

TÁJÉKOZTATÓ

Budaörs Város településszerkezeti tervének módosításához, Budaörs egyes területeire vonatkozó helyi építési szabályzatának és szabályozási tervének, valamint egyes területekre vonatkozó helyi építési szabályzatok teljes körű felülvizsgálatához

A TERVEZÉSI FELADAT

- Címe: Budaörs Város településrendezési tervének módosítása, Budaörs egyes területeire vonatkozó helyi építési szabályzatának és szabályozási tervének, valamint egyes területekre vonatkozó helyi építési szabályzatok teljes körű felülvizsgálata
- Tervező: VÁTI Városépítési Tanácsadó és Tervező Iroda Kft.
Paksi Szilvia településtervező vezető tervező, TT1 01-2592/06
- Típusa: Településszerkezeti terv módosítás és
Helyi építési szabályzat felülvizsgálat
- Területi hatálya:
Budaörs Város – 68/2005.(IV.15.) sz. határozattal jóváhagyott – településszerkezeti tervének [továbbiakban: TSZT] módosítása Budaörs Város teljes közigazgatási területére; továbbá
Budaörs egyes területeire vonatkozó helyi építési szabályzatáról [továbbiakban: BHÉSZ] szóló 42/2005.(IX.22.)
a Budaörs, Nádasdűlő-Terrapark és környezete Helyi Építési Szabályzatáról és Szabályozási Tervéről szóló 1/1999.(I.22.),
a Budaörs-Budapark Szabályozási Tervéről és Helyi Építési Szabályzatáról szóló 32/1999.(XI.05.),
a Budaörs Nyugati Ipari terület Szabályozási Tervéről szóló 35/1999.(XI.05.),
a Budaörs – M1-M7 autópálya, Károly Király hídtól keletre eső környezetének, Helyi Építési Szabályzatáról és Szabályozási Tervéről, Részletes Rendezési Terv módosításáról szóló 38/1999.(XI.26.),
a Budaörs Baross utca 4146/12-13 hrsz.-ú telek határa - 4126/2 hrsz.-ú telek határa – Komáromi utca – 4121/1 hrsz.-ú telek északi határa – Széles utca – 3853/7 hrsz.-ú telek északi határa – 3802/3 hrsz.-ú utca - Petőfi Sándor utca - 744 hrsz.-ú telek déli határa - AGIP benzinkút (10347 hrsz) – M1, M7 autópálya (0110 és 089 hrsz) – 099/1 hrsz.-ú telek – 098/6 és 098/5 hrsz.-ú telek keleti határai - 097 hrsz.-ú telek (MÁV) - M1 autópálya által határolt terület Helyi Építési Szabályzatról szóló 39/1999.(XI.26.),
a Budaörs Vasút u. - Seregély u. – Hosszúréti-patak - Szőlőskert u. által határolt területre vonatkozó Szabályozási Tervről és Helyi Építési Szabályzatról szóló 12/2000.(IV.07.),
a Szabadság út – Szivárvány utca – Napsugár sétány – Puskás Tivadar utca – 4153/73 hrsz.-ú ingatlan – Holdfény utca – Árok utca által határolt terület Helyi Építési Szabályzatáról és Szabályozási Tervéről szóló 26/2003.(IX.08.),
a Budaörs, Tétényi-fennsík Helyi Építési Szabályzatáról és Szabályozási Tervéről szóló 45/2003.(XII.22.),
a Budaörs Városháza és környékére vonatkozó Szabályozási Tervről és Helyi Építési Szabályzatról szóló 1/2004.(I.28.),
a Budaörs M1-M7 autópálya – Kinizsi u. – MÁV terület – Sport u-i felüljáró D-ága által határolt terület Szabályozási Tervéről és Helyi Építési Szabályzatáról szóló 20/2004.(IV.20.),

a Budaörs, M1 – M7 autópálya – Budafoki utca – Hársfa utca – Stefánia út által határolt terület Helyi Építési Szabályzatáról szóló 31/2005.(V.25.),
a Budaörs Törökugrató, Kökőrcsin – Bazsarózsa – Rezeda utcák által határolt terület Szabályozási Tervének és Helyi Építési Szabályzatának jóváhagyásáról szóló 32/2005.(V.25.),
a Hosszúréti-patak - Kamaraerdei út - Kolozsvári utca - Kassai utca - Beregszászi utca - Kolozsvári utca - Törökbálint közigazgatási határa által határolt terület Szabályozási Tervéről és Helyi Építési Szabályzatáról szóló 33/2005.(V.25.), valamint
a Budaörsi Ipari és Technológiai Park helyi építési szabályzatáról szóló 38/2006.(VIII.11.) rendeletek felülvizsgálata.

ELŐZMÉNYEK

A város hatályos településrendezési eszközeinek felülvizsgálata 2009. októberében megkezdődött az akkori előírásoknak megfelelően az előzetes véleményeztetés megindításával.

