A.D.U. Építész Iroda Kft

BICSKE, SZÁRLIGETI M1 CSOMÓPONT TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA

PARTNERSÉGI DOKUMENTÁCIÓ

2018. Június

BICSKE, SZÁRLIGETI M1 CSOMÓPONT
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA

PARTNERSÉGI DOKUMENTÁCIÓ

Megbízó:

MAGYAR KÖZÚT

Tervezők:

A.D.U. Építész Iroda Kft

Településtervezés:	**dr. Gajdos István**	TT1 01-0072
	okl. építészmérnök	
	településtervező vezető tervező	
	Csarkóné Kelemen Ágnes	TT1 01-0760
	okl. építészmérnök	
	településtervező vezető tervező	
Zöldfelület, környezetvédelem, tájrendezés:	**Vincze Attila**	TK/1 01-5089
	okl. táj- és kertépítész,	
	vezető tervező	

2018. június

BICSKE, SZÁRLIGETI M1 CSOMÓPONT
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA

PARTNERSÉGI DOKUMENTÁCIÓ

Tartalom:

HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

Előzmények

Hatályos településrendezési döntések

A tervezési terület jelenlegi állapota

Az új csomópont tervezett kialakítása

Javaslat a településrendezési tervek módosítására

Melléklet: Szabályozási javaslat (tervlap)

BICSKE, SZÁRLIGETI M1 CSOMÓPONT
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA

PARTNERSÉGI DOKUMENTÁCIÓ

ELŐZMÉNYEK

Bicske Fejér megye északi részén helyezkedik el igen jó közlekedési-földrajzi adottságokkal. 1986 január 1-től kapott városi rangot, fejlődése kisebb megtorpanásokkal ugyan, de töretlen, jelenleg mintegy 12 000 fő a város lakossága.

Bicske és környéke már ősidők óta lakott hely, első nyomát az újabb kőkorból származó telepnyomok, sírok bizonyítják, de a bronzkorból, a rómaiak és az avarok idejéből (a Szőny-Pécs közti római út, mely egy itteni egykori római településen vezet át) és az Árpád-korból középkori temetők templom alapfalakkal kerültek elő itt.

Első említése 1306-ból való, bár a *Bicskei* családról – a hely akkori birtokosairól – már 1258 óta tudni. Különleges helyzetet adott a 15. század kereskedelmével párhuzamosan fellendülő Bicskének az a tény, hogy a birtokosok 1443. június 10-én pallosjogot kaptak I. Ulászló királytól.

A vasút 1884-ben épült meg *Bicskén*, amikor megnyílt az utolsó fővárosi fővonal Budapest és Újszőny között. Később ehhez kapcsolódott egy helyi érdekű vasút is, amely Székesfehérvárral kötötte össze a települést

A vasutak megjelenésével párhuzamosan Bicske jelentősége folyamatosan nőtt. 1921-ben a Budapest–Győr vasútvonalat az országban elsőként villamosították, így még egyszerűbbé vált a város megközelítése Budapestről. *(Wikipédia)*

Jelentősen erősítette helyzetét az M1 jelű autópálya kiépítése, ami az ország számára fontos kelet-nyugati kapcsolatokat biztosítja.

A város ***Integrált Településfejlesztési Stratégiája*** a következőképpen fogalmaz:

Térségi kapcsolatok

Bicske közlekedés-földrajzi helyzete kedvezőnek tekinthető. A város a TEN-T nemzetközi hálózat részét képező M1 gyorsforgalmi út mellett helyezkedik el. A kelet-nyugat irányú közlekedési tengelyen keresztül nyugat felé a két megyei jogú város Tatabánya és Győr, valamint az osztrák főváros, Bécs is elérhetővé válik.

A város helyzetét tekintve jelentős előnynek tekinthetjük kelet felé a főváros közelségét, és a további autópályák (az M0-án keresztül az M6, M5, M3) könnyű, gyors elérhetőségét (az elérhetőséget lásd bővebben később).

Hasonlóan kedvező Bicske vasúti kapcsolata is, hiszen az újabb korszerűsítés előtt álló Budapest-Hegyeshalom vasútvonal szintén nemzetközi kapcsolatot jelent Bécs felé, valamint a budapesti déli vasúti összekötő hídon keresztül a keleti területek.

