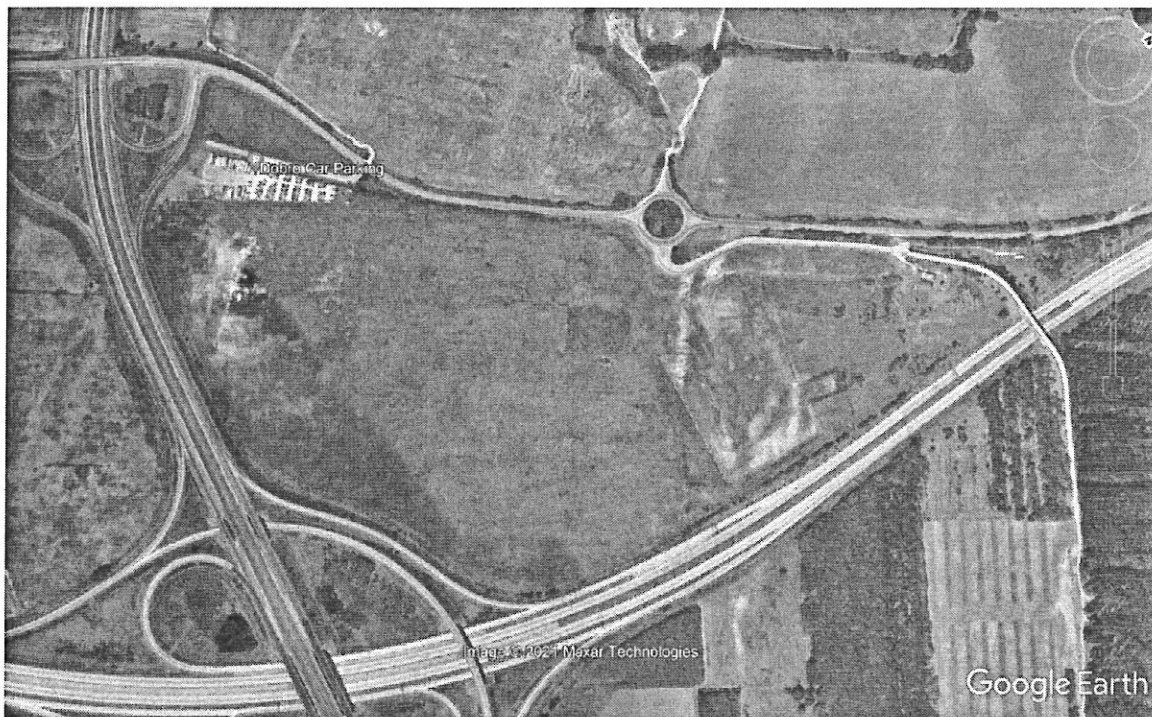


*A.D.U. Építész Iroda Kft*

ÜLLŐ, M0-M4-3101 SZ. ÚT ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET  
VGP AEROZONE



TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

Budapest, 2021. október

**ÜLLŐ, M0-M4-3101 SZ. ÚT ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET  
VGP AEROZONE – TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV**

Készítette:

*A.D.U. Építész Iroda Kft*

1194 Budapest, Tülek u 41  
Iroda: 1111 Bp. Kruspér u. 1.c  
[info@aduepitesz.hu](mailto:info@aduepitesz.hu)

**Településtervezés  
építészet**

**dr. Gajdos István**

TT1 01-0072

okl. építészmérnök  
településtervező vezető  
tervező



**Csarkóné Kelemen Ágnes**

TT1 01-0760

okl. építészmérnök  
településtervező vezető  
tervező



**Közlekedés,  
forgalmi elemzés**

**Cservák Csaba**

KÉ-K 05 01811

okl. építőmérnök

**Ritzl Dániel**

okl. építőmérnök

Budapest, 2021. október

# **ÜLLŐ, M0-M4-3101 SZ. ÚT ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET**

## **VGP AEROZONE – TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV**

### Tartalom

Hatályos településrendezési tervek	4
1. Előzmények és a tartalom	10
1.1. Az érintett terület (ingatlan) rövid bemutatása	11
1.2.1. A telek és a környezet vizsgálati bemutatása	12
1.2.2. Az EVD megalapozása	15
1.3. Beépítési terv	18
1.4. A módosítás során elérendő célok összefoglalása	24
1.5. Szabályozási koncepció – javaslat a szabályozás módosítására	27
1.6. A javasolt beépítés várható infrastrukturális igényei	29
1.7. A javasolt beépítés várható környezeti hatásai	31
1.8. Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetőségei, rövid összefoglaló	35
2. 3101 j. Kerepestarcsa-Vecsés összekötő út forgalmi vizsgálata (18+500 – 20+430 km sz. között)	41
2.1. 3101 j. Kerepestarcsa-Vecsés összekötő út forgalmi vizsgálata - összefoglaló	42
2.2. 3101 j. Kerepestarcsa-Vecsés összekötő út forgalmi vizsgálata (18+500 – 20+430 km sz. között)	49

Budapest, 2021. október

## **ÜLLŐ, M0-M4-3101 SZ. ÚT ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET VGP AEROZONE – TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV**

### **Hatályos településrendezési tervek**

Üllő Város jelenlegi hatályos terve tartalmazza a beruházás területének területfelhasználását és szabályozását.

Jelenleg hatályos településrendezési tervek:

Településszerkezeti Terv

Üllő Város Önkormányzat 91/2017.(VII.29.) sz. Ö.H. 1 sz. melléklete

Kisebb módosítások: Üllő Város Önkormányzat 69/2019.(IV.25.) sz. Ö.H.

Üllő Város Önkormányzat 6/2021.(I.20.) sz. Ö.H.

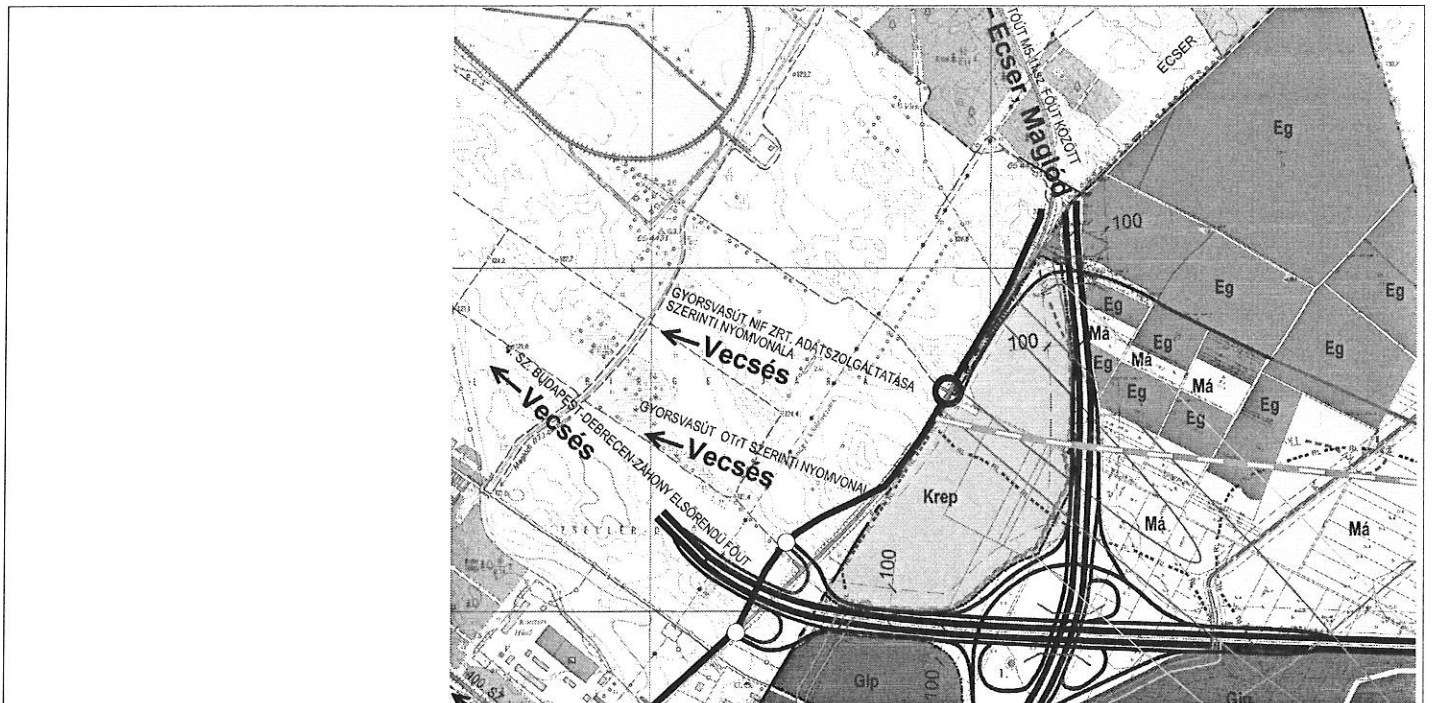
HÉSZ és Szabályozási terv

Üllő Város Önkormányzat Képviselő-testületének 20/2017.(VII.8.) önkormányzati rendelete Üllő Város Helyi Építési Szabályzatáról

15/2020.(VII.8.) önkormányzati rendelettel egységes szerkezetben

3. sz. melléklete a Krep Különleges terület szabályozási terve





Tervezési terület a hatályos Településszerkezeti terv részlete



2. melléklet a 20/2014 (VI. 6.) önkormányzati rendelethez





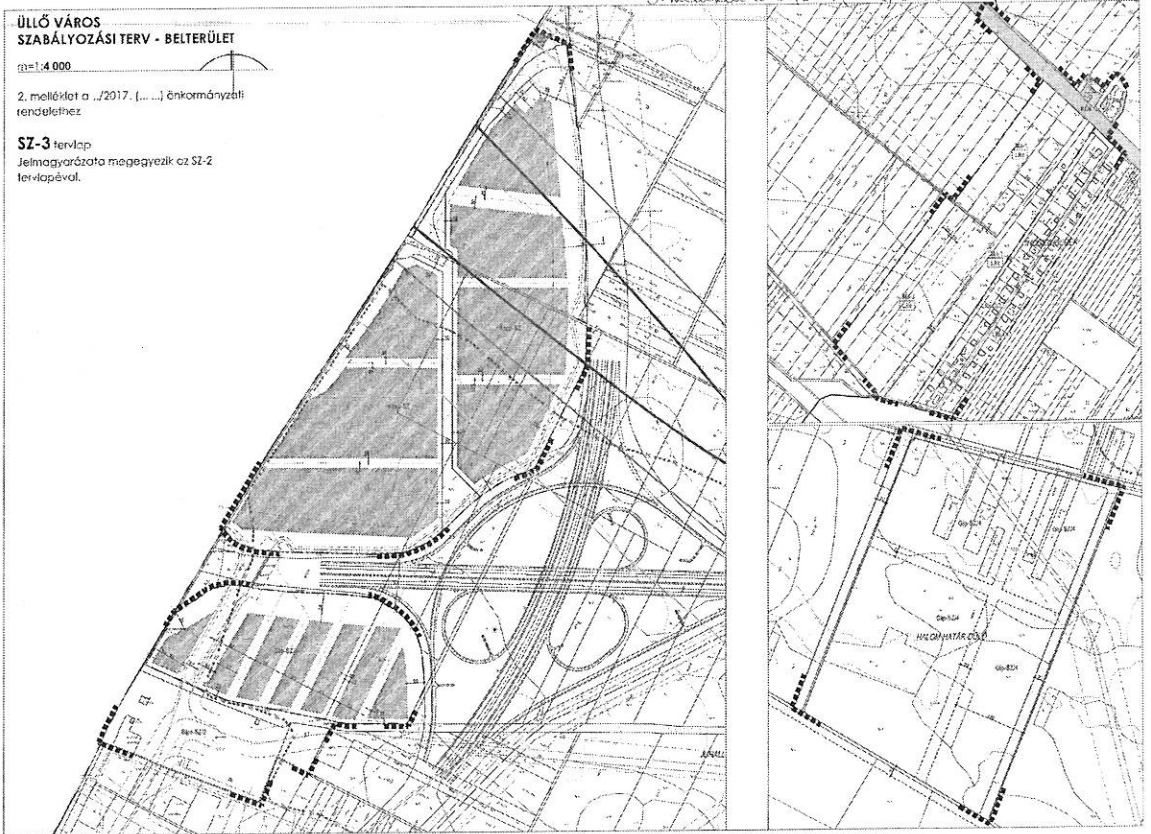
ÜLLŐ VÁROS  
SZABÁLYOZÁSI TERV - BELTERÜLET

m=1:4 000

2. melléklet a „/2017. (...)” önkormányzati  
rendeletéhez

**SZ-3** tervlap

Jelmagyarázata megegyezik az SZ-2  
tervleppel.



