az alábbiak figyelembevétele szükséges:

- = A METRÓ nyomvonalát a felsőbb, térségi tervek nem tartalmazzák, ezért azt a TSZT-be csak térségi terület-felhasználási engedélyeztetési eljárással lehet beépíteni. Tekintettel a hosszútávú megvalósulásra csak tájékoztató elemként történő jelölés javasolt a koncepciónak megfelelően.
- = Tekintettel a várható nagytávlati megvalósulásra az eredetileg Tó-parki végállomás megtartása kívánatos.

Törökbálint a vasút menti, felszíni nyomvonalas kialakítás mellett érvel. Budaörs szempontjából a vasút menti felszíni kialakítás részben a vasút-terület hiánya és új vasúti célra kijelölhető területek hiánya miatt, részben a nem súlyponti nyomvonallevezetés miatt a kihasználhatóság csökkenése miatt lenne hátrányos.

A METRÓ fejlesztés helybiztosítását eredményező nyomvonal elemek javasolt/tájékoztató jellegű rögzítése a hatályos koncepció szerint biztosított, tehát ez ügyben döntés nem lenne szükséges, de a város elhatározásainak megerősítésére határozat-javaslatot mellékelünk.

#### 1.7. 1. SZ. FŐÚT BELTERÜLETI KIVÁLTÁSA

A koncepció az 1. sz. főút Gyár utca és budapesti közigazgatási határ közötti szakaszának országos főút kategóriából, országos mellékút kategóriába sorolását tartalmazta – a városi szakaszok forgalomcsillapíthatóságáért.

A javaslatot a hatályos felsőbb, térségi tervek nem tartalmazzák, ezért azt a TSZT-ben csak térségi terület-felhasználási engedélyeztetési eljárással építhetők be. Tekintettel a hosszútávú megvalósulásra csak tájékoztató elemként történő jelölés javasolt.

Fontos megemlíteni, hogy az 1. sz. főút kategóriájának csökkenthetősége a felsőbb ágazati terveken túl a szervízút kialakításával is szoros kapcsolatrendszerben áll, a szervízút kiépülése a főút forgalomcsillapítását (személygépjármű, és jelentős tehergépjármű forgalom csökkentés) eredményezi, ez elengedhetetlenül szükséges a főút útkategóriájának megváltoztatásához.

#### 1.8. SPORT UTCAI FELÜLJÁRÓNÁL ÚJ LEHAJTÓ AUTÓPÁLYÁHOZ

A Sport utcai felüljáró autópálya felhajtóinak csomópontjai a nagyíves kapcsolatok biztosítására jelzőlámpás kialakításúak, melyek a forgalom terhelés változásait nehezen tudják követni, ezért csúcsidőben változó helyen, de rendszeresen alakulnak ki dugók. A beépítés miatt az észak-nyugati oldalon (AUCHAN) nem alakítható ki új lehajtó, de a dél-nyugati oldalon erre a hely igény esetén biztosítható.

A vasút – autópálya – felüljáró által határolt terület ma erdő, a BATrT (Budapest Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló tv.) lehetővé teszi az erdő megszüntetését.

A terület hasznosítására az alábbi 2 alternatíva lehetséges:

- = A tulajdonos kérésének megfelelően a terület kerüljön beépítésre szánt, gazdasági kereskedelmi-szolgáltató terület-felhasználásba. A terület a Sport utcai felüljáró déli autópálya csomópont 4 ágasításával feltárható. A csererdősítésre területet kell kijelölni, igazolni szükséges biológiai aktivitásérték szintentartását, ezeket tervező előzetesen biztosítani tudja. A döntéssel az autópálya – Sport utca új lehajtó építésének, ezzel a forgalmi állapot javításának lehetősége örökre elveszik.
- = A Sport utcai felüljáró forgalmi rendjének javítására új autópálya fel/lehajtó építésének helybiztosítása. A közlekedési célra nem hasznosított, visszamaradó terület beépítésre alkalmatlan, ezért ezen területek továbbra is indokolt az erdő terület-felhasználás megtartása. Ehhez kapcsolódóan az időközben Törökbálinttal folytatott egyeztetések alapján olyan megegyezés körvonalazódott, mely szerint a közös közigazgatási határ menti fejlesztési területek közlekedési tanulmányát a két város közösen készítené el jövő év során, ez az új autópálya-kapcsolat szükségességét, és időbeni megvalósulásának ütemezését is tartalmazni fogja. A tanulmány elkészítésének részbeni finanszírozására a jövő évi költségvetés terhére pénzüsszeg biztosítása szükséges.

#### 1.9. ÚJ KELETI FELÜLJÁRÓ

A város keleti oldal, autópálya által szétválasztott területeinek kapcsolatait jelenleg a TESCO körforgalom biztosítja, mely a forgalmi vizsgálatok alapján jelenleg is terhelhetőségének határán van. Geometriai kialakítása bővítését nem teszi lehetővé.

A jelenlegi kereskedelmi létesítményeken – lakóterületeken – igazgatási alközpont intézményein túl további jelentős fejlesztési területei vannak a városrésznek (keleti városrész alközpont, Mathiasz konferencia-borászati központ).

A keleti városrész alközpont fejlesztés folytatásánál is, és a 10 évvel ezelőtt, a Mathiasz telkek esetében is felmerült egy közvetlen autópálya kapcsolat kialakítás gondolata. A város keleti oldalának közúti megközelítését, kapcsolatrendszerét nagy mértékben javítaná új autópálya és/vagy különbszintű kapcsolat kialakítása.

