

A.D.U. Építész Iroda Kft



Budapest
2015. október

A.D.U. Építész Iroda Kft

ÉRD ALSÓ – ÉRD ÖSSZEKÖTŐ VÁGÁNY LÉTESÍTÉSE
TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

Készült

A NIF Zrt és Fömterv Zrt

megbízásából

Tervezők:

Településtervezés:

dr Gajdos István okl. építészmérnök

TT1 01-0072

Zöldfelületek, környezetvédelem:

Vincze Attila okl. tájépítész

TK/1 01-5089

Budapest, 2015. október

ÉRD ALSÓ – ÉRD ÖSSZEKÖTŐ VÁGÁNY LÉTESÍTÉSE

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

TARTALOMJEGYZÉK

Előzmények

- 1.1. Az érintett terület (ingatlan) rövid bemutatása
- 1.2. A terület és a környezet vizsgálati bemutatása
 - 1.21. A terület jelenlegi állapota
 - A hatályos településrendezési tervek
 - 1.22. A KHT megállapításai (részletek a tanulmányból)
 - 1.23. A kisajátítással érintett terület határai
- 1.3. A terület javasolt beépítése
 - 1.31. A kialakuló állapot kezelése
 - 1.32. Javasolt területfelhasználás
- 1.4. Szabályozási koncepció - javaslat a szabályozás módosítására
- 1.5. Közlekedés, közművesítés
- 1.6. Az elérendő célok összefoglalása
- 1.7. Az összekötő vágány megépítése, a változás várható környezeti hatásai, rövid összefoglaló

Budapest, 2015. október



A 30a vasútvonal jelenlegi állapota Érd alsó irányába nézve

Előzmények

A város területén az elmúlt években megtörtént a 30a számú vasúti fővonal korszerűsítése, átépítése. Jelenleg a 40a számú vasútvonal korszerűsítésének engedélyezése után, a megvalósítás előkészítése van folyamatban. Készülnek a kiviteli tervek, az ehhez szükséges településrendezési terv módosítása a következő hetekben megtörténik.

A tervezett építési tevékenység célja

Érd vasútállomás átépítése és Érd alsó (30a) - Érd vasútállomás (40a) közötti összekötő szakasz kiépítése, pálya, műtárgy és felsővezeték építési munkák, valamint a kapcsolódó biztosítóberendezési, távközlési, váltófűtési, térvilágítási, felsővezeték távvezérlési munkák tervezése és építése. A két vasúti fővonal összekötése.

Jelenleg a 40-es és a 30-as vonalak között Érd-felső - Tárnok állomás között van összekötővágány, mely a forgalom átcsoportosítását teszi lehetővé Érd-felső, illetve Tárnok és Kelenföld állomások között, mely főleg a nyári idényjellegű balatoni forgalom lebonyolítását segíti.

A MÁV Zrt. fejlesztési terveiben szerepel az Érd-alsó és Érd állomás közötti összekötő vágány kiépítése. A megépítendő vágányösszekötés, közvetlen kapcsolatot ad a 30-as és a 40-es vonalak között. Ez azonban nem jelent többlet kapacitást a mai állapotokhoz viszonyítva, mivel az összekötő vágány alapvetően a környezeti zajterhelésre érzékenyebb területekről átkötődő gyorsvonatokat vezet majd el a célállomások felé.

A tervezett beruházás alapját a FÖMTERV Zrt. Érd alsó - Érd összekötő vágány Elvi engedélyezési terv PT pályatervezés (2014.) c. munka képezi.

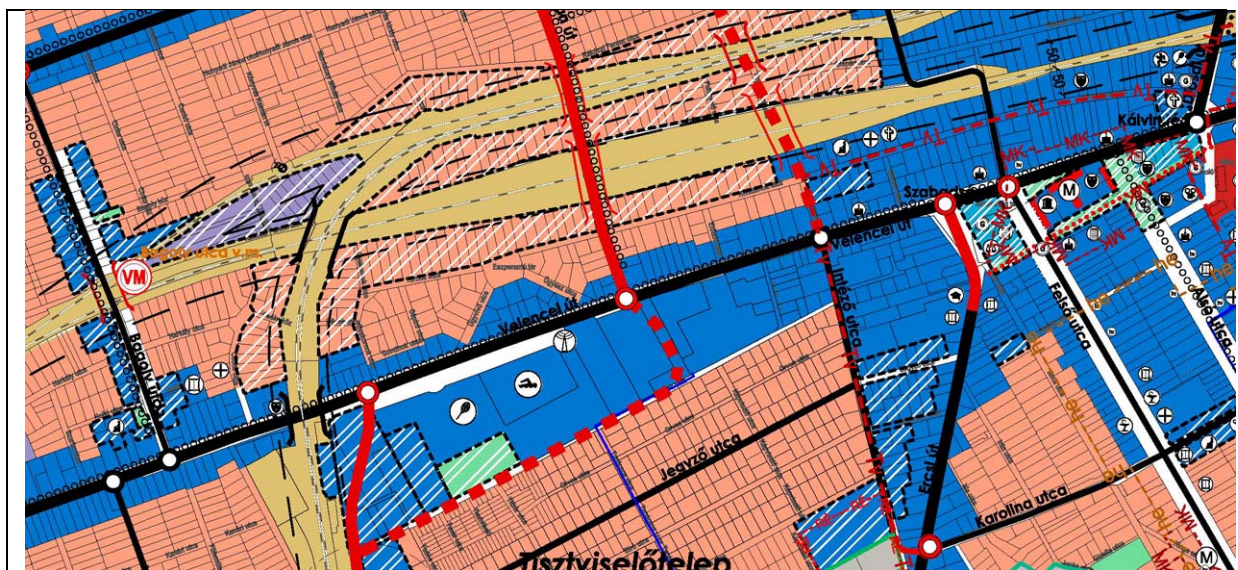
Az engedélyezéshez szükséges Környezeti hatástanulmányt a Vibrocomp Kft készítette 2015-ben.

A tervezett összekötő vágány a 30a vasútvonal mély bevágásban lévő vonalából kiágazva a Velencei útig haladva, meglévő lakóterületen vág át, hogy a terepszinten vezetett 40a vasútvonallal az összekapcsolódás létrejöhessen Érd állomás területén.

A tervezési terület vizsgálatára és a hatások elemzésre minimálisan a vasút és a Velencei út között, a város által tervezett Szent István úti átkötéstől a 40a vasútvonalig terjedő szakaszon van szükség.

A településrendezési tervek módosításához el kell készíteni a lehatárolt területre vonatkozó telepítési tanulmánytervet, hogy a Közgyűlés a döntése megalapozottan történhessen meg.

Módosítani kell a településszerkezeti tervet és a szabályozást is egyaránt, hogy a tervezett vasútvonal megvalósulhasson.



A hatályos településszerkezeti terv részlete

1.1. Az érintett terület bemutatása és lehatárolása

A tervezési terület lehatárolását nem lehet megtenni a tervezett létesítmény ismertetése nélkül. Ennek ismerete nélkül nem határozható meg a változás hatásterülete.

A tervezett összekötő vágány

(FÖMTERV Zrt. Érd alsó - Érd összekötő vágány Elvi engedélyezési terv PT pályatervezés (2014.) szerint)

Vízszintes vonalvezetés

Az összekötő vágányon a pálya tervezési sebessége 80 km/h. A tengelyterhelés 225 kN.

Az összekötő vágány a 30-as vonaltól - Érd-alsó megállóhely után Érd város területén az Esküdt utcai útátjáró után - a 206+69,96 szelvénynél kezdődik és az átépített Érd állomás 10 sz. B.60 800 kitérőjéhez csatlakozik a 40-es vonal 183+10,56 szelvényénél. Az összekötő vágány a 30-as vonal bal vágányából ágazik ki. A kiágazás előtt a vonalon vágány kapcsolat került elhelyezésre. A vágány kapcsolat B60-800-1:15,44 kitérőkből (A/1 és A/2), a A/3 kiágazó kitérő B60-800-I:14,3 kitérőből áll, a kiágazás védelmére a csonka vágány elhelyezésére (A/4) B54-XIII-1:9 kitérőt terveztek.

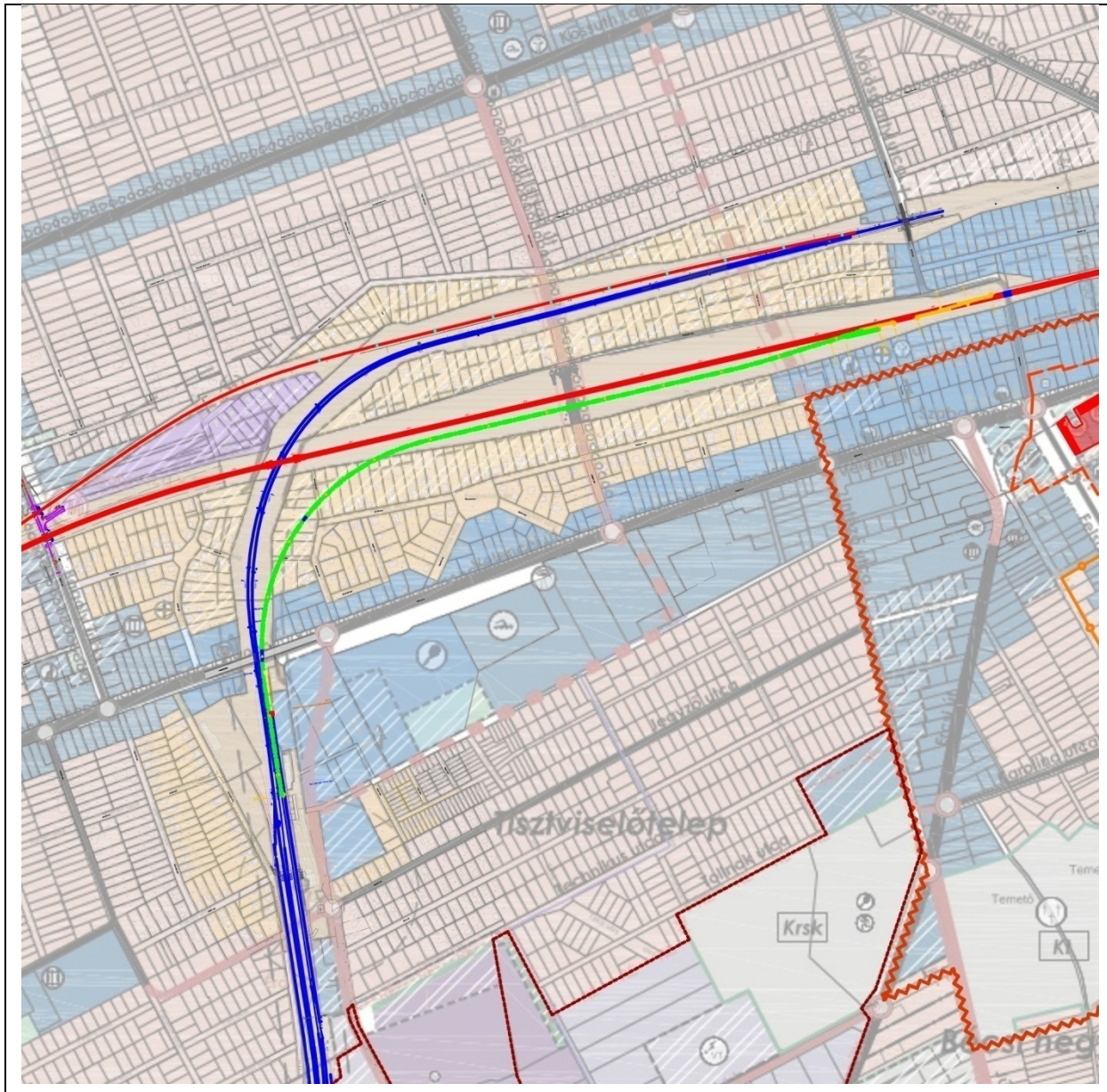
A vonali kiágazásnál a vágány tengelytávolság 5,0 m. A vágány tengelytávolság Érd-alsó megállóhelytől a kiágazáshoz szükséges vágány kapcsolatig tart, innen a nyíltvonale 4,20m-es vágány tengelytávolságra az összehúzást R-36000m sugarú inflexió ellenívek biztosítják. A vágánykapcsolat az Esküdt utca útátjárót követően az átjárótól 10m-es távolságra kezdődik. A vágánykapcsolat A/2 és a kiágazó A/3 kitérő között 40m egyenes szakaszt terveztünk.

