

A terepszint alatti létesítmények hatása a településrendezési eszközökre

A kérdés egyes elemeinek felvázolása

A településrendezési tervezés területén ismételten fel-felmerül a többszintes területfelhasználás kérdése: a terepszint alatti építmények, földtani adottságok stb. hatása a tervezésre és számos ezzel kapcsolatos probléma. Az elmúlt években, az Építész Közlönyben egyes kérdéseket már körüljártunk, pl. 2003. decemberében a többszintes ingatlan-nyilvántartás kérdését (annak nemlétét). A településrendezésnek az elmúlt években egyébként is kiemelkedően fontos része lett a terepszint alatti szabályozás kérdése, amit az OTÉK '98. óta kötelezően elő is ír. A mélygarázsok létesítése és más funkciók föld alá telepítése, a közterületek alatti építések újabb és újabb kérdéseket vetnek fel, amire más alkalommal még figyelmet fogok szentelni. Jelen írásban az infrastruktúra-hálózatok bizonyos elemeivel kapcsolatban felmerülő problémákra, szabályozási következményekre térek ki. Jogi szempontból tisztázandó az építéssel kapcsolatban a Föld mélye felé való terjeszkedés határa, mértéke, de ez is külön írás és vizsgálat tárgya lehet.

A gyorsforgalmi úthálózattal kapcsolatban merült fel – több helyen - a terepszint alatti nyomvonalvezetés gondolata és annak változatai¹, a felszínről épített kéreg alatti, valamint a bányászati módszerrel épített mélyvezetésű. Lakossági és tervezői kérdések is érkeznek arra vonatkozóan, hogy egy ilyen nyomvonalnak mi a hatása a felszín területfelhasználására, jár-e építési tilalommal, mely esetekben kell a felette lévő területen szabályozási tervet készíteni, illetőleg módosítani. Hasonló kérdéseket és kételyeket vet fel a földalatti/metró építése a fővárosban. Arról sem szabad megfeledkeznünk, hogy Budapest településszerkezeti terve több távlati közúti alagutat is tartalmaz: egyet a Szilágyi Erzsébet fasor és Pest között, egyet a Rózsa-völgy térségében az Albertfalvai-híd és az Eger út összekötésére, s felmerült egy észak-déli alagút építése is Óbuda és Dél-Buda térségeinek közvetlen kapcsolatára.²

Általában elmondhatjuk, hogy a gyorsforgalmi úthálózat és a főúthálózat olyan jelentőségű infrastrukturális elem (elem-együttes), amelynek bizonyosan szerepelnie kell a településrendezési tervekben, hiszen a településrendezés legalapvetőbb célja éppen az országos, a térségi és a helyi érdekek összhangjának megteremtése és a település területfelhasználásának és alapvető infrastruktúra hálózatának meghatározása (Étv. 7. § (1) bek.). Az ilyen infrastrukturális elemnek meg kell jelennie a településszerkezeti terven, a helyi építési szabályzatban és – legalább a nyomvonal telektömbnyi környezetét tartalmazó – szabályozási terven (Étv. 10. – 12. §).

A mélyvezetésben/alagútban haladó útszakasz is hatással lehet³ a felszín területfelhasználására és beépítésére, s mint ilyet fel kell tüntetni a településszerkezeti terven (11. § (4) bek.). Az ilyen sáv alapvetően két részre bontható: az egyik az alagút a felszín közelében, a másikon annál lényegesen mélyebben halad. Az előbbiben alapvetően a felülről való építés jöhet szóba, ezért

radikálisan korlátozza a felette fekvő területek használatát (a megépítésig mindenképp, azt követően a rezgésével, szellőzési igényével). Ezeken a szakaszokon – néhány világváros belső, sűrű beépítésű területei kivételével – mindenütt a földtakarás és a növényzettel való betelepítés a jellemző mind a műtárgyak felett, mind azok hatásterületén. Az utóbbin, a nagy földtakarású szakaszokon a terület hasznosítása csaknem független az út jelenlététől (a lényeg értelemszerűen nem a mértéken, hanem azon van, hogy a bányászati módszerekkel épített alagútnak ne legyen jelentős hatása a felszín felhasználására és beépítésére).⁴

Az építési törvény 12. § (2) bekezdése rögzíti azokat a területeket, ahová mindenképpen kell készíteni szabályozási tervet, illetve szükség esetén módosítani kell azt. Ezek között szerepel a „minden olyan terület, ahol az építés helyi rendjének biztosítása egyébként szükségessé teszi” kategória, és ezek a területek e körbe tartoznak. Ugyanez igaz a helyi építési szabályzatra is (Étv. 13. § (2) – (5) bekezdés). Sőt, az esetek egy részében a helyi építési szabályzattal akkor is foglalkozni szükséges, ha szabályozási tervet nem kell készíteni a területre. Ebben az esetben is meg kell, hogy jelenjenek a szabályzatban azok a korlátozások és jogok, amelyek biztosítják a tervezett infrastruktúra elem megvalósíthatóságát. A szabályozási terv híján természetesen a szabályzatban a tervezett nyomvonal által érintett ingatlanok mindegyikére (bizonyos rátartással) meg kell határozni az elhelyezést biztosító szabályokat.

Az alagútban vezetett út feletti terület meglévő szabályozási tervét tehát akkor kell módosítani, ha arra az út hatással van. Ez a hatás a fentiekén túlmenően abból következhet, hogy a szabályozási terv tartalmi követelményeinek (Étv. 12. § (5) bek.) valamelyike megjelenik az adott területen. Ilyenek lehetnek az infrastruktúra-hálózatok és építmények szabályozást igénylő elemei (szellőzők, vészkijárók, ...) s a településrendezés megvalósulását segítő sajátos jogintézményekkel érintett területek (építési és/vagy telekalakítási tilalom, kötelezések, elővásárlási jog stb.) lehatárolása. A szabályzatok és a szabályozási tervek módosítása a következő esetekben válhat még szükségessé:

- 1.) Ha a korábbi szabályozás a felette fekvő területen olyan mélységig engedte meg a terepszint alatti beépítést, amely zavarja az alagút építését (vagy nem szabályozta e kérdést, és félt, hogy az egyedi ügyekben a „környezetbe illeszkedés” alapján sérülhet a közösségi érdek).
- 2.) Ha a kismélységű szakaszok rendezési tervi módosítási szükséglete kihatással van a többi területre is (pl. a területet feltáró, kiszolgáló út vezetése ellehetetlenül).
- 3.) A szabályozási terv nem tartalmazta az út nyomvonalát, vagy az módosult.

A rendezési tervekben való ábrázolást illetően az előírások nem tesznek különbséget aszerint, hogy az infrastruktúra-hálózat elemei milyen mélységben fekszenek, de a 3. számú lábjegyzetben kifejtett érvek értelmében nincs is olyan

mélység, ahol ettől eltekinthetnénk. Napjainkban épülnek az első jelentős épületek, amelyek a ház temperálását földhővel oldják meg. Az ennek kinyeréséhez használt kutak, szondák akár a hatvan – nyolcvan métert is elérhetik. A helyi építési szabályzatnak ki kell térnie ennek szabályozásra is, ha közúti vagy vasúti alagút építése válik szükségessé. Tehát a metróépítés távlati nyomvonalait is védeni szükséges ez „ellen”. Más kérdéseket is érdemes végiggondolni: a csapadékvíz-elvezetés műszaki megoldását, a gázvezeték létesítésének speciális előírásait stb.

Mindezek mérlegelésével dönthető csak el a konkrét helyzetben, hogy szükséges-e a szabályozási eszközöket elkészíteni vagy módosítani. Egy azonban biztonsággal rögzíthető: az alagút távlati építése miatt nem kell a felette lévő területre az ott történő építés feltételeként mindenképpen szabályozási tervet készíteni, s nem terhelhető rá a tervezés költsége a közösségre azért, mert a felette lévő terület tulajdonosai a területet be akarják építeni, s ahhoz szabályozási tervet kell készíteni vagy módosítani (legfeljebb a tervezés költségeinek megosztásáról lehet beszélni).

Látható, hogy bár a kérdés a gyorsforgalmi utakkal kapcsolatban merült fel, a földalatti⁵ építése hasonló kérdéseket és problémákat vet fel. Hasonló az a gond is, hogy esetenként évtizedek telnek el az első gondolat és a konkrét tervezés között. Ezalatt a biztonságra törekvés és a helybiztosítás megkívánja, hogy az egyébként minimálisan szükséges területnél szélesebb sávot vegyünk figyelembe. E tekintetben példaadó lehet a gyorsforgalmi úthálózat közérdekűségéről szóló törvény⁶, amely az út számára 500 méter széles sáv kijelöléséről rendelkezik, és kormányrendelet formájában teszi lehetővé a területrendezési tervekben rögzített nyomvonal pontosítását. Természetesen egy város beépített területe alatti nyomvonal esetében ez eltúlzott lenne, ezért merül fel annak szükségessége, hogy ilyen fontos elemek első, településszerkezeti tervben való rögzítéséhez is részletes tanulmánytervek készüljenek.⁷

Ezzel kapcsolatban szükséges arra felhívni a figyelmet, hogy a törvény értelmében⁸ a „kormányrendelettel megállapított nyomvonalat tartalmazó dokumentációval (jóváhagyott tanulmányterv) – amely tartalmazza a tervezett csomópontokat, valamint jellemző hossz- és keresztszelvényeket is – vagy építési engedéllyel rendelkező külterületi gyorsforgalmi út tengelyétől számított 250-250 méter széles területsáv beépítésre szánt területté – a külön jogszabályban⁹ megjelölt gazdasági terület kivételével – nem nyilvánítható”. A Kormány a rendeletben ennél kisebb mértéket is megállapíthat, ha a műszaki feltételek azt lehetővé teszik.¹⁰ A műszaki feltételek egyike éppen a terepszint alatti vezetés lehet, de ide tartozik az egyéb magassági szintkülönbség (pl. az út egy mélyebb terepszinten vezet, mint a beépítésre kiszemelt terület).

Van még számos egyéb terepszint alatti létesítmény (és adottság), ami befolyásolja a településrendezést, ezek között említeném a mesterséges üregeket, az ásványi nyersanyag-lelőhelyeket, a különböző közműveket és egyéb vezetékeket, de ide sorolhatók mindazok az épített pincék és terepszint alatti

épületszintek és egyéb építmények, amelyek kihatással vannak a környező terület/telkek biztonságára, talajvízviszonyaira. Az ezekkel összefüggő egyes településrendezési kérdésekről olvashat a tisztelt olvasó az Építész Közlöny 2003. évi egyik számában, a „Szemelvények a településrendezés műhelyéből” című írásban (a későbbi azonos című folytatások miatt említem meg, hogy ez az első ilyen cikk). Becses figyelmükbe ajánlom továbbá az Önkormányzati Tájékoztatóban 2006-ban megjelent tájékoztatót a pincék által veszélyeztetett települések egyes kárelhárítási munkáiról, valamint a „Településrendezés néhány mérnöki összetevője” című írást, amiből szemelvények jelentek meg a Pécs kiadott „Településtervezés II.” című tankönyvben¹¹, és teljes terjedelemben tanulmányozható az Építésügyi Szemle 2007. évi 1. számában.

Budapest, 2008. február 18.

Körmendy Imre

¹ Az M7-es Köröshegy és Balatonföldvár közötti szakasza (korábbi tervvariáns, amelyet a Balaton törvény preferált), az M0-ás körgyűrű Üröm és Pilisborosjenő körüli szakasza, valamint a nyugati szektor jelentős hányada, korábban a Ferihegyi repülőtér alatti átvezetés (elvetett nyomvonal).

² A város alatti alagutak építése 1901 óta napirenden van. Elsőként a Nyugati- és a Déli pályaudvar közötti összeköttetés megteremtése érdekében merült fel. A legutóbbi nyomvonalat Buda belső területeinek tehermentesítésére a Budapesti Agglomeráció területrendezési terve vetette fel, hogy a bizonytalan távlatú M0-ás nyugati szektora és a Duna-part, ill. Margit körút – Alkotás utca nyomvonalak közötti területen egy körutat pótoljon, összeköttetést biztosítson a negyedmilliós Óbuda – Dunakanyar és a harmadmilliós Dél-Budai Régió (XI., XXII. kerület, Érd, Diósd stb.) között.

³ A Magyar Bányászati és Földtani Hivatal szakemberei szerint a 200 – 300 méter mélységben kitermelt szénmezők felett méteres nagyságrendű felszínváltozás érzékelhető sokszor évtizedekkel a művelést követően, az 100 méternél is mélyebbről kitermelt olajmezők felett is kimutatható centiméter nagyságrendű süllyedés. A 3-as metró építése (mintegy 25 méter mélyen) a Bajcsy-Zsilinszky út néhány épületében okozott károsodást, ezekből kettőt le is bontottak.

⁴ A vezetés mélysége és a felszínre való hatása mindennek előtt a terület geológiai adottságainak a függvénye.

⁵ A magyar szóhasználatban a földalattit csak a millenniumi vasútra használják általában, de a szerzőnek tetszik annak hazai íze, s nem kívánok belemenni azokba a trükkökbe, amikor pl. a főváros városfejlesztési koncepciójában elővárosi vasútként aposztrofálták a csepeli és a szentendrei HÉV összeköttetését a város alatt.

⁶ 2003. évi CXXVIII. tv. a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi úthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről. Ilyen miniszteri rendelet azóta több is napvilágot látott. Az M9 autópályát egyik szakaszáról az 1/2005. (I. 12.) GKM rendelet, valamint az 129/2004. (XII. 8.) GKM rendelet, az M0 Gödöllői átkötéséről. A törvény későbbi módosítása miatt a jövőben kormányrendelet rögzíti a nyomvonalat. Ezért maradt ki a korábbi kitétel – az egészségügyért felelős miniszter egyetértésére vonatkozóan –, hiszen a kormányrendeleten belül az egyetértésnek létre kell jönnie.

⁷ Eger város általános rendezési tervének tervezésekor, 1977 – 79. között a település észak - déli közlekedését biztosító egyik forgalmi út kritikus szakaszára, a Vár térségére 1:500 méretarányban készült tanulmányterv. A terepadottságok, a külső vár régészeti kérdései és a Sánc felaprózott telkei tették a léptéket szükségessé. Városrendező: Kálmán Lászlóné Ráduly Piroska, közlekedéstervező: Mezey András, mindketten a VÁTI munkatársai.

⁸ 17. § (1) bekezdés.

⁹ Az OTÉK a külön jogszabály (253/1997. (XII. 20.9 Korm. rendelet).

¹⁰ A törvény 17. § (2) bekezdése.

¹¹ Tóth Zoltán – Hübner Mátyás – Gömöry János: Településtervezés II., Pécsi Tudományegyetem, 2007.