Tervezők megvizsgálták az autópálya kapcsolat kialakításának lehetőségeit, feltételrendszerét, melyet az alábbiakban foglalunk össze:

- = A felüljáró – és ehhez kapcsolódó teljes értékű csomópont – elhelyezhetősége műszakilag nem kizárt. Annak eldöntéséhez azonban, hogy épülhet-e vagy sem, csak részletes forgalomtechnikai és geometriai vizsgálattal, valamint környezetvédelmi vizsgálattal alátámasztott fejlesztési tervet kell készíteni.

- = Az új felüljáró szomszédos, meglévő autópálya csomópontoktól való távolsága jóval kevesebb, mint 2 km, így a szabvány előírása szerint gyűjtő-elosztó pálya kiépítése szükséges a megvalósításához. Északon az Egérúti csomóponttól az autópálya fölötti körforgalom utáni benzinkúti csomópontig /itt van felhajtás az autópályára/, míg délen az autópálya fölötti körforgalmi csomóponttól az Egérúti csomópontig kell kétsávos, önálló gyűjtő-elosztó pályát kiépíteni. A felüljáró, valamint a gyűjtő-elosztó pálya kiépítése északi és déli oldalon is számos telket érintő kiszabályozással jár együtt.
- = A felüljáró és a gyűjtő-elosztó pályák javaslata a szerviz utat szükségessé teszik, és annak Egérúti csomópontból történő indítását is tartalmaznia kell a koncepciónak, hogy a szervizút forgalmának elvezetése biztosított legyen Budapest felé a felüljáró későbbi megépülése, vagy nem megvalósulása esetén is.

Szakmailag fontos, és indokolt lenne az autópálya csomópont ellehetetlenülése esetén is (az Ibolya utcai tervezett felüljáróhoz hasonló) autópálya kapcsolat nélküli külön szintű keresztezés kiépítése, ezzel a két terület forgalmi kapcsolatainak javítása.

Fentiek alapján az új, keleti felüljáró feltételhez kötött, távlati, tájékoztató elemként történő feltüntetésével a koncepció módosítására határozati javaslatot mellékelünk.

#### 1.10. M1-M7 AUTÓPÁLYA FEJLESZTÉSEK

Az M1-M7 autópálya közös bevezető szakasza mentén nagyobb hangsúlyt kell fektetni a gépjármű közlekedésből a környező területekre adódó környezeti terhelések csökkentésére, az elválasztó sáv megmaradása javasolható zajvédőfal kiépítés tartalékterületeként.

Ez ellentétes a NIF fejlesztési elképzeléseivel, mely a középső elválasztósávot a tervezett autópálya bővítéshez kívánja felhasználni.

Fentiek alapján a határozat-tervezetet kiegészítettük az M1-M7 autópálya tervezett bővítésével kapcsolatos új ponttal, melyben az autópálya környezetterhelését csökkentő berendezések elhelyezésére javasoljuk tartalékolni az elválasztó sáv területét, ezzel az elválasztó sáv terhére történő autópálya bővítést nem támogatjuk.

#### 1.11. VILLAMOS KÖTÖTTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉS

Javaslat érkezett a 41-es villamos, mint a legközelebbi/egyetlen kötöttpályás közlekedési eszköz esetleges fejlesztésére, bevonására a tömegközlekedésbe.

A 41-es viszonylat menetideje rendkívül hosszú, a nyomvonala is hosszú, és nem igazán Budaörs célirányú, csak a délbudai központon keresztül biztosítja a kapcsolatot. A jelenlegi autóbusz kapcsolatok sokkal kedvezőbb menetidővel biztosítják a budai központi részekkel a kapcsolatot.

A viszonylat meghosszabbítása az egykori HÉV nyomvonal felhasználásával nem lehetséges, azt a mára kialakult akadályok (vasút, autópálya, főúthálózat elemei, beépítések) keresztezései ellehetetlenítik. A Nádas utcát – a HÉV egykori nyomvonalát – értékesítették, beépült.

Fentiek alapján a határozat-tervezetet kiegészítettük a 41-es villamos viszonylat Budaörs közigazgatási területen történő meghosszabbításának vizsgálatával.

## 2. KÖZMŰ

### 2.1. FELSZÍNIVÍZ, TÁROZÓK

Törökbálint HÍDÉPÍTŐ SZT készítése és a TSZT koncepció véleményezése során adott véleményében annak az igénynek adott hangot, hogy a Budakeszi ágon Budaörs területén egy tározó megépítését látja szükségesnek a Pistályréti tározó megvalósíthatósági tanulmányában foglaltakra hivatkozva.

A Hosszúrét-patak felszínivíz rendezése ügyében megvalósíthatósági tanulmányt készítettett a Pistály réti tározó ügyében. A tanulmányterv Budaörsöt érintő elhatározásainak rövid kivonatát az alábbiakban adjuk meg:

- = A tanulmány nem számol a tározó megépítésének időszakában tervezett Budaörsi szennyvíz-tisztítómű megszüntetéséből – a szennyvizek Csepel-szigeti szennyvíztisztítóba történő átkormányzásából – adódó jelentős mennyiségű tisztított szennyvíz bevezetési kontingens felszabadulásával, mely a Pistály réti tározó feletti terhelés csökkentésével jár együtt.
- = A tanulmány nem mondja ki sehol sem, hogy a Budakeszi ágon egy új tározó építése szükséges, sőt azt a megállapítást teszi, hogy nem jó helyi, egyedi, méretezett tározók kialakításával kezelni a záportározás problémáját, egyedi tározók a rendszer egésze szempontjából nem rendelkeznek elégséges kapacitással. Ha Budaörs mégis megépítené saját közigazgatási területén a Törökbálint által több fórumon szorgalmazott

tározót, akkor azzal már kezelné is a problémát és nem állna érdekében a Pistály réti tározó megépítésében közreműködni.