2010. augusztusában elkészült Budaörs Város Településszerkezeti Terv módosításának koncepciója, és alátámasztó munkarészei. A megbízás Budaörs településrendezési terveinek teljes körű felülvizsgálatára szolt 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 Főépítési Iroda a TSZT-Koncepciót előzetes tájékozódás céljából – az Étv. eljárásrendtől függetlenül – egyeztetésre bocsájtotta. A beérkezett a szerkezeti elemeket érintő érdemi észrevételek tisztázására két átfogó témakörben több egyeztető tárgyalást hívott össze városunk, illetve tervezők is több egyeztetést tartottak.

Az egyeztetésekről felvett emlékeztetők jól mutatják, hogy a jelentős horderejű, országos és térségi érdekű fejlesztésekkel kapcsolatos állásfoglalások megismerése megtörtént.

További tárgyalásokra is szükség volt a szomszédos településekkel, Budapesttel, a XI. kerülettel, valamint Törökbálinttal. A szakmai megbeszélés keretében zajló települési tárgyalások politikai megegyezések szükségességét is felvetették.

Időközben megalkották és hatályba lépett Budapest Agglomerációja Területrendezési Tervről szóló törvénymódosítás. A hatályba léptető rendelkezésekre és a jogharmonizációra tekintettel a tervdokumentációban a törvényi megfeleltetést már az új, hatályos tervhez tartjuk szükségesnek elkészíteni.

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, Képviselő-testületünk 332/2010. (IX. 23.) ÖKT. sz. határozattal elfogadott Budaörs Város Településszerkezeti Terv módosítás koncepcióját, melyet véleményezésre 2010-ben megküldött önkormányzatunk.

A Képviselő-testület 2011. október 26-i ülésén 405/2011.(X.26.) sz. határozatával elfogadta a BHÉSZ korrekciójának tervezetét (lásd mellékelt tájékoztatóban), melyben összefoglalta a szabályzat előírásaival kapcsolatos, általános szigorítási elhatározásait.

A TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK RÖVID BEMUTATÁSA

Budaörs hatályos településrendezési eszközeinek módosítását az alábbi szempontok érvényre juttatása érdekében kezdeményezte az önkormányzat 2009-ben:

- Az elővárosi vasút budakeszi ágának törlése.
- A budakeszi ág hosszú távú helybiztosítása érdekében csak a Hídépítő telkek területét érintő egykori ipari vasút nyomvonalának megtartása, illetve kismértékű korrekciója.
- A Szilvás intermodális csomópont törlése, illetve csak vasútállomásként való tervezése.
- A 4-es metró továbbvezetése Budaörs-Virágpiactól Törökbálint Tóparkig.
- Az M1 autópálya menti tervezett szervízút felülvizsgálata, a nyomvonallevezetés és a megvalósíthatóság szabályozási vonzatainak megteremtése.
- A BHÉSZ és a BSZT teljes körű felülvizsgálata a jogszabályi háttér megváltozásának figyelembevételével, a tervi összhang megteremtésének szándékával.
- A város történelmi magjának (Kőhegy, főutca) újraszabályozása a telekstruktúra és az értékes épületállomány megőrizhetősége miatt.
- Az új digitális állami alaptérképre (DAT) készülő terv a hatályos településrendezési tervek felvitelét, és az azok jóváhagyását követően elfogadott szabályozási tervek (ORCO szabályozási terve, Belváros szabályozási terve, BTG, Pitypang Bölcsőde szabályozási terve) beillesztését is elvégzi.

BHÉSZ Korrekciója

(döntés részletes tartalmát lásd mellékelve)

Az építetőkkel, tervezőkkel való egyeztetések, és a Tervtanács elé kerülő tervek alapján elmondható, hogy a telkek értékének növekedése folytán némely esetben a fejlesztői szándék elsősorban a város történelmi belső részén (Kőhegy, főutca) szakmailag is elfogadhatatlan, túlzó programot, és az átalakuló kisvárosias terület lakóival konfliktusokat eredményezett. Továbbá a szabályozási terv 2005. évi jóváhagyása óta több településrendezést és építést meghatározó országos szintű jogszabály is megváltozott, mely hatósági alkalmazási, valamint értelmezési problémákat okoz. A kialakult probléma kezelésére, illetve a rendelet magasabb szintű jogszabályokhoz való harmonizálása céljából az Önkormányzat a hatályos építési rendelet, a BHÉSZ előírásainak intenzitásnövekedést nem okozó módosítását tervezi, annak érdekében, hogy egy mindenki által egyformán értelmezett, a megváltozott jogszabálykörnyezethez igazított, korrigált helyi építési szabályzat jóváhagyása legyen lehetséges minél rövidebb időn belül.

A korrekció kapcsán a beépítésre vonatkozó szabályok korlátozására születtek javaslatok, melyek intenzitás változtatást nem eredményező módosítások: a szintterületi mutatóval történő szabályozás helyett az épület beépíthető alapterületének, a kialakítható szintszám, épületkubatúra meghatározásával, valamint a lakásszámmal szemben az elhelyezhető rendeltetési egység alkalmazásával való szabályozást tartalmazzák. Továbbá meghatározzák – a telekstruktúra megőrzése érdekében – a telkek maximális méretét, oszthatóságának irányát, valamint a védett Kőhegy környékének ingatlanai esetében – mint védendő telekstruktúra, és épületállomány – az építhető épülettípus jellemzőit. Ezen korlátozások az érintett telkek értékének csökkenésével járhatnak és a tulajdonosi érdekek is sérülhetnek, ezért kérjük a kérdőív kitöltésénél erre is legyenek figyelemmel.