Az összekötő vágány folyamatosan távolodik a 30-as vonal bal vágányától a bevágás területén- a rézsűben - a csatlakozási átmeneti íves ív sugara R=1000m. A vonalvezetés egyenes a 40-es vonal felé történő befordulásig. A távlati Szent István út kiépítéséhez engedélyezési és kiviteli terv szinten megtervezett közúti híd alatti átvezetésnél a tervekben szereplő pillérkiosztásnak megfelelően tervezték az egyenes szakaszt, a pillérek minimális távolsága a vágány tengelytől 4,40m.

Érd állomás felé a beforduló ív $v \leq 80$ km/h sebességnek megfelelően R-350m sugarú átmeneti íves ív. A bevágásból a befordulásnál a MÁV területéről magántulajdonú területen vezet a vágány. Az átmeneti ív végénél az állomási csatlakozás előtt a 13+00 szelvénynél a vágány keresztezi az Érd belterületén átvezető Fehérvári/Velencei utat a 40-es vonal vágányaival közel párhuzamosan, a minimális vágány tengelytávolság a híd szakaszon 6,60m.

A 10 sz. kitérőhöz a helyszínrাজzi kötöttségek miatt az összekötő vágány közvetlenül az átmeneti ív végével csatlakozik, emiatt az L=100 m átmeneti ívben a túlemelést olyan módon kell kifuttatni, hogy az átmeneti ív vége előtt legalább 0,25V=20m-re befejeződjön. Jelen esetben az átmeneti ív L'=80m hosszán kifuttatott 120mm túlemelés 1:667 hajlást eredményez.

A tervezési határ Érd állomás 10 sz. kitérő eleje. (13+55,79 = 183+10,56).



A KHT áttekintő tervlapjának a részlete

Jelmagyarázat

- meglévő vágánytengely 30-as vonal
- meglévő vágánytengely 40-es vonal
- tervezett összekötő vg.

Magassági vonalvezetés

A vonalvezetésnél a 30-as vonal mellett megépült támfal elbontása, illetve visszabontása szükséges az összekötő vágány építésekor.

A Szent István utcai közúti híd terveinek átalakítása mindenképpen szükséges, mivel a közbelső pillérek alapozása a magassági vonalvezetéshez, az összekötő vágány elhelyezéséhez kell, hogy megvalósuljon. A magassági vonalvezetésnél rohamos emelkedést terveztek a kiágazó kitérő utáni szakaszon közel 430 m hosszon - 10‰

emelkedés -, innen esésben (3,2 ‰) vezet a pálya a 40-es vonal közelébe érkezésig, majd csatlakozik a 40-es vonal vonalvezetéséhez (0,8‰-es esés).

Utak, útátjárók

Az összekötő vágány kiágazása a 30-as vonalon lévő Esküdt utcai útátjárót követően 10m-re kezdődik. Az átjáró a megvalósult állapotában nem változik.

A vonalszakaszon Érd város Gyakornok utcáját érinti, a vonalvezetéssel az utcában lévő kettő ingatlan megközelítésére (a vasutak által közbezárt területen lévő) útépítés és útátjáró kiépítése szükséges, az útépítés az ingatlanok mai állapothoz képest ellenkező oldali megközelítését teszi lehetővé. A 10+52,51 szelvényben az útátjáró biztosítása fénysorompó, szélessége 7,0m. (Tervezői megjegyzés: A vágányok által bezárt területen nem maradhat lakóház, ezért nem szükséges átjáró, de a terület megközelítéshez szükséges!)



Az összekötő vágány helye a 40a vonal mellett

A Fehérvári út (Velencei út) keresztezésében - külön szinten – új vasúti acél híd épül, mely alatt a közút átépítése is szükséges a közúti úrszelvény biztosítására. Az útépítés a vonatkozó szakági tervek szerinti hosszra szükséges.



Az új híd helye



Az összekötő vágány helye a híd előtt

Műtárgyak

Az összekötő vágány érinti a Szent István utca kiépítéséhez megtervezett új közúti hidat. A híd terveit át kell alakítani az összekötő vágány vonalvezetése miatt.

A Fehérvári út keresztezésénél 14,18m nyílású gerinclemezes acélhíd épül a meglévő 40-es vonali kettő 15-16m nyílású gerinclemezes acél híd mellett



Az átépítendő aluljáró helye a Velencei úton

Az építéssel érintett terület

A tervezési terület két jelentős forgalmú közlekedési útvonal közé zártan épült be az elmúlt ötven-hatvan évben, mintegy három teleksor mélységgel. Belső feltáró útja a Hivatalnok – Hírnök utca, ami több helyen kiköt a régi 7-es jelű, Velencei (Balatoni) útra.



Tervezési terület a 30a vasút és a Velencei út között (2012)

A beépítés jellege kertvárosi, homogén, földszintes és földszint + egy emeletes családi lakóházak, valamint néhány többlakásos, társasház található még a területen.

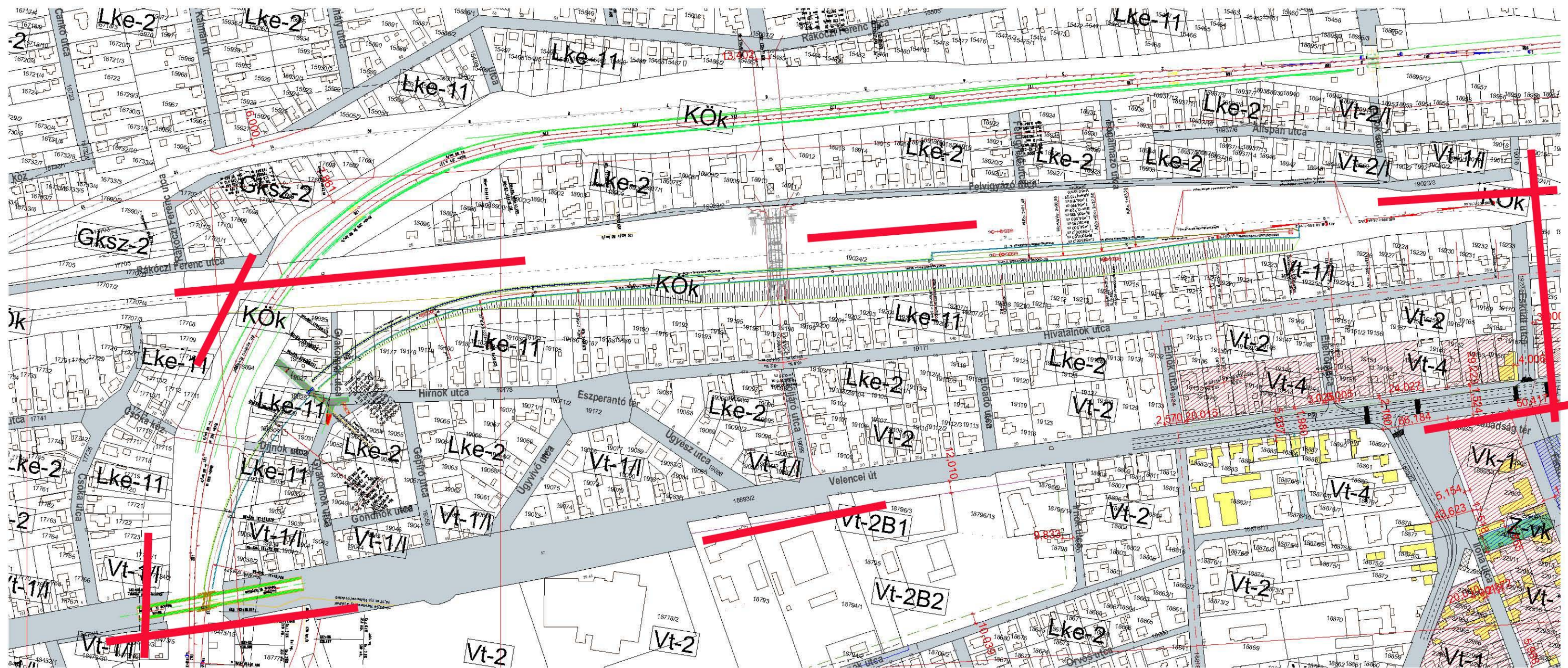
A terep eleinte kissé lejt a Diósdí úttól nyugati irányban, majd egyenletesen emelkedik, míg a Szent István út vonalától – ma még Elöljáró utca – ismét lejténi kezd kissé a 40a vasútvonalig. A 30a számú vasútvonal a Hivatalnok utcával párhuzamosan mély bevágásban fut és áthalad a 40a vasútvonal alatt.

A Velencei út külön szinten, aluljáróként keresztezi a 40a vonalat, így elszakad a tereptől és az Elöljáró utcától magas vezetésű szervízút szolgálja ki az ingatlanokat. A keresztben vezetett utcák így már csak a szűkös szervízúthoz tudnak szintben csatlakozni.

Az új összekötő vágány a tervek szerint az Esküdt és az Ellenőr utcák közötti felező vonaltól indulva kapaszkodik fel a bevágásból és nagyjából a mai Gyakornok utcánál éri el a terepszintet.

Településrendezési szempontból a tervezési terület lehatárolása:

Velencei út – Esküdt utca – 30a vasútvonal középvonala (Felvigyázó utca) –
40a vasútvonal középvonala (határoló telkek telekhatára)



Tervezési terület az összekötő vágány tervezett nyomvonalával

TERVEZÉSI TERÜLET HATÁRA M=1:4 000

1.2. A terület és a környezet vizsgálati bemutatása

1.21. A terület jelenlegi állapota

Az érintett terület - a terep adottságai és az ehhez igazodó vasútvonalak vezetése miatt - mintegy „fennsíkon fekszik” a határoló közlekedési útvonalak között. A szintkülönbség helyenként nagyon jelentős, elérheti a 15-20 métert is, elsődlegesen a 30a vasútvonal közvetlen szomszédságában.

A korszerűsített 30a vasútvonal a tervezési terület mellett mély bevágásban halad és a déli oldalán elkészült erőteljes támfal határolja a lakóterület felé. (Lásd még: Címkép és az Előzmények fejezetnél)



A 30a vasútvonal jelenlegi állapota

A két vasútvonal vágányai és a lakóterület közötti Máv területen szépen fejlett növényzet határolja. Zajvédelmi létesítmények jelenleg nincsenek a vasútvonalak mellett. A rézsúk nagyméretűek és meredek.

A 40a vonal mentén keskeny, kijárt gyalogösvény kanyarog, a 30a mellett valószínűleg a nagy magasság és meredek rézsú miatt nincs ösvény. A Díjnok utca vonalában spontán kialakult gyalogos átjáró létezik. A szabályozás szerint e helyen a város által tervezve aluljáró létesülne.