- = A tanulmány megállapítása alapján a Törökbálinti tó nem az eredeti funkciójának megfelelően üzemeltetett, záportározó szerepét a megemelt vízszint miatt nem tudja megfelelően ellátni. Törökbálint tájékoztatása alapján beruházó a feladat elvégzését vállalta.

Fentiek alapján a HÍDÉPÍTŐ telkek területén a Budakeszi ágon nem javasoljuk záportározó kiépítését, a továbbtervezés során további számítások szükségesek a Budakeszi ágot terhelő budaörsi felszínvíz terhelés kiszámítására, a felszínvíz és záportározás megoldására a Pistályréti-tározó megépítését kell szolgalmazni.

## 2.2. SZENNYVÍZ KEZELÉS

Budaörs Város Önkormányzat elkötelezte magát a Budapest Központi Szennyvíztisztító Telepére történő szennyvízcsatlakozás mellett. A döntés hatására Budaörs Tisztító Telepe jelenlegi formájában megszüntethető, és végátemelőként üzemeltethető tovább.

Az időközben Törökbálinttal folytatott újabb megbeszélésen elhangzottak alapján Törökbálint is szeretne a fővárosi szennyvíztisztításhoz csatlakozni, ennek lehetőségeit, feltételrendszerét vizsgálják.

A szennyvíztisztító megszüntetésekor a terület rekultivációja szükséges.

Fentieknek megfelelően a szennyvíz-tisztítás/kezelés alternatív megoldási javaslatát a koncepcióból törölni szükséges, és abban csak a szolgalmazott Budapest Központi Szennyvíztisztító Telepére történő szennyvízcsatlakozásnak megfelelő elhatározásokat lehet/kell a tervben rögzíteni.

Ehhez kapcsolódóan olyan határozat meghozatala is szükséges melyben a Képviselő-testület jelzi Törökbálintnak, hogy terveiben az ehhez szükséges nyomvonalak, létesítmények részére a helyet biztosítsa.

## 3. VÁROSRENDEZÉSI – TERÜLET-FELHASZNÁLÁSI VÁLTOZTATÁSOK

### 3.1. BUDAÖRSI TEMETŐ - közigazgatási határ módosítás

Budaörs közigazgatási határa mentén, ám Törökbálint területén helyezkedik el Budaörs Temetője. A temető fejlesztésének építészeti szabályozása nem tartozik Budaörs kompetenciájába, így hiába rendelkezik több szomszédos ingatlannal is Budaörs azt nem tudja megtenni, mert a temető bővítésétől a Törökbálint Képviselő-testülete elzárkózik.

A temető közigazgatási csatlakozását javasolta a korrekció.

A két város egyeztetései során területcserével járó közigazgatási határ módosítási javaslatban egyetértés körvonalazódik, a csereterületek nagyságáról, helyéről döntések és további egyeztetések szükségesek.

Tekintettel a TSZT tervekészítésének és a települések megegyezésének időintervallumaira a TSZT jóváhagyásáig nem valószínűsíthető a területcserés közigazgatási határ módosítás, csak távlati célként lehet jelölni.

Törökbálinttal folytatott egyeztetések alapján a temető és környezetének területéért (közigazgatási határ – 097/119 hrsz – 096 hrsz által határolt, a temető különleges területén kívül beépítésre nem szánt, mezőgazdasági terület-felhasználású területekért, összesen mintegy 16 ha) cserébe az alábbiakat kérte:

- = Malom-dűlő mezőgazdasági ingatlanai, melyek csak Törökbálint közigazgatási területéről közelíthetők meg, Szilvás nyugati csücskével, beépítésre szánt, különleges terület-terület-felhasználású terület;
- = Mechanikai Művek ingatlanrésze;
- = M1 autópálya – 8102 jelű út – Kaktusz utca által határolt beépítésre szánt, gazdasági terület terület-felhasználású terület;

A városunk részéről elfogadható ellentételezés lehet

- = Malom-dűlő mezőgazdasági ingatlanai, melyek csak Törökbálint közigazgatási területéről közelíthetők meg;
- = Mechanikai Művek ingatlanrésze;
- = A szennyvíztisztító melletti, bővítésre szánt ingatlan törökbálinti tulajdonba adása.

Tekintettel arra, hogy más közigazgatási területen nincs rendelkezési jogunk, a tervről a temetővel kapcsolatos terület-felhasználási elemek javasolt, távlati elemként történő szerepeltetése szükséges. Ehhez kapcsolódó határozati javaslatunkban az alábbi területi ellentételezést javasoljuk:

- = Malom-dűlő mezőgazdasági ingatlanai, melyek csak Törökbálint közigazgatási területéről közelíthetők meg;
- = Mechanikai Művek ingatlanrésze;
- = A szennyvíztisztító melletti, bővítésre szánt ingatlan törökbálinti tulajdonba adása.