A Településszerkezeti Terv felülvizsgálata

(döntés részletes tartalmát lásd mellékelve)

A tervezőknek adott megbízás Budaörs településrendezési terveinek teljes körű felülvizsgálatára szól, a módosítások sokrétűsége, jelentős elemekkel való érintettsége azonban szükségessé tette a szerkezeti terv önálló, a szabályozási tervtől és a helyi építési szabályzattól elkülönülő tárgyalását. 2010-ben készült el Budaörs Város Településszerkezeti Terv módosításának koncepciója azzal a céllal, hogy az érintettek és érdekelttek számára egy áttekinthető anyag keretében előzetesen megismerhetővé váljon a módosítás a döntések megkönnyítése érdekében. Felszínre kerülhessenek azok a problémák, ellentmondások, melyek kezelése a terv feladata és a településszerkezeten túl kihatással vannak/lehetnek a szabályozásra, vagy a településfejlesztésre.

Az elkészült koncepció jelentősebb módosítást a hatályos tervhez képest a terület-felhasználásban csak a tulajdonosi kérelmeknek megfelelően a Som utcában és a Hegyalja út északi oldalán üdülőterületből (intenzitás növekedés nélkül) lakóterületbe sorolásokkal, valamint az autópálya menti különleges terület-felhasználású nagybevásárló-központ területek kereskedelmi-szolgáltató terület-felhasználás változtatásával tartalmaz. A tervezet a Hosszúréti patak mentén a Kolozsvári utcánál kiépített közösségi zöldfelületet a valós használatnak megfelelően kereskedelmi-szolgáltató terület-felhasználásból közpark terület-felhasználásba sorolja. Továbbá a megváltozott terület-felhasználási kategóriáknak megfelelően eddig mezőgazdasági terület-felhasználásba sorolt területek a valós állapotnak/felhasználásnak megfelelően természetközeli terület vagy beépítésre nem szánt különleges terület-felhasználásba kerülnek. Egyebekben a több évtizedes kialakult terület-felhasználásban változtatást nem tervezünk.

A vonalas infrastruktúra hálózat elemeinek az országos, regionális és a környező települési meglévő és tervezett hálózatokhoz igazítása során további változtatások átvezetése szükséges. A hatályos tervben szereplő, az autópálya terület igénybevételével tervezett Budakeszi vasúti ág fejlesztését a tervből törölni kívánjuk. A vasútfejlesztés kapcsán az országos gyorsvasúti hálózat két pályás, illetve az elővárosi vasút egy pályás bővítését kell a tervezésnél figyelembe venni. A Szilvás vasúti megálló térségi szerepkörét az autópálya külsőbb szakaszai mentén tervezett intermodális csomópontokhoz igazítva Budaörs kötőpályás csomópontjaként kívánatos fejleszteni. A Törökugrató autópálya menti lakóingatlanait érinti a tervezet Budakeszi vasúti ág melynek gazdaságtalan megvalósítását tanulmányok támasztják alá, ezért azt a tervből törölni kell. A vasútállomás és a Szilvás új vasúti megálló összehangolt teher- és személyforgalmát a későbbi tanulmányok alapján kell kialakítani. További nyomvonal javaslatokat és helybiztosítás lehetőségét kell vizsgálni egyéb kötőpályás tömegközlekedéseknek, mely esetleg a 4-es metró virágpiaci ágának Budaörs–Tópark meghosszabbításával is elképzelhető.

A város közúthálózatának fejlesztésénél elsődleges szempont a történeti városmagot kettészelő országos főút, az 1. sz. főút forgalomcsillapítása. Ennek feltételeként fontos a másik kelet-nyugati feltárási út is, az autópálya mentén részben már kiépült un. Szervízút fejlesztési lehetőségeinek meghatározása a két végponti lakóterületi szakasz elhagyásával, mellyel a Törökugrató alatti és a Budafoki utcától a városhatárig tartó területeket a forgalomból eredő hatások nem érintik. Budaörs közúti közlekedési hálózatának észak-déli irányú fejlesztését is meg kell határozni. Városunkat az autópálya ma két erősen elkülönülő részre osztja, melyek összeköttetése csak az autópálya kapcsolatot is biztosító, mára túlterhelt felüljárókon át biztosított. Szükséges újabb, elsősorban az elválasztott városrészek összekötését biztosító felüljárók kialakítását és azok lehetséges kapcsolatát vizsgálni, – nyugati oldalon a TESCO környezetében, a keleti oldalon a Szilvás feltárásként az Ibolya utca meghosszabbításában – a Szervízút és a lakóterületek viszonyához is kapcsolódva.

A terv az országos természetvédelmi területeket változtatás nélkül tartalmazza, de kiegészül irányadó, tájékoztató elemként az oltalom alatt álló, de értéket nem hordozó, valamint értékes, de nem védett területek cseréjével. Ez csak a minisztériumi rendelet módosítását követően hatályosulhat majd.

A tervben a közműhálózatok fejlesztéseinek területigényeivel is számolni kell, de a város vonalas közmű infrastruktúra hálózata jellemzően kiépült. A közművesítés fejlesztéseiből a csatornázás területét lehet kiemelni, hiszen a szennyvizeknek a Budapest Déli Szennyvíztisztítóba vezetéséről a két település már megegyezett. A felszíni vizek biztonságos elvezetését szolgálja Törökbálint közigazgatási területén, a Hosszúréti-patak mentén tervezett Pistály-réti záportározó kiépítésére vonatkozó javaslat.

BHÉSZ korrekciója

405/2011.(X.26.) ÖKT. sz. határozat

1. FOGALOMMAGYARÁZAT (2. §)

1.1. HÉZAGOSAN ZÁRTSORÚ BEÉPÍTÉSI MÓD (f pont)

A jogalkotás során, a jogalkotást előkészítő által a fogalomhoz rendelt magyarázat és a hatóság jogalkalmazás során tanúsított jogértelmezése egymástól eltér, ezért a fogalom előkészítő és alkalmazó közös jogértelmezésének megfelelő átfogalmazása vált szükségessé. Az eredeti elképzelés szerint a kialakult kisvárosias –oldalhatáron állókból zárt sorúvá átépülő épületekből álló - beépítési struktúrára adott megoldást az új építési mód definíciója, mert az OTÉK által használtak közül ezen esetre nem felelt meg a zárt sorú definíciója. Az OTÉK ebben a tekintetben is változott azóta, így ehhez kapcsolódóan a kialakult építészeti megformálásoknak megfelelően további kiegészítések, pontosítások szükségesek a BHÉSZ építményekre vonatkozó általános előírásairól szóló pontjában a 15. § (10) pontjának pontosításával/kiegészítésével.

1.2. HOMLOKZATMAGASSÁG (g pont)

A jogalkotás során, a jogalkotást előkészítő által a fogalomhoz rendelt magyarázat és a hatóság jogalkalmazás során tanúsított jogértelmezése egymástól eltér, ezért a fogalom előkészítő és alkalmazó közös jogértelmezésének megfelelő átfogalmazása vált szükségessé.

Az OTÉK használja az „egy homlokzat magassága” fogalmat, számítási módot is meghatároz hozzá, mely nem olyan szigorú, hogy a hegyvidéki telkek völgy felőli homlokzataira megfeleljen, így ebben az esetben az eredeti célt valamely más definícióval kell elérnünk.

1.3. KORSZERŰ CSATORNA KÖZMŰPÓTLÓ (j pont)

A Városépítési Iroda kérésének (lásd mellékelt feljegyzés) eleget téve a megváltozott jogszabályi környezethez igazodva az előírás törlése, helyette az új fogalmakkal a fogalommagyarázat kiegészítése vált szükségessé.

1.4. TEREPSZINT ALATTI BEÉPÍTÉS (p pont)

A jogalkotás során, a jogalkotást előkészítő által a fogalomhoz rendelt magyarázat és a hatóság jogalkalmazás során tanúsított jogértelmezése egymástól eltér, ezért a fogalom előkészítő és alkalmazó közös jogértelmezésének megfelelő átfogalmazása vált szükségessé. A pincszint és a terepszint alatti építmények összes területének definiálására van szükség.

Ehhez kapcsolódóan az építési övezetek paramétereit tartalmazó táblázat átszerkesztésével az egyes övezetek terepszint alatti beépítés mértékének felülvizsgálatával.

2. ÉPÍTÉSJOGI KÖVETELMÉNYEK (6. §)

A Városépítési Iroda kérésének (lásd mellékelt feljegyzés) eleget téve javasoljuk a módosítás beépítését. A mindennapi gyakorlatban gondot okoz a közterületek menti támfalak, termőföldet megtámasztó zárt kerítéslábazatok állékonysága, mely a közterületen balesetveszélyt okoz, ezért a kertépítészeti engedélyezés körében a probléma kezelésére javaslat kidolgozása szükséges.

Fentiek alapján a hatályos BHÉSZ 6. § (3) pontja szerinti kertészeti tervekészítési kötelezettség kiterjesztését javasoljuk az előkertben vagy a közterületi telekhatáron elhelyezendő termőföld megtámasztását is szolgáló építményekre.

3. ÉPÍTMÉNYEKRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK (15.-16. §)

3.1. HÉZAGOSAN ZÁRTSORÚ BEÉPÍTÉS (15. § 10, új bek)

A jogalkotás során, a jogalkotást előkészítő által a fogalomhoz rendelt magyarázat és a hatóság jogalkalmazás során tanúsított jogértelmezése egymástól eltér, ezért a kialakult építészeti megformálásoknak megfelelően további kiegészítések, pontosítások (pld. a tűzfal kialakítások törlésével) rendeletbe építése vált szükségessé.