A 40a vasútvonal menti ösvény

A lakóterület épületállományának zöme idősebb 30-35 évesnél és megkezdődött egy részüknél a felújítás már. Kisebb részük az elmúlt két évtized terméke.

Az állapotuk meglehetősen heterogén, a jól karbantartott, felújított épülettől a leromlott állapotú épületekig tart a skála.

A beépítési mód jellemzően oldalhatáron álló, kisebb részük szabadon álló beépítésben van elhelyezve. Rendszerint az utcafronton helyezkednek el, de néhány esetben a kertek mélyére vannak behúzódva.



Gyakornok u. a Hírnök u. felől és a töltés lábánál

Földszintes, tetőtér beépítéssel létrehozott épületek, kisebb részük egyemeletes családi lakóház. A Gyakornok utca keleti oldalán, a vasútvonal előtt, társasházias beépítés alakult ki, ami jelentősen eltér a jellemzően kialakult beépítéstől.



Társasházi beépítés

A 19 175 hrsz Gyakornok utcai telken kétlakásos társasházak épültek 2006 évben, illetve azt megelőzően. Négy lakás épült a telekre.

A 19 176 hrsz telken, ami a Hírnök utcából nyílik F+2 szintes beépítési magassággal 20 albetétből álló, társasház létesült. Az építés időpontja 2008-2009. A bejegyzés, társasház alapítás 2010-ben történt.



Társasházak a Gyakornok utca felől

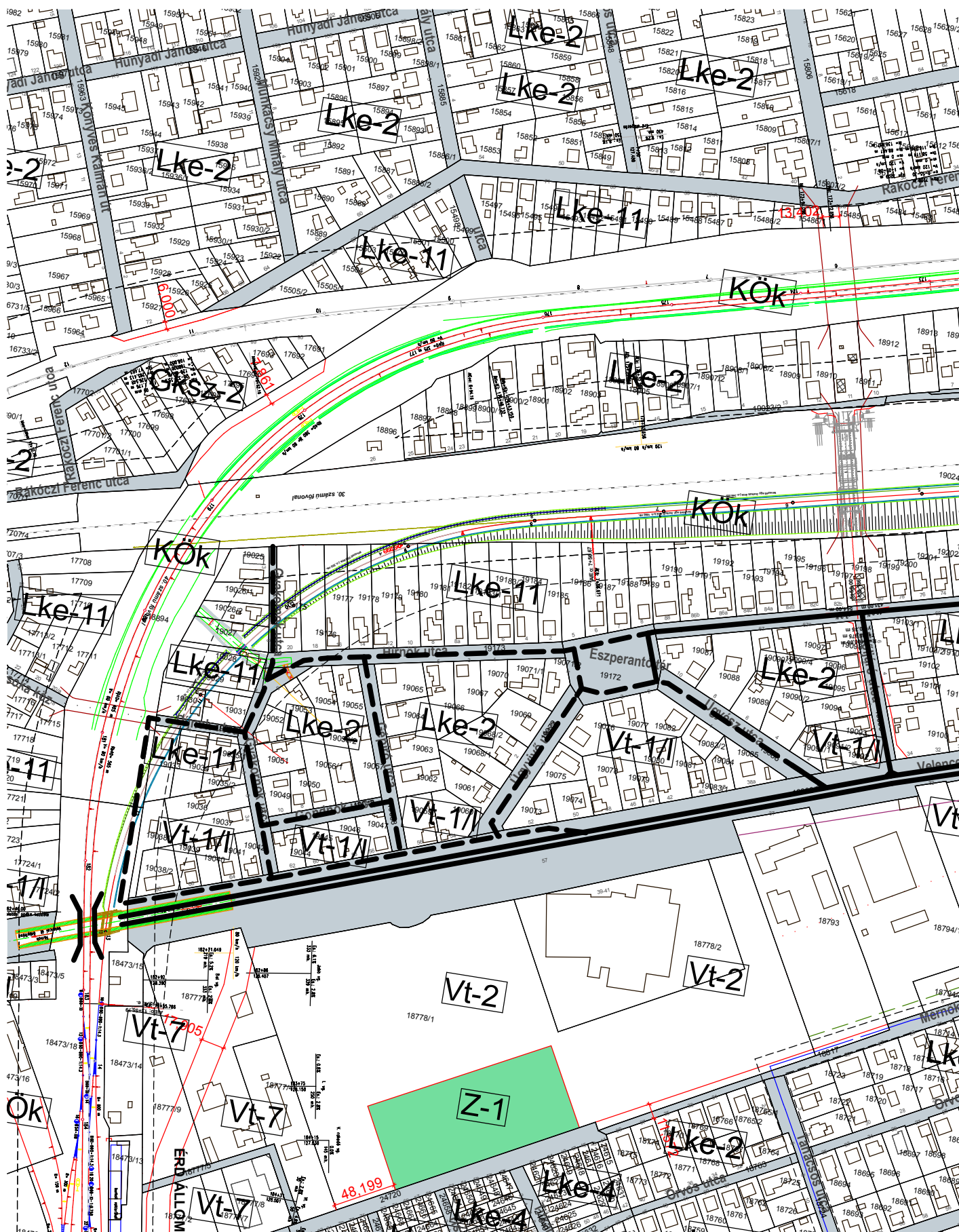
A Hírnök utca – Hivatalnok utca egyéb szakaszán egységesebb az utcakép és a beépítés.

A Hírnök utca és a Velencei út között sajátos helyzet alakult ki a közlekedési pályák és a beépíthető területek jelentő szintkülönbsége miatt. Az Elöljáró utcától a vasútig terjedő szakaszon 3,5 – 4,5 méter szélességű, szűkös, szervizút jött létre az ingatlanok kiszolgálására, ami egyirányúsítást is eredményezett. Az egyirányúsítás táblákkal jelzett a Gyakornok – Díjnok – Velencei útnál.



Az utcák és a szervizút nem rendelkeznek szilárd, folyamatos útburkolattal, szilárdított, kavicsolt utak. Aszfalt burkolat csak az Eszperantó tértől keletre elhelyezkedő utcáknál van, ott sem teljes értékű, felújításra szorul.

(Jelenlegi közúthálózat)



jelmagyarázat:

- | | | | | | |
|--|-------------|---|----------------------------|---|-------------------------|
|  | VÁROSI FŐÚT |  | ASZFALTOZOTT KISZOLGÁLÓ ÚT |  | KAVICSOLT KISZOLGÁLÓ ÚT |
|--|-------------|---|----------------------------|---|-------------------------|

ÉRD ÖSSZEKÖTŐ VÁGÁNY - JELENLEGI KÖZÚTHÁLÓZAT



A szervízút képe a Velencei út mellett



Szervízút a Gyakornok utcától nyugatra és keletre



Gondnok utca

A terület belső részén az összekötő vágány megépítésének nem lesz közvetlen hatása.



Eszperantó és Hivatalnok u



Hivatalnok utca belső része

A Szent István út tervezett vonalától keletre az összekötő vágány megépítésének nincsenek közvetlen hatásai, annak ellenére, hogy az építés az Esküdt és Ellenőr utca közötti felezővonalnál kezdődik. A mély bevágásban húzódó nyomvonal segít ebben az esetben.

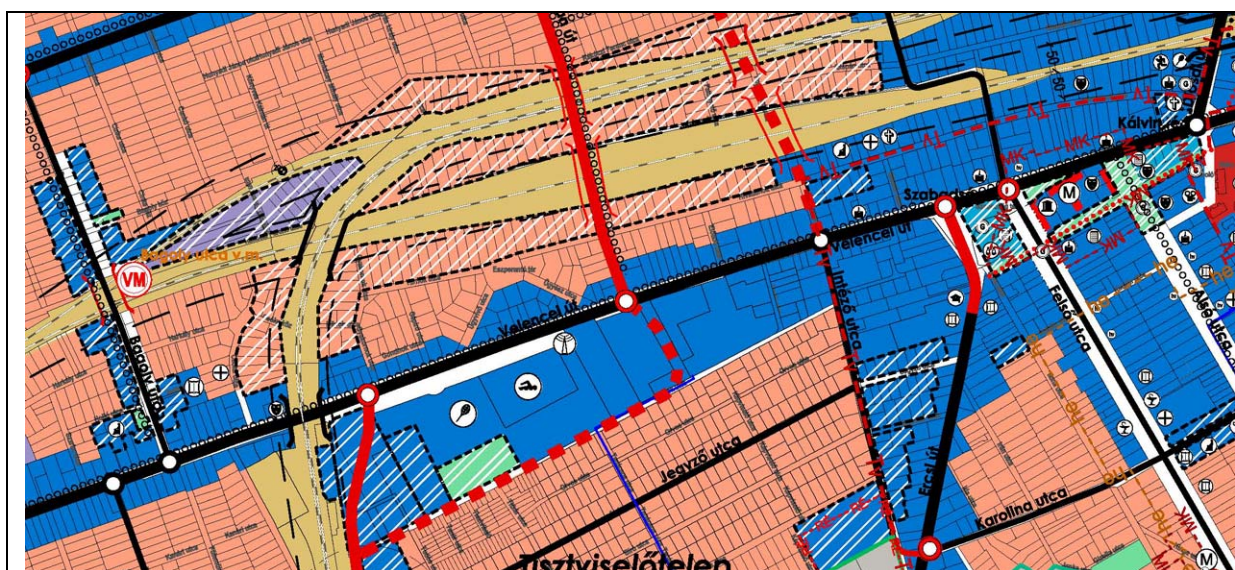
Az összekötő vágány megépítése esetén az érintett és a fennmaradó kiszolgáló utak hálózatát felül kell vizsgálni forgalomtechnika szempontjából és az építési forgalom miatt várhatóan jelentősen igénybe vett utakat várhatóan fel kell újítani.

A hatályos településrendezési tervek

Érd MJV jelenleg hatályos Településszerkezeti terve a 233/2010.(VII.19.) KGY. sz. határozattal lett elfogadva. Jelenleg van folyamatban a felülvizsgálata és módosítása, valamint ezt megelőzően kell a 40a vasútvonal korszerűsítésének beillesztésére szolgáló, kisebb részterületeket érintő módosítást jóváhagyni.

A hatályos Helyi Építési Szabályzata az Érd Megyei Jogú Város Közgyűlése 31/2010. (VII.20.) önkormányzati rendeletével let jóváhagyva.

Hatályos Településszerkezeti Terv



A településszerkezeti terv tervezési területre vonatkozó részlete

A tervezési terület a területfelhasználást tekintve két alapvető övezetre van elhatárolva. Kertvárosias terület és településközponti vegyes terület.

A településközponti terület a Velencei út északi oldalán egy telek mélységben kijelölt. A tervből kiolvasható szándék, hogy a területfelhasználással egyértelműen segítsék a városiasodást, az ellátás – szolgáltatás javítását, központképződést a főhálózatok melletti sávban. Ezért szakmailag indokolható a VT-2, illetve a Vt-1/I övezet kijelölése.

Idézet a Településközpont vegyes területek leírásából

„A hagyományos településközponti területek bővülését irányozza elő a szerkezeti terv a jelentős forgalmat bonyolító útvonalak mentén, a városközpont közelében, az intézmények és a vasút környékén: a Fehérvári út nyugati részén, ...”

„...Ezek az új településközpont vegyes területek olyan térségben helyezkednek el, melyek egyrészt szolgálják a közeli intézmények bővítését és a főút menti vállalkozási területek kialakulását, a forgalmas utak menti lakófunkció csökkentését, a turizmushoz kapcsolódó szállásadó-vendéglátó szolgáltatások elhelyezhetőségét.

Nem utolsó sorban e területek kedvező fekvésének megfelelő területintenzitás növekedés előmozdítása céljából kaptak településközpont vegyes terület besorolást.”

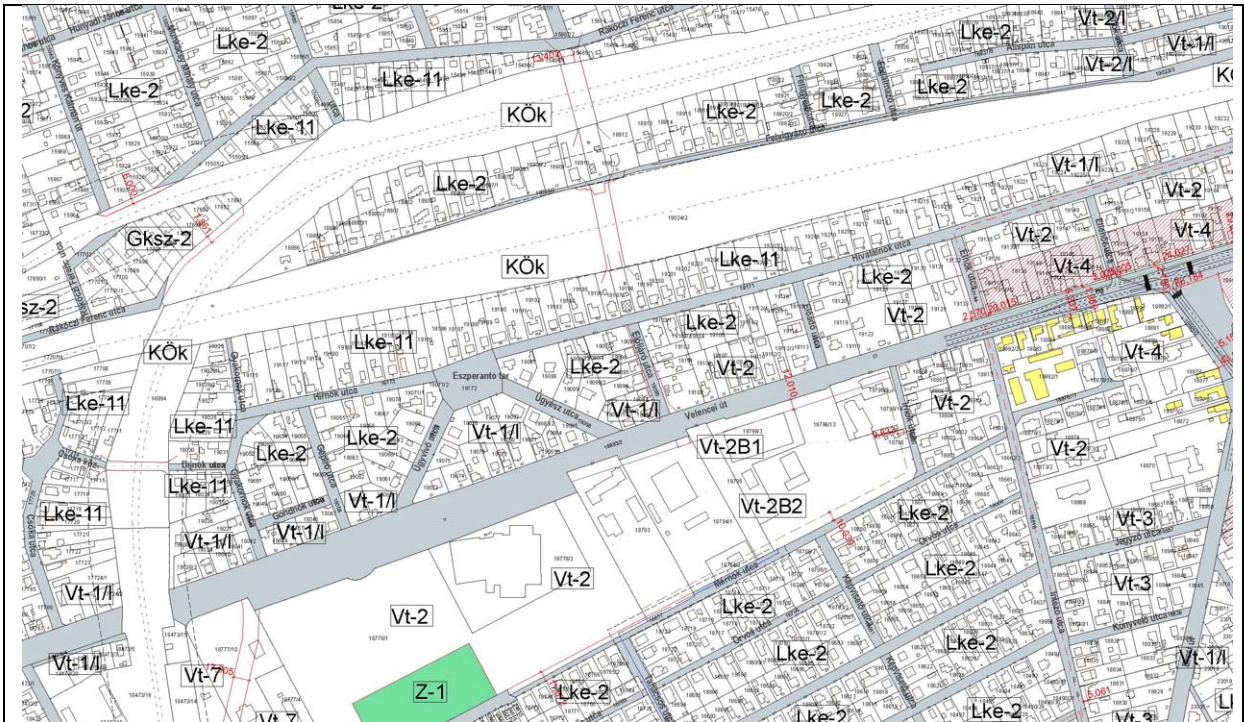
A törekvés – tekintve a város kialakulását, korábbi visszafogott fejlődési lehetőségeit - érthető, de bizonyos területeken nem biztos, hogy célt érhet, illetve újabb problémákat generálhat. Így például a Velencei út melletti sávban az Előljáró utcától az aluljáróig terjedő szakaszon. A külön szinten vezetett, szűk szervízút biztosan nem teszi lehetővé a kereskedelmi-szolgáltató, vagy akár kulturális létesítmény kedvező kiszolgálását, fejlődését. Az övezet intenzitása ugyan kisebb, mint a másutt alkalmazott Vt-2 övezeténél, de még mindig meghaladja a terület terhelhetőségét, a közúti kiszolgálás lehetőségét.

Megfontolandó a terület felhasználásának, beépíthetőségének a visszafogása a jelen körülmények között, vagy módosítása az átalakuló (összekötő vágány megvalósítása) településszerkezet miatt.

A kertvárosias lakóterület is kétféle intenzitású, amely sajátos ellentmondást hordoz. A vasút melletti zónában nagyobb volumenű az építés lehetősége, mint a belső védettebb területeken. (Ennek köszönhetően jelenhetett meg a társasházi beépítés a leginkább érintett területen!)

Elméletileg és lemérve a vasút 50 méteres védőtávolsága, környezeti hatása alig érinti a mellette elhelyezkedő lakóterületeket és a nagyobb távolság, valamint a magassági vonalvezetése a vasútnak kedvezőbb helyzetet teremt, de az intenzitás növelése e területeken nem javasolt véleményünk szerint.

Hatályos Szabályozási terv



A szabályozási terv tervezési területre vonatkozó részlete

A hatályos szabályozás szerint az övezeti előírások a következők:

Kertvárosias lakóterületek

Kertvárosias lakóterületek Lke

18. §

- (1) A kertvárosias lakóterületen a lakóépületen kívül csak oktatási, egészségügyi, szociális, egyházi épület illetve funkció alakítható ki. A már meglévő nem lakó-rendeltetésű épület fenntartható, de nem bővíthető.
- (2) Kertvárosias lakóterületen 1000 m² telekterületig legfeljebb 1 lakás; 1000 m² felett legfeljebb 2 lakás építhető. Akkor is építhető 2 lakás, ha az adott telek területe közterületszabályozás miatt csökken 1000 m² alá.
- (3) Az (1) és (2) bekezdés rendelkezéseitől eltérően az ott felsoroltakon felül:
 - a) az 1. sz. mellékletben felsorolt főutak, települési főutak, gyűjtő- és feltáró utak valamint az Alsó utca menti kertvárosi lakó-övezetekben a lakosság ellátását szolgáló, nem zavaró, jelentős forgalmat nem vonzó kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó épület, illetve ilyen funkciójú helyiség (maximum 1 rendeltetési egység), is elhelyezhető, illetve a meglévő helyiségek rendeltetése ilyen célra megváltoztatható, de ilyen funkció létesítése mellett legfeljebb 1 lakás helyezhető el.
 - b) az Lke-9 építési övezetben a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású kézműipari építmény, illetve egyéb gazdasági tevékenység céljára szolgáló épület is elhelyezhető, a 2000 m²-nél nagyobb területű, a közép, és nagyfeszültségű légvezetékek alatti ingatlanokon.
 - c) a városi köztemető körüli, 100 m-en belüli kertvárosi lakóterületeken nem zavaró, jelentős forgalmat nem vonzó, a temetkezéssel összefüggő kereskedelmi, szolgáltató funkciók (virág- és kegytárgybolt, temetkezési iroda –maximum egy rendeltetési egység) elhelyezhető, illetve meglévő helyiségek rendeltetése ilyen célra megváltoztatható, de ilyen funkció létesítése mellett legfeljebb 1 lakás helyezhető el.
- (4) Az építési övezetekben az egyes telkek kialakíthatóságának és beépíthetőségének paraméterei a következők:

AZ ÉPÍTÉSI TELEK						AZ ÉPÜLETEK
Övezeti jele	beépítés módja	legkisebb kialakítható területe (m ²)	legnagyobb beépítettsége (%)	legkisebb zöldfelületi aránya (%)	legnagyobb szintterületi mutató	Legkisebb – legnagyobb építménymagassága (m)
Lke-1	SZ	700	25	50	0,38	- 6,0
Lke-1/h	SZ	1000	25	50	0,38	- 6,0
Lke-2	O	600	30	50	0,45	- 4,5
Lke-.....						
Lke-.....						
Lke-11	O	600	30	50	0,6	- 6,0

- (5) Az építési övezetekben a külön rendeletben meghatározottak szerinti feltételekkel állattartó épületek létesíthetők, melyek összes alapterülete legfeljebb a beépíthetőség mértékének 5 %-a lehet. Állattartó épület oldalhatáron álló beépítésnél a főépület szerinti oldalhatáron; szabadonálló beépítésnél a főépület takarásában helyezhető el. A telek közterületi határvonalától 20 m mélységű területrészen állattartó, építmény állatkifutó, trágyatároló és egyéb – az állattartással összefüggő építmény nem létesíthető.
- (6) Az építési övezetekben új épület alapterülete illetve meglévő épület bővítésével létrejövő alapterület nem lehet nagyobb az egyes építési övezetekben előírt legkisebb kialakítható telekmérettel számított alapterület kétszeresénél, kivéve szociális, oktatási, egyházi illetve egészségügyi épület létesül.
- (7) Új épület legnagyobb tagolatlan homlokzati hossza legfeljebb 25 m lehet.
- (8) Az Lke-1/h építési övezetben az SZT-n jelölt „megtartandó faállomány”-al érintett területen a meglévő faállomány megtartandó, új beépítés illetve a „megtartandó faállomány” területét érintő bővítés a telken csak favédelmi terv alapján lehetséges. Favédelmi terv alapján a Szabályozási terven jelölt „megtartandó faállomány” területétől 15 % eltérés lehetséges.
- (9) Az Lke-7 jelű építési övezetben az előkert felőli építési határvonalat egyben építési vonalnak kell tekinteni. Az elhelyezendő épületek utcai homlokzatmagassága nem haladhatja meg a legnagyobb építménymagasság mértékét, udvari homlokzatmagassága pedig az utcai homlokzat Balti tenger feletti szintmagasságát.

Településközpont vegyes területek

VEGYES TERÜLETEK

20. §

- (1) A településközpont vegyes övezetekben lakóépület, továbbá kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely-szolgáltató épület, igazgatási, egyházi, oktatási, művelődési, sport-, egészségügyi, szociális épületek helyezhetők el. A lakóépületen kívüli funkciók lakóépületben is elhelyezhetők.
- (2) A központi vegyes övezetekben több önálló rendeltetési egységet magába foglaló, elsősorban központi igazgatási, kereskedelmi, szolgáltató gazdasági épületek helyezhetők el. Ezen kívül elhelyezhető még vendéglátó, szálláshely-szolgáltató épület, közösségi szórakoztató, kulturális, egyházi, oktatási, sport-, egészségügyi, szociális épület.
- (3) A központi vegyes övezetekben önálló lakóépület nem helyezhető el. A kereskedelmi, szolgáltató célú gazdasági épületen belül a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgáló lakások elhelyezhetők.
- (4) Az övezetekben fűrészáru gyártó, fémmegmunkáló, autóbontó, színesfém-felvásárló, hulladékgyűjtő és kezelő, kamion, illetve teherautó parkoló, tüzelő- és építőanyag telep, valamint vegyi feldolgozó műhely, üzem nem

létesíthető, a meglévő nem bővíthető. Építőanyag vonatkozásában bemutató terem (pl. szaniteráru, nyílászárók, stb.) létesíthető, azonban önálló raktárépület a Vt-7 jelű építési övezet kivételével nem helyezhető el (az értékesítés csak raktárról történő szállítással valósítható meg).

- (5) A településközpont vegyes övezetekben építhető lakás ill. rendeltetési egységek maximális száma az egyes övezetenként meghatározott szintterületi mutatóból és a telek nagyságából számított maximálisan építhető bruttó szintterület 130-al történő osztásából lefelé kerekítve számolt érték. A lakás illetve rendeltetési egység számításnál a 7.§ (3) bekezdés szerint számolt terület nem vehető figyelembe.
- (6) A (5) bekezdés szerinti számítás mellett az alábbi építési övezetekben a megengedett legnagyobb lakásszám a következő:

Vt-1, Vt-1/l, Vt-1/ó, Vt-2, Vt-2/l építési övezetekben: max. 3 db

Vt-3, Vt-5, Vt-6, Vt-7 jelű építési övezetben: max. 4 db

Kivétel ez alól a 4. számú mellékletben lehatárolt, alább felsorolt területek, melyek esetében csak az (5) bekezdés szerinti számítás alkalmazandó:

- a) Parkvárosi alközpont: M7-es – Simító utca – Törökbálinti út – Sósikúti út – Gépész utca – M7-es
- b) „Pára” területe: Somogyvári utca – Bajcsy-Zsilinszky út – hrsz 6564 DK-i határa – hrsz 6564 és 6562/2 DNY-i határa – hrsz 6562/1 DK-i határa, Salgói utca – hrsz 6585 DK-i határa – Selmecsi utca – Somogyvári utca
- c) Városközpont: Velencei u. – Elöljáró u. – Hivatalnok u. – Esküdt u. – (Főnök u.) – Elnök u. – Érd-Felső vasútvonal – Tompa M. u. – Erkel F. u. – Sándor u. – Zoltán u. – 13635 hrsz. Ny-i telekhatár – 13636 hrsz. Ny-i és É-i telekhatár – Diósdí u. – Aba u. – Marcella u. – Érd-Alsó vasútvonal – Angyalka u. – Ágota u. – 22257 hrsz. K-i telekhatár – Budai u. – Emőke u. – Emma u. – Edit u. – Alsó u. – Karolina u. – Felső u. – Katalin u. – Ilona u. – Ercsi u. – 18870 hrsz. D-i telekhatár – 18869 hrsz. D-i telekhatár – Intéző u. – Mérnök u. – 18754 hrsz. ÉK-i és DK-i telekhatár – Érd-Felső vasútvonal – Velencei u.

- (7) Vegyes terület építési övezeteiben az egy beruházás keretében öt vagy annál több lakás építése esetén a megvalósítandó lakások méret szerinti eloszlása az alábbi kell legyen:

- legfeljebb a lakások 40%-a lehet kisméretű, de legalább 45 m²-es,
- legalább a lakások 40%-a kell közepes méretű legyen, legalább 60 m²-es,
- legalább a lakások 20%-a kell a közepesnél nagyobb méretű legyen, legalább 75 m²-es.

Több ütemben készülő beruházás esetén a fenti eloszlás minden építési ütemre érvényes kell legyen. A lakások fenti méretébe a lakáshoz tartozó erkély, terasz nem számít bele.

- (8) Vegyes terület építési övezeteiben az egy beruházás keretében öt vagy annál több lakás építése esetén lakásonként min. 5 m²-es tároló helyiség alakítandó ki az épületen belül.
- (9) Vegyes területeken haszonállattartást szolgáló építmények nem

létesíthetők.

- (10) Nem lakófunkciójú új épület esetén a reklám berendezéseket illetve cégfelirat helyét az épület homlokzatával együtt kell megtervezni.
- (11) Vegyes területek területén az oktatási, egyházi, szociális és egészségügyi épületek, valamint a 10000 m²-t meghaladó bruttó szintterületű, fő rendeltetésében kereskedelmi épületek építési vonal hiányában zárt sorú beépítési módú övezetekben az építési helyen belül szabadonállóan is elhelyezhetők.
- (12) A vegyes területeken a telekre előírt zöldfelületnek háromszintűnek kell lennie. *[Háromszintűnek akkor minősül a zöldfelület, ha a beültetési kötelezettségű, illetve a fásításra kijelölt telekrészen kívüli zöldfelület minden 150m²-ére*
- a) *legalább 1 db nagy vagy közepes lombtömeget növesztő lombos fa és továbbá*
 - b) *legalább 40 db lombhullató vagy örökzöld cserje, és*
 - c) *a telek többi, nem burkolt felületen gyeper vagy talajtakaró növényzet telepítése megtörtént.*
- (OTÉK 5. számú melléklet)]

Településközpont vegyes építési övezetek Vt

21. §

- (1) Az építési övezetekben az egyes telkek kialakíthatóságának és beépíthetőségének paraméterei a következők:

AZ ÉPÍTÉSI TELEK						AZ ÉPÜLETEK
Övezeti jele	beépítés módja	legkisebb kialakítható területe (m ²)	Legkisebb-legnagyobb beépítettsége (%)	legkisebb zöldfelületi aránya (%)	legnagyobb szintterületi mutató	Legkisebb – legnagyobb építménymagassága (m)
Vt-1	Z	600	-50	50	1,25	-7,5
Vt-1/ó	O	K/400	-60	20	1,0	-7,5
Vt-1/l	SZ	600	-50	30	1,25	-7,5
Vt-m	K	1000	-50	30	1,25	-6,0
Vt-t	SZ	1000	-50	40	1,75	-10,5
Vt-2	SZ	900	-50	30	1,75	-10,5
Vt-.....						
Vt-m/M						

- (2) A Vt-1, Vt-2, Vt-3, Vt-4 jelű övezetekben, ahol a telek lakóövezet határán helyezkedik el (Lk, Lke vagy Lf) és nem lakóépület létesül, úgy a lakóövezettel határos telekhatáron minimum 2,0 m magas esztétikus tömör

kerítést kell létesíteni, továbbá a lakóövezet felé eső telekhatáron a kerítéstől számított 2 m-s sávban lombos növényzet, (cserje, fa) ültetendő.

- (3) A Vt-m jelű építési övezet előírásai az alábbiak:
 - a) Az eredeti kapuzatok helyén az átjárást biztosítani kell.
 - b) A Magyar Földrajzi Múzeum épületének két oldalán, az új beépítések, csak a védett épületegyüttes funkciójához kapcsolódó, kulturális-szolgáltató funkciójú épületek lehetnek.
 - c) A múzeum hátsó telekhatárán álló tömör kerítésen legfeljebb öt kapu létesíthető, a park és a sétány összekötésével a gyalogosforgalom átvezetése érdekében.
 - d) Az építési övezet beépíthetőségének tisztázása érdekében elvi építési engedélyezési eljárást kell lefolytatni.
- (4) A Vt-t övezet területén a kizárólagos funkció a templom, a kapcsolódó építmények és park. Az építési övezeten belül több épület is elhelyezhető. Az építési övezet beépíthetőségének tisztázása érdekében elvi építési engedélyezési eljárást kell lefolytatni.
- (5) A Vt-4 jelű építési övezetben a főút felőli alsó két szinten csak közcélú rendeltetés létesíthető. A közösségi, közszolgálati és kereskedelmi építmények közterület felőli telekhatárán kerítés nem építhető.
- (6) A Budai út menti Vt-4 övezetekben az utcai homlokzatmagasság min. 12,0 m.
- (7) A Vt-5 jelű építési övezetben a közösségi, közszolgálati és kereskedelmi építmények közterület felőli telekhatárán kerítés nem építhető.
- (8) A Vt-2 jelű építési övezetben a Magyar Földrajzi Múzeum műemlékegyüttes tömbjétől délre lévő tömbben a sétány és az Alsó utca mentén álló épületek sétányra néző homlokzatmagassága max. 10,5 m lehet.
- (9) A Vt-6 jelű építési övezetben csak az előírt kialakítható telekméretet elérő telkek építhetők be. Lakás funkció a szolgálati lakások (személyzet számára) kivételével nem alakítható ki.
- (10) A Vt-m/M jelű övezet a Minaret telkének kijelölt övezete, ahol a Minaret körül min. 100 m-2-es telek alakítandó ki.

1.22. A KHT megállapításai (részletek a tanulmányból)

Az engedélyezéshez szükséges Környezeti hatástanulmányt a Vibrocomp Kft készítette 2015-ben.

Közvetlen hatásterület

A fejleszteni tervezett vasúti vonalhoz legközelebb található védendő létesítmények a tervezési területtől mintegy 15-70 m-re a 27/2008. (XII. 3.) sz. KvVM–EüM együttes rendelet (továbbiakban: ZR) 3. sz. melléklete szerint besorolva:

- falusias lakóterületek (2. sor),
- településközponti vegyes terület (3. sor).

A zajtól védendő legközelebbi falusias épületek a Hivatalnok utcáról nyílnak (az Esküdt utca és a Velencei út közötti szakaszon), továbbá a Hivatalnok utcából nyíló Gyakornok és Díjnok utcák épületei, valamint vegyes területen a Velencei út menti lakóépületek. A távolabbi lakóterületek (amelyeket a hatásterület már nem érint), a Hivatalnok és utca és a Velencei út között, kertvárosias lakóterületek.

A nyomvonal további közvetlen környezetében zajtól védendő létesítményeket nem tartalmazó településközponti vegyes területek találhatóak a Velencei út és Érd állomás között.

Összefoglaló értékelés

Az illetékes szakhatóságok véleményének figyelembevételével és a környezeti vizsgálatok és számítások alapján a várható környezeti hatásokkal kapcsolatban az alábbi megállapítások tehetők:

Földvédelmi szempontból üzemszerűen olajszennyezéssel nem kell számolni, előfordulása havária eseménynek számít. A vegyszeres gyomirtást korlátozó, illetve kizáró tényezők: természetvédelmi terület, 20 m távolságon belül található élővíz és érzékeny kultúrák. A 40-es vonal felé történő befordulásnál Érd város belterületén ingatlanok kisajátítása és elbontása tervezett. Az ingatlanok közül majdnem mindegyiken lakóházak is érintettek.

A környezetvédelmi előírások betartásával földvédelmi szempontból kedvezőtlen hatással nem kell számolni.

Vízvédelmi szempontból az összekötő vágány vízelvezetésének módja és hatékonysága a meghatározó. A vízelvezetést a vágány mellett előre gyártott elemekből készülő árok rendszer és földárok biztosítja. A tervezési terület Érd belterületén található, felszíni vízfolyást nem érint, ellenben a várhatóan 2015. júniusában elfogadásra kerülő, Sasvárosi vízbázis hidrogeológiai B védőidomának felszíni vetületét keresztezi röviden. Erre a keresztezésre nincsen jogszabályi korlátozás.

Az előírt védelmi intézkedések betartása mellett az összekötő vágány kiépítése nem jelent kedvezőtlen hatást sem a felszíni-, sem a felszín alatti vizekre.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból a tervezett Érd-alsó – Érd állomás között új vasúti összekötő pályaszakasz létesítése ***a közvetlen és közvetett hatásterület levegőminőségre gyakorolt hatása - a rövid, kissé terhelő építési időt kivéve - nem jelentős, és összességében kedvező.***

Zajvédelmi szempontból megállapítható, hogy a hatásterületen a vasúti forgalomtól származó zajterhelés esetében zajvédelmi intézkedések alkalmazása nélkül biztosítható, hogy a legközelebbi védendő épületeknél a tervezett létesítménytől származó zaj ne lépje túl a jogszabályban előírt határértékeket.

Az építési zaj elviselhetőnek minősíthető, a várható zajterhelés zajvédelmi intézkedések alkalmazásával megfelel a jogszabályban előírt követelményeknek.

Rezgésvédelmi szempontból az elvégzett számítások alapján megállapítható, hogy a vasúttól eredő távlati környezeti rezgésterhelés a pálya tengelyétől mintegy 20-25 m távolságban határérték alá csökken.

Mivel jelen projekt esetében a 25 m-en belüli épületek szanálásra kerülnek, a tervezési terület további épületei esetében tehát fentiek alapján összegezve a következő megállapítások tehetőek:

A megmaradó épületek érzékelhető mértékben távolabb találhatóak a vasúti nyomvonalától megállapítható, hogy az itt elhelyezkedő épületek védendő helyiségeit érő távlati környezeti rezgésterhelés nem fogja megközelíteni a 27/2008.(XII.3.) sz. KvVM-EüM rendelet szerinti határértéket, azaz nappal $AM = 10 \text{ mm/s}^2$, éjjel $AM = 5 \text{ mm/s}^2$ ill. a maximális $A_{max} = 200 \text{ mm/s}^2$ értéket nappal, $A_{max} = 100 \text{ mm/s}^2$ értéket éjjel.

Az építés alatti rezgés elviselhetőnek tekinthető, nem tartjuk indokoltnak monitoring vizsgálatok végzését.

Élővilág-védelmi szempontból megállapítható, hogy a tervezett szakaszon a nyomvonal védett természeti területeket nem érint, nem közelít meg, a szükséges terület-igénybevétel élővilág-védelmi szempontból értékes területeket nem érint. A tervezett fejlesztés végig antropogén, települési környezetben zajlik, már meglévő vasúti vonalak környezetében kialakítva.

A beruházás tényleges helyszíne (közvetlen hatásterület), a közvetlen építési terület nem tekinthető értékes élőhelynek.

Az **épített környezet védelme szempontjából** elmondható, hogy a vizsgált nyomvonal régészeti lelőhelyet vagy egyéb építészeti, művi értéket közvetlenül nem érint. A nyomvonal 100 m-es környezetében helyi védelemre javasolt épületek találhatók kis számban.

Tájvédelmi szempontból két típusú zöldfelületet érint a tervezett beruházás közvetlenül: vasút menti zöldsávot (növényzete fás- gyepes jellegű), valamint lakóingatlanok magánkertjeit (növényzete fás-cserjés-gyepes jellegű). Fontos kiemelni, hogy Érd település szerkezeti terve alapján helyi védett fát, településszerkezeti jelentőségű zöldfelületet, valamint zöldterületet sem érint a tervezett beruházás. Mindebből adódóan a projekt által érintett területen megtalálható jelenlegi növényzetet tekintve, településökológiai szempontból kiemelkedő jelentőségű zöldterületet, valamint a zöldfelületi-rendszert meghatározó egyéb zöldfelületi elemet, vagy növényegységet nem érint a tervezett beruházás.

Tájvédelmi szempontból jelentős hatás nem várható. Az új összekötő vágány a szükséges terület-igénybevétellel érintett területen, a lakóépület elbontások miatt meg fogja változtatni lokálisan a településképet. Azokon a szakaszokon azonban, ahol a vágány a jelenlegi vasútvonalakhoz közel halad, jelentős változás nem várható (a 30-as vonal mentén bevágásban halad).

Hulladékgazdálkodási szempontból a vasút-korszerűsítés következtében az üzemelés alatti hulladékok mennyisége nem változik jelentősen.

A környezeti vizsgálatok és számítások alapján a várható környezeti hatásokkal kapcsolatban az alábbi megállapítás tehető:

Az összes hatást, hatótényezőt mérlegelve a vasútvonal fejlesztése környezetvédelmi és természetvédelmi szempontból megvalósítható. A tervezett létesítmény megfelel a vonatkozó jogszabályokban foglalt előírásoknak, a tervezett létesítmény hatása nem jelentős.

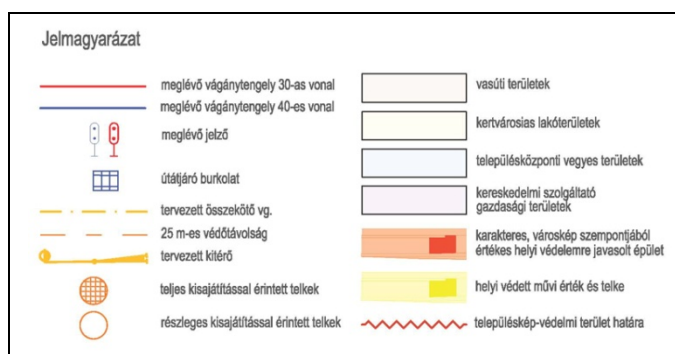
1.23. A kisajátítással érintett terület határai (A KHT adatai alapján)

Az összekötő vágány jelentős hosszon MÁV Zrt. területen (Magyar Állam tulajdonában, de a MAV Zrt. kezelésében lévő területen) vezet. A 40-es vonal felé történő befordulásnál az Érd város belterületén lévő Hírnök utca 8., 10., 12., 14., 16., 18., 20., Gyakornok utca 5., 7., 9., 11. Díjnok utca 2., 3. számú ingatlanok területét érinti. Az ingatlanok közül majdnem mindegyiken lakóházak is érintettek.

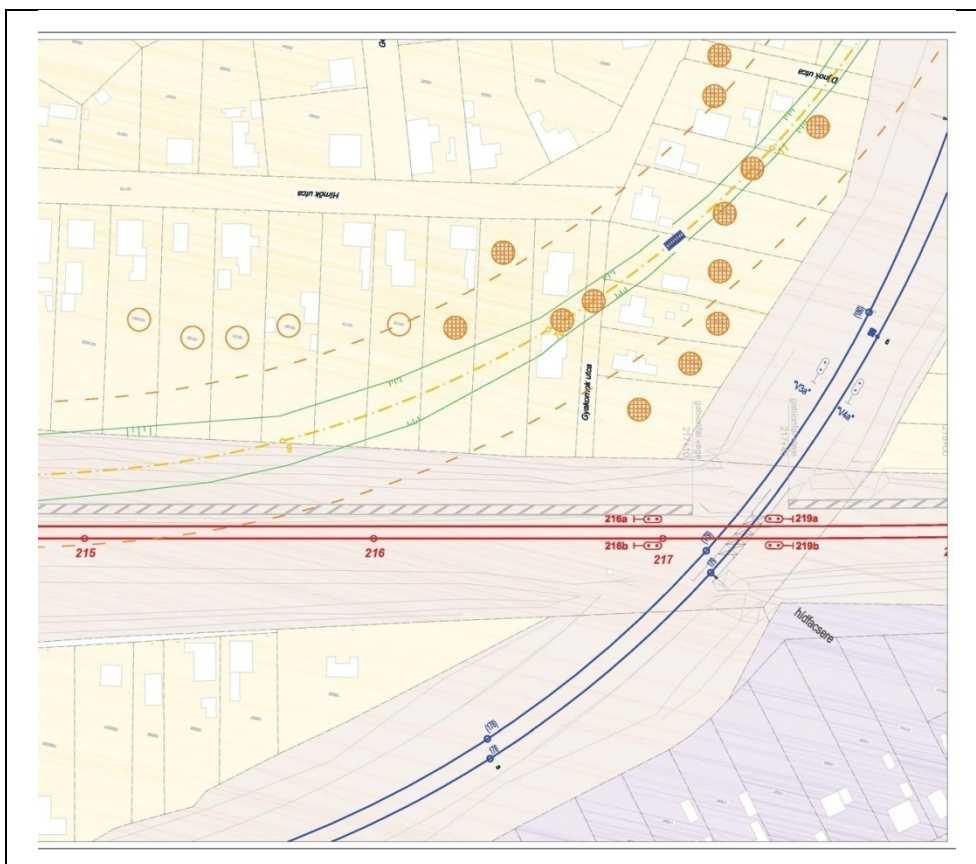
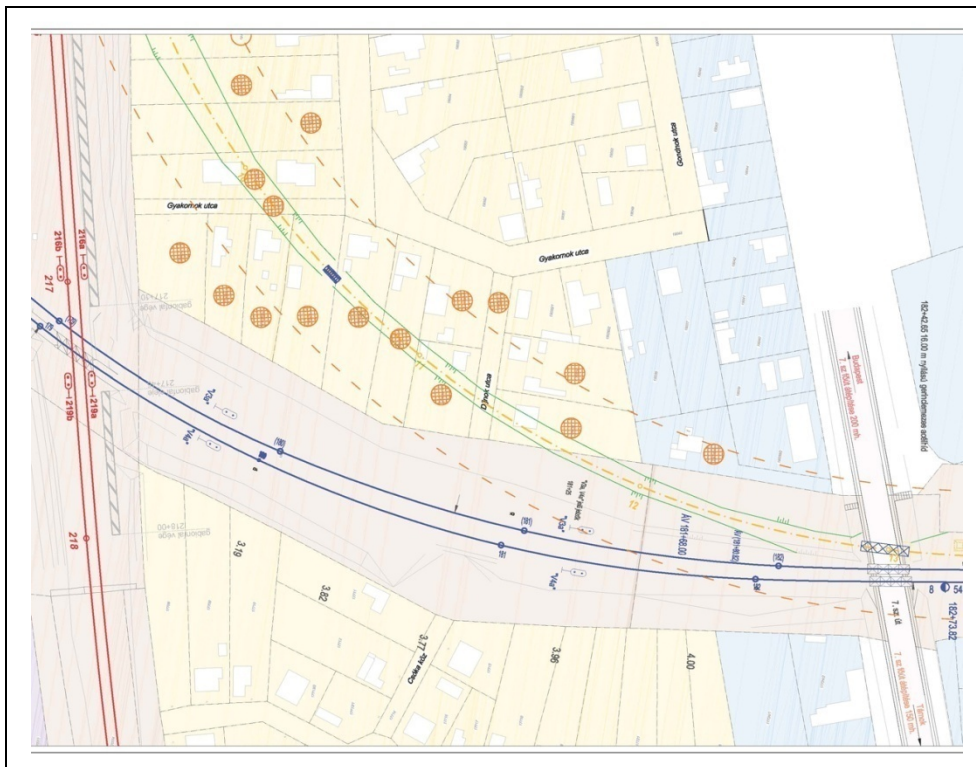
A kisajátítással érintett ingatlanok helyrajzi számai:

utca neve	hrsz	megnevezés
	19024/2	MÁV 30-as vonal
Hírnök utca	19183/1	kisajátítással érintett
	19182	kisajátítással érintett
	19181	kisajátítással érintett
	19180	kisajátítással érintett
	19179	kisajátítással érintett
	19178	kisajátítással érintett
	19177	kisajátítással érintett
	19176	kisajátítással érintett
	19175	kisajátítással érintett
Gyakornok utca	19174	kisajátítással érintett
	19025	kisajátítással érintett
	19026/1	kisajátítással érintett
	19026/2	kisajátítással érintett
	19027	kisajátítással érintett
	19028	kisajátítással érintett
	19029	kisajátítással érintett
	19030	kisajátítással érintett
	19031	kisajátítással érintett
Díjnok utca	19032	kisajátítással érintett
	19033	kisajátítással érintett
	19034	kisajátítással érintett
	19038/1	kisajátítással érintett
	18473/18	MÁV Érd áll
	18473/15	
	18473/14	

A következő tervlap bemutatja a szabályozási terv részletén a tervezett vágány elhelyezkedését és a KHT szerint kisajátítandó telkeket.



Kisajátítás a KHT szerint - részletek



1.3. A terület javasolt beépítése

A „Tervezett változások – Kisajátítás” megnevezésű tervlap bemutatja, hogy a KHT szerint melyik ingatlanokat kell teljesen vagy részlegesen igénybe venni az összekötő vágány megépítésekor.

A Gyakornok utca 40a vasútvonal eső oldalának az ingatlanai érintettek elsősorban, amelyekből a hrsz 19028-19031, a 19033-19034, a 19038/1 mindenképpen elbontandó, valamint a 19175-19177 hrsz úgyszintén. A korábbi anyagok szerint 3-4 épület megmaradhat a vágányok által közrezárt területen, melyeknek megközelítésére szintbeni közúti átjárót terveztek. Ezek a hrsz 19025-19027 számú ingatlanok. (Fennmaradásuk csak ideiglenes jelleggel történhet és csak az építés időtartama alatt!)

A közelség ellenére megmaradóak a hrsz 19035/1-2, a 19036, 19037, 19038/2 és a 09039-19041 számú telkek.

(Tervezett változások – Kisajátítás)

A KHT mindössze 14 db lakóépület teljes kisajátítását határozza meg, ami lakásszámban 36-40 db lakást jelent.

Ebből 4 ingatlan teljesen, 3 részben az új vágány és a régi közötti elzárt területre kerül. A többi telek a lakóterületi oldalon marad.

Az így kialakított terület gyakorlatilag csak védelmi funkciókat tud ellátni, egyéb beépítésre szánt, hasznosítható terület nem alakítható ki rajta.

1.31. A kialakuló állapot kezelése

A tervezett kisajátításokkal keskeny, cakkozott szélű sáv alakul ki a vasúti területek és a megmaradó lakó- és településközponti területek között. A sáv még növényzettel betelepítve is nehezen fenntartható, átmeneti zóna lesz, melynek használati értéke csekély.

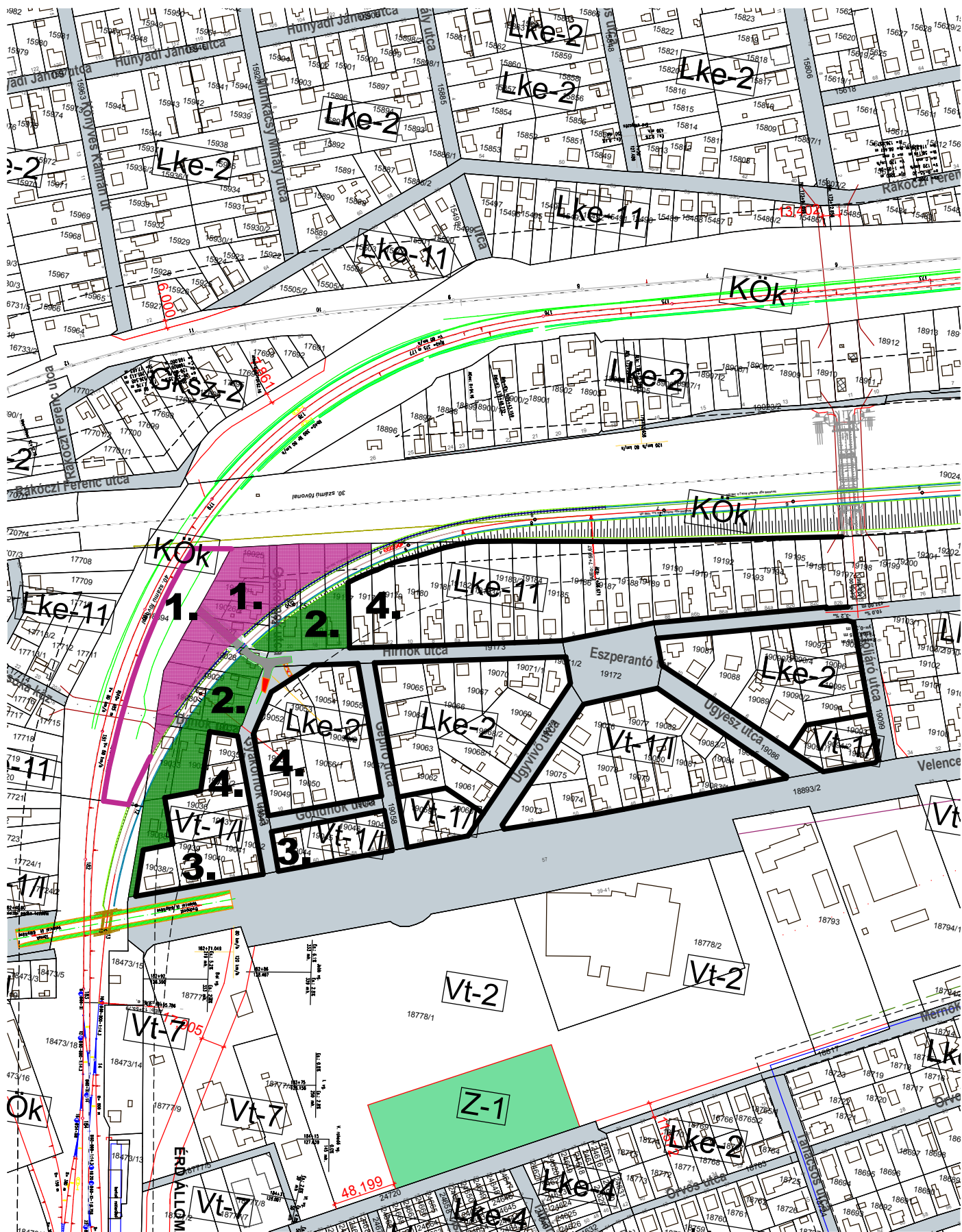
Védőerdő funkciója is nehezen érvényesülhet.

A vasút vonalak által kialakuló, közrezárt terület legfeljebb **vasúti üzemi területként** hasznosítható, a KHT-ban leírt vasúti átjáró ezt kiszolgálhatja, de lakó, sem egyéb városi funkció itt nem tervezhető. Üzemi területként is kevés közúti forgalmat vonzó létesítmény helyezhető el rajta.

A megmaradó épületek megközelítése is nehézkessé válik, mert a jelenlegi egyirányú hurok nem tartható meg. A megközelítési útnak új nyomvonalat kiépíteni azt jelenti, hogy az eredetileg is keskeny zöldsáv egyértelműen közlekedési területté alakul, még lehetetlenebb helyzetbe hozva a megmaradó telkeket.

A szervizút zsákutcává alakítása nehezen megoldható a Gyakornok utca és az új vágány közötti szakaszon az új vágány mellett.

Annak érdekében, hogy a város testében az összekötő vágány ne újabb sebet jelentsen, mérsékelten nagyobb terület felhasználásának átgondolása javasolható.



jelmagyarázat:

1. VASÚT TERÜLETE 2. VÉDŐZÖLD 3. TELEPÜLÉSKÖZPONTI TERÜLET 4. KERTVÁROSIAI TERÜLET

ÉRD ÖSSZEKÖTŐ VÁGÁNY - TERVEZETT VÁLTOZÁSOK - KISAJÁTÍTÁS

1.32. Javasolt területfelhasználás

Területi változások

A KHT-ban szereplő javaslat szerint:

Vasúti területté válik nagyobb részt, a kertvárosias- és közterületből **Lke-11→KÖk** terület lesz mintegy 7 150 m², valamint az új vágánynak a területe kb 3 700 m²

Védő zöldsávvá alakul a kertvárosias (részben Vt-1/I övezetből) területből **Lke-11→Ev** „erdő” terület lesz mintegy 2 220 + 4 635 m²

Továbbra is lakó- és településközponti terület marad mintegy 6 700 m²

Az előző fejezettrészben leírtak szerint az így kialakuló területfelhasználás nem jelent teljes értékű megoldást a terület további használata szempontjából. A Gyakornok utca nyugati oldalán megmaradó telkek, lakóépületek használati értékükből jelentősen veszítenek és korábbi helyzetükhöz képest rosszabb környezeti állapotba kerülnek.

A Hírnök utca megmaradó három lakóháza is nagyon közel marad az új vágányhoz, helyzetük kritikus.

Megfontolandónak tartjuk a terület jövőbeni állapotának a javítására, hogy nagyobb terület területfelhasználása módosuljon, mint ami a KHT javaslatában szereplő változás.

A Gyakornok utca nyugati oldalán teljes mértékben szűnjön meg a lakófunkció, alakuljon ki szélesebb zöldsáv, aminek védelmi és környezeti értéke is nagyobb, valamint növekedjen a Hírnök utca mellett is három telekkel a védelmi zóna. A nagyobb zöldfelület ligetes kialakításával nagyobb használati és védelmi értékkel bír.

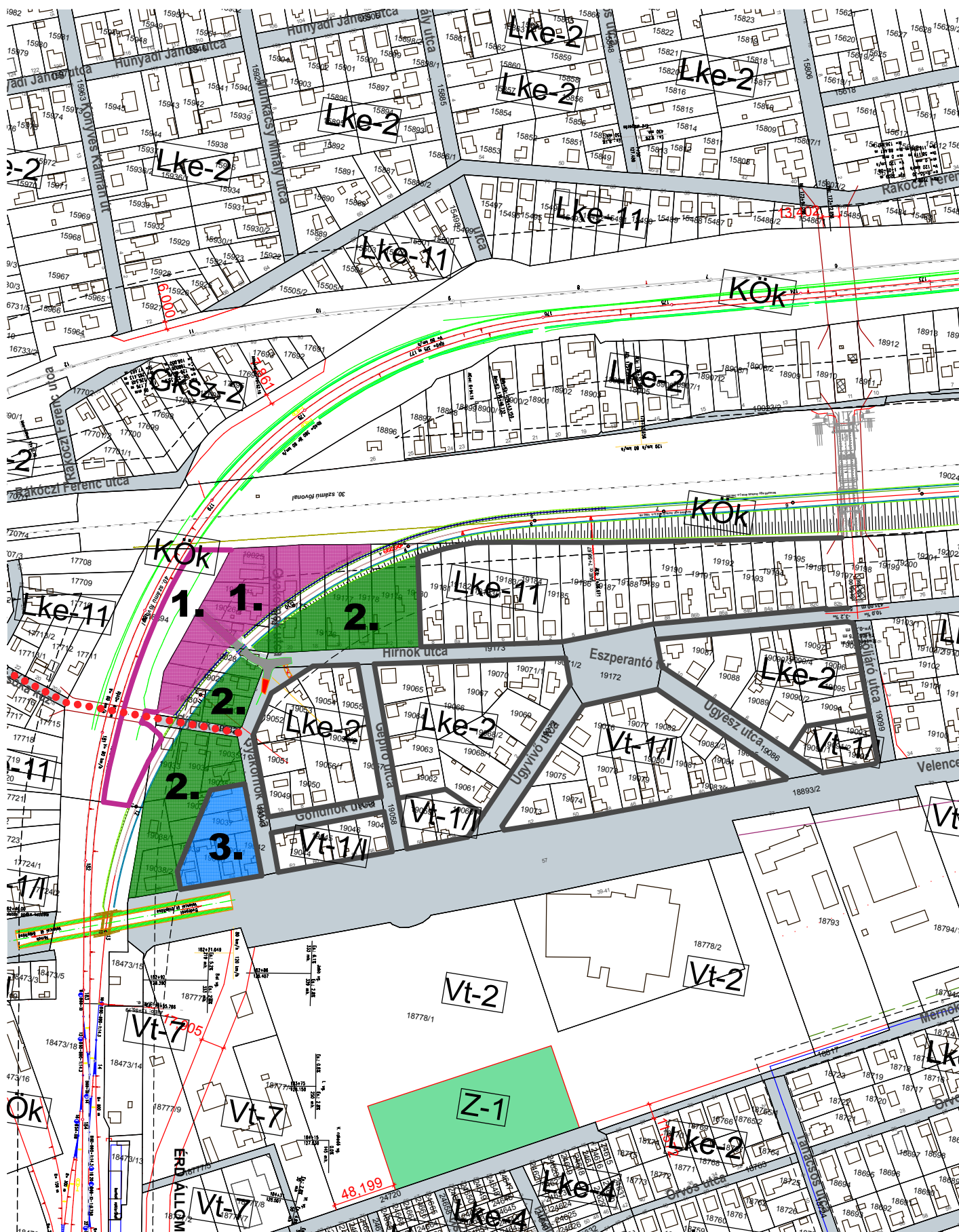
A javasolt változás ennek megfelelően:

Vasúti területté válik nagyobb részt, a kertvárosias- és közterületből **Lke-11→KÖk** terület lesz mintegy 7 150 m², valamint az új vágánynak a területe ami 3 708 m²

Védő zöldsávvá alakul a kertvárosias és településközpont vegyes övezet területéből **Vt-1/I, Lke-11→Ev** „erdő” terület lesz mintegy 5 593 és 1 619, valamint 5 893 m²= 13 105 m²

A terület egy kisebb részén intézmény/településközpont vegyes terület jöhet létre kb 3 582 m² területtel

A területen élők érdekében mindenképpen fontos, valamint a megvalósítás érdekében kellően átgondolt és környezeti szempontból is kiértélt javaslat készüljön.



jelmagyarázat:

1. VASÚT TERÜLETE 2. VÉDŐZÖLD 3. INTÉZMÉNY TERÜLET TERVEZETT GYALOGOS ÖSSZEKÖTTETÉS

ÉRD ÖSSZEKÖTŐ VÁGÁNY - JAVASOLT VÁLTOZÁSOK

A módosított javaslat szerint kisajátítandó ingatlanok:

utca neve	hrsz	megnevezés
Gyakornok u	19035/1	teljes kisajátítás
	19035/2	teljes kisajátítás
	19036	teljes kisajátítás
	19037	teljes kisajátítás
Velencei út	19038/2	teljes kisajátítás
(szevizút)	19039	teljes kisajátítás
	19040	teljes kisajátítás
	19041	teljes kisajátítás
	19042	teljes kisajátítás
Hirnök utca	19178	teljes kisajátítás
	19079	teljes kisajátítás
	19180	teljes kisajátítás

1.4. Szabályozási koncepció - javaslat a szabályozás módosítására

Az összekötő vágány megvalósítása a vasúti fővonalai hálózat fejlesztéséhez szükséges.

Megvalósítása során sérülnek lokálisan egyéni érdekek és kisebb mértékben a településszerkezet is, ezért törekedni kell arra, hogy a megvalósuló állapot legalább a jelenlegi helyzettel egyenértékű legyen, ne eredményezzen rosszabb állapotot.

Környezetvédelmi, településszerkezeti, területfelhasználási szempontból kell mérlegelni a megfelelő megoldást. Az igénybe vett területen nem elegendő a legkisebb mértékű kisajátítást figyelembe venni, a környezeti minőség érdekében nagyobb területen kell az átalakulásnak megtörténni.

A területfelhasználás módosításával mérsékelni lehet és mérsékelni kell a területet érő hatásokat.

A vasút mellett szélesebb, jobb környezeti értéket adó védő funkciójú zöldsávot kell kialakítani.

A környezeti értelemben rosszabb helyzetbe kerülő lakótelkeket meg kell szüntetni.

A lakóterület helyett javasolt, közösségi-szolgáltató funkciójú területet létrehozni, ami a lakóterületi igényeket szolgálja ki.

Megfontolandónak tartjuk a lakóterületi szabályozás ismételt átgondolását a vasútvonalak melletti területen, hogy ne lehessen társasházakkal túlépíteni a területet.

Javasolt területfelhasználás

1. Vasúti üzemi terület	12 161 m ² (meglévő területtel együtt)
2. Zöldterület – védőerdő	13 105 m ²
3. Intézmény terület	3 582 m ²
Új vasúti terület/új vágány	3 708 m ²

1.5. Közlekedés, közműfejlesztés

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából a közelmúltban megépült a 30a sz. vasútvonal Kelenföld – Tárnok közötti szakasza és jelenleg készülnek a Kelenföld-Százhalombatta 40a sz. vasútvonalszakasz korszerűsítésnek kiviteli és tender tervei.. A 40a vasút vonal az „egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatás hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről” szóló 345/2012 (XII.6) Korm. Rendelet 1. melléklet 2.8 pontja alapján kiemelt jelentőségű.

Az Érd alsó – Érd összekötő vágány megépítése ugyancsak a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 2.11 melléklete szerint a 30a. számú vasútvonal, Budapest-Kelenföld-Székesfehérvár szakasz rekonstrukciójának részeként kiemelt jelentőségű.

Közlekedés

Kötőtpályás közlekedés

Érd MJV-t érintő nagyvasúti hálózatot a Budapest – Pusztaszabolcs (40a sz.) és a Budapest – Székesfehérvár (30a sz.) vonalak jelentik. A vasúti pályákon bevezetésre kerül az ütemes menetrend szerinti elővárosi vasúti közlekedés (és várhatóan távlatban a vasúti pályákat a városi közösségi közlekedésre felhasználó rendszer is).

A vonalat teljes hosszában, $v=120$ km/h sebességre kell alkalmassá tenni, az állomásokat úgy kell átalakítani, hogy megfeleljenek a teherforgalom jellegében bekövetkezett változásoknak, az utasforgalmat a lehető legmagasabb színvonalon tudják lebonyolítani.

A kiépítési sebesség 120 km/h, de jelenleg 100 km/h állandó sebességkorlátozás és elsősorban az állomásokon 60-80 km/h ideiglenes korlátozások vannak érvényben.

A beruházás egyik célja a sebesség növelése - ahol lehetséges - 120 km/h-ra. A fővágányokban új felépítmény létesül, az állomásokon, megállóhelyeken 55 cm magas peronok, utas aluljárók, liftek, rámpák létesülnek (a korábbi beruházások figyelembevételével, esetleg változatlanul hagyása mellett). Megújulnak az állomásépületek és új P+R parkolók létesülnek. A villamos-felsővezeték átépítésre kerül, a forgalombiztonság javítása érdekében korszerű, elektronikus biztosító-berendezések épülnek.

A korszerűsítésre kerülő pályaszakaszok (minimális korrekciós részek), az átépítést követően ugyancsak kétvágányúak és villamosítottak lesznek, a tengelyterhelés 225 kN-ra nő.

A 40a sz. vasúti pálya a jelenlegi nyomvonalán épül át, jelentősebb korrekciók nem lesznek. A pálya teljes hosszán új alépítmény és felépítmény készül, új vízelvezető rendszer (szivárgók, árkok) épül.

A nagyléptékű korszerűsítési munkák részeként készül az Érd alsó – Érd vasútállomás közötti összekötő vágány, ami teljesen új kiépítésű lesz.

Érd vasútállomás átépítése és *Érd alsó (30a) - Érd vasútállomás (40a) közötti összekötő szakasz* kiépítése, pálya, műtárgy és felsővezeték építési munkák, valamint a kapcsolódó biztosítóberendezési, távközlési, váltófűtési, térvilágítási, felsővezeték távvezérlési munkák tervezésével és építésével tervezett, a két vasúti fővonal összekötése.

Az összekötés nem jelent többlet kapacitást a mai állapotokhoz viszonyítva, mivel az összekötő vágány alapvetően a környezeti zajterhelésre érzékenyebb területekről átterelő gyorsvonatokat vezeti majd el a célállomások felé.

Az összekötő vágány új hídon keresztezi a Velencei utat és éri el Érd vasútállomásának a vágányhálózatát.

Érd állomás új vágányszerkezetének kialakítása már a tervezett, a 30a vonallal történő *Érd alsó - Érd állomás összekötő vágány* figyelembevételével készült.

Közúti közlekedés

A várost érintő gyorsforgalmi úthálózatot az M7 autópálya és a 2008 évben átadásra került M6 autópálya alkotja. A gyorsforgalmi utak jövőbeni fejlesztése nincs közvetlen kapcsolatban e terv feladataival.

Az országos jelentőségű főúthálózati elemek közül a vizsgált területet országos főútvonal nem érinti, ezek fejlesztése jelen tervnek nem feladata.

A város főútvonalai közül a régi, 7 sz. un. „balatoni út” – Velencei út halad át a területen és az összekötő vágány megépítésével egy időben, az aluljáró új hossz-szelvénnel és keresztmetszettel átépül.

Távlatban megépül az un. Szent István-híd, amelynek e tervezési területet érintő szakasza az Elöljáró utca nyomvonalán éri majd el a Velencei utat.

A vasútvonalat egyéb közúthálózati elem a szakaszon nem keresztezi (felüljáró vagy aluljáró).

Szintbeni keresztezés

az elzárt terület megközelítésére megépítése tervezett

Városi közösségi közlekedés

Érd város területén a helyi és helyközi buszjáratokat a Volánbusz Zrt üzemelteti. A helyi járatok kapcsolatot biztosítanak a vasútállomáshoz és a megállóhelyekhez.

A közösségi közlekedés további fejlesztésével javítani lehet a vasútra történő ráhordást és így az érdek személygépkocsival történő közlekedése helyett erősödne a korszerűsített vasút szerepe a közösségi közlekedésben. Átszállási lehetőséget kell biztosítani a megállóhelyeken és az állomáson a két közösségi közlekedési ágazat viszonylatai között.

Parkolás

A vasút korszerűsítés kapcsán az állomásokon és megállóhelyeken kiépülnek a normatíváknak megfelelően a P+R parkolók.

KÖZMŰVEK

Az Érd alsó - Érd állomás összekötő vágány megépítése megszünteti a Gyakornok utca északi szakaszát és megszűnik a Díjnok utca. E két szakaszon fel kell számolni a meglévő közművezetéseket.

A vasútvonal megépítési munkái a közművek egyéb hálózati jellegét és kapcsolatait nem érintik.

A közüzemi ellátást a vasútvonalak által közrezárt területen a tervezett funkciótól függően kell megvalósítani és ellátni vízi- és energiaközművekkel.

1.6. AZ ELÉRENDŐ CÉLOK ÖSSZEFOGLALÁSA

A *Telepítési tanulmányterv* és a településrendezési tervek módosításának célja, hogy Érd MJV városon áthaladó vasúti fővonalak korszerűsítéséhez kapcsolódó, *Érd alsó - Érd állomás összekötő vágány* megépítéséhez szükséges területfelhasználási módosítások, övezeti átsorolások, közterületet érintő szabályozások beépülhessenek a település rendezési terveibe és lehetővé tegyék a megvalósítást.

Az elemzések szerint szükség van, a településszerkezeti tervet érintő módosításokra, valamint szabályozási módosításokat kell átvezetni a város érintett területén.

Nagyobb mértékű területfelhasználási változásra van szükség ott, ahol az összekötő vágány áthalad a jelenlegi kertvárosias területen és érint településközpont vegyes terület is, a Gyakornok utca környezetében.

Megfontolandó az új vasútvonal közelében megmaradó lakó- és egyéb területek szabályozása, felülvizsgálata.

1.7. Az összekötő vágány megépítése, a változás várható környezeti hatásai, rövid összefoglaló

Érd városát érintő nagyvasúti hálózatot a Budapest – Pusztaszabolcs (40a sz.) és a Budapest – Székesfehérvár (30a sz.) vonalak jelentik.

Az *Érd alsó - Érd állomás összekötő vágány* kiegészítése a főhálózatnak, lokális jelleggel ugyan, de jelentős változást okoz az érintett területen, ami a területfelhasználás módosításával mérsékelhető. Egyéb területeken hatása nem érzékelhető.

A környezeti vizsgálatok és számítások alapján a várható környezeti hatásokkal kapcsolatban az alábbi megállapítás tehető (KHT):

Az összes hatást, hatótényezőt mérlegelve a vasútvonal fejlesztése környezetvédelmi és természetvédelmi szempontból megvalósítható.

A tervezett létesítmény megfelel a vonatkozó jogszabályokban foglalt előírásoknak, a tervezett létesítmény hatása nem jelentős.