### 3.2. BELTERÜLETI HATÁR

A 8120 hrsz-ú, Som utca végi földrészlet esetében a belterületi határ tervezett módosítását tartalmazza a koncepció, melynek (az ingatlan belterületbe vonásának) törlése javasolt. A törlésre természetvédelmi szempontból van szükség,

mivel a földrészlet az országos jelentőségű Budai Tájvédelmi Körzet fokozottan védett részéhez tartozik, része az országos ökológiai hálózatnak, valamint a Natura 2000 kiemelt jelentőségű természet megőrzési területeinek (HUDI20010 – Budaörsi kopárok) is.

Az ingatlan Lke terület-felhasználásba sorolt, a belterületbe vonás törlésével párhuzamosan javasolható erdő terület-felhasználásba sorolása.

A 7766 hrsz-ú, Sóska-Tárogató utca menti ingatlan esetében is belterületbe vonási javaslatot tartalmaz a koncepció, melynek törlése javasolt. A DINPI közlése szerint a területen továbbra is megtalálhatóak azok a jelölő fajok, amelyek a Natura 2000 terület kijelölésének alapjául szolgáltak. (A terv tehát hiába sorolná a területet beépítésre szánt területté, a vonatkozó jogszabályok értelmében az építési lehetőség megszerzését a természetvédelemért felelős szervek – szakhatóságként való közreműködésükkel – meg tudják akadályozni.)

Az ingatlan természetvédelmi érintettsége miatt beépítésre szánt terület-felhasználási kategóriában tartása sem javasolt, ezért Üh övezetből erdő terület-felhasználásba sorolását javasoljuk a belterületbe vonási javaslat törlésével párhuzamosan.

### 3.3. ERDŐTELEPÍTÉSRE KIJELÖLT TERÜLETEK

Új véderdő kijelölése az autópálya és a vasútterület közötti a Sport utcai felüljárótól nyugatra elhelyezkedő, jelenlegi véderdőterület Gksz-területté történő átsorolását ellentételezi, amennyiben az 1.9 pont szerinti határozatok közül a beépítésre szánt terület, gazdasági terület-felhasználásnak megfelelő átsorolás mellett dönt a testület..

Budaörs közigazgatási területén belül tervező, a szakhatóságokkal egyeztetetten jelölte a csereerdősítésre igénybe vehető területeket. Ezek közül a természetvédelmi elvekkel szinkronban állónak a katonai temető és a Budakeszi árok közti lapos, nagyjából 11 ha nagyságú terület bizonyult. A kijelölés e területen belül a szükséges területmérték erejéig jelöl véderdő besorolást.

Fentiek alapján távlati, irányadó elemként javasoljuk a teljes erdőtelepítésre kijelölhető terület javasolt elemként történő feltüntetésével a hatályos koncepció kiegészítését, az ennek megfelelő határozat-tervezetet mellékeljük.

Továbbá az 1.9 ponthoz tartozó döntéshez kapcsolódóan a Gksz-területté történő átsorolását ellentételezésének konkrét területén erdő terület-felhasználást kell jelölni, az ennek megfelelő határozat-tervezet mellékeljük. Ellenkező esetben a terv elfogadása jogszabálysértő.

### 3.4. VÁROSHÁZA KÖRNYÉKI KISVÁROSIAK LAKÓTERÜLETEK

A hatályos településszerkezeti tervlapon Lke besorolású telkek, a BSZT tervlapjain Lke-, de a BHÉSZ övezeti tervlapján Lk- építési övezeti jelet kaptak. Ennek az ellentmondásnak a feloldására készült a javaslat.

A terület helyszíni bejárás alapján többalakos, többszintes, közepesen intenzív beépítésű, mely a kertvárosias lakó helyett inkább a kisvárosias intenzitásnak megfelelő.

Fentiek alapján a városháza melletti Lke tömbök Lk átsorolására teszünk javaslatot a mellékelt határozat-tervezetben. Amennyiben a határozati javaslatot Bizottság/Képviselő-testület nem fogadja el, úgy a TSZT koncepcióban továbbra is az ingatlanok Lke terület-felhasználása megmarad, ezzel a kialakult állapot és a téves övezet korrekciója nem válik lehetségessé, a terület fejlődése ellehetetlenül.

## 4. TERMÉSZETVÉDELEM

### 4.1. ILLESZTÉS FELSŐBB HATÁLYOS ELŐÍRÁSOKHOZ

A NATURA 2000 területek ábrázolását az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészletekről szóló [14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet] alapján szükséges megjeleníteni.

A vonatkozó jogszabállyal [125/2007. (XII. 27.) KvVM rendelet] összhangban, a természet- és a környezetvédelméért felelős szervekkel egyeztetve pontosítás vált szükségessé a hatályos terven ábrázolt Budai Tájvédelmi Körzet területeken.

A Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósággal (DINPI) egyeztetve az országos ökológiai hálózat övezetéhez (magterület, ökológiai folyosó) tartozó területekkel kapcsolatban pontosítás vált szükségessé.

A DINPI adatszolgáltatása, valamint a vonatkozó jogszabály [8002/2005. (MK 138.) KvVM tájékoztató] alapján a hatályos terven és a korrekcióban nem szereplő ex lege védett elemekkel kapcsolatban pontosítás vált szükségessé.

Budaörs helyi természetvédelmi oltalom alatt álló területeinek (Tétényi-fennsík, Törökugrató) lehatárolását a folyamatban lévő felülvizsgálatok eredményeinek megfelelően szükséges feltüntetni.