A pontosítást elsősorban az OTÉK 2008. évi módosítása teszi szükségessé: megszünteti a kötelező tűztávolságot, így már nem kell építészeti elem kikötése a rendeletben, egyedileg a tűzvédelmi szakhatóság állapítja meg az épület kialakítását.

Ehhez kapcsolódóan a fogalommagyarázat pontosítása is szükségessé vált (1.1 pont).

3.2. SZEMÉLYGÉPJÁRMŰ ELHELYEZÉS (15. § új bek)

A telken belüli felszíni gépjármű kialakítása sok esetben a lakódomináns területeken konfliktusokat eredményez. A kis- és a kertvárosias lakóterületek esetében sem szerencsés a lakásokhoz tartozó személygépjárművek felszíni parkoló kialakítása, a szomszédos ingatlanok használatának zavarásán túl, mert azok a burkolt felületek növelésével a zöldfelületeket csökkentik, és mivel jellemzően kis számú gépjármű elhelyezésére szolgálnak nem megoldott a csapadékvíz megfelelő gyűjtése és előtisztítása és elvezetése ezért potenciális talajszennyezést jelent.

Az OTÉK 2010. évi módosítása alapján 2013. január 1-től hatályba lépő módosítása a szükséges gépjárműtárolók elhelyezést elsősorban épületben, terepszint alatti építményben javasolja elhelyezni, azzal a kiegészítéssel, hogy a 6 lakásnál több létesítése esetén a parkolókat épületben kell elhelyezni.

A környezetvédelmi szempontoknak megfelelően, már a később hatályba lépő jogszabályhoz is igazodóan javasoljuk a személygépjárművek épületben, terepszint alatti építményben történő elhelyezésének szabályozását.

3.3. KERÍTÉSEK (16. § 4)

A Városépítési Iroda kérésének (lásd mellékelt feljegyzés) eleget téve javasoljuk a pont kiegészítését. A mindennapi gyakorlatban gondot okoz az egyes ingatlanokon kialakítható gépkocsibehajtó szélesség, ezért annak 5 m-ben történő maximalizálásával a probléma megfelelően kezelhetővé válna.

3.4. TEREPRENDEZÉS

A hivatal napi gyakorlatában gondot jelent az OTÉK 2008 évi módosítása során, a tereprendezésre vonatkozó előírások módosítása, mely az addigi országos előírások helyébe egy a helyi adottságokat figyelembe vevő, a helyi építési rendeletben szabályozható tereprendekezést tesz lehetővé.

Tekintettel arra, hogy a módosítás a **BHÉSZ** hatálya alatt adott új lehetőséget a szabályozásra, **a hatósági munka tapasztalatai alapján a tereprendekezéssel kapcsolatos helyi, általános problémák kezelésére adott javaslatokkal szükséges kiegészíteni azt.**

4. BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEN BELÜLI ÉPÍTÉSI ÖVEZETEK BEÉPÍTÉSI ELŐÍRÁSAI

Az eddigi egyes problémák tárgyalása helyett a beépítésre szánt területeken a településfejlesztési koncepció módosításának 326/2004.(XII.01.) sz. ÖKT határozat szerinti beépítés intenzitást csökkentő előírásának megfelelő javaslatokat átfogóan, témakörökre összpontosítva ismertetjük a korrekcióra érdemes elemekkel. Javaslat elkészítéséhez felhasználtuk a folyamatban lévő TSZT felülvizsgálat koncepciója munkaközi anyagában tervező, a VÁTI Kft által javasolt beépítés intenzitást csökkentő módosítási javaslatokat.

4.1. KERESKEDELMI FUNKCIÓ

A kert- és kisvárosias lakóterületeken, valamint a településközponti vegyes területek lakódomináns és rehabilitációs területein jelent problémát, hogy koncentráltabb, nagyobb alapterületű nem lakó egységek kialakítására van igény. Az övezetekben kialakítható nem lakó és lakófunkciók közötti legnagyobb konfliktust a nagyobb alapterületű kereskedelmi-szolgáltató tevékenységre vonatkozó építési szándék okoz, elsősorban a környezettől idegen forgalmi terhelésével és az épület tömegével (a személygépjármű forgalom gyors forgásával a nap jelentős részében, valamint a csúcsponton kívüli, pihenőidőben történő áruforgalmával).

A belváros szabályozási terveinek készítése során ezen felmerült probléma kezelésére egy olyan előírás készült, mely a kereskedelmi-szolgáltató funkció egy különálló rendeltetési egységének alapterületét 200 m²-ben maximálja, az azt kiszolgáló létesítményekkel együttvéve.

A lakóterületekhez hasonlóan az üdülőterületeken sem célszerű a korlátlanul nagy kereskedelmi-szolgáltató funkciójú épületek beépülése, ezért fenti javaslatot az üdülőterületekre is érdemes kiterjeszteni.

A személygépjárművek elhelyezéséről szóló rendelet-tervezet készítése során is a belvárosi vegyes és a kert- és

kisvárosias lakóterületeken fenti 200 m²-es korlátozásnak megfelelő szabályozást vettük alapul, ezért javasoljuk azt egységesen előírni a kert- és kisvárosias lakóterületeken, valamint a településközponti vegyes terület rehabilitációs, valamint elsősorban lakófunkciójú (Vt-2, Vt-HZ, Vt-SZ) területein.

A javaslat által nagyobb alapterületű kereskedelmi-szolgáltató funkciót is tartalmazó épület csak irányítottan, Képviselő-testületi, lakossági kontrollal alakítható ki ott, ahol azt egy önálló építési övezet lehetővé teszi.

Fentiek alapján az Lke, Lk és Üh övezetek általános előírásait, a Vt-R, Vt-2, Vt-HZ, Vt-SZ jelű övezetek előírásait javasoljuk kiegészíteni a kereskedelmi-szolgáltató funkció egy különálló rendeltetési egysége alapterületének 200 m²-ben történő maximalizálását.

4.2. TELEKTERÜLET

A mindennapi munka tapasztalata alapján az egyes övezetek legkisebb kialakítható telekméretei általában jónak, megfelelőnek tekinthetők, viszont sokszor jelent problémát az átlagos, egységes telekstruktúrát megbontó többszörös méretű telek, melyen már a környezettől idegen tömegű és funkciójú épület építése a tulajdonos/beruházó szándéka.

A probléma kezelésére a legkisebb kialakítható telekterülethez viszonyított legnagyobb telekterület kialakításának meghatározása lenne célszerű.

A szakmai javaslat alapján a **telekméret maximalizálását** a beépítési módhoz célszerű kapcsolni, az alábbiak szerint:

- = Ha a **beépítés módja oldalhatáron álló**, akkor nem célszerű **kétszeresnél** nagyobb telek kialakítása, mert a beépítési mód speciális építési helye a többszörös méretű telken a környező beépítéshez illeszkedő tömegformálású beépítés kialakítását megnehezíti, tehát oldalhatáron álló beépítési módú övezetekben a legnagyobb kialakítható telekméretet a legkisebb kialakítható telek kétszeres méretében javasoljuk meghatározni.
- = Ha a beépítés módja **hézagosan zárt sorú**, akkor a kétszeresnél nagyobb telekterületen, az épületek eredeti telekstruktúrájának megfelelő tagolásával a városképi illeszkedés megoldható, de túl nagy telekterületen a szövettől teljesen idegen beépítések is kialakulnak, ezért a hézagosan zárt sorú beépítési módú övezetekben a legnagyobb kialakítható telekméretet a legkisebb kialakítható telek **háromszoros** méretében javasoljuk meghatározni.
- = Ha a beépítés módja **szabadonálló**, akkor a legnagyobb a lehetőség a változatos telekstruktúra kialakítására, mert egyéb (épületszám, épület kubatúra/tömeg) szabályozásával az egységes városképi megjelenés biztosítható, ezért a szabadonálló beépítési módú övezetekben a legnagyobb kialakítható telekméretet a legkisebb kialakítható telek **ötszörös** méretében javasoljuk meghatározni.

A javaslat szerinti legnagyobb telekterület szabályozással a kert- és kisvárosias lakóterületeken, a településközponti vegyes területek rehabilitációs és lakódomináns övezeteiben, valamint az üdülőterületeken érdemes élni. A legnagyobb kialakítható telekterület többszörös szorzóban történő megállapítását azért tartjuk fontosnak, mert sok nem lakóterületi parcella lakóterületi átalakulását akadályozhatja meg, ha az átalakítás túl szűk keretek közé szorul a legkisebb és a legnagyobb kialakítható telekméret értékek közötti kis különbség esetén.

Nem javasoljuk a telekméret maximalizálását központi vegyes, gazdasági és különleges területek övezeteiben a speciális funkciókhoz tartozó egyedi igények miatt, valamint a nagyvárosias lakóterületen (lakótelep) a speciális telekstruktúra (úszótelkes, telepszerű) miatt.

Továbbá a kisvárosias és a településközponti vegyes területek elsősorban alapintézmények/intézmények elhelyezésére szolgáló övezeteiben, mert ezeken a területeken a nagyobb telekterület és a hozzátartozó nagyobb beépítés nem okoz jelentős többlet konfliktust a szomszédos, hasonló funkciókkal.

4.3. LAKÁSSZÁM/RENDELTETÉSI EGYSÉG SZÁMA

A jelenlegi szabályozás szerint kertvárosi lakóterületeken legfeljebb 2 lakásos lakóépületek létesíthetők, kisvárosias és településközponti vegyes területen a telekméret függvényében történik a lakásszám meghatározása. A túlzó programokat áttételesen eredményezik ezek a szabályok, hiszen a nem lakáscélú rendeltetési egységek száma nem korlátozott. Javaslatunk egy új számítási módot kíván bevezetni ennek megfelelően:

A szintterületi mutatóból képzett bruttó szintterület mértékének és egy elméleti rendeltetési egységhez tartozó bruttó szintterület szám hányadosa adná a telken elhelyezhető egységek számát. Az egy egységhez tartozó

értéket lehet az övezettípushoz külön-külön rendelni (pld. Kisvárosias területen 200 m², vegyes területen 150m², stb.) Lakóterület esetén a lakódominancia is meghatározható.

Fentiek alapján az Lke és Üh övezetekben változatlanul a telkenként, ill. ahányszorosa a telek a minimális telekméretnek 2 egység, az Lk, Vt-R, Vt-2, Vt-HZ jelű övezetekben a bruttó szintterület mértékének és egy elméleti rendeltetési egységhez tartozó bruttó szintterület szám hányadosa adná a telken elhelyezhető rendeltetési egységek számát.

4.4. ÉPÜLET KUBATÚRA, ÉPÜLETEK SZÁMA

A kert- és kisvárosias lakóterületek, valamint a településközponti vegyes területek lakódomináns és rehabilitációs területein a meglévő és kialakítható többszörös területű telkeken elhelyezett többszörös méretű épületek a koncentrált környezetterhelésen túl városképi disszonanciát is teremtenek, főút mentén kedvezőtlen városképet eredményeznek, hegyvidéken a város látványát befolyásolják kedvezőtlenül.

Az épület kubatúra/tömeg (külső határolószerkezetek által közbezárt tér) meghatározása az építhető szintterület százalékában, vagy légköbméteres megadásával, vagy szintszám korlátozás előírásával lehetséges. A légköbméter korlátozás egy-egy szint magasságának értékével is összefüggő érték, nem megfelelő megválasztásával könnyen torzók kialakulásához vezethet. A szintszám megszábasásával az építménymagasság szabályozás adta szabad tömegformálás túlzott megkötése, sablonos építészeti tömegformálások köbevézése érhető el.

Szakmailag leginkább elfogadható, ha a legkisebb kialakítható telekméretre tartozó bruttó szintterülethez viszonyítottan határozzuk meg egy épület legnagyobb kialakítható bruttó szintterületét.

A javaslatok kidolgozásánál figyelemmel kell lenni a terület településszerkezetben elfoglalt helyére (építési övezeti besorolására), az ehhez tartozó beépítés módjára, kialakítható legkisebb/legnagyobb telekterületére és ezek arányára, a szintterület-beépítés mértéke – építménymagasság viszonyára és ehhez viszonyítva, övezetenként egyedileg kell a megfelelő értéket meghatározni.

Fentiek alapján az Lke, Lk, Üh, Vt-R, Vt-HZ övezetek általános előírásait javasoljuk kiegészíteni egy épület legnagyobb kialakítható bruttó szintterület értékével.

Eddigi tapasztalataink alapján nem volt jellemző, de mivel a kisvárosias lakóterületen és a településközponti vegyes területeken nem szabályozott elképzelhető, hogy sok kis épület elhelyezésével teremt építetű diszharmóniát, ezért itt az kertvárosias övezet előírásához igazodva a legkisebb kialakítható telekméret és a telekterület hányadosából adódó számú épületelhelyezés maximalizálása lehet kívánatos.

Fentiek alapján az Lke, Lk, Üh, Vt-R, Vt-HZ övezetek előírásait javasoljuk kiegészíteni legnagyobb elhelyezhető épületszámmal a legkisebb kialakítható telekméretre viszonyítottan.

4.5. KŐHEGY – VÉDETT TERÜLET

Kőhegy alapincézettsége, a pincék folyamatosan romló állapota mára jelentős problémát okoz. Szükségessé vált a közterületek terhelésének csökkentése, a felszíni vizek koncentrált kezelése.

Ezzel párhuzamosan, az egyedi, karakteres térszerkezetű, utcaképi együttesekkel rendelkező, sok egyedi építészeti értékű épület közé tömegében, karakterében, intenzitásában idegen épület épült, ezért szükséges a terület egyedi építési övezete (Lk-VÉD) szerinti beépítési paraméterek szigorítása.

Javasoljuk a teljes közművesítésen túl a közterületi csapadékvíz rendezett elvezetésének követelményét előírni, a kedvezményes beépítési mérték törlését, a lakásszám és rendeltetési egység telekmérettől függetlenül meghatározott egységben történő szigorítását, a tömeg és homlokzat képzés még részletesebb meghatározását.

5. KÖRNYEZETVÉDELMI KÖVETELMÉNYEK

5.1. KORSZERŰ CSATORNA KÖZMŰPÓTLÓ BERENDEZÉSEK (72. § 13)

A Városépítési Iroda kérésének (lásd mellékelt feljegyzés) eleget téve javaslatot tettünk a fogalommagyarázat módosítására a korszerű közműpótló berendezések ügyében. Ezzel összhangban válik szükségessé a BHÉSZ 72. § (13) bekezdés módosítása.

Fentiek alapján a hatályos BHÉSZ 72. § (13) bekezdés korrekcióját javasoljuk.

6. KÖZMŰELLÁTÁS ÉS KÖZMŰ LÉTESÍTMÉNYEK

6.1. VÍZELLÁTÁS (75. § 1 és 7)

A Városépítési Iroda kérésének (lásd mellékelt feljegyzés) eleget téve javasoljuk a vízhálózat kiépítéssel kapcsolatos rendelkezés kiegészítését a nem teljes terület közművesítésének feltételeivel.

Továbbá javasoljuk a hatályos BHÉSZ kiegészítését egy a vezetékes ivóvíz ellátó vezetékre kötés és a megfelelő, szakhatóságok által engedélyezett szennyvízkezelés kapcsolatrendszerére vonatkozó előírás kiegészítésével, ezzel csak olyan ingatlanon lehetne új ivóvíz bekötést létesíteni, melyen a jogszabályoknak megfelelő szennyvízkezelés is biztosított.

Fentiek alapján a hatályos BHÉSZ 75. § (1) bekezdés korrekcióját, és a vezetékes ivóvízhálózat kiépítés-szennyvízkezelés kapcsolatrendszerére vonatkozó előírás új (7) bekezdésével történő kiegészítését javasoljuk.

6.2. SZENNYVÍZELVEZETÉS, SZENNYVÍZKEZELÉS (76. § 2 c)

A Városépítési Iroda kérésének (lásd mellékelt feljegyzés) eleget téve javaslatot tettünk a fogalommagyarázat módosítására a korszerű közműpótló berendezések ügyében. Ezzel összhangban válik szükségessé a BHÉSZ 76. § (2) bekezdés c) pontjának módosítása.

Fentiek alapján a hatályos BHÉSZ 76. § (2) bekezdés c) pont korrekcióját javasoljuk.

6.3. VÍZRENDEZÉS, CSAPADÉKVÍZELVEZETÉS (77. § 7)

A Városépítési Iroda kérésének (lásd mellékelt feljegyzés) eleget téve javaslatot teszünk a telken belüli felszínvíz szikkasztás műszaki, egyéb kivételeinek meghatározására, az alábbiak szerint:

- = Csúszásveszélyes területek;
- = Kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület övezet területén (BATrT 3/8 melléklet);
- = Vízerózióknak kitett terület övezet területén (BATrT 3/9 melléklet);
- = Kőhegy alapincézett területén.

Fentiek alapján a hatályos BHÉSZ 77. § (7) bekezdés kiegészítését javasoljuk a telken belüli felszínvíz szikkasztásra nem, vagy csak bizonyos feltételekkel alkalmas területek meghatározásával.

7. TEÁOR SZAKMAKÓDOK (2-3. sz. MELLÉKLET)

A BHÉSZ hatálybalépése, 2005 óta a többszöri jogszabályváltozások miatt a 2-3. sz. melléklet szerinti szakmakódok hatályos előírásokhoz igazítása is szükségessé vált:

A jelenleg hatályos HÉSZ által is használt TEÁOR kódok megszűntek, a 210/2009. Kormányrendelet (kereskedelem) valamint a 358/2008. Kormányrendelet (ipar) az ipari és a kereskedelmi tevékenységeket egyaránt bejelentés-köteles tevékenységekre valamint működési engedély köteles/telepengedély köteles tevékenységekre osztja fel. Nem léteznek már TEÁOR számok, az egyes tevékenységek egyszerű sorszámozással szerepelnek a fenti Kormányrendeletek mellékleteiben.

Fentiek alapján a hatályos BHÉSZ 2-3. sz. mellékletének felülvizsgálatát és hatályos jogszabályokhoz igazítását javasoljuk.

Budaörs Város Településszerkezeti Terv koncepciójának módosítása

498/2011.(XII15.) ÖKT. sz. határozat

- 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:
csak az új megállóhelyhez kapcsolódóan javasolt kialakítani, a meglévő vasútállomás kizárólag teherforgalmi célú megtartásával.
- 1.3 A szervizút keleti és nyugati csomópontjainak kialakítása:
a tervezés során vizsgálni kell a Szervizút két keleti és nyugati csomópontjainak elhagyásával, az új felüljáró kapcsolatok felhasználásával annak autópályától délre történő kialakíthatóságát, és a Szervizút Budafoki utcától keletre eső szakaszának összekötését az Alsóhatár úttal gyűjtőútnál alacsonyabb kategóriai kialakítással kell tervezni.
- 1.4 A szervizút 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 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:
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 Mathiasz 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 villamos megközelítést a Kelenföldi végállomástól Budaörsre.
- 1.13 A Budakeszi mellékágon nem javasolt több záportároló 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:
 - a. Malom-dűlő mezőgazdasági ingatlanai, melyek csak Törökbálint közigazgatási területéről közelíthetők meg;
 - b. Mechanikai Művek ingatlanrésze;

- c. 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 elemeként szükséges jelölni, és Huszonnégyökrös-hegy területét a fokvédelem csökkentéssel érintett területek csereterületeként felajánlja.
- 1.21 Budaörs 4002/30 hrsz ingatlan beépítésre nem szánt terület, zöldterület/közpark terület-felhasználásba átsorolja.