## 1. Előzmények és a tartalom

A tervezési terület már korábbi időszakban – az elmúlt két évtizedben - is a beépítésre szánt területek tartozott, aminek oka elsődlegesen az volt, hogy az M0 körgyűrű elérkezett a térségbe és hasonló fejlesztési szándékok jelentek meg Üllőn is mint a körgyűrű mentén máshol is (Budaörsi térség, Csepel-sziget, stb).

A magasabb rendű közlekedési hálózat elérése e helyekről ideális, elsődlegesen a logisztikai vállalkozások, de a termelő-kereskedő vállalkozások számára is, amit csak erősít Budapest, a központi régió – mint az ország legnagyobb gazdasági térsége, az agglomeráció területével együtt – közelsége, valamint a nemzetközi repülőtér szomszédsága.

Az M0 2008-ban történő átadásával egyértelművé vált, hogy az M0-M4 teljesértékű, külön szintű csomópontjának környezete erőteljes vonzást gyakorol a fejlesztő – beruházó szervezetekre.

Az első fejlesztő a tervezési területen még azzal szembesülhetett, hogy a térségen áthaladó, a Vecsésen lévő földgáz állomáshoz vezető nagykapacitású olaj- és földgáz vezetékek oly módon lettek megépítve, hogy ellehetetlenítették a gazdaságos területhasználatot és beépítést. A termékvezetékek mezőgazdasági területen is jelenthetnek korlátozást, de beépítésre szánt területen megakadályozzák a beépítést a védőtávolságok és az átlósan, toronyiránt vezetett szakaszok.

Ahhoz, hogy a terület alkalmassá váljon beruházásokra komoly nagyságrendű befektetésekre, vezeték áthelyezésekre volt szükség. A közművek és az úthálózat fejlesztése volt a másik jelentős tényező, ami fékezte a beruházásokat, valamint a 2008-as gazdasági válság, ami visszavonulásra készítetett addig már tulajdonba került fejlesztőket.

A termékvezetékek átépültek, a feltáró körforgalom az Ecséri úton megépült, gázfogadó állomás, kút és vízmű létesült, sőt építési engedélyt kapott egy organikus technológiát használó, a kommunális szennyvizet kezelni képes szennyvíztisztító mű.

A válság mintegy 10-12 évre megtorpanította a fejlesztéseket, most indul újra ez a tevékenység a térségben.

A jelenlegi szabályozási keretek között a beruházó VGP elindította az engedélyezést, de szándékában áll az építési paraméterek megváltoztatása, ezért kíván az Önkormányzattal településrendezési tervet kötni.

A telepítési tanulmányterv a hatályos jogszabály szerint készül.

### **1.1. Az érintett terület (ingatlan) rövid bemutatása**

A tervezési terület a város központi belterületétől északnyugati irányban helyezkedik el, az M0-M4 csomópontjának közvetlen közelében.

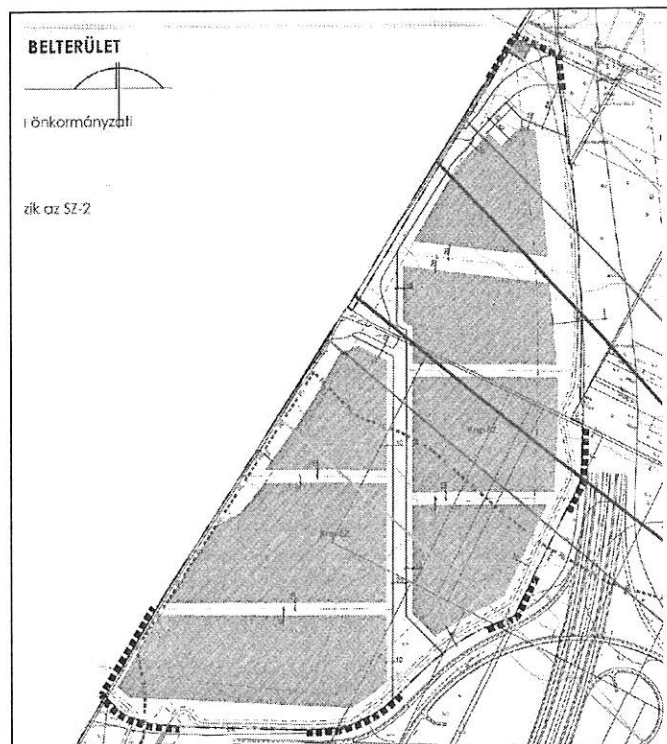
A tervezési terület lehatárolása az utak által közre zárt terület, így az M0 – M4 – 3101 j. út (Ecseri út) által határolva.

A tervezési területen nemcsak építési-fejlesztési területek találhatók, hanem más tulajdonban álló közlekedési területek, valamint gázfogadó és vízmű terület.

A tervezési területre több változatban készült szabályozás az elmúlt évek során. Az eredeti tervekben a (Ferihegy) *Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér* háttérterületeként fogalmazta a területfelhasználást az akkori fejlesztő.

A gyorsforgalmi utak csomópontjának közelsége és a várható közlekedési terhelés a mezőgazdasági művelést ellehetetlenítette, de az eredeti terület egy része már így is telepített erdő volt.

A tervezett módosított területfelhasználás megfelelt az akkori önkormányzat fejlesztési szándékainak. Támogatta az elképzelést.



A tervezési terület jelenlegi hatályos szabályozása, aminek a meghatározott keretei között készült az engedélyezésre benyújtott építési engedélyezési dokumentáció, a beépítési javaslat.

### ***1.2.1. A telek és a környezet vizsgálati bemutatása***

A tervezési terület eredeti helyrajzi számai: 3619/1, 3619/2, 3620/1, 3620/2, 3620/3, 3621, 3622, 3623, 3624, 3625, 3626/1, 3626/2, 3626/3, 3627, 3628/1, 3628/2, 3659, 3661/1, 3663/2, 095/19, 097/23, a terület összesen 380 480 m<sup>2</sup>. (Az új telekalakítási terv engedélyezése most van folyamatban)

A tervezési terület hosszú évek óta parlagon van, semmiféle művelési tevékenység nem történt rajta. A felszín magán viseli azon tevékenységek nyomát, amit előzetes vizsgálatoknál, feltárásoknál több esetben folytattak.

Művelés és gazdálkodás feltehetően utoljára a kilencvenes években történt a területen. A kétezres években már az útépités és a beruházás előkészítése formálta jelen állapotára a tájat. A terület a rendszerváltás után magántulajdonba került, majd gazdasági társaságok tulajdona lett.

A felszín enyhén emelkedik északi irányban, de a szintkülönbség összesen 7 méter, 122 mBf és 129 mBf magasság között változik.

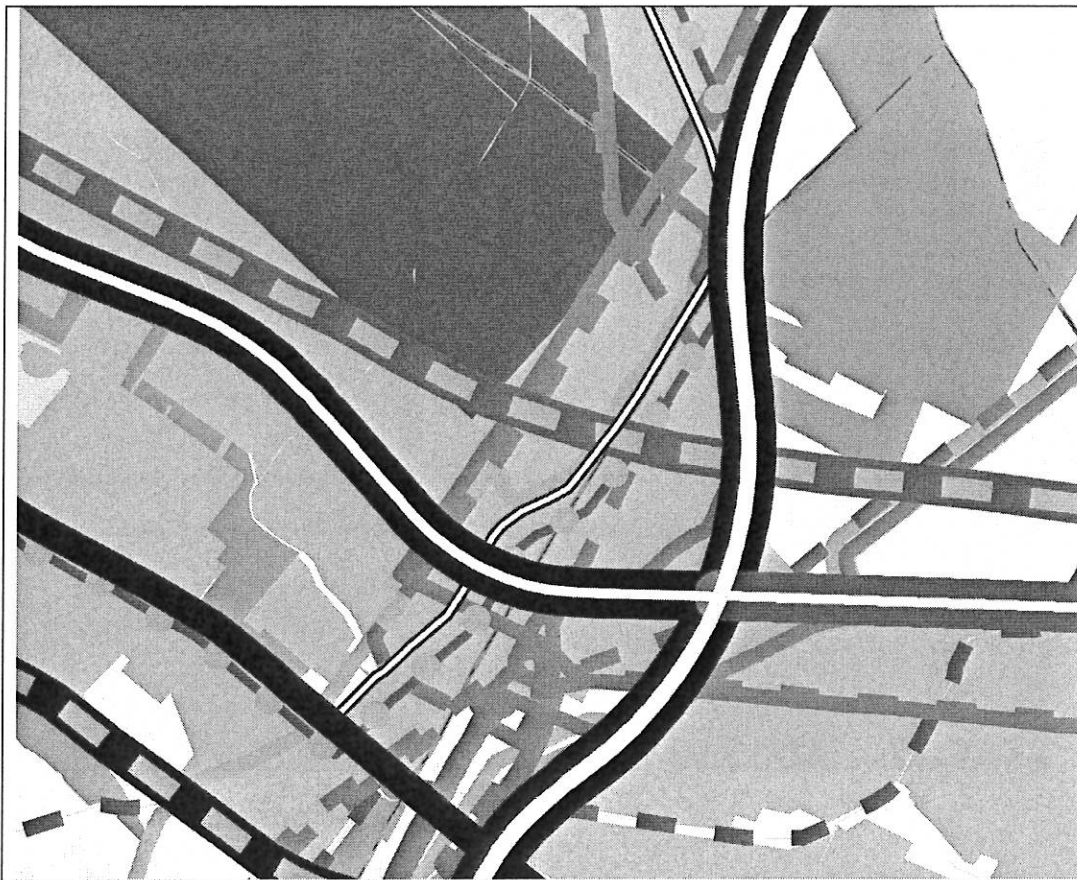
A tervezési területet két jelentős közlekedési rendszer hatása érinti közvetlenül.