Fentiek a hatályos, felsőbb jogszabályok szerinti elhatározások tervi aktualizálást jelentik, ehhez kapcsolódóan döntés nem szükséges, határozati javaslatot nem mellékelünk. A felsőbb vonatkozó rendelkezéseknek nem megfelelő terv elfogadása törvénysértő lenne.

#### 4.2. HÁRSLEVELŰ UTCA, ODVASHEGYI ÁROK, PUTTONY UTCA, KÖHEGY, VALAMINT HUSZONNÉGYÖKRÖS-HEGY

Több úthálózati elem (**Hárslevelű utca, Odvashegyi árok, Puttony utca**) szabályozásához szükséges a területeket érintő országos jelentőségű természetvédelmi védetségek feloldása. Az ingatlanok közterületi kiszabályozással érintett részeiről – a szükséges telekmegosztási eljárások alapján – miniszteri rendelettel lehet csak levenni a védetséget. A védetség módosulása a terven irányadó elemként kerülhet feltüntetésre.

A módosítási ponthoz tartozó úthálózati elemek kiszabályozása összesen 7 935 m<sup>2</sup> védett terület és 7 935 m<sup>2</sup> fokozottan védett terület megszüntetésével járnak együtt. Az eddigi védetságok pótlására csak olyan területek javasolhatóak, melyek megfelelnek a természetvédelmi elvárásoknak.

A BNNÖ a hivatalnál kezdeményezte a **Kőhegy** területén a fokozott védetség feloldását. A védetség feloldása miatt 99.961m<sup>2</sup> fokozottan védett terület kijelölése szükséges a településen.

Az érintett területről csak miniszteri rendelettel lehet levenni a védetséget.

A védetség módosulása a terven csak is irányadó elemként kerülhet feltüntetésre.

A **Huszonnégyökrös-hegy** alkalmasnak tekinthető a Kőhegyről és egyéb területekről lekerülő fokozott védetség pótlására. Az előző pontok szerint összesen 112.554 m<sup>2</sup> fokozottan védett területről van szó, azaz legalább ekkora terület kijelölése szükséges pótlásként a Huszonnégyökrös-hegyen. A fokvédelemmel érintett területek lehatárolását a minisztériumi rendelet módosítás során lehet/kell pontosítani.

A 2011. február 2-án tartott természetvédelmi egyeztetésen a DINPI a területet fokozottan védett kategória pótlására megfelelőnek tartotta.

A terület fokozottan védetté nyilvánításához miniszteri rendeletmódosítás szükséges. A védetség módosulását a terven csak irányadó elemként lehet feltüntetni.

A Hárslevelű utca, Odvashegyi árok, Puttony utca területére, irányadó elemként javasoljuk a védetség fok csökkentésének feltüntetésével a hatályos koncepció kiegészítését, az ennek megfelelő határozat-tervezetet mellékeljük.

A Kőhegyen irányadó elemként javasoljuk a fokozott védetség feloldásának feltüntetésével a hatályos koncepció kiegészítését, az ennek megfelelő határozat-tervezetet mellékeljük.

A Huszonnégyökrös-hegy egy részét irányadó elemként javasoljuk a fokozott védetség pótlására feltüntetni, ezzel a hatályos koncepció kiegészítését javasoljuk, az ennek megfelelő határozat-tervezetet mellékeljük.

**A BNNÖ 204/2011.(X.29.) és 37/2010.(III.31.) sz. határozataiban foglaltaknak is megfelelően a határozati javaslatban a fenti – köztük a Kőhegy – fokvédelmének feloldására és csereterületként a Huszonnégyökrös-hegy egy részének fokvédelem alá helyezése ügyében a Képviselő-testület felkéri Polgármestert intézkedésre.**

#### 4.3. 7766 HRSZ-Ú INGATLAN

Az ingatlan természetvédelmi érintettsége miatt a korábban tervezett Lke besorolás helyett Ev-ként történő jelölése javasolt. A DINPI közlése szerint a területen továbbra is megtalálhatóak azok a jelölő fajok, amelyek a NATURA 2000 terület kijelölésének alapjául szolgáltak. (A terv hiába szabályozná a területet beépítésre szánt területként, a vonatkozó jogszabályok értelmében építési lehetősége nem lenne.)

A terület a védett területek pótlásaként felhasználható. Az ingatlannal összesen 19 829 m<sup>2</sup> védett terület pótolható. A terület védetté nyilvánításához miniszteri rendelet szükséges. A védetség módosulása a terven irányadó elemként ábrázolandó.

Az ingatlan terület-felhasználásnak változtatásával kapcsolatban a 3.4 pont szerint már döntést hozott a Bizottság/Képviselő-testület, jelen döntés azt nem befolyásolja, de teljes összhangban csak azonos döntés mellett lesznek.

Fentiek szerinti módosítások ügyében egy-egy határozat-tervezetet mellékelünk, amennyiben az előterjesztésnek megfelelően a határozat-tervezeteket a Bizottság/Képviselő-testület megszavazza, úgy a **TSZT felülvizsgálat véglegesíthető**, és a BSZT-n, BHÉSZ-en átvethető.

Továbbá tájékoztatásul mellékeljük az egyeztetések, vélemények dokumentumait.

Jelen előterjesztést változatlan tartalommal a TFVB és a KT előző, októberi és novemberi ülésére előterjesztettük, de a bizottság és a testület is levette napirendjéről, és kérte az előterjesztés előzetes véleményeztetését a Budaörsi Városfejlesztő Kft-vel.