A gyorsforgalmi úttal párhuzamosan haladó 1. sz. főútnak fontos kapcsolati szerepe van az elérhetőségben: csak ezen a főúton keresztül oldható meg a gyorsforgalmi út bicskei csomópontjának megközelítése, valamint a dél felé vezető 811. sz. és az észak felé vezető 102. sz. főúthoz való csatlakozás.

A város észak-déli közlekedési kapcsolatai ugyanakkor sajátos képet mutatnak. Az északi kapcsolatot Esztergom felé a várostól 10 km-re keletre újonnan kijelölt 102. sz. főút jelenti a herceghalmi csomópontból, amely jelenleg települési belterületeken vezet keresztül. Bicske a Közép-magyarországi régió közvetlen közelében helyezkedik el ……

M1 Ipari park V10.1.

Befektetések ösztönzése A városrész az M1 autópálya melletti elhelyezkedést kihasználva alapvetően gazdasági központként funkcionál. Az ipari park egyelőre jelentős tartalékterületekkel rendelkezik, így a befektetés ösztönzés az elsőleges feladat ebben a városrészben, abban a reményben, hogy az ipari parkhoz autópálya lejáró is fog csatlakozni, mely növelni fogja az ipari park népszerűségét.

V10.2 Autópálya lehajtó építése

Az ipari park jobb megközelíthetőségét így befektetés vonzó képességét nagymértékben javítaná egy autópálya lejhajtó építése az M1 ipari parkhoz.

A VÁROS HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEI

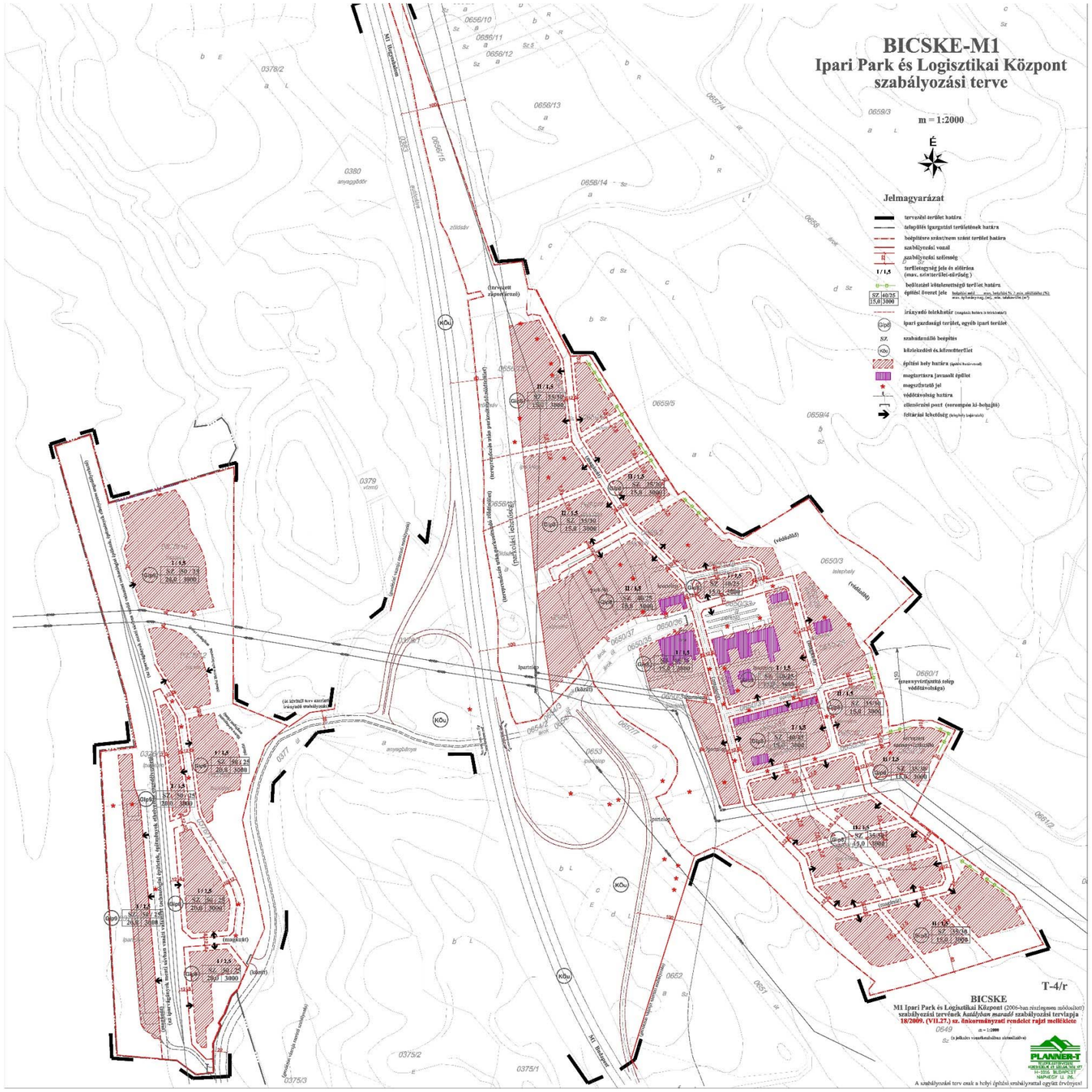
Bicske Város Önkormányzata rendelkezik hatályos településrendezési eszközökkel.

- Településszerkezeti terv: 281/2009. (VII.24.) kt. határozattal megállapított,
- Helyi építési szabályzat: 18/2009. (VII. 27.) önk. rendelettel hatályba léptetett, többször módosított rendelet.

A területre készült hatályban lévő településrendezési tervek:

Bicske, M1 Ipari Park és Logisztikai Központ szabályozási tervének, hatályban maradó szabályozási tervlapja.

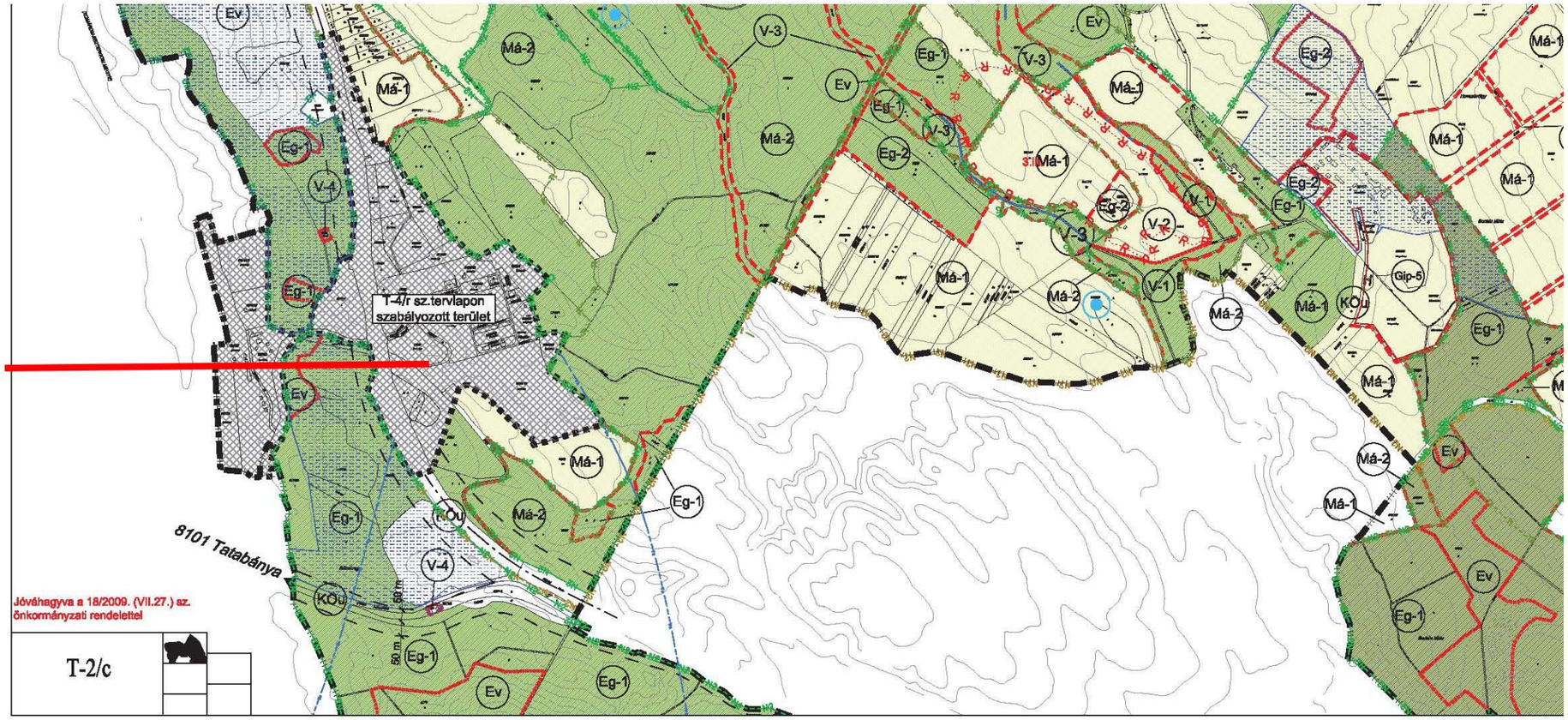
Planner-T Kft



Szabályozási terv – Külterület

Planner-T Kft 2009

Az új csomópont miatt szabályozással érintett terület



HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI DÖNTÉSEK

A Képviselő-Testület 2018. február 14-i testületi ülésén döntött, hogy elindítja településrendezési terveinek módosítását a Szárligeti csomópont kiépítéséről

K i v o n a t

Bicske Város Önkormányzat Képviselő-testületének
2018. február 14-én megtartott rendkívüli, nyílt ülésén
készült jegyzőkönyvéből

Bicske Város Önkormányzat Képviselő-testülete 9 igen (egyhangú) szavazat mellett a következő határozatot hozta:

37/2018. (II. 14.) képviselő-testületi határozat

Tárgy: Az M1 autópálya 47+992 km szelvényében megvalósítandó csomópontról

Bicske Város Önkormányzatának Képviselő-testülete az M1 autópálya 47+992 km szelvényében külön szintű csomópont megvalósítása érdekében

1. a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kérelmében foglaltaknak helyt ad,
2. az M1 autópálya 47+992 km szelvényében külön szintű csomópont megvalósítását kiemelt jelentőségű önkormányzati célként kezeli,
3. a csomópont építéssel érintett területet fejlesztési területté nyilvánítja,
4. felhatalmazza a polgármestert, hogy a csomópont megépítéséhez szükséges helyi építési szabályzat módosítás, szabályozási terv-módosítás és azok alátámasztó munkarészei mihamarabbi elkészítése érdekében szükséges intézkedéseket, jognyilatkozatokat, kötelezettségvállalásokat megtegye, a kérelmezővel a költségviselésről a tárgyalásokat lefolytassa,
5. a településrendezési eszközök módosítására keretjelleggel a 2018. évi költségvetésben a tartalék sor terhére 5.000.000,- forintot biztosít.

Határidő: 2018. június 1.
Felelős: polgármester

K.m.f.

Pálffy Károly
polgármester

Fritz Gábor
jegyző

A TERÜLET JELENLEGI ÁLLAPOTA

A Város jelenleg hatályos településrendezési tervei alapján a tervezési területen az elmúlt években nem volt jelentős beruházás. Az M1 Ipari Park és Logisztikai központ egy része létezik (egykori bányaüzem), de nincs közvetlen kapcsolata az M1 gyorsforgalmi úttal. Az ipari park jelenleg a 8101 j. úton keresztül kapcsolódik a főhálózathoz. A tervezési területen a 8101 j. út aluljáró formában keresztezi az M1 autópályát.

A tervezési feladat az új csomópont kialakításának megtervezése és az ehhez szükséges településrendezési tervek elkészítése.

Az M1 alatti átjáró az Ipari park felől

A tervezett körforgalom helye

AZ ÚJ CSOMÓPONT KIALAKÍTÁSA

A tervezett csomópont kapcsolatot létesít az M1 autópálya és a Bicske – M1 Ipari Park és Logisztikai Központ között. A Bicske – M1 Ipari Park és Logisztikai Központ jelenleg a 8101 j. magánúton keresztül létesít kapcsolatot az országos közúthálózattal. Az említett út a 47+992 km szelvényben alulról keresztezi az M1 autópályát.

A tervezett csomópont negyedlóhere-félrombusz kialakítású. A félrombusz elrendezésű „A" és „B" ág az M1 autópálya keleti, a „C" és „D" negyedlóhere elrendezésű ágak pedig a nyugati oldalon találhatók. A Budapest felől lehajtók az „A" ágon keresztül, a Győr felől lehajtók pedig a „C" ágon keresztül hagyhatják el az autópályát. A Győr felé felhajtók a „B" ágon keresztül, a Budapest felé felhajtók pedig a „D" ágin keresztül közelíthetik meg az autópályát. Az „A" és „B" ágak körforgalmú csomóponttal, a „C" és „D" ágak balra kanyarodó sávval kialakított csomóponttal csatlakoznak a keresztező úthoz. A csomóponti összekötő ágak geometriája úgy lett kialakítva, hogy az autópálya 2x3 sávosra történő bővítésekor minimális változtatással csatlakozhassanak a főpályához. A keresztező 8101 j. út nyomvonalán nem történt módosítás.

Mind a négy összekötő ág a csatlakozási szakaszon kívül, bevágásban kerül kialakításra.

Tervezési paraméterek

Csomóponti ágak

- tervezési sebesség:
  „A", „B", „C" ágak **v_t= 60 km/h**
  „D" ág **v_t= 40 km/h**
- forgalmi sávok száma: **1x1**
- sávszélesség: **5,50 m**
- padkaszélesség: **1,25 m**

Keresztező út

- tervezési osztály: **K.VI.**
- tervezési sebesség: **v_t= 60 km/h**
- forgalmi sávok száma: **2x1**
- sávszélesség: **3,25 m**
- padkaszélesség: **1,50 m**

Víztelenítés

A vízelvezetés az út két oldalán kialakított talpárokkal kerül megoldásra. A tervezett csomópont több vízbázis területét érinti, e miatt a vízelvezetés kialakításakor fokozottan kell figyelni az ennek megfelelő kialakításra.

Tervezett kialakítás vázlata

Érintett közművek

A tervezési területet az alábbi közművek érintik:

Viziközművek:

- M1 Ipari Park

Villamos energia közművek:

- E.ON Észak-dunántúli Áramszolgáltató Zrt. – Tatabánya
- ÁAK Zrt.

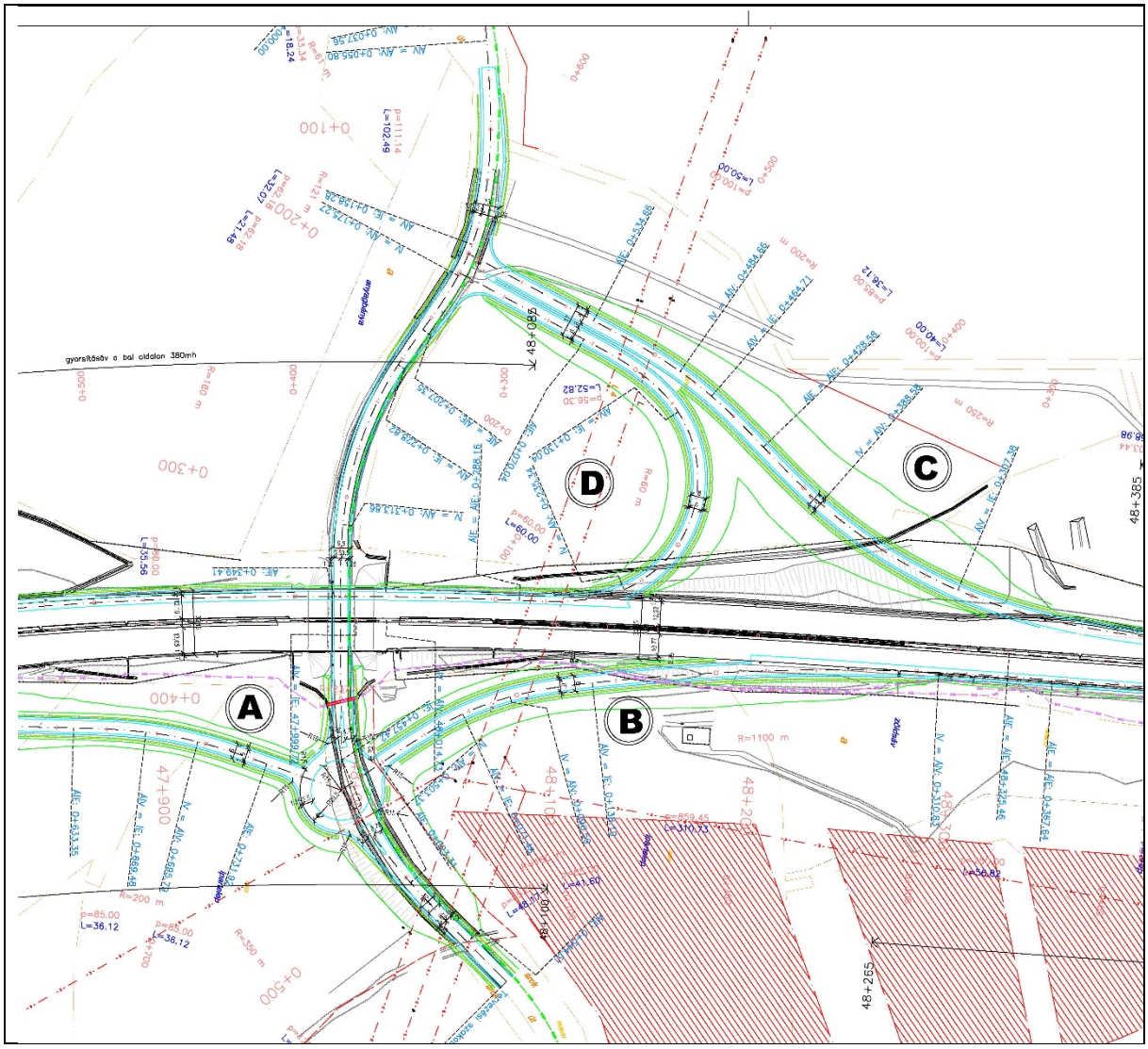
Távközlés:

- Magyar Telekom Nyrt. – Székesfehérvár

Üzemi hírközlés:

- ÁAK Zrt.

A tervezett csomópont kialakítása – Flavus Kft 2018



JAVASLAT A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEK MÓDOSÍTÁSÁRA

A tervezési területre van hatályban szabályozási terv, amit a korábbi fejezeteben ismertettünk.

A tervezett új csomópont területe már szerepel a hatályos tervlapon, de kialakítása nem egyezik meg a jelenleg tervezett változattal és az északi oldalon szükség van a településrendezési tervek módosítására, mert érinti a jelenleg beépítésre szánt területet.

Miután módosul a beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területek határa, módosítani kell a településszerkezeti tervet is, valamint a hatályos szabályozási tervet.

A településszerkezeti terv és a szabályozás is csak az M1 autópálya jobboldalán módosul így elegendő a rendezési tervi módosításokat csak ezen az oldalon módosítani, de felmerül, hogy a tervek és a HÉSZ egységes kezelése érdekében az érintett tervlapok egésze cserére kerüljön.

A településrendezési tervek módosítása előtt ezért szükséges, hogy a városi főépítész és a képviselő-testület foglaljon állást a tervek végleges kidolgozásával kapcsolatban, melyik módszer szerint készüljenek el a tervi módosítások.

A mellékelt tervlapon látható, hogy a tervezett kialakítás hogyan érinti a jelenleg hatályos terveket. Az érintett területeken a terv végrehajtása még nem kezdődött meg. Az erősen szabdalt és sarjerdővel benőtt terepen az új csomóponti kialakítás lesz az első komolyabb beavatkozás.

A ”B” ág kialakításához kisebb területrészt igénybe kell venni a jelenleg beépítésre szánt ipari területből. Mintegy 5.540 m² területet kell átsorolni ipari területből közlekedési területbe.

A korábbi felhajtó az „A” jelű területen jelentősen nagyobb területet vett igénybe, mint a jelenleg tervezett megoldás. Javaslatunk szerint a jelenleg közlekedési területbe sorolt, de most fel nem használt területrész maradjon továbbra is közlekedési terület besorolásban, majd a későbbi időszakban kell módosítani a területfelhasználást, ha az szükségessé válik.

Elkészítendő tervmódosítások:

JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

Településszerkezeti terv módosítása

HÉSZ és Szabályozási terv módosítása