Az első tényező, hogy a Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér felszálló pályájának tengelye metszi át területet északon, így korábbi egyeztetések során a 15 méteres épületmagasság lett meghatározva. Ma a nemzetközi szabványoknak megfelelően már magasabb épület is építhető.

A második tényező a nagysebességű vasúti hálózat fejlesztési terve, ami szerint itt halad el nagytávlatban a 300 km sebességű gyorsvasút nyomvonala, ami a településrendezési tervben is ábrázolva van.

Ez a nyomvonal azonban változott a kötöttpályás vasúti hálózatok fejlesztési tervében és ma nincs részletes kidolgozott terv róla. A területrendezési tervekben szereplő nyomvonalak nem egyértelműek.

Ebbe a kategóriába tartozik a repülőtéri gyorsvasút terve is, ami áthalad a tervezési területen.



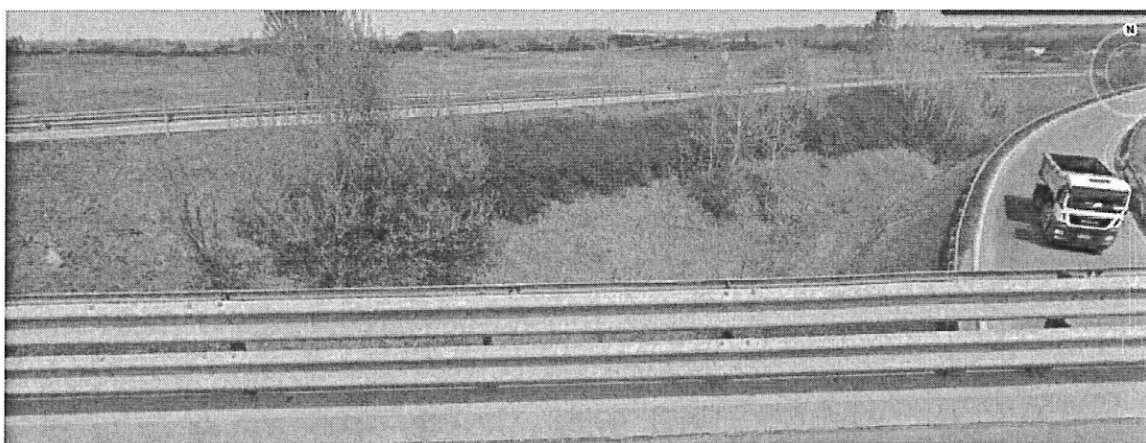
A Budapesti Agglomeráció Szerkezeti tervének részlete

*(2. melléklet a 2021. évi XXXIX. törvényhez)*

A repülőtéri vasút a 100-as vasútvonal elágazó ága Monorig, egy megállóval, ez pedig a Liszt Ferenc repülőtér. Kiszolgálja a repülőtér növekvő forgalmát, de jelentős lehet az elővárosi forgalom szempontjából is.

A vasútvonal terve rendelkezik vasúthatósági engedéllyel is, sőt készültek hozzá kisajátítási tervek, de jelenleg a megvalósítása nincs napirenden.

Az elkészült építési engedélyezési terv a repülőtéri vasút nyomvonalát tiszteletben tartja, nem építi el a tervi nyomvonalat.





A beruházás környezete 1985-ben (Google)



A beruházás területe 2011-ben (Google)

### 1.2.2. Az EVD megalapozása

A VGP Park BUD Aerozone Kft. (9024 Győr, Kálvária utca 55. II. em. 3.) a Denkstatt Hungary Környezettechnológiai és -management Tanácsadó Kft-t (továbbiakban: Denkstatt Hungary Kft, 1037 Budapest, Seregély u. 6.) bízta meg a beruházás előzetes vizsgálati dokumentációjának elkészítésével.

#### Tervezési program

*A VGP Park BUD Aerozone Kft. logisztikai központ létesítését tervezi VGP Park Budapest néven. A vizsgált helyszín az M0 autótűt és M4 autópálya csomópontjánál, annak északnyugati részén terűl el. A közel háromszög alakú, észak felé fokozatosan szűkülő, összesen 380 480 m<sup>2</sup>-es területen egy 28 820 m<sup>2</sup> (A épűlet), egy 62 669 m<sup>2</sup> (B épűlet) és egy 31 988 m<sup>2</sup> (C épűlet) alapterűletű logisztikai csarnok kerül kialakításra. Emellett tervezett még összesen 700 férőhelyes felszíni parkoló, ahol elektromos autók töltése is biztosítható, továbbá kialakításra kerül egy összesen 22 férőhelyes kamionparkoló és egy 73 férőhelyes kerékpártároló. A csarnokok mérete a tervezés későbbi fázisaiban arányaiban módosulhat a bérői igények függvényében, azonban a beépített terület összegzett méretét a terület beépíthetősége limitálja.*

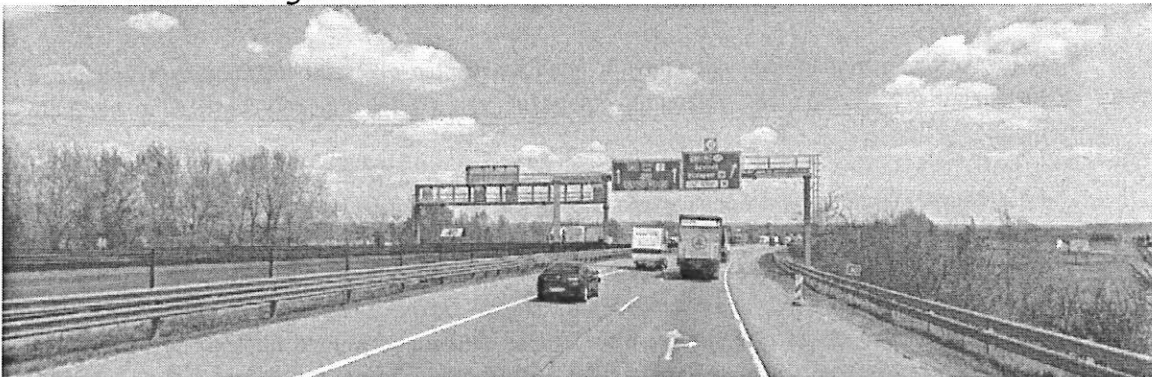
*A beruházás a 314/2005. (XII.25.) Kormányrendelet hatálya alá tartozik az alábbiak szerint:*

*Előzetes vizsgálat kötelees tevékenység:*

*3. számű melléklet 128. pont: Egyéb, az 1-127. pontba nem tartozó épűtmény vagy épűtmény egyűttes beépített vagy beépítésre szánt területen beépítésre szánt területen*

- a) 2 ha területfoglalástól (~32,5 ha)*
- b) 300 parkolóhelytől (700+22 férőhely)*

*A létesűtmény kapcsán előzetes vizsgálati eljárás lefolytatása szükséges, ami elkészűlt és elfogadták.*





PEST MEGYEI  
KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE-06/KTF/19307-16/2021.

Ügyintéző: Petruska Fanni

dr. Hoblyák Júlia

Lázi Tamás

Lázár Júlia

Kovács József

Scheiber Róbert

Berényi Zsombor

Telefon: (06-1) 478 4400

Tárgy: VGP Park BUD Aerozone Kft. által az M0 autótűt és M4 autópálya csomópontjának északnyugati részén tervezett logisztikai központ létesítésére vonatkozó előzetes vizsgálati eljárás

H A T Á R O Z A T

A VGP Park BUD Aerozone Kft. (9024 Győr, Kálvária u. 55. II. em. 3.; KÜJ: 103 791 508; a továbbiakban: Kérelmező) meghatalmazásából eljáró Denkstatt Hungary Kft. (1037 Budapest, Seregély u. 6.; a továbbiakban: Meghatalmazott) által benyűjtott előzetes vizsgálati eljárásra vonatkozó kérelem és dokumentáció (a továbbiakban: Dokumentáció), valamint a *környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról* szűlő 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet] szerint lefolytatott előzetes vizsgálati eljárás alapján

**megállapítom, hogy**

az M0 autótűt és M4 autópálya csomópontjának északnyugati részén tervezett logisztikai központ létesítésének

**jelentős környezeti hatása nincs,  
környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem szükséges.**

**A tevékenység véglegessé vált építési-, majd az alapján elkészűlt létesítményre vonatkozó használatbavételi engedély, valamint véglegessé vált vízjogi engedély birtokában kezdhető meg.**

Pest Megyei Kormányhivatal Építésűgyi és Örökségvédelmi Főosztály **Örökségvédelmi Osztályának** (a továbbiakban: Örökségvédelmi Osztály) **PE/EPO/1124-3/2021.** számű véleménye alapján kulturális örökségvédelmi szempontból **az alábbiakra hívom fel a figyelmet:**

1. „A „B” és „C” logisztikai csarnokok és környezetűk kialakításához kapcsolódó földmunkavégzéssel érintett területen **teljes felűletű megelőző feltárást kell végezni a kivételezés megkezdése előtt.**
2. A földmunkát mindenhol **csak rézsűkanalas (iszapolókanalas) markolóval szabad végezni, régész szakember irányítása mellett, tűkőrfelűlet kialakításával.**



### *A települési környezet*

A tervezési terület bár már belterület, de nem kapcsolódik közvetlenül a város tényleges belterületéhez, a lakóházakhoz. Ebből a szempontból a beruházás kivételes helyzetű, mert a legközelebbi lakóterület is mintegy 1100 méterre van Vecsésen és mintegy 1900 méterre van Üllőn. A városi területeket inkább a közlekedési hálózatban keletkező hatások érintik semmint a beruházásból származók.

A tervezési terület környezetében jelenleg még a mezőgazdasági művelés a jellemző annak ellenére, hogy Üllőn az M4 másik oldalán nagy kiterjedésű ipari terület tervezett és Vecsésen a 3101 j. út másik oldalán is gazdasági terület van a tervekben. Néhány száz méterre nyugatra Vecsésen már a repülőtér zárt területe található. Északon Ecsér térségében van jelentős fejlesztés, nagyméretű raktárbázis épül.

A közvetlen szomszéd, de már Vecsésen a Dobro Car Parking, a repülőtér szűkös parkolási kapacitására és közelségére építve.



Mai állapot 2021

### 1.3. Beépítési terv

A jelenlegi építési engedélyezési dokumentációban szereplő műszaki adatok, csak a pillanatnyi állapotot mutatják be, mert annak ellenére, hogy minden hatályos szabályozási paramétert betartanak a tervezők, a közeljövőben a szabályozás módosításával növelni szeretnék az elérhető építési volumen maximumot.

Ennek elméleti akadályja nincs, ha az Önkormányzat egyetért a kérdéssel, akkor módosítható a szabályozás.

Építető: **VGP Park BUD Aerozone Kft.**  
9024 Győr, Kálvária utca 55. II. emelet 3.

Tervező: **CMA Építész Kft.**  
1027 Budapest Margit krt. 1.

A területre jelenleg a hatályos szabályozásban az alábbi paraméterek vonatkoznak:

#### **A Szabályozási Terv szerinti alapadatok**

*Övezeti besorolás: Krep-SZ*

*Különleges repülőtérhez kapcsolódó gazdaságiépítési övezet*

*Beépítési mód: szabadonálló*

*Legnagyobb beépítettség (terepszint felett): 50%*

*Legnagyobb beépítettség (terepszint alatt): 50%*

*Legnagyobb épületmagasság: 15,0 m*

*Legkisebb zöldfelület: 40%*

*Legkisebb előkert: 10,0 m*

*Legnagyobb szintterületi mutató: nem szabályozott*

A jelenlegi tervek szerint három nagyobb kiterjedésű telken valósulnak meg a tervezett raktárépületek.

#### **Tervezési program**

A szabályozási terv adta lehetőségek teljes mértékű kihasználásával (amely a felszín feletti beépítés mértékét 50%-ban határozza meg) építendő VGP csoport a területre építhető logisztikai épületek maximalizálását tervezi, természetesen figyelembe véve a határoló főutak és a környezetben futó közművek nyomvonalainak védőtávolságát.

A szabályozási terv előírásai szerint az építési telkek és az azokat megközelítő utak telkei kiszabályozásra kerülnek. Beruházó célja a területen a logisztikai épületek alapterületének maximalizálása.

A tervezett épületek alapvetően standard VGP logisztikai épületek lesznek, minden esetben 12x24m-es szerkezeti fesztávval, bérlői igények szerint 12x24,-es

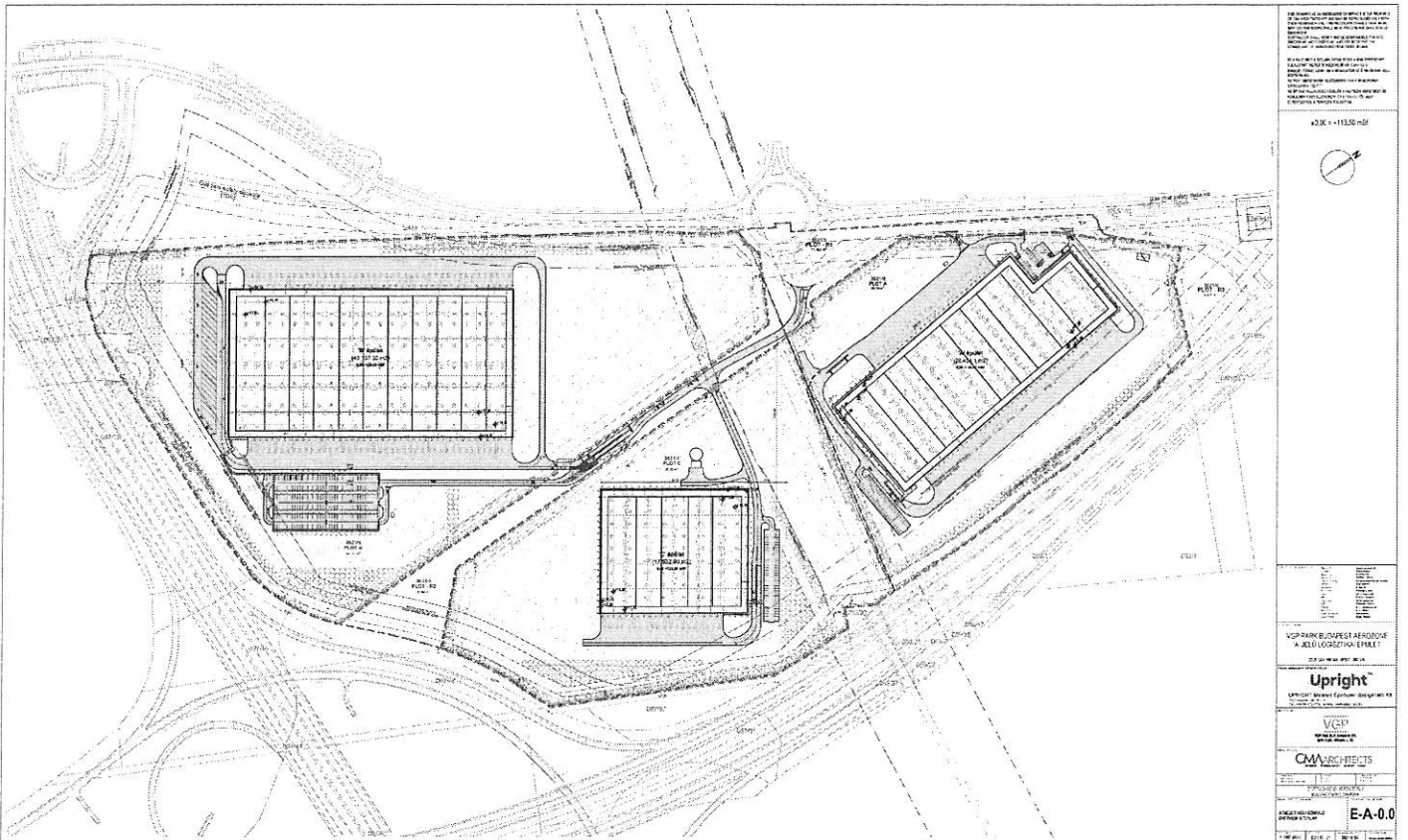
alapterülettel, két- vagy háromszintes irodai blokkal, amelyek a jövőbeli bérlők számának és igényeinek megfelelően kerülnek kialakításra.

Mindenképpen igény az épületek időbeli ütemezése, hiszen a teljes bérlői paletta jelenleg nem ismert. Ennek megfelelően minden épület, ütemezetten kerül kialakításra, amely jelen esetben legalább két ütemet jelent.

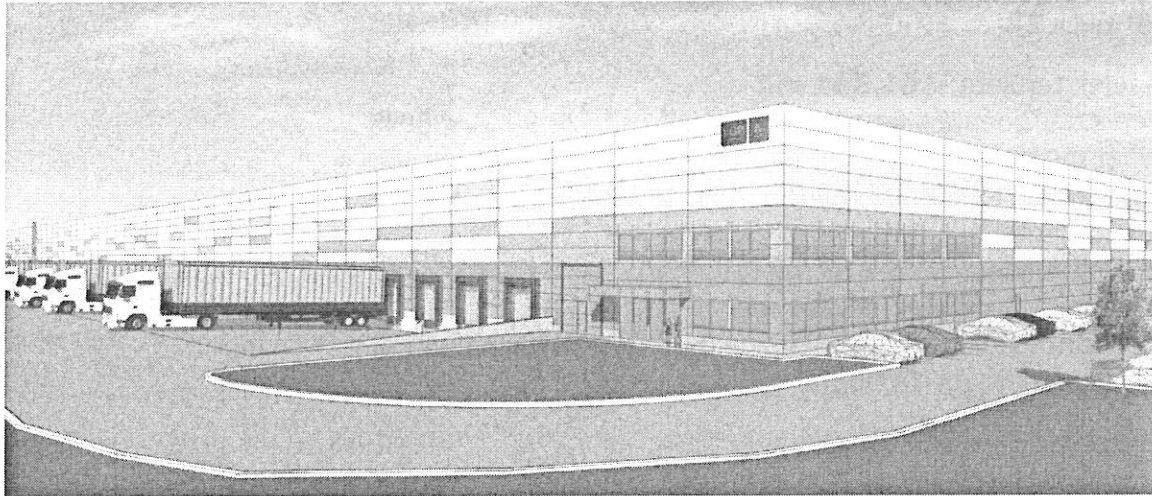
A telken belüli parkolás kialakítása minden esetben az épületek ütemezéséhez kell igazodjon.

Építető Üllő város Önkormányzatával szoros együttműködésben és egyetértésben közeljövőben a szabályozási terv módosítását tervezi, amely a telektömbre vonatkozó feltáróút optimálisabb elhelyezését és ezáltal a telek még optimálisabb kihasználását teszi lehetővé. Ezzel együtt jelen tervdokumentáció a jelenlegi, benyújtáskor hatályos helyi építési szabályzatnak felel meg.





A tervezett beépítés javaslata



„A” épület látványterve

### Tervezett beépítési mutatók

#### „A” ÉPÜLET

A telek területe: **88.734 m<sup>2</sup>**

Tervezett beépítés összesen: **28.454 m<sup>2</sup>** (32,1 %) < 50%  
tehát megfelel

Zöldfelület: 40.558,85 m<sup>2</sup> (45,7 %) > 40%  
tehát megfelel

Burkolt felület: 19.721,05 m<sup>2</sup> (22,2 %)

Hasznos alapterület: 30.279 m<sup>2</sup>

Földszinti padlóvonal (épület +/- 0,00 m szint): +125,40 mBf

Épületmagasság: 13,21 m



„B” épület látványterve

## „B” ÉPÜLET

A telek területe: **161.341 m<sup>2</sup>**

Tervezett beépítés összesen: **40.137 m<sup>2</sup>** (24,9 %) < 50%  
tehát megfelel

Zöldfelület: 89.895,07 m<sup>2</sup> (55,7 %) > 20%  
tehát megfelel

Burkolt felület: 31.308,63 m<sup>2</sup> (19,4 %)

Hasznos alapterület: 40.294 m<sup>2</sup>

Földszinti padlóvonal (épület +/- 0,00 m szint): +125,60 mBf

Épületmagasság: 14,96 m



„C” épület látványterve

## „C” ÉPÜLET

A telek területe: **93.120 m<sup>2</sup>**

Tervezett beépítés összesen: **17.721 m<sup>2</sup>** (19,0 %) < 50%  
tehát megfelel

Zöldfelület: 66.492,05 m<sup>2</sup> (71,4 %) > 20%  
tehát megfelel

Burkolt felület: 8.906,72 m<sup>2</sup> (9,6 %)

Hasznos alapterület: 17.877 m<sup>2</sup>

Földszinti padlóvonal (épület +/- 0,00 m szint): +123,60 mBf

Épületmagasság: 12,84 m

## Tervezett parkolók

„A” épület tervezett parkolók száma	77 db Megfelel
„B” épület tervezett parkolók száma	246 db Megfelel
„C” épület tervezett parkolók száma	72 db Megfelel

## Dolgozói létszámok

„A”

Raktáracsarnok fizikai dolgozók (teljes A jelű épület):

Műszakok száma: 2 műszak (bérló szerint változhat)

Létszám / műszak: 100 fő Összesen: 200 fő

Irodai dolgozók (teljes A jelű épület):

Műszakok száma: 1 műszak

Irodai dolgozók: 200 fő Összesen: 200 fő

Létszám mindösszesen (teljes A jelű épület): **400 fő**

Nemek aránya (előírányzat): 80 fő női, 320 fő férfi dolgozó

„B”

Raktáracsarnok fizikai dolgozók (teljes B jelű épület):

Műszakok száma: 2 műszak (bérló szerint változhat)

Létszám / műszak: 163 fő Összesen: 326 fő

Irodai dolgozók (teljes B jelű épület):

Műszakok száma: 1 műszak

Irodai dolgozók: 27 fő Összesen: 27 fő

Létszám mindösszesen (teljes B jelű épület): **353 fő**

Nemek aránya (előírányzat): 106 fő női, 247 fő férfi dolgozó

„C”

Raktáracsarnok fizikai dolgozók (teljes C jelű épület):

Műszakok száma: 2 műszak (bérló szerint változhat)

Létszám / műszak: 60 fő Összesen: 120 fő

Irodai dolgozók (teljes C jelű épület):

Műszakok száma: 1 műszak

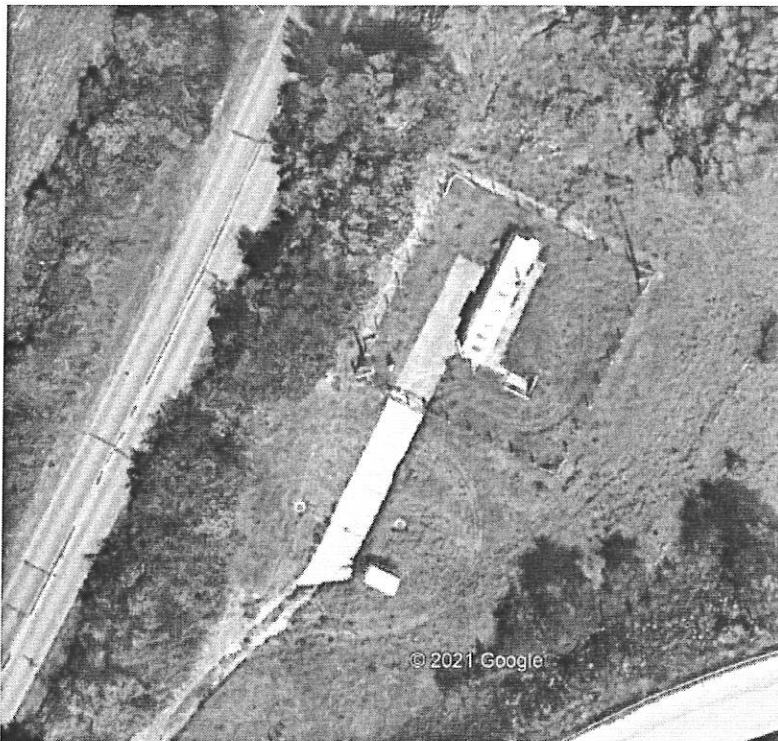
Irodai dolgozók: 50 fő Összesen: 50 fő

Létszám mindösszesen (teljes C jelű épület): **170 fő**

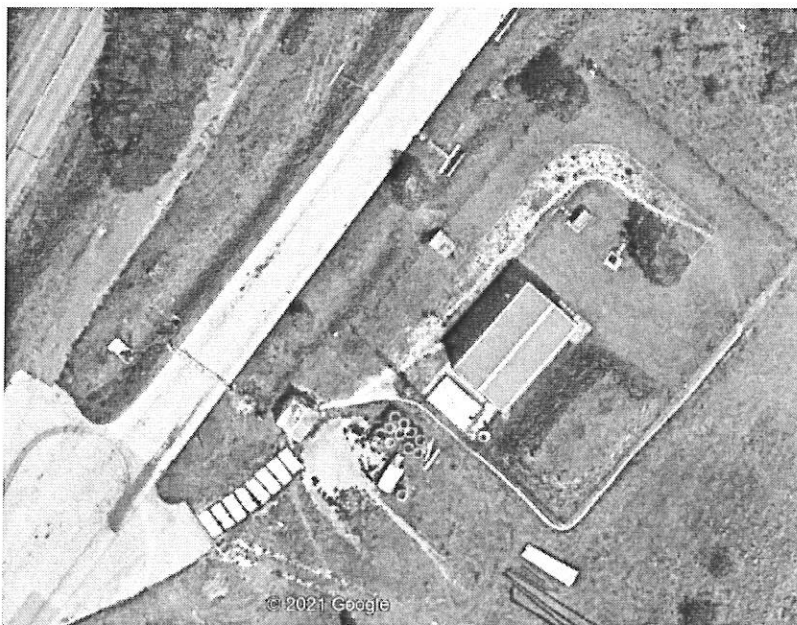
Nemek aránya (előírányzat): 34 fő női, 136 fő férfi dolgozó

Tervezett összes dolgozói létszám: **923 fő**

A térségben ekkora létszám, már nagyon jelentősnek számít és figyelembe véve, hogy esetleg módosulnak a beépítési paraméterek, még nőhet a foglalkoztatottak létszáma, a becslések szerint mintegy 20-25%-al, azaz **cca. 1 250 fő** fog a területen dolgozni.



Gázfogadó a tervezési területen



A vízmű területe



#### **1.4. A módosítás során elérendő célok összefoglalása, a szabályozás e célból módosítandó elemeinek összefoglalása**

A korábbi és a most hatályos szabályozási terv az akkori tulajdonos és fejlesztő elképzeléseit tartalmazza, amit a módosított HÉSZ kiegészített a *különleges területekre* vonatkozó zöldfelület nagymértékű növelésével. A 40% minimális zöldfelület nem illeszkedik a terület tényleges funkciójához.

Az övezeti besorolás még abban az időszakban született, amikor a repülőtér még nem tudott jelentős és a nemzetközi gyakorlatban szokásos fejlesztéseket végrehajtani, ami az üzleti élet felgyorsult tempójához igazodott volna.

Így a konferenciák tartásának lehetősége, szállodák létesítése tranzit utasok és a konferencián résztvevők számára, a tekintélyes mértékben egyre növekvő utasforgalom kiszolgálása. A terület közelsége és a közlekedési hálózatban elfoglalt helyzete jó lehetőséget biztosított erre az akkori megfontolások szerint.

Ezért alakult ki az övezet ténylegesen különleges státusza, amiből fakad, hogy közelebb áll egy intézményi területfelhasználáshoz, mint egy kimondottan gazdasági területhez, pláne nem az ipari területekhez. Megvalósítható rajta ugyan egy tisztán logisztikai fejlesztés, vagy más nagyobb területigényű kereskedelem és szolgáltatás, de célszerűnek látszik a szabályozási paraméterek módosítása.

A fejlesztők szándéka ezért kérni a szabályozás módosítását, hogy a raktárbázis kialakítása a lehető legnagyobb mértékben racionális legyen, így is vannak a tervezési területen olyan kötöttségek, amelyek figyelembevétele nem hanyagolható el és nincs, nem is lehet ilyen szándék.

Üllő Város Helyi Építési Szabályzata a következők szerint rendelkezik a tervezési területről.

#### **Üllő Város Önkormányzat Képviselő-testületének 20/2017.(VII.8.) önkormányzati rendelete**

**Üllő Város Helyi Építési Szabályzatáról egységes szerkezetben a módosításáról szóló 11/2018. (VI. 06), 16/2018. (X. 26), 9/2019. (V.03), 14/2019. (X. 4) és 15/2020. (VII. 8.) önkormányzati rendelettel**

.....

#### **35. A különleges repülőtérhez kapcsolódó gazdasági építési övezet (Krep)**

##### **42.§**

- (1) A Krep-SZ jelű különleges repülőtéri gazdasági építési övezet elsősorban
- a. konferencia központ,
  - b. szállás,

- c. egyéb iroda épület,
  - d. egyéb ipari és kereskedelmi szolgáltatói gazdasági tevékenységi rendeltetésű épület,
  - e. sportépítmény,
  - f. parkolóház, üzemanyagtöltő elhelyezésére szolgál.
- (2) A zajterhelésre érzékeny rendeltetések csak passzív akusztikai védelemmel ellátva létesíthetők, külön hatósági engedély alapján. A zaj elleni passzív akusztikai védekezés költségei az építetöt terhelik.
- (3) A megengedett legnagyobb épületmagasságnál magasabb építményrész nem építhető.
- (4) A közterületek felé néző kerítések csak egységes terv alapján, legalább 80 %-ban áttört, kivitelben építhető. A kerítés mögött, vagy a kerítés helyett sövény telepíthető. A kerítések megépítése nem kötelező.
- (5) Az építési övezet zöldfelületeinek kialakítása:
- a. A gyorsforgalmi utakhoz, az országos mellékúthoz csatlakozó telken belüli zöldfelületet egységes kertépítészeti terv alapján kell megvalósítani.
  - b. A telkeken átlagosan 200 m<sup>2</sup>-enként 1 db előnevelt, kétszer iskolázott, nagy lombkoronát növelő fa telepítendő. A kötelező növénytelepítés helyén parkoló nem létesíthető, gépjármű közlekedésre alkalmas út lekeresztelheti a zöldfelületet legfeljebb 2 helyen legfeljebb 8m-es szélességgel.
  - c. A 10 személygépkocsi férőhelynél nagyobb burkolt felület, személy és tehergépjármű parkolót, szabadtéri burkolt manipulációs felületet közepes lombkoronát növelő, környezettűrő, magas törzsű, lombhullató, egységes fafajtájú faegyedek felhasználásával kell fásítani. A 6 parkolóhely felülethez számítottan egy fát kell ültetni.
- (6) A különleges repülőtérhez kapcsolódó gazdasági építési övezetben a következő építési övezeti paramétereket kell alkalmazni:

építési övezet jele	épületek elhelyezése					telekalakítás		
	beépítési mód	legnagyobb beépítettség		legnagyobb épület- magasság (m)	legkisebb zöldfelület (%)	legkisebb előkert (m)	legkisebb kialakítható	
		terepszint felett (%)	terepszint alatt (%)				terület (m <sup>2</sup> )	szélesség (m)
Krep-SZ	SZ	50	50	15,0	40	10	2 0000	50

A szabályozás módosításakor át kell gondolni a zöldfelület minimális méretét és telepítési előírásait, a kialakítható telkek paramétereit, nagyságrendjét, az épületek magasságát egyeztetve a légügyi hatóságokkal.

A beépítettség mértékét nem szükséges növelni, a szükséges térburkolatok is jelentős területet vesznek igénybe.

A jelenlegi közterület – feltáró út helyzete nehezíti a gazdaságos beépítést, ezért az utak nyomvonalának kialakítása és a telekméreték nagyságrendje egyaránt szükségessé teszi a szabályozás módosítását.

## 1.5. Szabályozási koncepció – javaslat a szabályozás módosítására

A megvalósítandó beruházás tervezett használata, a fejlesztők kialakult üzletpolitikája és a létesítmény jövőbeni, lehetőleg flexibilis használhatósága rendszerint szükségessé teszik a hatályos településrendezés előírásainak részbeni, vagy teljes átgondolását.

A „Különleges repülőtérhez kapcsolódó gazdasági építési övezet (Krep)” jelenlegi szabályozása nem teszi lehetővé, hogy az elméletileg telepíthető építési volumen megvalósuljon, pedig a terület elhelyezkedése Üllő városa szempontjából ideálisnak tekinthető.

A beépítésre szánt terület Üllő központjától több mint 2 kilométer távolságra van, a legközelebbi lakóterület is 1,9 kilométerre van, ezért a terület eredő és célforgalma minden bizonnyal nem a városi területeket fogja terhelni. Üllő összes fejlesztési területe közelebb van a városhoz, mint ez a terület.

A területet három oldalról közlekedési út határolja, melyből kettő gyorsforgalmi út (M0-M4) és amelyeknek elsődleges használata lesz a jellemző. A terület feltárása a 3101 j. útról történik. (A 3101 j. út szerepét, jelenlegi és távlati helyzetét elemzi a forgalmi tanulmány.) A gyorsforgalmi utak szerepe a nemzetközi és regionális kapcsolatok biztosítása mellett éppen az, hogy a jelentős közúti forgalom káros hatása ne a lakóterületeket terhelje, vezesse el a közúti áruszállítást és ossza el a keletkező forgalmi terhelést a közúti célpontok között.

*Az Előzetes vizsgálati dokumentáció* részletesen feltárta a beruházásból származó környezeti hatásokat és kifejtette, hogy a jelenlegi állapothoz képest a megvalósuló beruházás hatóterülete gyakorlatilag nem terjed túl a beépítésre szánt területen, ha növekedik a terület beépíthetősége akkor is kezelhető szinten marad. A terület kapacitásának kihasználása nem lesz hátrányos Üllő Város számára.

A megengedett 50% beépítettség csak akkor használható fel ténylegesen, ha a többi szabályozó paraméter igazodik ehhez. A 40% zöldfelület és a szükséges belső úthálózat és parkolók burkolata már nem teszi lehetővé, hogy gazdaságos beépítés jöhessen létre.

A zöldfelület minimális mértékét javasoljuk 25%-ra csökkenteni és így a terület övezeti besorolását a „különleges területekből” átsorolni a gazdasági területek közé. (Elképzelhető lenne felmentés kérése a 40% alól, de megítélésünk szerint kevésbé lenne szerencsés, mint az övezeti átsorolás!) A átsorolás tisztább helyzetet teremt és a logisztikai fejlesztés nem igényli más típusú funkciók telepítési lehetőségét a beépítendő területen.

A fejlesztők részéről felmerült annak igénye, hogy csökkenjen a kialakítható telkek méretére vonatkozó előírás, mert vannak olyan közmű ellátáshoz tartozó elemek a területen, amelyek kisebb telket igényelnek, de jelenleg nem kezelhetők a szabályozás szerint.

Továbbra is az a cél, hogy a felhasználandó terület ne aprózódjon el, ne alakuljanak ki olyan beépítésű részek, amelyek nagyságrendje, építészeti megjelenése nem illeszkedik a fő funkcióhoz. Átgondolandó ezért, hogy ne az általános telekalakítási lehetőséget, a telkek méretét csökkentjük, hanem tegyük lehetővé bizonyos esetekben a kisebb, de műszakilag szükséges telekméret kialakítását. Ilyen előírás a HÉSZ-be beépíthető.

Javaslat:

#### **Telekalakításra vonatkozó rendelkezések**

A közműellátást szolgáló mérnöki létesítmények, műtárgyak elhelyezése céljából bármely építési övezetben és beépítésre nem szánt övezetben az előírásoktól eltérő, műszakilag szükséges méretű telkek is kialakíthatók.

A 20 000 m<sup>2</sup> telekméret egyébként kisebb, önálló beruházást végző gazdasági szervezetek számára megfelelő méret, jelen fejlesztés azonban nem a telkek értékesítésre törekszik, hanem a logisztikai bázis megépítésére.

Az építmények magassága jelenleg meglehetősen korlátozott, a 15 méter magasság helyett szükség lenne 18-20 méter magasságú épületek építésére. Az előzetes tárgyalások szerint elképzelhető a magasság növelése, a légügyi hatóságok nem zárkóznak el ettől.

A terület feltáráshoz a szabályozási terv módosítására szükség van. Részben meg kell változtatni a terület tervezett feltárását, meghatározni a közlekedési területek használatának és fenntartásának feltételeit.

Ez a változás szükséges ahhoz, hogy egységes, jól megépíthető épületek jöjjenek létre, de egyúttal tartsuk tiszteletben azokat a területen túlmutató igényeket, amelyek megvalósítása a nagyobb közösség érdeke. A javaslat szerint fenn kell tartani a területet keresztező vasútvonal területét, úgy kell a feltáró utakat kiépíteni, hogy ennek megvalósíthatósága ne sérüljön.

## 1.6. A javasolt beépítés várható infrastrukturális igényei

### Közművek

A tervezési területen jelenleg nincs kiépített közműhálózat, így természetesen nincs közműellátás sem.

A beruházás közműellátását ki kell építeni és a tervezett felhasználásnak megfelelő mennyiségeket a közhálózatokról biztosítani kell.

### Vízi közművek

A területet ellátó közművek szolgáltatói:

Vízellátás és szennyvízelvezetés

Dél-Pest Megyei Víziközmű Szolgáltató Zrt. 2360 Gyál, Kőrösi út 190.

Csapadékvíz elvezetés

Közép-Duna-Völgyi Vízügyi Igazgatóság 1088 Budapest, Rákóczi út 41.

Ivóvíz igény:	„A” épület	Ivóvíz igény m <sup>3</sup> /d 21, l/s 3,46
	„B” épület	Ivóvíz igény m <sup>3</sup> /d 22, l/s 4,80
	„C” épület	Ivóvíz igény m <sup>3</sup> /d 11, l/s 3,46
	Összesen:	Ivóvíz igény m <sup>3</sup> /d 54

Mértékadó tűzivíz igény: külső l/perc 4200, nem biztosítható hálózatról

Mértékadó tűzivíz igény: belső l/perc 300

A tűzvédelmet sprinkler rendszer kiépítésével kell megoldani.

### Szennyvíz elvezető rendszer

A logisztikai központ szennyvíz elvezetése a DPMV Zrt. meglévő rendszerére (Vecsés, Üllői utcai meglévő gravitációs vezeték) csatlakozó, D110 KPE PE100 SDR11 nyomóvezetéken keresztül biztosítható. A nyomóvezeték a telken belül, a déli telekhatárnál kialakított átemelőaknához csatlakozik.

A beruházás területén jelentkező szennyvíz mennyiségek:

„A” épület                      Kommunális szennyvíz m<sup>3</sup>/d 22, l/s 11,21

„B” épület	Kommunális szennyvíz m <sup>3</sup> /d 21, l/s 8,07
„C” épület	Kommunális szennyvíz m <sup>3</sup> /d 11, l/s 8,07
Összesen:	m <sup>3</sup> /d 54

### ***Csapadékvíz elvezetés***

A csapadékvizeket a telken kialakított tározókba kell vezetni, majd onnan tovább a befogadóba.

A tervezési területtől nyugatra húzódik a Gyáli 17. csatorna, ami jelenlegi információink szerint – korlátozott intenzitással – fogadni tudja a telkeken belül összegyülekezett csapadékvizet.

### ***Energiaközművek***

#### ***Elektromos ellátás***

Jelenleg nincs megfelelő kapacitású elektromos hálózat a tervezési területen, így közcélú hálózatfejlesztést kell megvalósítani.

ELMŰ Hálózati Kft                      Műszaki gazdasági tájékoztató

Szükséges teljesítmény: 1x3000,00 kVA középfeszültségű vételezéssel

Az ellátás érdekében a kiindulási ponttól a csatlakozási pontig közcélú hálózatfejlesztést kell megvalósítani.

Kiindulási pont: Az Üllő-Vecsés középfeszültségű kábelének a 3659 hrsz ingatlannal párhuzamos szakasza

Csatlakozási pont: A területen létesítendő transzformátor, aminek a helyét a felhasználó biztosítja

### ***Gázenergia***

A tervezési terület mellett még a korábban elkészült termékvezeték kiváltással egyidőben megépült egy gázátadó állomás és egy korlátozott hosszúságú elosztó vezeték. A területen az OERG Kft (Ózdi Energiaszolgáltató és Kereskedelmi Kft) a földgáz elosztói működési engedélyes.

A megépült hálózat élő, de jelenleg nincs gáz a rendszerben, de megállapodás után a rendszer üzembe állítható és a szükséges gázmennyiség biztosítható.

A közlekedési hálózat állapota és elemzése önálló tanulmányrészben kifejtett.

## 1.7. A javasolt beépítés várható környezeti hatásai

### Környezeti állapot összefoglalása

(EVD Közérthető összefoglaló)

Készítette: Denkstatt Hungary Kft, 1037 Budapest, Seregély u. 6. A beruházás előzetes vizsgálati dokumentációja

#### *A tevékenység lényegének ismertetése*

A VGP Park BUD Aerozone Kft. logisztikai központ létesítését tervezi VGP Park Budapest néven. A vizsgált helyszín az M0 autópálya és M4 autópálya csomópontjánál, annak északnyugati részén terül el. A közel háromszög alakú, észak felé fokozatosan szűkülő, összesen 380 480 m<sup>2</sup>-es területen egy 28 820 m<sup>2</sup> (A épület), egy 62 669 m<sup>2</sup> (B épület) és egy 31 988 m<sup>2</sup> (C épület) alapterületű logisztikai csarnok kerül kialakításra. Emellett tervezett még összesen 700 férőhelyes felszíni parkoló, ahol elektromos autók töltése is biztosítható, továbbá kialakításra kerül egy összesen 22 férőhelyes kamionparkoló és egy 73 férőhelyes kerékpártároló.

#### *A környezeti hatások becslése, értékelése*

##### *Levegőtisztaság-védelem*

A létesítményben a fűtési igények kielégítése 14 db 100 kW tényleges bemenő hőteljesítményű gázkazánnal és 60 db 29 kW teljesítményű sötétsugárzóval tervezett, melyek különállóan lesznek telepítve, egyenként 100 kWos teljesítménnyel, így bejelentésre kötelezett pontforrás létesítését nem teszi szükségessé. Az épületben egyéb bejelentésre kötelezett elszívások telepítése szintén nem tervezett.

Tájékoztató jelleggel elkészítettük a kazánok levegőtisztaság-védelmi modellezését, melynek eredményei alapján kijelenthetjük, hogy a létesítménynek a levegőtisztaság-védelmi kibocsátásai nem jelentősek.

A közlekedő utak mentén a forgalmi eredetű légszennyezőanyag kibocsátás kismértékű változása várható, mely azonban a legközelebbi lakóterületek távolsága miatt nem jelent egészségügyi kockázatot.

Közvetlen hatásterület a kivitelezés fázisában kialakuló levegőtisztaság-védelmi hatásterület, mely a munkaterületek súlypontjától számítva 145 méternek adódott, míg az üzemelés időszakában a pontforrások súlypontjától számított 510 méterben jelölhető meg.

A hatásterületek lakóépületet nem érintenek, a hatásterület által érintett helyrajzi számok megadása a vonatkozó fejezetben megtörtént.

Közvetett hatásterületként a létesítmény által generált közlekedés környezetre gyakorolt hatásai vizsgálhatók.

A forgalom lebonyolítására használni tervezett közlekedő utak számított hatásterületében a növekmény mindösszesen maximálisan 2 méternek adódik.

#### *Felszíni és felszín alatti víz, talaj*

Haváriás eseményként a munkagépek, tehergépjárművek meghibásodása feltételezhető. Ilyen esetekben a talaj és felszín alatti víz hidraulika olaj-, vagy üzemanyag szennyezése lehetséges. A környezetterhelés megakadályozása érdekében a szennyező forrás megszüntetését, hibaelhárítás, szennyezőanyag felitatását, a szennyeződött talaj eltávolítását, cseréjét szükséges haladéktalanul megkezdeni.

A felszín alatti víz és a földtani közeg szennyeződésének megelőzése érdekében szükséges a kivitelezési munkálatok során keletkező hulladékok megfelelő tárolása, gyűjtése, ártalmatlanító szervezetnek történő átadása.

Az olajjal szennyeződhető területeken (parkoló felületek) a pontszerűen összegyűjtött csapadékvizek CE minősítésű záportúlfolyós olajleválasztón keresztül kerülnek bekötésre a csapadékvíz csatornába. A tisztaterületi csapadékvizek előtisztítás nélkül vezethetők be csapadékvíz szikkasztóba, majd a befogadó csatornába.

A területen a kivitelezés és az üzemelés időszakában egyaránt biztosított lesz a kárelhárítás általános eszközállománya a haváriás események (baleset, gépborulás, stb.) esetére.

#### *Természet és tájvédelem*

A tervezési terület és a hatásterület már urbanizált környezetben helyezkedik el. A teljes környezet jelenleg is erősen zavart ruderalis élőhelyekkel jellemezhető. A beépítésre szánt helyszín teljes egészében mentes mindenféle természetes vagy természetközeli élőhelytől. A létesítmény környezetében sem fordulnak elő stabilizálódott, vagy legalább értékesebb fajokat magukba foglaló ruderalis elemekkel rendelkező területek. Az élőhelyek természeti állapotának romlása, és ezzel együtt az élővilág életfeltételeinek kedvezőtlenebbé válása, elsősorban az elmúlt évek során intenzíven ható antropogén tényezőknek tudható be. A tervezési terület tágabb környezetében is hiányoznak még a jó természetességű élőhelyek.

A tervezési terület és a hatásterület urbanizált és közlekedési területekkel érintkező jellegzetes gazdasági jellegű, urbanizált táj. A tervezett létesítés és a későbbi üzemelés élővilág-védelmi szempontból becsült hatásterülete nagyjából megegyezik. Az üzemelésnél figyelembe kell venni a valószínűsíthetően megnövekedő forgalomból és az üzemeléssel együtt járó zavarást, a rezgés, zaj- és porterhelést, valamint a fényszennyezést.

A tervezési terület és környékének, illetve az élővilág-védelmi becsült hatásterület növény- és állatvilágát leginkább az adekvát élőhelyeken a térségben általánosan elterjedt tág tűrésű, eurinök fajok képezik. A területhez szorosan kötődő, arra egyedileg jellemző, illetve különösen értékes vagy fokozottan védett növény és állatfaj tartós megtelepedése az érintett területen kizárható. Tekintettel jelenlegi állapotukra és környezetükre, a tervezési területen és annak környezetében előforduló élőhelyeknek a természetvédelmi értéke igen csekély.



A tág térségben található országos jelentőségű védett természeti területekre, helyi jelentőségű védett természeti területekre és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekre (Natura 2000) a jelentős távolságnak köszönhetően, a tervezett létesítés és az üzem későbbi működtetése értékelhető természetvédelmi hatással nem lesz. A térségben kijelölt nemzeti ökológiai hálózat elemeire várhatóan semlegesek lesznek a létesítéssel és az üzemeltetéssel együtt járó olyan hatások, mint a várhatóan jelentős fényszennyezés.

#### *Klímaadaptáció*

A beruházás kapcsán nem várható jelentős változás a környezet adaptációs képességében. Megfelelő előre tervezés mellett a létesítményre a változó klimatikus viszonyok várhatóan nem fejtenek ki számottevő hatást.

#### *Hulladékgyűjtés*

A létesítményben keletkező hulladékok gyűjtése, megfelelő engedéllyel rendelkező hasznosító, vagy ártalmatlanító szervezetnek történő átadása biztosított lesz. Az üzemeltető be fogja tartani a vonatkozó jogszabály szerinti előírásokat, teljesíti a kötelezettségeket.

#### *Zajvédelem*

A kivitelezés, illetve az üzemelés okozta zajhatások nem okozzák a zajvédelmi határértékek túllépését.

A közlekedési utakon generált többlet forgalom kapcsán az alábbiak állapíthatók meg:

- *A kivitelezés időszakában:*
- Az M0-ás autópályát és az M4-es autópályát vizsgáló szakaszán a határérték túllépése már alapállapotban is feltételezhető.
- A generálódó forgalom miatt létrejövő 0,4 dB-es zajterhelés növekmény az emberi érzékelés határa alatt marad és nem eredményezi határérték túllépését.
- *Az üzemeltetés időszakában, illetve a távlati időszakban*
- Az M0-ás autópályát és az M4-es autópályát vizsgáló szakaszán a határérték túllépése már alapállapotban is feltételezhető.
- A 3101-es út vonatkozásában a növekmény mértéke a nappali és éjszakai időszakban egyaránt meghaladja az 1,0 dB értéket, tehát a jelenlegi minimális forgalomhoz képest észlelhető mértékű növekmény kialakulása várható. A növekmény mértéke azonban nem éri el a 3 dB értéket így a közlekedési hatások részletes vizsgálata a vonatkozó jogszabályi előírások alapján nem szükséges. A 3101-es út kapcsán a zajvédelmi határértékek túllépése nem várható, így a beruházásnak környezetvédelmi akadálya nincs.

Az üzemelés időszakában a tervezési területen gépészeti berendezésekhez kapcsolódó pontszerű források, illetve felületi forrásként jelentkező parkolók kialakítása és használata tervezett. Emellett vonalforrásként vesszük fel a rakodási tevékenység hatását is, melyet a dokkolók mentén, a homlokzaton helyeztünk el.

A számítási eredmények alapján a vizsgált pontokon a létesítmény tartani tudja a zajvédelmi határértékeket. A számítási eredmények alapján kijelenthető, hogy a létesítmény egyetlen vizsgált ponton sem okozza a zajvédelmi határérték túllépését.

A kivitelezés maximális zajvédelmi hatásterülete a minimális 55 dB-es határértéket figyelembe véve 220 méternek adódik.

Az üzemelés időszakára vonatkozó zajvédelmi hatásterülete a végrehajtott alapzaj terhelés figyelembevételével, a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § előírásai alapján került meghatározásra, melynek mértéke a telekhatártól számítva maximálisan 67 méternek adódik.

(Az érintett helyrajzi számok a vonatkozó fejezetekben kerültek megadásra.)

*A környezeti állapotváltozások által érintett emberek egészségi állapotában, életminőségében és életmódjában várható változások*

Az alacsony környezeti hatásokra tekintettel a létesítmény által generált negatív egészségügyi hatások kialakulása kizárható.

*A környezet és az emberi egészség védelmére fogandó intézkedések*

Az emberi egészség védelmére intézkedések kidolgozása és alkalmazása nem szükséges.



## **1.8. Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetőségei, rövid összefoglaló**

A tervezési területen *építészeti örökség* nem ismert és az előzetes feltárások során sem került elő olyan leletanyag, ami erre utalt volna. Más a helyzet viszont a régészeti örökséggel, amiben nagy kiterjedésű, gazdag leletanyag került elő.

***EGYSZERŰSÍTETT  
ELŐZETES RÉGÉSZETI DOKUMENTÁCIÓ***

***ÜLLŐ, M0M4 PROJEKT (MÓDOSÍTOTT)  
(HRSZ. 3621/1, 3621/4, 3621/5)***

a

**VGP PARK BUD AEROZONE KORLÁTOLT FELELŐSSÉGŰ  
TÁRSASÁG**

megrendelésére  
készítette:

A



**VÁRKAPITÁNYSÁG**  
NONPROFIT ZRT.

2021

A régészeti öröksége már nagyjából 20 éve ismert a területnek. Amikor elkészültek az M0 és az M4 Üllőig tartó szakaszának építési tervei az építést megelőzően készült hatástanulmány és a csomópont építése előtt és alatt a régészeti érdekű terület nagy kiterjedése is ismertté vált

Több kutató vizsgálat és előzetes feltárás készült, ami az itt feltárható leletanyagot és régészeti korszakokat ismertté tette. A változó intenzitással, több fejlesztő által folytatott beruházási előkészítések alatt, több régészeti dokumentáció is készült.



A legutolsó *Előzetes régészeti dokumentáció* az idén nyáron éppen a VGP Park Aerozone Kft megbízásából készült.

Részletek az Előzetes régészeti dokumentációból:

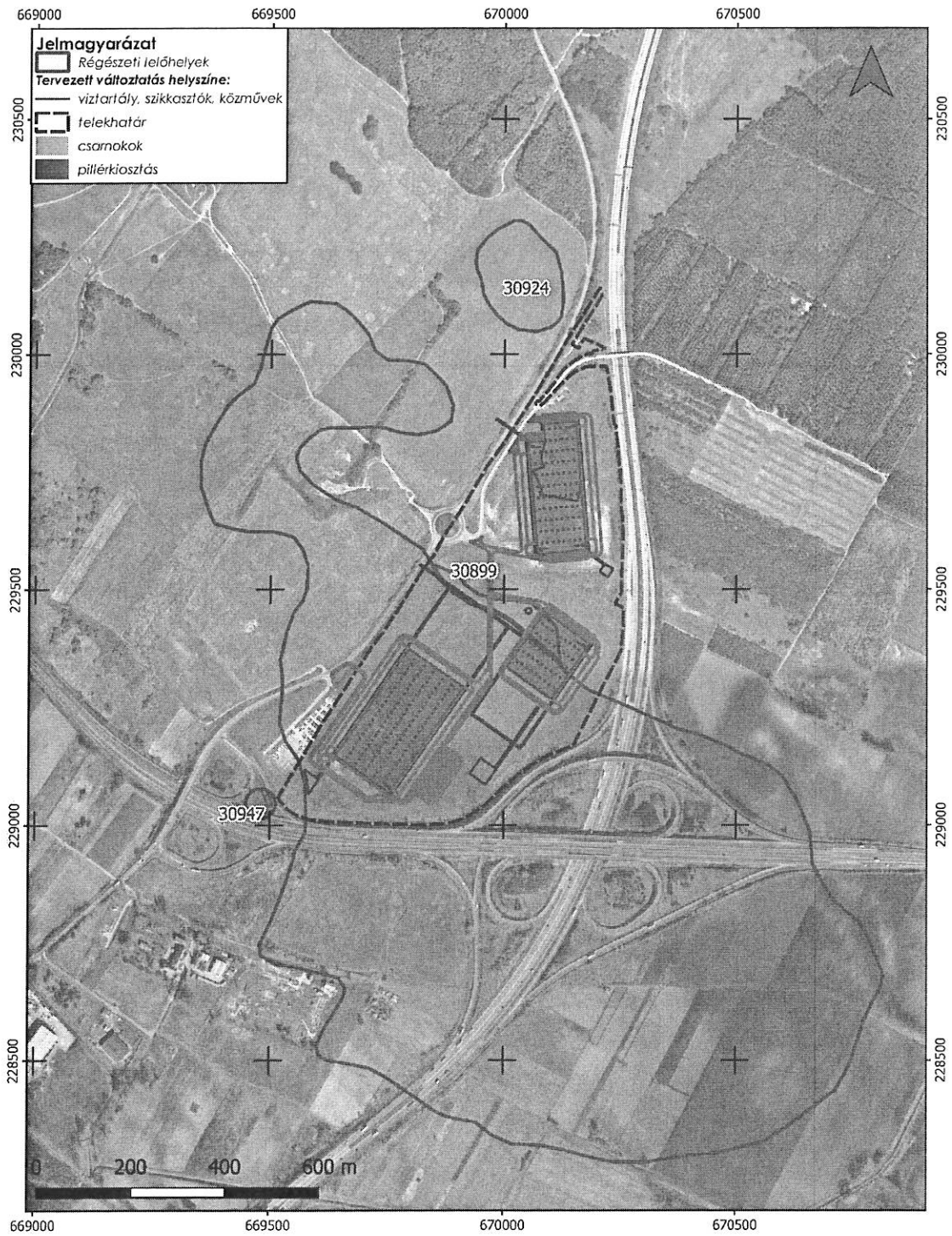
### **3.2. Örökségvédelmi hatáselemzés, örökségvédelmi hatáscsökkentő javaslatok**

A tervezési helyszín Üllő (Pest megye) külterületén található, jelenleg használaton kívül álló, gyepes, tereprendezett, részben bolygatott, részben korábban lehumuszolt területen.

A régészeti értékvizsgálat során, a tervezett beruházás földmunkái által érintett területen nem azonosítottunk olyan helyben megtartandó örökségi elemeket, amelyeket a Korm. R. 21. § (3) bekezdés alapján a földmunkával el kell kerülni.

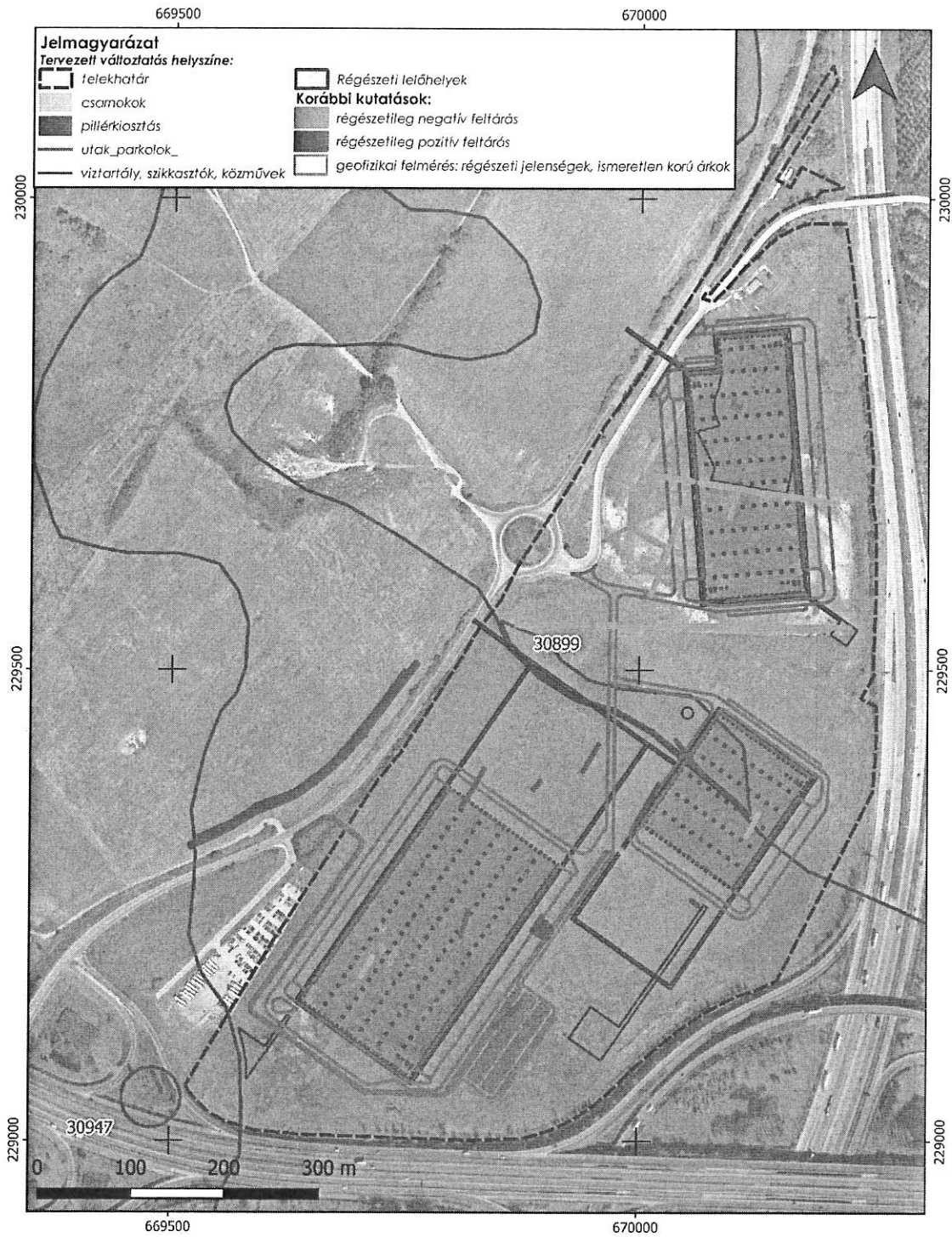
A megrendelő által átadott műszaki adatok és a régészeti értékvizsgálat (a 2.1 adatgyűjtési fejezetben részletezett kutatások) eredményei alapján megállapítható, hogy a tervezett beruházás keretein belül *a tervezett 'A' csarnok földmunkái nem érintenek ismert régészeti lelőhelyet*, azonban a tervezett *'B' és 'C' csarnokok* földmunkái érintik a **30899** azonosítójú *Üllő-Juhállás* lelőhelyet. A több korszakú, régészetileg kiemelten intenzív lelőhely területéről őskori (bronzkor, kelta, szkíta), népvándorlás kori (hun kori, avar kori) telep és temető valamint középkori település ismert. A felsoroltak mellett a lelőhelyről intenzív szarmata kori (3-4. századi) település, körárkos temetkezések és egy fazekastelep részlete is ismert.

*A Kötv. 22. § (1) bekezdés értelmében*, a lelőhely földmunkával érintett részén megelőző régészeti feltárást kell végezni.



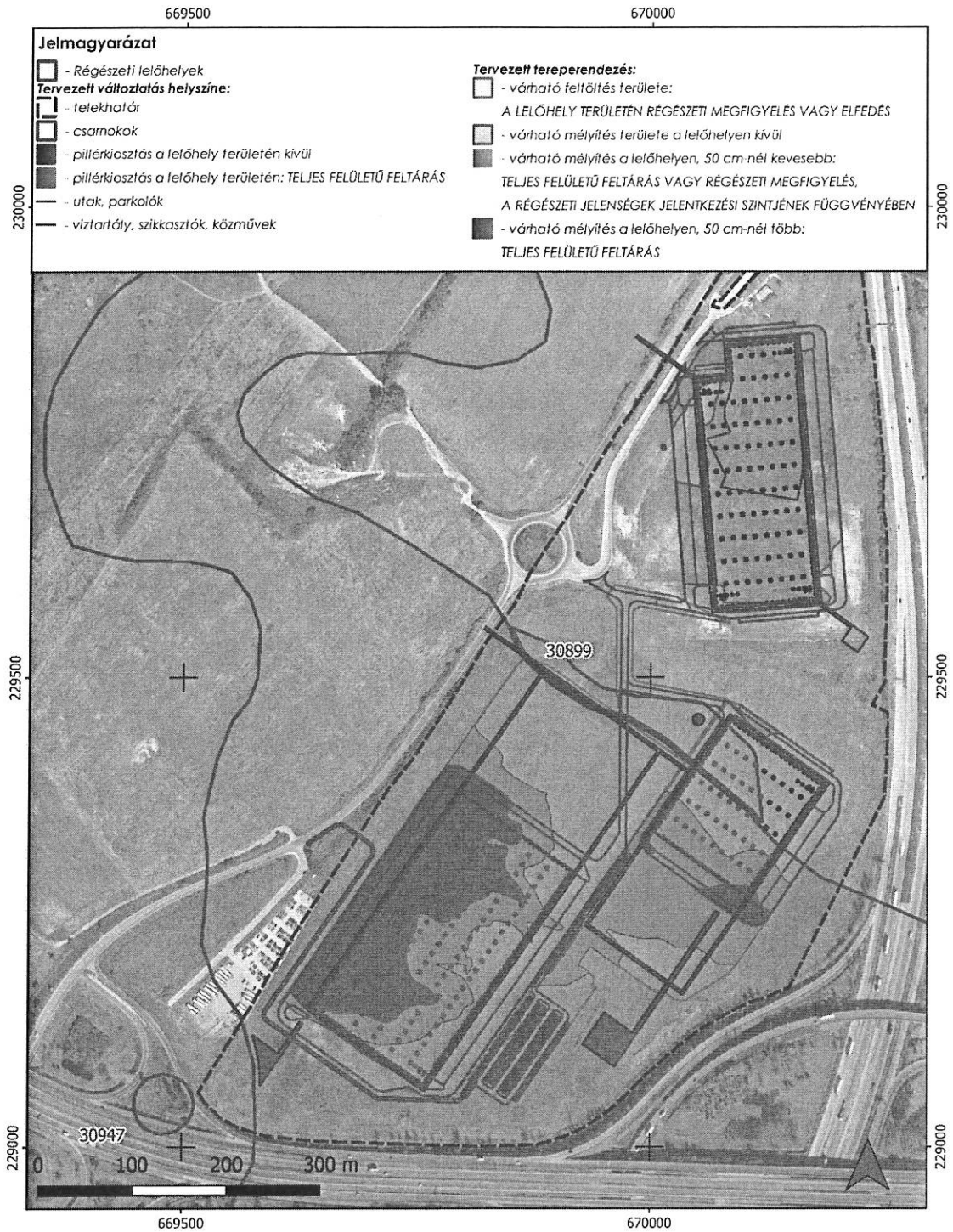
**VÁR**  
**VÁRKAPITÁNYSÁG**  
 NONPROFIT ZRT.  
 Készítette: Füredi Ágnes

**ELŐZETES RÉGÉSZETI DOKUMENTÁCIÓ - 1. térképlap**  
**A régészeti adatgyűjtés eredménye**  
 Üllő, MOM4 projekt (módosított)  
 M = 1 : 10 000      EOY 65-442



**VÁR**  
**VÁRKAPITÁNYSÁG**  
 NONPROFIT ZRT.  
 Készítette: Füredi Ágnes

**ELŐZETES RÉGÉSZETI DOKUMENTÁCIÓ - 2. térképlap**  
**Lelőhely-felderítés, próba- és megelőző feltárások a vizsgált területen**  
 Üllő, MOM4 projekt (módosított)  
 M = 1 : 5 000 EOY 65-442



**VÁR**  
**VÁRKAPITÁNYSÁG**  
 NONPROFIT ZRT.  
 Készítette: Füreai Ágnes

**ELŐZETES RÉGÉSZETI DOKUMENTÁCIÓ - 3. térképlap**  
**A teljes felületű feltárás javasolt területe**

Üllő, MOM4 projekt (módosított)  
 M = 1 : 5 000 EOY 65-442