A hivatal a kérésnek eleget téve az előterjesztést, mellékleteit és a határozati javaslatot megküldte véleményezésre a Budaörsi Városfejlesztő Kft-nek, a véleményt jelen előterjesztéshez mellékeljük.

A Budaörsi Városfejlesztő Kft véleményében az előterjesztésben foglaltakkal egyetértett, a több alternatívás határozati javaslatoknál iránymutatást ad döntéshozóknak.

*A tervismertető egyeztetésén a Budaörsi Városfejlesztő Kft képviselői részt vettek, véleményüket ismertették, azokat az előterjesztés kiegészítés során figyelembe vettük.*

**Tisztelt Bizottság!**

**Tisztelt Képviselő-testület!**

**Kérem a mellékelt határozat-tervezeteknek megfelelően a TSZT módosítás koncepciójának az egyeztetéseknek és véleményeknek megfelelően átdolgozott módosítását elfogadni szíveskedjenek a megkezdett tervezési folyamat sikeres folytatása érdekében.**

Mellékletek:

1. Budaörsi Városfejlesztő Kft véleménye  
(csak digitális formátumban)
2. Véleményeztetés iratanyaga
3. Természetvédelmi egyeztetés iratanyaga
4. Közlekedési egyeztetés iratanyaga
5. Szomszédos települések egyeztetéseinek iratanyaga

## HATÁROZATI JAVASLATOK:

### Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottság részére:

1. Budaörs Város Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottsága javasolja Budaörs Város Képviselő-testületének, hogy az alábbi döntések szerint hagyja jóvá a TSZT felülvizsgálat koncepcióját, támogassa továbbtervezését:
  - 1.1 A Szilvás területén, Budaörs-Törökbálint város közös új vasútállomásának kijelölése szükséges közös területbiztosítással.
  - 1.2 A meglévő vasútállomás és a tervezett megállóhely személyfogalma vagy
    - a) megosztottan, vagy
    - b) csak az új megállóhelyhez kapcsolódóan javasolt kialakítani, a meglévő vasútállomás kizárólag teherforgalmi célú megtartásával.
  - 1.3 A szervízút keleti és nyugati csomópontjainak kialakítása vagy:
    - a) Egerúti csomópontja továbbra is fontos eleme a közlekedési hálózatnak, a közigazgatási területen kívüli szakaszát tájékoztató elemként kell feltüntetni, a szomszédos települések terveinek egyeztetése során a megvalósulást elősegítve kell eljárni, és továbbvezetése szükséges Törökugrató alatt, az autópálya telkének mentén az Lke telkek igénybevételével, vagy
    - b) a tervezés során vizsgálni kell a Szervízút két keleti és nyugati csomópontjainak elhagyásával, az új felüljáró kapcsolatok felhasználásával annak autópályától délre történő kialakíthatóságát, és a Szervízút Budafoki utcától keletre eső szakaszának összekötését az Alsóhatár úttal gyűjtőútnál alacsonyabb kategóriai kialakítással kell tervezni.
  - 1.4 A szervízút Sport utcai felüljáró északi oldalán a különbszintű keresztezés helybiztosítása szükséges.
  - 1.5 A vasútvonali fejlesztések érdekében a +1 pálya elővárosi vasút és +2 pálya nemzetközi-gyorsvasút fejlesztés helybiztosítása szükséges.
  - 1.6 Az M1 autópálya alatti vasúti alagút és az iparvágány nyomvonal és vasúti terület-felhasználás megtartása szükséges, a terület más közlekedési célra igénybe vehető.
  - 1.7 A 4. sz. METRÓ autópálya alatti kéregvezetéssel, Tó-parki végállomással szükséges tervezni, távlati elemként kell a tervbe építeni.
  - 1.8 Az 1 sz. főút belterületi kiváltását Bp. közigazgatási határ és a Gyár utcai csomópont közötti szakaszon távlati elemként szükséges jelölni, az OTRT térségi területrendezési hatósági eljárást 2012 ben szükséges elindítani, az ehhez szükséges pénzügyi keretet a város a jövő évi költségvetés tervezésénél figyelembe veszi.
  - 1.9 A Sport utcai felüljáró dél-nyugati oldalánál lévő 098/2 hrsz ingatlan, vagy
    - a) maradjon Gksz (gazdasági, kereskedelmi szolgáltató terület) terület-felhasználásban, vagy
    - b) a Sport utcai felüljáró és a törökbálinti és budaörsi fejlesztési területek kedvezőbb megközelítésére KÖu közlekedési terület-felhasználásba szükséges sorolni. Az ehhez kapcsolódó közlekedési tanulmányterv Törökbálinttal közös finanszírozásához szükséges részösszeg pénzügyi keretét a város a jövő évi költségvetés tervezésénél figyelembe veszi.
  - 1.10 Új keleti felüljáró kialakításának ábrázolása javasolt az autópálya felett a Mathiász telkek – keleti városközpont között lehetőség szerint autópálya csomóponttal.
  - 1.11 Az M1-M7 autópálya környezetterhelését csökkentő berendezések elhelyezésére javasolt tartalékolni az elválasztó sáv területét, azaz az elválasztó sáv terhére történő autópálya bővítés nem támogatott.

**1.12 A TSZT készítése során meg kell vizsgálni a 41-es villamos továbbvezethetőségét Budaörs közigazgatási területén.**

- 1.13 A Budakeszi mellékágon nem javasolt több záportározó építése, a budaörsi területek Budakeszi ágat terhelő felszínvíz terhelésének meghatározása szükséges, továbbiakban a Pistály-réti tározó megépítését kell szorgalmazni minden fórumon.
- 1.14 Törökbálint közigazgatási területén lévő szennyvíztisztító megszüntetésével szükséges számolni, és a Dél-Budai szennyvíztisztító bekötést kell a terveknek tartalmaznia.
- 1.15 A Képviselő-testületnek jeleznie kell Törökbálintnak, hogy terveiben az és a Dél-Budai szennyvíztisztító bekötéshez szükséges nyomvonalak, létesítmények részére a helyet biztosítsa.
- 1.16 A Törökbálint közigazgatási területén lévő Budaörsi Temető kapcsán Törökbálint a közigazgatási határ módosítását kezdeményezte, közigazgatási határ – 097/119 hrsz – 096 hrsz által határolt terület Budaörs közigazgatási területéhez csatolásával, melynek ellentételezésére Budaörs az alábbi területeket ajánlja fel:
- = Malom-dűlő mezőgazdasági ingatlanai, melyek csak Törökbálint közigazgatási területéről közelíthetők meg;
  - = Mechanikai Művek ingatlanrésze;
  - = A szennyvíztisztító melletti, bővítésre szánt ingatlan törökbálinti tulajdonba adása.
- 1.17 A 7766 és 8120 hrsz-ú ingatlanok tervezett belterületbe vonása nem szükséges, beépítésre szánt terület-felhasználásból EV, véderdő terület-felhasználásba sorolásuk természetvédelmi érdekek miatt szükséges.
- 1.18 A szakhatóságokkal egyeztetett területen a csereerdősítés szükséges mértékű területét erdőként és a fennmaradó területeket távlati, irányadó elemként, erdőtelepítésre kijelölhető területként szükséges jelölni.
- 1.19 A városháza menti kisvárosias lakóterület Lke övezetből Lk övezetbe sorolása szükséges.
- 1.20 A természetvédelmi fok változásával érintett ingatlanokat a fokvédelem távlati, irányadó elemként szükséges jelölni, és Huszonnégyökrös-hegy területét a fokvédelem csökkentéssel érintett területek csereterületeként felajánlja.
2. Budaörs Város Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottsága javasolja Budaörs Város Képviselő-testületének a Budaörs Településszerkezeti Terv koncepció tárgyában hozott 332/2010. (IX. 23.) ÖKT. sz. határozata módosításának elfogadását 1. pontban foglaltak szerint.
3. Budaörs Város Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottsága javasolja Budaörs Város Képviselő-testületének, hogy a BHÉSZ korrekció társadalmi egyeztetését a Budaörsi Városfejlesztő Kft. végezze el.
4. Budaörs Város Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottsága javasolja Budaörs Város Képviselő-testületének, hogy az 1.20 döntésnek megfelelően a fokvédelmek ügyében a Minisztérium felé történő intézkedésre kérje fel Polgármestert.

*A határozathozatal az SZMSZ 60. § és 37. § (1) bekezdése alapján egyszerű többséggel, és a 60. § és 38. § (1) bekezdése alapján nyílt szavazással történik.*

Képviselő-testület részére:

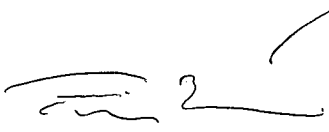
1. Budaörs Város Képviselő-testülete az alábbi döntések szerint hagyja jóvá a TSZT felülvizsgálat koncepcióját, és ezzel támogatja annak továbbtervezését:
- 1.1 A Szilvás területén, Budaörs-Törökbálint város közös új vasútállomásának kijelölése szükséges közös területbiztosítással.
- 1.2 A meglévő vasútállomás és a tervezett megállóhely személyfogalma vagy
  - a) megosztottan, vagy
  - b) csak az új megállóhelyhez kapcsolódóan javasolt kialakítani, a meglévő vasútállomás kizárólag teherforgalmi célú megtartásával.
- 1.3 *A szervízút keleti és nyugati csomópontjainak kialakítása vagy:*
  - a) *Egérúti csomópontja továbbra is fontos eleme a közlekedési hálózatnak, a közigazgatási területen kívüli szakaszát tájékoztató elemként kell feltüntetni, a szomszédos települések terveinek egyeztetése során a megvalósulást elősegítve kell eljárni, és továbbvezetése szükséges Törökugrató alatt, az autópálya telkenek mentén az Lke telkek igénybevételével, vagy*
  - b) *a tervezés során vizsgálni kell a Szervízút két keleti és nyugati csomópontjainak elhagyásával, az új felüljáró kapcsolatok felhasználásával annak autópályától délre történő kialakíthatóságát, és a Szervízút Budafoki utcától keletre eső szakaszának összekötését az Alsóhatár úttal gyűjtőútnál alacsonyabb kategóriai kialakítással kell tervezni.*
- 1.4 A szervízút Sport utcai felüljáró északi oldalán a külön szintű keresztezés helybiztosítása szükséges.
- 1.5 A vasútvonali fejlesztések érdekében a +1 pálya elővárosi vasút és +2 pálya nemzeti közúti-gyorsvasút fejlesztés helybiztosítása szükséges.
- 1.6 Az M1 autópálya alatti vasúti alagút és az iparvágány nyomvonal és vasúti terület-felhasználás megtartása szükséges, a terület más közlekedési célra igénybe vehető.
- 1.7 A 4. sz. METRÓ autópálya alatti kéregvezetéssel, Tó-parki végállomással szükséges tervezni, távlati elemként kell a tervbe építeni.
- 1.8 Az 1 sz. főút belterületi kiváltását Bp. közigazgatási határ és a Gyár utcai csomópont közötti szakaszon távlati elemként szükséges jelölni, az OTT térségi területrendezési hatósági eljárást 2012 ben szükséges elindítani, az ehhez szükséges pénzügyi keretet a város a jövő évi költségvetés tervezésénél figyelembe veszi.
- 1.9 A Sport utcai felüljáró dél-nyugati oldalánál lévő 098/2 hrsz ingatlan, vagy
  - a) maradjon Gksz (gazdasági, kereskedelmi szolgáltató terület) terület-felhasználásban, vagy
  - b) a Sport utcai felüljáró és a törökbálinti és budaörsi fejlesztési területek kedvezőbb megközelítésére KÖu közlekedési terület-felhasználásba szükséges sorolni. Az ehhez kapcsolódó közlekedési tanulmányterv Törökbálinttal közös finanszírozásához szükséges részösszeg pénzügyi keretét a város a jövő évi költségvetés tervezésénél figyelembe veszi.
- 1.10 Új keleti felüljáró kialakításának ábrázolása javasolt az autópálya felett a Mathiász telkek – keleti városközpont között lehetőség szerint autópálya csomóponttal.
- 1.11 *Az M1-M7 autópálya környezetterhelését csökkentő berendezések elhelyezésére javasolt tartálékolni az elválasztó sáv területét, azaz az elválasztó sáv terhére történő autópálya bővítés nem támogatott.*
- 1.12 *A TSZT készítése során meg kell vizsgálni a 41-es villamos továbbvezethetőségét Budaörs közigazgatási területén.*

- 1.13 A Budakeszi mellékágon nem javasolt több záportározó építése, a budaörsi területek Budakeszi ágot terhelő felszínvíz terhelésének meghatározása szükséges, továbbiakban a Pistály-réti tározó megépítését kell szorgalmazni minden fórumon.
- 1.14 Törökbálint közigazgatási területén lévő szennyvíztisztító megszüntetésével szükséges számolni, és a Dél-Budai szennyvíztisztító bekötést kell a terveknek tartalmaznia.
- 1.15 A Képviselő-testületnek jeleznie kell Törökbálintnak, hogy terveiben az és a Dél-Budai szennyvíztisztító bekötéshez szükséges nyomvonalak, létesítmények részére a helyet biztosítsa.
- 1.16 A Törökbálint közigazgatási területén lévő Budaörsi Temető kapcsán Törökbálint a közigazgatási határ módosítását kezdeményezte, közigazgatási határ – 097/119 hrsz – 096 hrsz által határolt terület Budaörs közigazgatási területéhez csatolásával, melynek ellentételezésére Budaörs az alábbi területeket ajánlja fel:
- = Malom-dűlő mezőgazdasági ingatlanai, melyek csak Törökbálint közigazgatási területéről közelíthetők meg;
  - = Mechanikai Művek ingatlanrésze;
  - = A szennyvíztisztító melletti, bővítésre szánt ingatlan törökbálinti tulajdonba adása.
- 1.17 A 7766 és 8120 hrsz-ú ingatlanok tervezett belterületbe vonása nem szükséges, beépítésre szánt terület-felhasználásból EV, véderdő terület-felhasználásba sorolásuk természetvédelmi érdekek miatt szükséges.
- 1.18 A szakhatóságokkal egyeztetett területen a csereerdősítés szükséges mértékű területét erdőként és a fennmaradó területeket távlati, irányadó elemként, erdőtelepítésre kijelölhető területként szükséges jelölni.
- 1.19 A városháza menti kisvárosias lakóterület Lke övezetből Lk övezetbe sorolása szükséges.
- 1.20 A természetvédelmi fok változásával érintett ingatlanokat a fokvédelem távlati, irányadó elemként szükséges jelölni, és Huszonnégyökrös-hegy területét a fokvédelem csökkentéssel érintett területek csereterületeként felajánlja.
2. Budaörs Város Képviselő-testülete a Budaörs Településszerkezeti Terv koncepció tárgyában hozott 332/2010. (IX. 23.) ÖKT. sz. határozata 1. pontban foglaltak szerinti módosítását elfogadja.
3. Budaörs Város Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a BHÉSZ korrekció társadalmi egyeztetését a Budaörsi Városfejlesztő Kft. végzi el.
4. Budaörs Város Képviselő-testülete felkéri Polgármestert, hogy az 1.20 döntésnek megfelelően a fokvédelmek ügyében a Minisztérium felé intézkedjen.

*A határozathozatal az SZMSZ 37. § (1) bekezdése alapján egyszerű többséggel, és az SZMSZ 38. § (1) bekezdése alapján nyílt szavazással történik.*

Felelős:	polgármester
Határidő:	folyamatos
Végrehajtást végzi:	Főépítési Iroda

Budaörs, 2011. december 02.



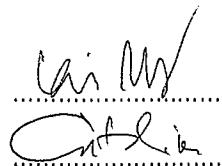
Wittinghoff Tamás  
polgármester

Az előterjesztést készítette: Műszaki Ügyosztály / Főépítési Iroda

Korodi Zsolt településrendezési ügyintéző

Csik Edina főépítész

Lőrincz Mihály műszaki ügyosztályvezető



Látta:

Törvényességi ellenőr:

Dr. Bocsi István, jegyző:

