

A.D.U. Építész Iroda Kft



**BP X. KÖBÁNYA,
80 J. VASÚTVONAL
MENTI TERÜLETEK**

KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

2017. december

**BP X. KŐBÁNYA, 80 J. VASÚTVONAL MENTI TERÜLETEK
KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA**

Megbízó:

RÁKOS-HATVAN KONZORCIUM

NIF ZRT

Tervezők:

A.D.U. Építész Iroda Kft

1111 Budapest, Kruspér u. 1/c

tel: 209 7330

info@aduepitesz.hu, www.aduepitesz.hu

dr Gajdos István

okl. építészmérnök

BÉK TT1 01-0072

Cs. Kelemen Ágnes

okl. építészmérnök

BÉK TT1-01 0760

Vincze Attila

okl. tájépítész

BÉK TK/1 01-5089

Rhorer Ádám

okl. építőmérnök

K1d-1-Tell

Budapest, 2017. december

BP X. KŐBÁNYA, 80 J. VASÚTVONAL MENTI TERÜLETEK KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

Tartalom

1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ	5
1.1. Előzmények	5
1.11. A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata	
1.12. Hatályos településfejlesztési és településrendezési szerződések	
1.13. A X. kerület Kőbánya, településrendezési tervi előzményeinek vizsgálata	
1.14. A hatályban lévő településrendezési eszközök	
1.15. A hatályos településszerkezeti terv megállapításai, megvalósult elemek	
1.2. Természeti adottságok	16
1.21. Tájhasználat, tájszerkezet tájhasználat értékelése ökológiai hálózat	
1.22. Zöldfelületi rendszer vizsgálata	
1.3. Az épített környezet vizsgálata	19
1.31. Területfelhasználás vizsgálata az ingatlan-nyilvántartási adatok alapján, beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területek tulajdonjogi vizsgálat	
1.32. Az épített környezet konfliktusai, problémái	
1.4. Közlekedés	22
1.41. Közúti közlekedés	
1.42. Közösségi közlekedés közúti kötőtpályás	
1.43. Kerékpáros és gyalogos közlekedés	
1.44. Parkolás	
1.5. Környezetvédelem	26
1.51. talaj	
1.52. felszíni és a felszín alatti vizek	
1.53. levegőtisztaság és védelme	
1.54. zaj- és rezgésterhelés	
1.55. Hulladék kezelés	
1.56. Fennálló környezetvédelmi konfliktusok, problémák	

2. HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ	32
2.1. A vizsgált tényezők elemzése, egymásra hatásuk összevetése	
3. HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ	33
3.1. A helyzetelemzés eredményeinek értékelése, szintézis	
3.2. A település és környezetének fejlesztését befolyásoló külső és belső tényezők összefoglaló értékelése	
4. Alátámasztó munkarészek	34
4.1. Környezetalakítás, a változások ismertetése, részletes bemutatása	
4.2. Településrendezési javaslatok	
4.3. A település szerkezeti tervet érintő erdőpótlás javaslata	
4.4. Tájvédelem, zöldfelületek, környezetvédelem,	
4.5. Közlekedésfejlesztés	
4.6. Szabályozási koncepció	
Jóváhagyandó munkarészek	50
BP X. KŐBÁNYA, 80 J. VASÚTVONAL MENTI TERÜLETEK KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA	
Rendelet tervezet	51
A rendelet mellékletét képező szabályozási tervlap	

1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

BP X. KŐBÁNYA, 80 J. VASÚTVONAL MENTI TERÜLETEK



1.1 Előzmények

A 226/2015 (VIII.7.) kormányrendelet szerint, a Kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak nyilvánította a *80-as jelű vasútvonal Rákos – Hatvan közötti szakaszának rekonstrukcióját*. A vasútvonal áthalad a X. kerületen.

A vasút kiviteli terveit a Rákos-Hatvan Konzorcium készítette el, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából. Jelenleg készülnek a szükséges kisajátítási munkarészek

2014-ben a vasútépítési engedélyezési terv szerinti felhasználandó területek beépültek az érintett XVII. kerület és más települések településrendezési terveibe. A X. kerület területén nem volt szabályozási terv módosítás, mert az elkészült tervek nem igényeltek ilyen változást.

Jelenleg vannak befejezési fázisban a vasútépítési- és a hozzájuk kapcsolódó útépítési kiviteli tervek és esetenként, műszakilag indokoltan szükségessé vált újabb területek igénybevétele.

A X. kerületben a Jászberényi út és a Keresztúri út kerületi határ menti szakasza és néhány telek érintett.

A megvalósítás előkészítésével párhuzamosan folyamatban van a vasútvonal terveinek műszaki felülvizsgálata, az INFRAPLAN Zrt készíti. Megváltozott a területén lévő vontatóvágány forgalmi szerepe, így annak átépítése is bekerült a korszerűsítési munkálatok közé, ami érinti a X. kerületi területeket.

Az engedélyezési terv szerinti terület igénybevételhez képest a X. kerületben többlet terület igénybevétele szükséges, egyrészt a vasút víztelenítését szolgáló burkolt árok megvalósításához, a vontatóvágány átépítéséhez, másrészt a vasút környezetében élők életminőségét javító, a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendeletben

meghatározott határérték elérése érdekében megvalósuló zajvédő fal elhelyezéséhez szükséges alépítmény szélesítéshez.

A projekt keretében a közeli jövőben új megállóhelyek létesülnek, a régiak átépülnek a vasútvonal korszerűsítésekor, javítva ezzel az elővárosi közlekedést és lokálisan az épített környezet állapotát.

A vasútvonal korszerűsítése

A Rákos állomás (kiz.) – Hatvan állomás (kiz.) vonalszakasz a 80. számú Budapest – Miskolc –Nyíregyháza vasútvonal egy szakasza, a transzeurópai vasúti áruszállítási hálózat (V. számú Európai korridor) része.

A tervezési szakasz eleje, Rákos állomás végén levő 94+00 szelvény, a vége Hatvan állomás előtt levő 651+50 szelvény. Aszódon csatlakozik a vonalhoz a 78. számú Aszód – Galgamácsa –Balassagyarmat és a 77. számú Aszód – Galgamácsa – Vácrátót vonal.

A meglévő pálya sebessége $v=100-120$ km/h, helyenként állandó lassújelekkel.

A tengelyterhelés 210 kN, korlátozás nélkül. A felépítmény teljes hosszon hézagnélküli kivitelben készült.

A 80. számú vonal tervezés alatt levő szakasza „A” kategóriájú kétvágányú, villamosított fővonal, a tervezett tengelyterhelés 225 kN.

A vonalrészen a tervezési sebesség, Rákos és Domonyvölgy (94+00 – 446+76 hm szelvények) között $v=120$ km/h, Domonyvölgy és Hatvan (446+76 – 651+48 hm szelvények) között $v=160$ km/h, a beépítettség és egyéb akadályok miatt ennél kisebb tervezési sebesség alkalmazása is szükséges volt.

A vonalszakaszon az alábbi állomások, megállóhelyek találhatóak:

- Városszéltelep mh. (új építésű megállóhely)
- Rákosliget mh.
- Rákoscsaba-Újtelep mh.
- Rákoscsaba mh.
- Pécel állomás
- Isaszeg állomás
- Gödöllő - Állami telepek mh.
- Gödöllő állomás
- Máriabesnyő mh.
- Bag mh.
- Aszód állomás
- Hévízgyörk mh.
- Galgahévíz mh.
- Tura állomás.

A vonalszakaszon egyéb vasúti pálya létesítmények is találhatóak:

- Rákos állomásból kiágazó vontató vágány, Rákos állomás és a Cinkotai út között,
- Isaszeg állomás után nyíltvonalis kiágazás a CURRUS Gödöllői Harcjárműtechnikai Zrt. telepére,
- Aszód állomáson a Galgamácsa felé menő 77-78. számú vonal,
- Hatvan állomás előtt az Újszász-Szolnoki deltavágányok,
- Hatvan-rendezői kiágazás.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., mint ajánlatkérő felhívást tett közzé a tervezési feladatra A nyertes ajánlattevő a Rákos-Hatvan Konzorcium lett (konzorciumvezető: UTIBER Kft., konzorciumi tag: INFRAPLAN Zrt.). A Rákos (kiz.) – Tura (bez.) szakaszon az UTIBER Kft., a Tura (kiz.) – Hatvan (bez.) szakaszon pedig az INFRAPLAN Zrt. a szakasztervező. Egyes szakági tervezési feladatokat a Konzorcium alvállalkozók bevonásával végzi.

A tervezett 80 sz. vasútvonalra Rákos (kiz) – Hatvan(kiz) szakaszára vonatkozóan 2012. májusában az UVATERV Zrt. a Nemzeti Infrastruktúra Zrt megbízásából környezeti hatástanulmányt készített, mely a vonalszakasz csatlakozó létesítményeire (szintbeni, különszintű útátvezetések, párhuzamos utak, P+R parkolók, állomásokon, megállóhelyeken tervezett beavatkozások) is kiterjedt. A környezeti hatástanulmány alapján a Közép – Dunavölgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség környezeti hatásvizsgálati eljárást folytatott le, melynek eredményeként a tervezett beruházás *KTVF: 739-22/2013* iktatószámmon környezetvédelmi engedélyt kapott.

A 80 j. vasútvonal rövid bemutatása

A Magyar Északi Vasút 1862-1867 között építette meg a Budapest – Hatvan – Salgótarján vasútvonalat, mely 1868-ban lett a MÁV első vonala. 1868-ban már a MÁV építette meg a Hatvan – Miskolc szakaszt. 1868-1873 között a Budapest – Hatvan között, majd 1873-1888 között a Hatvan – Miskolc között épült ki a második vágány.

A vasútvonal villamosítása több ütemben 1951 és 1966 között készült el.

A vonal jelentőségét az adja elsősorban, hogy összeköttetést biztosít Délnyugat-Európa és Északkelet-Európa között. Külön jelentőséget ad a fejlesztésnek, hogy a 884/2004. EK Határozat értelmében a prioritást élvező TEN-T projektek között a 6. számú Lyon – Trieszt (Koper) – Ljubljana – Budapest – Ukrajna kiemelt projektként van figyelembe véve.

A belföldi személyszállításban az IC forgalom mellett meghatározó a hivatásforgalom, a tárgyi munkát képező vonalszakaszon pedig az elővárosi forgalom fejlesztése is.

Az elkészült előkészítő tanulmányok szerint Ukrajna irányából, Záhonyon keresztül egyre nagyobb teherforgalom várható, melyek mind a 100. számú Budapest – Szolnok – Debrecen – Záhony mind pedig a 80. számú Budapest – Hatvan – Miskolc – Nyíregyháza vonal fejlesztését indokolják.

Tervezési terület lehatárolása

A tervezési terület csak a vasút korszerűsítéshez szükséges és valamilyen módon érintett területeket tartalmazza.

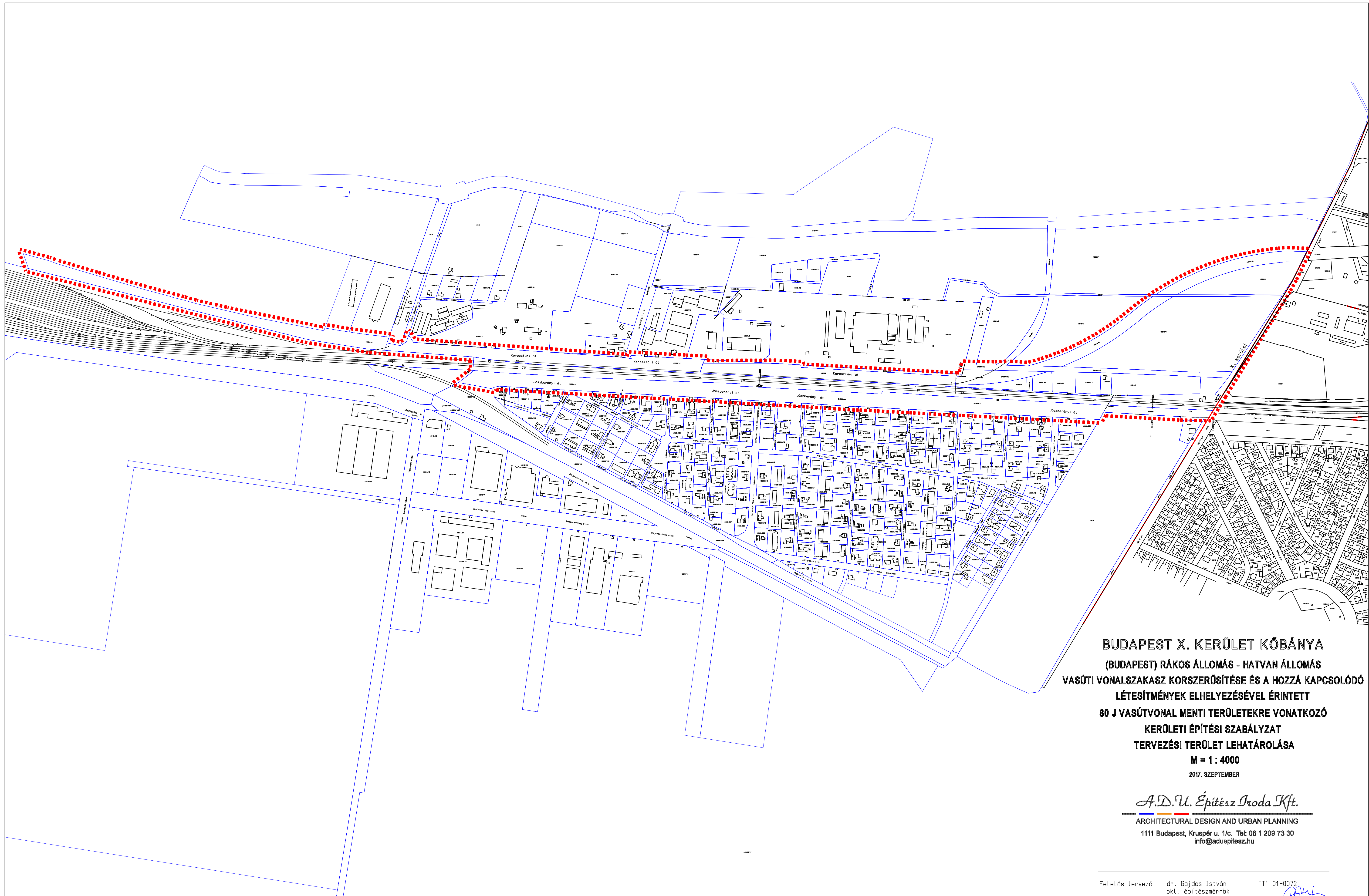
Alapvetően kötöttpályás közlekedési területet, közúti közlekedési terület és erdőterületet tartalmaz a tervezési terület.

Határainak leírása:

X. és XVII. kerület határa – Jászberényi út (hrsz (42866) (42526/2) hrsz 42523/1 vasútvonal nyugati határa – Keresztúri út hrsz (42523/4) 40597/45, (42538), 42539, (42537/3), - Keresztúri út (42862/6) nyugati határa – hrsz (42862/3) nyugati és északi határa - Keresztúri út (42843/5), (42839/8) északi határa

(A kép 90°-al elfodított az óra járásával megegyezően!)





BUDAPEST X. KERÜLET KŐBÁNYA
(BUDAPEST) RÁKOS ÁLLOMÁS - HATVAN ÁLLOMÁS
VASÚTI VONALSZAKASZ KORSZERŰSÍTÉSE ÉS A HOZZÁ KAPCSOLÓDÓ
LÉTESÍTMÉNYEK ELHELYEZÉSÉVEL ÉRINTETT
80 J VASÚTVONAL MENTI TERÜLETEKRE VONATKOZÓ
KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT
TERVEZÉSI TERÜLET LEHATÁROLÁSA
M = 1 : 4000
 2017. SZEPTEMBER

A.D.U. Építész Iroda Kft.

ARCHITECTURAL DESIGN AND URBAN PLANNING

1111 Budapest, Kruspér u. 1/c. Tel: 06 1 209 73 30
info@aduepitesz.hu

Feladós tervező:	dr. Gajdos István okl. építész-mérnök településtervező vezető tervező	TT1 01-0072 <i>Gajdos István</i>
Településtervezés:	Cs. Kelemen Ágnes okl. építész-mérnök településtervező vezető tervező	TT1_01-0760 <i>Cs. Kelemen Ágnes</i>
Zöldfelület, környezetvédelem tájrendezés:	Vincze Attila okl. táj-és kertépítész vezető tervező	TK/1 01-5089 <i>Vincze Attila</i>
Közlekedés:	Püski Ottó okl. építőmérnök vezető tervező	Tk0 01-2745 <i>Püski Ottó</i>

Készült az állami alapadatok felhasználásával.

1.11. A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata

A településrendezési tervek készítése folyamatában vizsgálni szükséges a magasabbrendű tervekkel való összefüggéseket.

Budapest és így a X. kerület Kőbánya településrendezési eszközeinél az alábbi területrendezési tervek vannak érvényben és a településszerkezeti terv, melyekkel nem lehet ellentmondásban a készülő kerületi építési szabályzat tervezési területre vonatkozó elhatározása.

- az Országos Területrendezési Terv (OTrT)
- a Budapesti Agglomeráció területrendezési terve (BATrT);
- Budapest Főváros Településszerkezeti terve

A készülő szabályozási terv elsődlegesen a közlekedési területeket érinti, de keleti oldalon, a kerületi közigazgatási határ előtt erdőterületek igénybevételére is sor kerül, ennek megfelelően – miután a BATrT előírása szerint nem csökkenhet Budapesten az erdőterület, annak visszapótlásáról gondoskodni kell.

Az erdő visszapótlása nem oldható meg a kerületben, így a tervezési területen, ezért a Főváros Településszerkezeti tervének módosításával (ami csak az erdőterület pótlását jelenti) kell kielégíteni a követelményeket.

A Megbízó NIF Zrt kezdeményezte az Önkormányzatnál a településszerkezeti terv módosítását, az erdőpótlás megoldására.

**Budapest Főváros X. kerület Kőbányai
Önkormányzat**

Mozsár Ágnes
főépítész asszony részére

Iktatószám: K-15209/2017/

NIF- /2017/

Ügyintéző/előadó: Kangyerka Ádám

Melléklet: 1 db

Budapest
Szent László tér 29.
1102

Tárgy: Rákos-Hatvan vasútvonalfejlesztés – kerületi szabályozási terv módosítás
Budapest Főváros Településszerkezeti Terve módosításának kezdeményezése

Tisztelt Főépítész Asszony!

A 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet szerint nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak nyilvánította a 80-as jelű vasútvonal Rákos – Hatvan közötti szakaszának rekonstrukcióját (továbbiakban: projekt). A projekt műszaki tartalmának átdolgozása szakértői szerződés keretében a X. kerület vonatkozásában lezárult.

A vasútvonal korszerűsítéshez igénybe kell venni Budapest Főváros Településszerkezeti Tervében (TSZT) erdőterületként szereplő 1 706 m² területet.

Csereerdő biztosítását a TSZT-ben szereplő vasúti területek csökkentésével lehet megoldani, a XVII. kerület azon részén, ahol a vasúti terület közvetlenül erdőnek kijelölt területekkel szomszédos.

A javasolt csereerdő területet a tervező az alábbiak szerint kijelölte:

XVII. ker hrsz	jelenlegi művelési ág és TszT övezeti besorolás	terület m ²	megjegyzés
137600/2	kivett vasút, KÖk	1 433	
137615/7	kivett vasút, KÖk	206	
137620/2	kivett vasút, KÖk	80	
Összesen:		1 718	Tervezett erdő, EK

Kérjük, hogy egyetértése esetén a TSZT módosítását a Fővárosi Közgyűlésnél mihamarabb kezdeményezni szíveskedjen.

Budapest, 2017. augusztus 23

Tisztelettel:


.....
Horn Gergely
irodavezető

NIF Zrt.


.....
Somodi László
Igazgató

Fővárosi Törvényszék Cégbírósága által
01-10-044180 cégjegyzékszámmon bejegyezve
T: +36 1 436 8100 F: +36 1 436 8110

NIF Zrt.
1134 Budapest, Váci út 45.
E: info@nif.hu H: www.nif.hu

1.12. Hatályos településfejlesztési és településrendezési szerződések

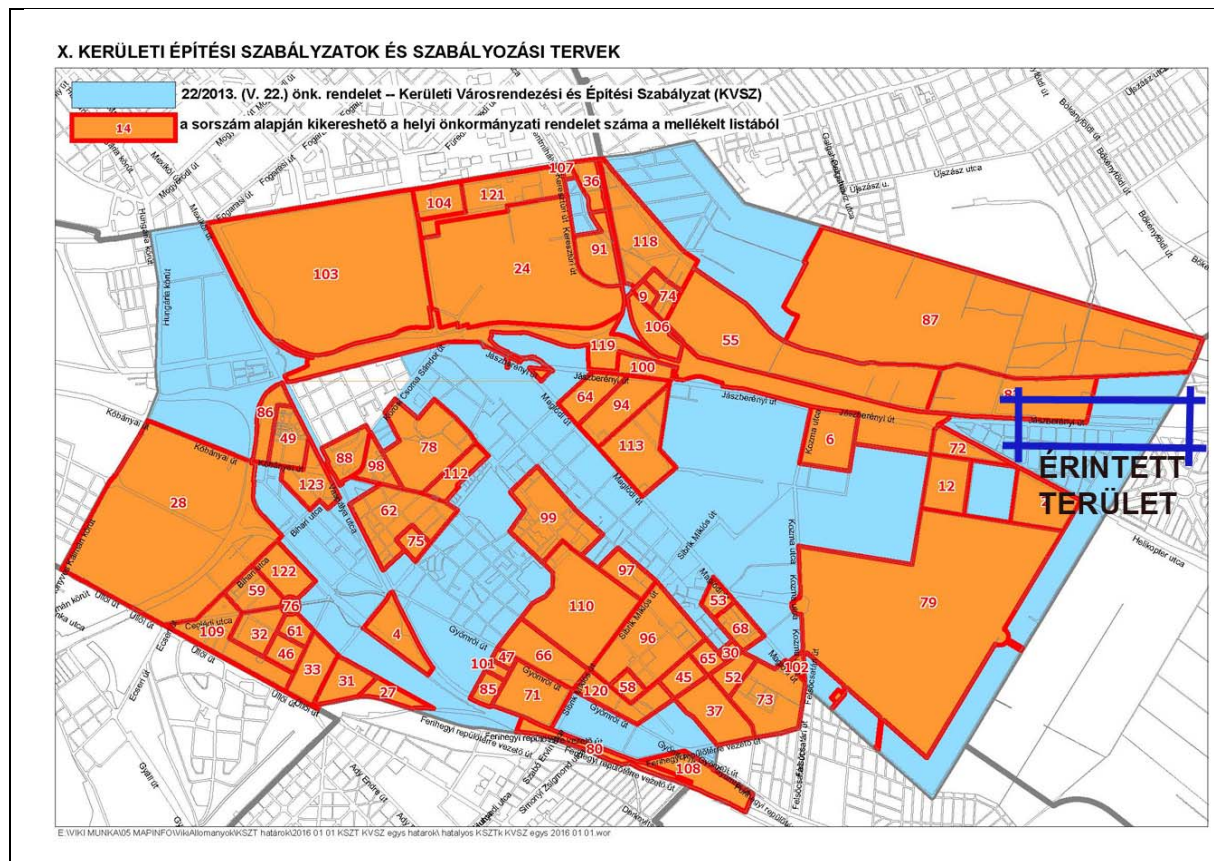
A NIF Zrt és a vasút korszerűsítést tervező Konzorcium kezdeményezte az Önkormányzatnál településrendezési szerződés megkötését.

Négyoldalú településrendezési szerződés kerül aláírásra a tervezési területre készülő szabályozási terv (KÉSZ) elkészítésére.

A SZERZŐDÉS TÁRGYA:

A CÉL MEGVALÓSÍTÓJA ÁLTAL A BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET,(FENTEBB KORÁBBAN ISMERTETETT) UTCA ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA (A TOVÁBBIKBAN: KÉSZ) ELKÉSZÍTTETÉSE, VALAMINT AZ ÉTV. 7. § (1) BEKEZDÉSben MEGHATÁROZOTT TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TEVÉKENYSÉG ELŐKÉSZÍTÉSE ÉS A SZÜKSÉGES TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ELJÁRÁS LEFOLYTATÁSÁNAK MEGINDÍTÁSA A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓRÓL, AZ INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁRÓL ÉS A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖKRŐL, VALAMINT EGYES TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SAJÁTOS JOGINTÉZMÉNYEKRŐL SZÓLÓ 314/2012. (XI. 8.) KORM. RENDELETben (A TOVÁBBIKBAN: TRK.) FOGLALTAKNAK MEGFELELŐEN, JELEN SZERZŐDÉSben MEGHATÁROZOTT FELTÉTELEK SZERINT.

1.13. A X. kerület Kőbánya, településrendezési tervi előzményeinek vizsgálata



A X. kerület hatályban lévő településrendezési terveinek területi elhelyezkedését mutatja az előző ábra, jelölve rajta a tervezett változtatásokkal érintett területet.

A 80. jelű vasútvonal korszerűsítés által érintett területekre még nem készült önálló, hatályban lévő településrendezési terv, ezért jelenleg a területre a 22/2013. (V.22.) önk. rendelet, a Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzat (KVSZ) vonatkozik rá.

1.14. A hatályban lévő településrendezési eszközök

A tervezési területen nincs hatályban lévő, OTÉK alapú településrendezési terv. Természetesen vonatkozik rá a Budapest Főváros Településszerkezeti Terve.

1.15. A hatályos településszerkezeti terv megállapításai, megvalósult elemek

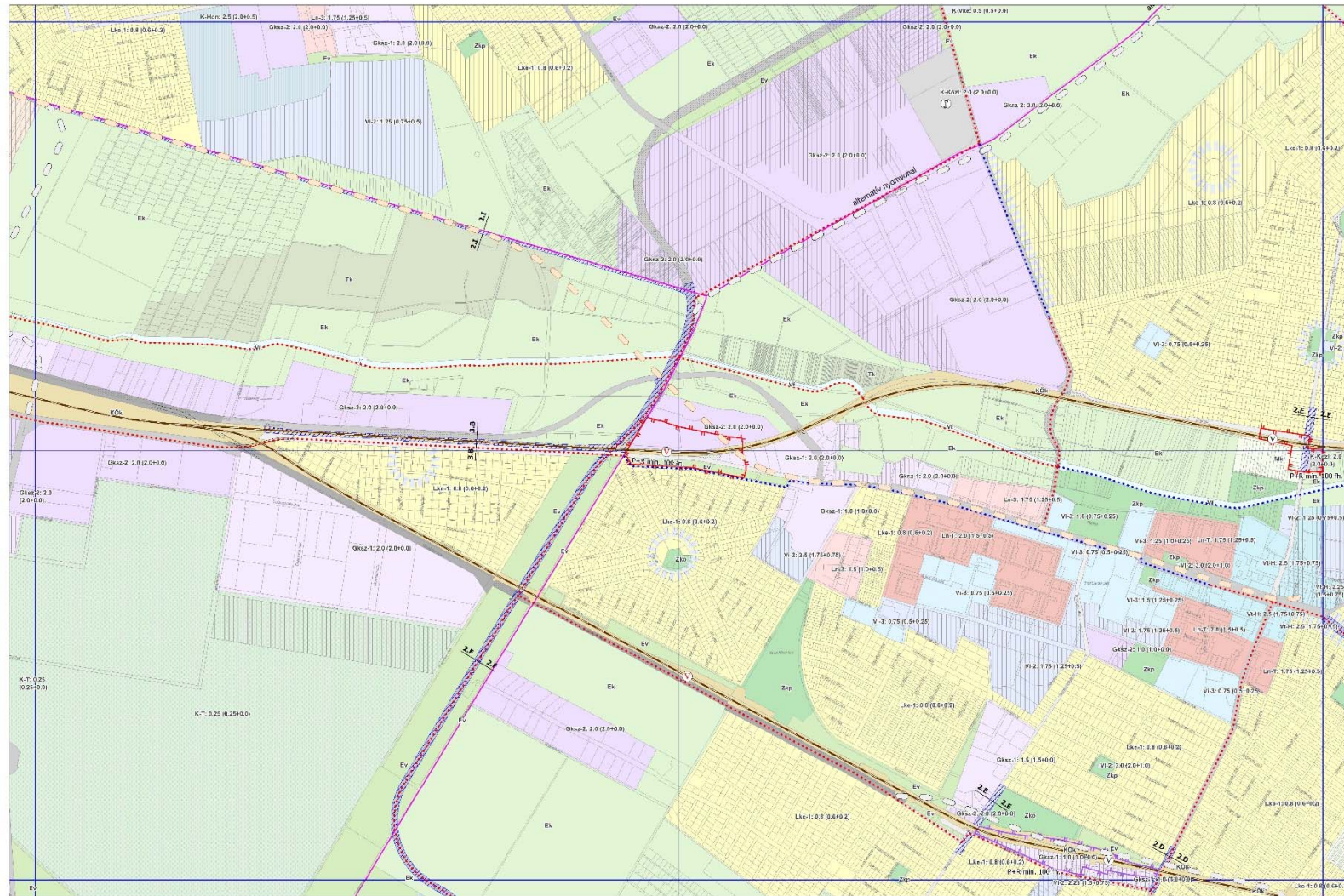
Budapest új Településszerkezeti tervét Budapest Főváros Közgyűlése a 50/2015.(I.28.) határozatával fogadta el.

A TSZT, amire a tervezési területet kiterjed elsődlegesen kötöttpályás (közforgalmú vasút) közlekedési területként és közúti közlekedési területként határozza meg. A kismértékben (1 706 m²) érintett erdő terület közjóléti erdő besorolású.

A tervezési területet érinti az un. „Külső Keleti körút”, tervezett, 2x2 sávós másodrendű főút, ami a kerületi határ mentén halad át a tervezési területen és szintbeni csomóponttal csatlakozik a Keresztúri úthoz.

A területfelhasználást tekintve nincs szükség a TSZT módosítására, de az erdőterület miatt mégis szükséges a TSZT módosítás. (erdőpótlás)

Mivel az elfogadáskor a TSZT-nek meg kellett felelnie az országos és térségi területrendezési terveknek (OTrT, BATrT) és illeszkedni kellett a hatályos területfejlesztési dokumentumokhoz és mivel a TSZT elfogadása óta ezek nem módosultak, így területfelhasználási szempontból az új budapesti TSZT tekinthető viszonyítási állapotnak.



Budapest Főváros Rendezési Szabályzata, 1. sz. melléklet részlete

1.2. Természeti adottságok

1.21. Tájhasználat, tájszerkezet

A tervezett fejlesztés túlnyomóan már meglévő vasúti pályán valósul meg, ami talajtani szempontból bolygatott területen, túlnyomórészen síkban, és kisebb részben töltésen, ill. bevágásban halad.

A vasútvonal geometriája jelentős mértékben nem módosul, a vasúti terület kis mértékben szélesedik így számottevő többlet terület igénybevétele a beruházás miatt nem jelentkezik, azonban a keresztező utak, szintbeni csomópontok és egyéb vasúti pálya infrastruktúrájához tartozó létesítmények kialakítása miatt már több helyszínen is szükséges a X. kerületen kívül eső területeken.

A tervezett vasútvonal az Alföld, illetve az Észak–Magyarországi–Középhegység nagytájakon belül a Dunamenti–síkság, Észak-Alföldi-hordalékkúp-síkság, illetve a Cserhát vidékéhez tartozik.

Az érintett kistájak:

- Pesti hordalékkúp-síkság (K-i része)
- Gödöllői-dombság (közepe)
- Galga-völgy (D-i része)
- Hatvani-sík (É-i része)

A tervezési területen meliorációról nincs tudomásunk.

A X. kerület területén a módosítással által érintett területek az OTTrT szerinti kiváló minőségű szántóterület övezetét nem érintik.

Táji és természeti értékek

A környezeti hatástanulmány vizsgálatai szerint a teljes vasútvonal pályakorrekció szakaszai valamint a tervezett külön szintű csomópontok a növényzet, a védett és védendő növénytakaságok, illetve fajok tekintetében több esetben is érintenek értékes területeket.

A X. kerület területén biztonsággal kijelenthető, hogy az Élővilágvédelmi munkarész felülvizsgálatát követően, figyelembe véve az új (2013. december) tervezői adatszolgáltatást a tervezett beruházás (vasút fejlesztés a kapcsolódó út- és közmű tervezésekkel és kiváltásokkal együttesen) közvetlen és közvetett hatásterülete nem érint sem országos jelentőségű védett természeti területet, sem Natura 2000 területet.

A nyomvonalszakasz nem érinti az OTTrT által kijelölt Országos Ökológiai Hálózat övezetét, de megközelít ökológiai folyosót a Rákospatak mentén.

A beruházás egyéb területein a vizsgált, tengely menti 600 m széles sávba nem nyúlik be védett természeti terület.

Fokozottan védett növényfajoknak nincs adata a területről.

A tervezési szakasz közvetlen közelében lévő, és/vagy érintett egyedi tájértékek kataszterét a TÉKA adatbázis tartalmazza.

A vasútvonal és a hozzá kapcsolódó létesítmények nem érintik Pest megye Területrendezési tervének Térségi jelentőségű tájképvédelmi területének övezetét. A kiépített vasúti pálya elsősorban völgyben, Rákos-patak völgyében halad, és a tervezett korrekciók is völgyi helyzetűek. A tervezési dokumentációban tájvédelmi szempontú külön vizsgálat nem szerepel, jelen tervszinten nem volt indokolt.

A korszerűsítés következtében a vasúti pálya kis mértékben szélesedik, így a 103+85 – 109+77 hm közötti szelvényszakaszon az északi oldalon megvalósuló kisajátítások miatt erdőt érint a beruházás összesen 1 706 m²-en.

Az igénybevett erdőterületet pótolni szükséges, ami a javaslat szerint a Jászberényi út külön szintű felüljárója környezetében valósul meg. Az intézkedés hozzájárul a tervezett zajvédelmi intézkedések eredményességéhez, ezen kívül segít a felüljáró zavaró látványának oldásában.

1.22. Zöldfelületi rendszer vizsgálata

A tervezési területen jelentős zöldfelületek nem találhatóak, mert elsődlegesen a vasúti és a közúti területek érinti a fejlesztés.

A Keresztúri út és a vasútvonal között közjóléti erdő terület-felhasználás van kijelölve, de az erdő állapota kedvezőtlen, erősen degradált, foltokban hiányzik, művelése hiányos.

A vasúti korszerűsítés kisebb mértékben érinti a közjóléti erdő területét, keskeny sávban 1 706 m² területet érint, amit pótolni szükséges.

A Keresztúri út mentén a közelmúltban fasor telepítése történt.

(A kép 90°-al elfordított az óra járásával megegyező irányban!)



1.3. Az épített környezet vizsgálata

1.31. Területfelhasználás vizsgálata

A 80. j. vasútvonal korszerűsítésének ez a szakasza két fővárosi jelentőségű út között halad az érintett terület jelentős részében, azaz nincs közvetlen kapcsolatban beépítésre szánt területekkel. Az utolsó harmada északi oldalán erdő, déli oldalán a Jászberényi út határolja:

A tervezett területfelhasználás:

kötőpályás közlekedési terület – közforgalmú vasút
közúti közlekedési terület
közjóléti erdő

A tervezési terület északi oldalán jellemzően gazdasági, kereskedelmi szolgáltató gazdasági területek és a Keresztúri útba becsatlakozó kiszolgáló közutak határolják.

A településszerkezeti terv besorolása szerint: Gksz-2 jelű területek.

A gazdasági terület végpontjától, ahol a Keresztúri út elválik a vasút területétől jellemzően magántulajdonban lévő, jelenleg erdő besorolású telkek következnek a kerület közigazgatási határáig.

A tervezési terület déli oldalán lakóterület helyezkedik el a Jászberényi út alatt. A jelentős közúti forgalmat lebonyolító Jászberényi út forgalmi sávja mellett a lakóterületig részben kiépített, részben földes szervízút sáv van fasorokkal, cserjékkel határolva.

A lakóterület telkes, családházias beépítésű jellemzően kertvárosias jellegű, de nagyobb több lakóegységet tartalmazó épületek is találhatóak a területen.

A településszerkezeti terv besorolása szerint: Lke-1 jelű területek.

A határoló közút között - Keresztúri út, Jászberényi út - ahol jelentős közösségi forgalom bonyolódik, több járással, meglehetősen nehézkes az átjárás. Egy kisebb méretű gyalogos aluljáró van a tervezési szakasz közepén, több átjárási lehetőség csak a lakóterület széleinél lehetséges. A vasútvonalon a nagy forgalom ellenére láthatóan átjárnak a gyalogosok a vágányokon.

A vasúti terület a Magyar Állam tulajdonában van, kezelője a MÁV, a közúti területek fővárosi és kerületi önkormányzati tulajdonban vannak. Az erdőterületek zöme magántulajdonban, vagy gazdasági társaság tulajdonában van.

Ahhoz, hogy a tervezett vasúti korszerűsítés megtörténhessen kisajátításokra és megállapodásokra van szükség a fővárosi és kerületi önkormányzattal.

Tulajdon vizsgálat - Területhasználati változás, összefoglaló táblázat

HRSZ	TULAJ-DONOS	TERÜLET jelenlegi	NÖVEKEDÉS M ²	CSÖKKENÉS M ²	TERÜLET változás után m ²
42523/1	MÁ	33 108 m ²	közforg. vasút 1500+603+1206 +1706 m ²	-	38 123 m
42865	MÁ	9 198 m ²	közforg. vasút 117+82 m ²	-	9 397
(42526/2)	BpF	47 795 m ²	közterület, út Jászberényi út	213+390 m ²	47 192
(42866)	BpF	4 091 m ²	közút Jászberényi út	117+82 m ²	3 892
(42523/4)	X. ker.	39 133 m ²	kivett közterület Keresztúri út	1500 m ²	37 633
42539	Gt	14 793 m ²	beépítetlen Keresztúri út	1206 m ²	13 587
42862/5	Gt	855 m ²	rét	855 m ²	-
42862/8	magán	2 205 m ²	rét,	356 m ²	1 849
42862/9	magán	403 m ²	rét	29 m ²	374
42862/10	magán	1 833 m ²	rét	95 m ²	1 739
42862/11	magán	2 461 m ²	rét	90 m ²	2 371
42862/12	magán	2 779 m ²	rét	81 m ²	2 698
42863/1	magán	1 234 m ²	erdő	33 m ²	1 201
42863/2	Gt	70 m ²	rét	70 m ²	-
42864/1	magán	9 145 m ²	erdő,	47 m ²	9 098
42864/2	Gt	50 m ²	rét	50 m ²	-
Összesítés:			növekedés	csökkenés	
Kötőpályás közl. terület (KÖk)			5 214 m²	-	
Közúti közl. terület (KÖu)			-	3 508 m²	
Erdő (közjóléti) terület (Ek)			-	1 706 m²	

(Jelmagyarázat: MÁ-Magyar Állam, BpF-Főváros, Gt-gazdasági társaság)

Területfelhasználás kategóriái: Budapest Főváros Településszerkezeti Terve

1.32. Az épített környezet konfliktusai, problémái

A készülő településrendezési terv feltárta és meghatározta a környezetvédelem térszerkezeti követelményeit. A településen jelentős környezeti konfliktus nincs. A vasút okozta zajszennyezés helyenkén a belterületen meghaladja a határértéket. A zajterheléssel kapcsolatban a tervezési területen lakossági panaszok is vannak.

Apró tájhasználati konfliktust jelent a területhasználat-váltás és a területfoglalás. A vasútvonal geometriája jelentős mértékben nem módosul, a vasúti terület kis mértékben szélesedik így számottevő többlet terület igénybevétele a beruházás miatt nem jelentkezik.

A 103+85 – 109+77 hm közötti szelvényszakaszon a beruházás erdőterületet érint összesen 1 706 m²-es területen, amelynek pótlásáról a terv gondoskodik.

A lakott területek esetében a korszerűsítés előnyt jelent abból a szempontból, hogy a vasúti zaj összességében csökkeni fog, viszont hátrány, ha szükséges a zajárnyékoló falak építése, azok megszüntetik az átlátást és kilátást. Ezek hossza nem jelentős, értékes látványkapcsolatot, táji részletekre való rálátást nem befolyásol, csupán a falak látványa okoz némi vizuális konfliktust a vasút környezetében lakók számára

A zajárnyékoló falak tehát állandó vizuális korlátot képeznek a tájban, ami azonban nemcsak az ott élők szempontjából hátrány, hanem a vasúton utazók szemszögéből is, mivel sok helyen így megszűnik a kilátás a vonatablaktól. A falak látványa korlátozza a táji részletekre való rálátást, valamint nehezíti a tájékozódást is. Összességében azonban megállapítható, hogy a vizsgált szakaszon tervezett beruházás összeférhetetlen tájvédelmi konfliktust és környezeti konfliktust a vasút hatásterületén nem okoz.

A környezeti hatástanulmány élővilág-védelmi fejeztében javaslatok szerepelnek arra nézve, hogy a tervezésnél, valamint a kivitelezésnél milyen módosítások megfontolandók vagy szükségesek, illetve milyen óvintézkedések előírása és betartása szükséges.

A tervben javasolt intézkedések alkalmazása (lásd. zajvédő fal) mellett biztosítható, hogy a környező lakóházaknál a tervezett létesítmény forrásaitól származó zaj és rezgés ne lépje túl a jogszabályban előírt határértékeket.

A tervezett zajvédelmi intézkedésekkel és a korszerűsítéssel – a fejlesztésekkel párhuzamosan – a jelenleginél várhatóan kedvezőbb zajállapot valósítható meg, az évek óta fennálló határérték túllépések megszüntethetőek.

A korszerűsítés várható hatásait előzetes vizsgálatokkal és mérésekkel e területen is igazolni kell és ha szükséges meg kell tenni a védelmi intézkedéseket.

1.4. KÖZLEKEDÉS

1.41. Közúti kapcsolatok

A területet két főútvonal érinti: a Jászberényi út és a Keresztúri út, a két kelet-nyugati irányú út között a X. és XVII. kerület határán a Határhalom utcánál illetve a Jászberényi út felüljárónál van közúti kapcsolat.

A Jászberényi út a 31. számú országos főút fővárosi bevezető szakasza, a terület mentén 2x1 sávós, felüljárón keresztezi a 120 számú vasútvonalat.

A Keresztúri út a XVII. kerület és a X. kerület út menti gazdasági területeinek a Kerepesi út felé irányuló forgalmát bonyolítja le. A Keresztúri út szintben keresztezi a mátyásföldi iparvágányt. A másodrendű főút 2x1 forgalmi sávós, az iparvágánytól nyugatra lakott területi táblával jelzett, de a keleti szakasznak megfelelően külterületi jellegű. Az iparvágány keresztezése fénySOROMPÓS szabályozású.

A Határhalom utca a Keresztúri felől megközelíthető zsákutca.

1.42. Közösségi közlekedés

Vasút

A 80. számú vasútvonal a TEN-T hálózat része, országos törzshálózati, kétvágányú, villamosított vonal. Rákos állomás és Rákosliget mh. között jelenleg nincs megállóhelye.

A terület mentén a főpálya északi oldalán vontatóvágány húzódik, amelyhez csatlakozik a mátyásföldi iparvágány.

Autóbusz közlekedés

A területet érintő két főúton haladnak a XVII. kerület és Kőbánya illetve az Örs vezér tere felé közlekedő autóbusz járatok.

A Jászberényi úton közlekedő 68, 161, 162, 262 számú járatok megállói a Bársonyvirág utcánál, a Dombhát utcánál és a Határhalom utcánál vannak.

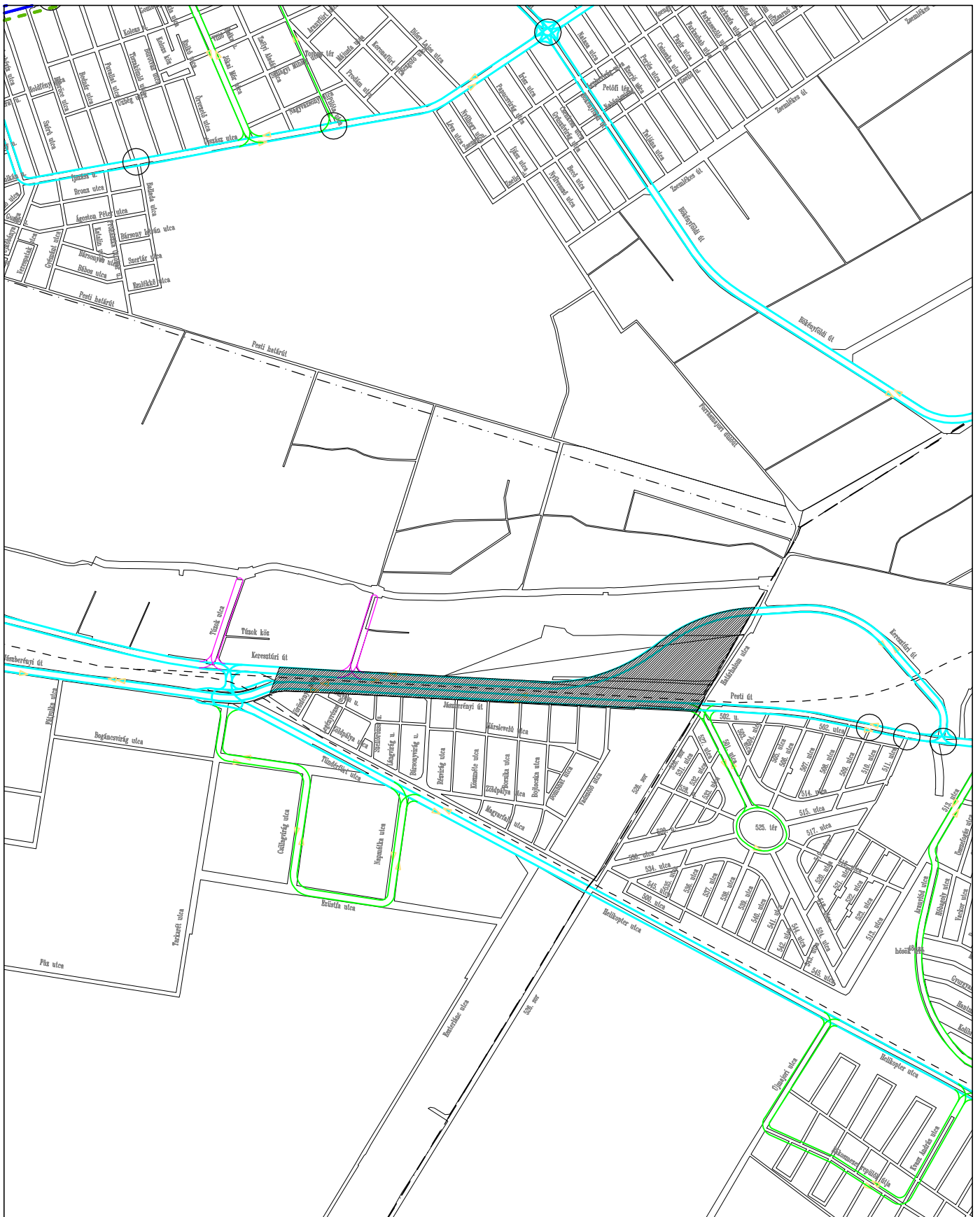
A Keresztúri úton közlekedő járatok (67, 97E, 169E, 261E) közül a Tejüzemnél a 67-es járat áll meg.

1.43. Kerékpáros és gyalogos közlekedés

A terület mentén a Jászberényi út szerviz útján bonyolódik le a kerékpáros közlekedés. A 80. számú vasútvonal alatt gyalogos aluljáró épült a Rézvirág utcánál. A Határhalom utcánál szintbeni keresztezés van.








1.44. Parkolás

A terület érintő főutak mentén nincs parkolási lehetőség, de igény sincs.



0m 200 400 600 800 1000

Jelmagyarázat:

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  |  |  |  |
| tervezési terület | autópálya, autótű | elsőrendű főút | másodrendű főút |
|  |  |  | |
| gyűjtő út | kiszolgáló út | jelzőlámpás csp. | |

Jelenlegi közúti hálózat

1.5. Környezetvédelem

1.51. talajvédelem

Káros hatásként a talaj tömörödése, a termőréteg letermelése és az útépitéshez felhasznált nyersanyagok kitermelése, illetve magának a termőterületnek a megművelésből való kivonása jelölhető meg, valamint az építés és üzemeltetés során keletkezett olaj- és alkatrészkezelésből, kenéséből származó szennyezések.

A vizsgált nyomvonal vegyes területhasználatú területeken: kertvárosias lakóterületek, gazdasági területek és közjóléti erdő mentén halad.

Közlekedési utak földművei és rézsúje különösen nagycsapadékok következtében erózió veszélynek kitett.

Tartós aszály következtében a kötött talajok zsugorodnak, azok kohéziója függvényében húzási repedések alakulnak ki. A hirtelen jelentkező nagyobb mennyiségű olajszennyezésű csapadék e repedés hálózaton keresztül horizontálisan és vertikálisan nagyságrendekkel nagyobb távolságra jut el, mint szivárgással.

1.52. Felszíni vizek védelme

A vizsgált vasútvonalszakasz megfelelő méretű átérésekkel az alábbi északnyugat-délkelet irányú, illetve kelet-nyugat irányú állandó vízfolyásokat keresztezi, amelyeknek befogadója a Duna és a Tisza:

- Rákos-patak
- Rákos-patak Majorhegyi mellékága
- Besnyői-patak ill. névtelen mellékága
- Egres-patak
- Galga-patak
- Emse-patak
- Kartal-völgyi-patak

A X. kerület közigazgatási határán az említett vízfolyások közül a Rákos-patak folyik keresztül. a vasútvonal a X. kerületben nem keresztezi, a vasúttól északi irányban folyik, azzal párhuzamosan. A Rákos kisvízfolyásnak tekinthető, LKV 86 cm, LNV 260 cm. A nyár végi szárazabb időszakok alkalmával 42 cm-es, jelentékenyebb vízhozamokat csak havas telek utáni hóolvadáskor vagy ritka nagy csapadékok alkalmával vezet, amikor sokszor kiömléssel fenyegeti a környező területeket. Víztisztaság általában mérsékelten szennyezett (III. osztályú).

Felszín alatti vizek védelme

A XVII. kerület a Pesti hordalékkúp-síkság része, az itt tervezett nyomvonal 97 és 209 m közötti tszf-i magasságú teraszos hordalékkúpsíkság területen húzódik, így a legtöbb helyen lehetséges befogadóba vezetni a lehullott és összegyűjtött csapadékvizet.

A Pesti hordalékkúp-síkság kistájban a talajvíz átlagos mélysége 2-6 méter.

A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 7/2005 (III. 1.) KvVM rendelettel módosított 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet értelmében a tervezési terület települései az alábbi kategóriákba sorolhatók:

- Érzékeny: Budapest X. és XVII. kerület,

A beruházás védendő vízbázist nem érinti, illetve nem fogja várhatóan érinteni.

A felszín alatti vizek minőségének védelme érdekében a kockázatos anyagok elhelyezése, továbbá a felszín alatti vízbe történő közvetlen bevezetése a terület érzékenységtől függetlenül tilos. Érzékeny területen a közvetett bevezetés nem tilos, azonban engedélyköteles tevékenység.

A közlekedési utak melletti csapadékvíz elvezető árkok, amennyiben szikkasztó jellegűek, lehetővé teszik a talajvíz és a talaj ásványolaj szennyeződését is.

1.53. Levegővédelem

A vizsgált vonalszakasz környezetében kialakuló légszennyezettséget főképp az alábbi légszennyezőforrások emissziója határozza meg:

- Közúti közlekedés
- A környező ipari létesítmények emissziója
- Háztartások egyedi fűtése

A **jelenlegi állapot** levegőminőségét tekintve megállapítható, hogy jelentős szennyező forrás a beruházás környezetében nem található. Budapest–Hatvan között villamosított vasútvonal található, ezek alapján a vasútvonal üzemelése nem okoz többlet levegőterhelést a térségben. Villamos vontatás esetében így a tengelytől mért 10-20 m-en belül mindenképpen határérték alatti koncentráció adódik. A jogszabályban előírt 25 m-es védelmi övezeten kívül már nem lesz határérték-túllépés a vasúti forgalomból adódóan.

A 80. sz. vasúthoz kapcsolódó jövőbeli változással érintett úthálózat jelenlegi levegőterhelését illetően a forgalmi és a kommunális fűtés eredetű szennyezőforrásokon kívül nincs jelentősebb hatótényező.

Az elvégzett számítások szerint a tervezett korrekciók - a forgalomműködés ellenére lényegében nem jelentenek levegővédelmi szempontból megnövekedett terhelést, a szennyező anyagok továbbra is már az útpálya területén érik el a határértékeiket. A vasútvonal korszerűsítésének levegőminőségre gyakorolt hatása - a rövid, kissé terhelő építési időt kivéve - nem jelentős, és összességében kedvező.

A tervezett közút-korrekciók sem igényelnek levegővédelmi intézkedéseket. A tervezett közúti kapcsolatok a forgalmi viszonyok megváltozásának függvényében a belterületi szakaszokon többlet terhelést okozhatnak, ám a korszerű biztosító berendezéssel pedig a közúti keresztezéseknél a gépjárművek várakozási ideje csökkenthető, ezáltal mérséklődik a légszennyezés.

A vasúti közlekedés légszennyező hatásaival a környezeti hatástanulmány szerint nem kell érdemben számolnunk. A vizsgálatok szerint összehasonlítva a közúti közlekedéssel, a vasúti közlekedés kibocsátása alapvetően (és több komponens esetében lényegesen) kisebb.

1.54. Zaj-és rezgésvédelem

A X. kerületben a nyomvonal nagyrészt gazdasági területek között halad, kisebb részben különleges területek és véderdőterületek mellett, valamint érint védendő kisvárosias és kertvárosias lakóterületeket.

A tervezési területen meglévő zajvédő falak nem találhatóak. A tervezési terület mentén telepítendő védendő funkciójú épületek nem kerülnek elhelyezésre.

A NIF Zrt kiegészítő méréseket végeztet el a korszerűsítés folyamán és intézkedik ha szükséges védelmi létesítmény.

A környezeti hatástanulmányban a X. kerületre vonatkozóan nem történtek mérések, legközelebb a XVII. kerületben történt zajterhelés mérés:

Mérési pont neve	Mérési pont helye	LAM,va,mért [dB(A)]	
		06-22 óra	22-06 óra
Zp1	Bp. XVII. ker., Liget sor 8.	66,8	64,8

A 2011. évi forgalmi adatok alapján történt, a X. kerületet érintő zajszint számítások eredményei az alábbi táblázatban találhatóak:

2011. év	Max. sebesség [km/h]	LAeq(25) [dB]		65/55 dB teljesülésének határa	
		Nappal	Éjjel	Nappal	Éjjel
94+00 - 361+28 hm Rákos (kiz.) - Gödöllő (bez.)	120	65,0	62,0	27,2	95,4

Az adatokból látható, hogy a jelenlegi forgalom okozta zaj a referenciatávolságban nappal a határérték közelében mozog, éjjel viszont már ebben a távolságban is 7 dB a határérték túllépés mértéke. A zajszint csak mintegy 100 m távolságban csökken határérték alá.

Az első épületsor (nem MÁV-ingatlanok) esetében a pályától való távolság 45-50 m. Üdülőterületet nem közelít meg a nyomvonal.

A túllépéssel érintett területen a határérték feletti zajterhelés a vasúti forgalomból, a vasúti pálya állapotából, a beépítettségéből és nem utolsósorban a gördülőállomány állapotából adódik. A pálya melletti épületek árnyékoló hatása miatt a sűrűn beépített területeken a távolabb eső területeken jóval kedvezőbb a zajállapot.

Zajcsökkentési intézkedések

Tekintettel a jelenlegi és a tervezett állapotra is jellemző határérték-túllépésre, a beruházásra vonatkozó tervek gondoskodnak az érintett védendő épületek zajterhelésének csökkentéséről, alapvetően zajárnyékoló falak létesítésével, ill. járulékos műszaki zajcsökkentési módszerek (aktív forrásoldali csillapítás) alkalmazásával. Egyes helyeken passzív akusztikai védelem (nyílászárócsere vagy -átalakítás) is felmerül lehetőségként.

A MÁV Zrt. területén található lakóépületek a tervek szerint elbontásra kerülnek. A lakott üzemi épületek esetében - amennyiben a MÁV Zrt. a lakófunkció megtartását támogatja - passzív akusztikai védelem tervezése lesz szükséges.

Zajárnyékoló falak

A terv gondoskodik a szükséges zajárnyékoló falakról, a X. kerületben zajfal telepítése a jelenlegi ismeretek szerint nem szükséges.

Passzív akusztikai védelem javasolt épületek:

Passzív védelem (nyílászárók cseréje) nem került kijelölésre a X. kerületi szakasz mentén.

Rezgés

A sebességnövekedés és a járatsűrűség növekedése miatt távlatban a vasúti pálya mellett növekedni fog a rezgésterhelés, különösen az 50 m-es vasúti védőtávolságon belül elhelyezkedő épületeken. Környezeti rezgésterhelés szempontjából az éjszakai időszakban lesz határérték felett a vasúti pálya melletti a településeken, ami rövid időre meghaladhatja az épületekben tartózkodók érzékelési küszöbértékét ($AW \geq 2,6 \text{ mm/s}^2$) is (a szerelvény elhaladási ideje alatt).

A felújított pálya dinamikai terhelés szempontjából várhatóan jobb tulajdonságokkal rendelkezik a jelenlegi szerkezetnél, azonban az érzékelési küszöb fölött és a határérték felett lesz a várható környezeti rezgésterhelés legnagyobb, pillanatnyi értéke, ezért a 94+00 és 109+80 szelvények között, a lakóterületekhez közeli szakaszokon rugalmas sínágyazattal ellátott rezgéscsillapító szakaszokat jelölt ki a terv. A 5 dB(v) csökkenést a beton elemek alá helyezett 1,5-2,0 mm vastag USP elhelyezésével éri el.

Település	Kezdő és végszelvény (hm)		Hossz (m)	Rezgés-csillapítás* (dB(V))
Budapest (X)	94+00	109+80	1580	5

1.55. Hulladékkezelés

A mindennapi élet kísérő jelensége a hulladék. A létesítmények építése során különféle hulladékok keletkezésével kell számolni. A létesítés során keletkező építési hulladékok kezelése elkülönítetten kell, hogy történjen a 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes

rendelet előírásai szerint. A hulladékok átadása csak erre jogosultsággal rendelkező szakcég részére történhet.

Keletkezésének csökkentéséről, a keletkezett mennyiség kezeléséről és szállításáról gondoskodni kell. Magyarországon a hulladékgazdálkodás kereteit a 1995. évi LIII. törvény a környezet védelmének általános szabályairól és a 2000. évi XLIII. törvény a hulladékgazdálkodásról, illetve a kapcsolódó egyéb jogszabályi előírások, műszaki szabványok és irányelvek határozzák meg.

Budapesten a közszolgáltatást a Fővárosi Közterület-fenntartó NZrt, végzi, mely az általa kezelt települési szilárd hulladékok nagyobbik részét a Fővárosi Hulladékhasznosító Műben hasznosítja. A fennmaradó rész szigorúan ellenőrzött körülmények között a Dunakeszi 2. sz. hulladéklerakón és a Pusztazámori Regionális Hulladékkezelő Központban lerakással kerül ártalmatlanításra. Mindkét hulladéklerakó maradéktalanul megfelel a hatályos hazai és az Európai Unió előírásainak, és egységes környezethasználati engedéllyel rendelkezik. A Dunakeszi hulladéklerakót egy korábbi homokbánya 30 m mély bányagödrében 1996-ban alakították ki. Területe 12 hektár. A lerakót kettős műszaki védelemmel, valamint csurgalékvízgyűjtő rendszerrel látták el. A lerakó kapacitása mintegy 3 millió m³. A hulladékdomb tervezett magassága 50 m. A hulladéklerakó fogadja Dunakeszi és Fót teljes, valamint a főváros kisebb részének hulladékát, és a Fővárosi Hulladékhasznosító Mű salakját. A lerakótelepen működik egy, a lakosság szelektíven gyűjtött hulladékának átvételét biztosító hulladékudvar is.

A tervezett csatlakozó beruházások hulladéklerakót és dögművet nem érintenek.

Az **inert hulladékok** keletkezése a szükséges bontási munkálatok, valamint az építési fázis során keletkező „selejt anyagból” tevődik össze. A kitermelt bontási anyagok jelentős része felhasználható az alapozási munkálatokban megfelelő előkészítés után. A beépítés (újrafelhasználás) előtt a hulladékot statikai és környezetvédelmi szakértői véleménnyel kell minősíteni az építési anyagként történő használhatóság, és a környezetre gyakorolt hatások meghatározása érdekében.

A **kommunális hulladékok** keletkezése a létesítmények kialakításától, az alkalmazandó kivitelezési technológiáktól függően a teljes beruházási időszakban, a munkák ütemezésének megfelelően várható. A tervezett építkezés során keletkező hulladékok – környezetvédelmi szempontból megfelelő – gyűjtéséről és elszállításáról gondoskodni kell. Ellenkező esetben a hulladékok a környezetet szennyezhetik, pl. szabálytalan gyűjtés, rakodás során a por, műanyag (fólia) és papírhulladékok szél általi elhordásával, a veszélyes hulladékok környezetbe kerülésével.

Amennyiben az építési munkák során **veszélyes hulladék** keletkezik, ezen hulladékok gyűjtését, kezelését és nyilvántartását a 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet előírásai szerint kell végezni.

A hulladék termelője a Vhr. 10. § (1) és (2) pontjában foglaltak értelmében a veszélyes hulladékot a közvetlen keletkezés helyén, munkahelyi gyűjtőhelyen gyűjtheti a tevékenység zavartalan végzését nem akadályozó mennyiségben és időtartamban.

A veszélyes anyagokkal történő munkavégzés során, az ember és környezete védelme érdekében be kell tartani a kémiai biztonságról szóló módosított 2000. évi XXV. Törvényben és a kapcsolódó 44/2000.(XII.27.) EüM rendeletben foglalt előírásokat, valamint a munkahelyek kémiai biztonságáról szóló módosított 25/2000 (IX.30.) EüM-SzCsM együttes rendelet előírásait.

A munkák befejezését követően az összegyűjtött veszélyes hulladékot az átvételre eljogosított és engedéllyel rendelkező hulladékkezelőnek kell átadni. A tervezési szakaszon Isaszegen a közszolgáltatást az ASA Környezetvédelem és Hulladékgazdálkodás Magyarország Kft., mely cég foglalkozik veszélyes hulladék elszállítással és ártalmatlanítással.

1.57. Fennálló környezetvédelmi konfliktusok, problémák

A tervezési területen elsősorban a közlekedésből származó zajterhelés okoz problémákat.

Jelenleg is esetenként és helyenként a zaj túllépi az engedélyezett határértékeket. A zaj és rezgésterhelés miatt lakossági panaszok is történnek és jelenleg is aggodalom fogalmazódik meg a lakosság részéről, hogy a korszerűsítés után – ha a jelenlegi vontatóvágány is forgalmi vágánnyá válik – emelkedik-e a zaj- és rezgésszint.

A lakossági panaszok a Jászberényi út melletti kertvárosias lakóterületről származnak.

A másik konfliktus a két út, pontosabban a tömegközlekedési megállók elérésének ügye. A vasúton történő átjutás nehézkes és csak nagyon ritkán lehetséges. A jelenlegi átjáró állapota sem kelt bizalmat a használókban. Fenntartása elhanyagolt, állapota kritikus.

2. HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

2.1. A vizsgált tényezők elemzése, egymásra hatásuk összevetése

A 80. jelű vasútvonal korszerűsítéséhez szükséges településrendezési terv területe kis kiterjedésű, a legszűkebben értelmezhető területre terjed ki, amit érint a tervezett változtatás.

A vasútvonal vágányai gyakorlatilag a jelenlegi helyükön épülnek át, csekély mértékben vesznek igénybe eddig más területfelhasználású területe részeket.

A korszerűsítés indokoltsága alátámasztott, az előkészítő tanulmányok szerint Ukrajna irányából, Záhonyon keresztül egyre nagyobb forgalom várható, melyek mind a 100. számú Budapest – Szolnok – Debrecen – Záhony mind pedig a 80. számú Budapest – Hatvan – Miskolc – Nyíregyháza vonal fejlesztését indokolják.

A korszerűsítés javítja az elővárosi forgalom lehetőségét, az utasforgalmi létesítmények javítják az utazás komfortját, erősítik a vasúti forgalom szerepét a közösségi közlekedésben.

Fejlesztési célok, melyeknek része a jelenlegi tervezett korszerűsítés:

- A magyar vasúti hálózat pozitív gazdasági/társadalmi hatásának jobb kiaknázása a korszerűsítés segítségével;
- Utazási idő csökkentése, utazás kényelmének növelése az esélyegyenlőség figyelembevételével;
- Megyeszékhelyek, nagyobb városok elérhetőségének javítása;
- Az V. páneurópai vasúti folyosó részeként a Délnyugat-Európa és Északkelet-Európa közötti összeköttetés biztosításának megerősítése;
- Közlekedésbiztonság javítása a külön szintű keresztezések segítségével.

A környezeti állapotra az előzetes tanulmányok és vizsgálatok megállapításai szerint nincs jelentős hatással a tervezett fejlesztés, az esetleg szükséges védelmi intézkedések a projekt keretében megvalósíthatók.

Az érintett tervezési területen a közúti közlekedési állapot nem módosul, az igénybe vett területek a közúti fejlesztéseket nem lehetetlenítik el.

3. HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

3.1. A helyzetelemzés eredményeinek értékelése, szintézis

A 80 j. vasútvonal korszerűsítése a tervezett helyszínen megvalósítható. A három vágány átépítése lehetővé teszi, hogy a forgalom a vágányok között jobban megosztásra kerüljön ezért a környezetre gyakorolt közvetlen hatás is csökkenthető, a távlatban várhatóan megnövekvő forgalom ellenére.

A korszerűsítés utáni állapothoz szükséges területbiztosításra lehetőség van, a településrendezési terv elfogadása után a területszerzési eljárások megindíthatók.

A Főváros településszerkezeti tervének módosítása után a kerületi építési szabályzat területre vonatkozó előírásai és tervi melléklete hatályba léptethető.

3.2. A település és környezetének fejlesztését befolyásoló külső és belső tényezők összefoglaló értékelése

A (Budapest-) Rákos áll. (kiz.) – Hatvan áll. (kiz.) vasúti vonalszakasz korszerűsítésre kerül.

Összességében megállapítható, hogy a vizsgált szakaszon tervezett beruházás összeférhetetlen tájvédelmi és településrendezési konfliktust a vasút hatásterületén nem okoz.

Gazdasági, társadalmi, közlekedési szempontból a vasút kiépítése jelentős közlekedésfejlesztési igényt valósít meg, úgy az országos és az európai infrastruktúra-hálózat, mint a térség számára kedvező hatású.

A jelen tervfázis során készült terv alapján egyértelmű, hogy a feltárt hatótényezők és hatásfolyamatok alapján várható hatások a tájvédelmi intézkedések megtétele esetén kiegyenlítődnek, a táj jellege, a jelenlegi területhasználat, a térség tájökölógiai érzékenysége olyan, hogy az összegeződő hatások nem haladják meg a lokális méreteket.

A továbbtervezések során érvényesíteni kell a tájvédelmi szempontokat, a bővítést a tájjellegnek megfelelően a fentiekben leírtak szerint kell elvégezni a konfliktusok megszüntetésével.

A gyepfoltok, erdőfoltok, vizes élőhelyek meglévő növényzetének védelméről és az állatvilág védelméről gondoskodni kell az építés során is.

A lakossági panaszokat okozó zajterhelés mértékéről a korrekció során ismételt vizsgálatokkal és mérésekkel gondoskodni kell és amennyiben igazolható a határérték feletti zajszint, annak csökkentéséről megfelelő eszközökkel gondoskodni kell.

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

4.1. Környezetalakítás, a változások ismertetése, részletes bemutatása

Magyarország vasúti hálózatának jelentős része nem felel meg a mai korszerű vasúti közlekedési követelményeknek. A hálózatok jelentős része elavult, alacsony sebességgel közlekedhetnek rajta a szerelvények, az alépítmények jelentős mértékben felújításra szorulnak, kicsi a vasútvonalak terhelhetősége, biztonsági szempontból is felújítást igényelnek.

A vasútvonalak megújítása évek óta kiemelt feladata a NIF Zrt-nek.

A 80. j. vasútvonal felújításának előkészítése, tervezése 2012 óta folyamatban van.

A Rákos állomás (kiz.) – Hatvan állomás (kiz.) vonalszakasz a 80. számú Budapest – Miskolc –Nyíregyháza vasútvonal egy szakasza, a transzeurópai vasúti áruszállítási hálózat (V. számú Európai korridor) része.

A tervezési szakasz eleje, Rákos állomás végén levő 94+00 szelvény, a vége Hatvan állomás előtt levő 651+50 szelvény. Aszódon csatlakozik a vonalhoz a 78. számú Aszód – Galgamácsa –Balassagyarmat és a 77. számú Aszód – Galgamácsa – Vácrátót vonal.

A meglévő pálya sebessége $v=100-120$ km/h, helyenként állandó lassújelekkel.

A tengelyterhelés 210 kN, korlátozás nélkül. A felépítmény teljes hosszon hézag-nélküli kivitelben készült.

A 80. számú vonal tervezés alatt levő szakasza „A” kategóriájú kétvágányú, villamosított fővonal, a tervezett tengelyterhelés 225 kN.

A vonalrészben a tervezési sebesség, Rákos és Domonyvölgy (94+00 – 446+76 hm szelvények) között $v=120$ km/h, Domonyvölgy és Hatvan (446+76 – 651+48 hm szelvények) között $v=160$ km/h, a beépítettség és egyéb akadályok miatt ennél kisebb tervezési sebesség alkalmazása is szükséges volt.

A 226/2015 (VIII.7.) kormányrendelet szerint, a Kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak nyilvánította a *80-as jelű vasútvonal Rákos – Hatvan közötti szakaszának rekonstrukcióját*. A vasútvonal áthalad a X. kerületen.

A vasút kiviteli terveit a Rákos-Hatvan Konzorcium készítette el, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megbízásából. Jelenleg készülnek a szükséges kisajátítási munkarészek

2014-ben a vasútépítési engedélyezési terv szerinti felhasználandó területek beépültek az érintett XVII. kerület és más települések településrendezési terveibe. A X. kerület területén nem volt szabályozási terv módosítás, mert az elkészült tervek nem igényeltek ilyen változást.

Jelenleg vannak befejezési fázisban a vasútépítési- és a hozzájuk kapcsolódó útépítési kiviteli tervek és esetenként, műszakilag indokoltan szükségessé vált újabb területek igénybevétele.

A X. kerületben a Jászberényi út és a Keresztúri út kerületi határ menti szakasza és néhány telek érintett.

A megvalósítás előkészítésével párhuzamosan folyamatban van a vasútvonal terveinek műszaki felülvizsgálata, az INFRAPLAN Zrt készíti. Megváltozott a területén lévő vontatóvágány forgalmi szerepe, így annak átépítése is bekerült a korszerűsítési munkálatok közé, ami érinti a X. kerületi területeket.

Az engedélyezési terv szerinti műszaki megoldások terület igénybevételéhez képest a X. kerületben többlet terület igénybevétele szükséges, egyrészt a vasút víztelenítését szolgáló burkolt árok megvalósításához, a vontatóvágány átépítéséhez, másrészt a vasút környezetében élő életminőségét javító, a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendeletben meghatározott határérték elérése érdekében megvalósuló zajvédő fal elhelyezéséhez szükséges aléptmény szélesítéshez.

Szükségessé vált a Keresztúri út és a Jászberényi út mellett a vasúti terület szélesítése több helyen. Ezek rendszerint hosszabb, keskeny területcsíkok, amik közúti területek használatát igénylik, de nem érintik az utak jelenlegi kiépítését. Kisebb erdőterület igénybevétele is szükséges a 3. (vontató) vágány forgalmi vágánnyá történő fejlesztéséhez.

A vasútvonal korszerűsítése egyéb, más célokra szolgáló területet nem érint, hatása környező beépítésre szánt területekre csekély, az építés megvalósítása után a környezet állapota kedvezőbb lesz, javulnak a közlekedési feltételek, a vasúti utazás komfortfokozata nő.

4.2. Településrendezési javaslatok

A korszerűsítéssel érintett területek és változások ismertetése

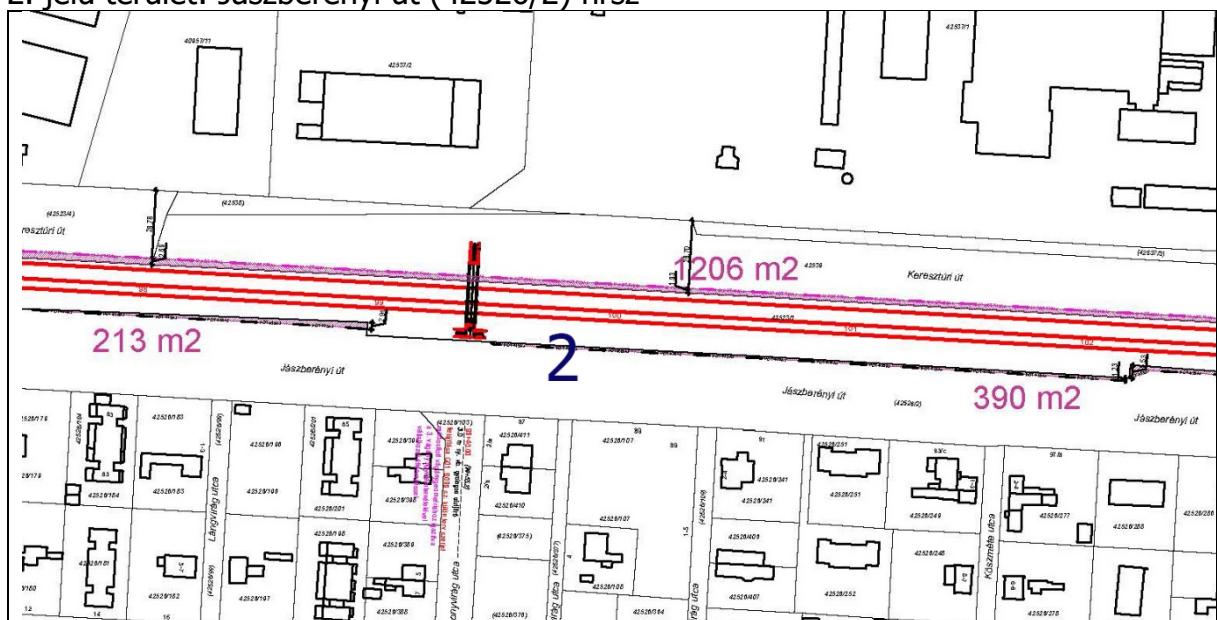
1. jelű terület: Keresztúri út (42523/4) hrsz



A vontatóvágány jelenleg is részben a Keresztúri út területén fekszik. A vasúti terület szélesítéséhez átlagosan 3 méter, kisebb szakaszon 5 méter szükséges, így az út területe 25-28 méter szélességre csökkenne.

Változás: **Köu** → **Kök 1500 m²**

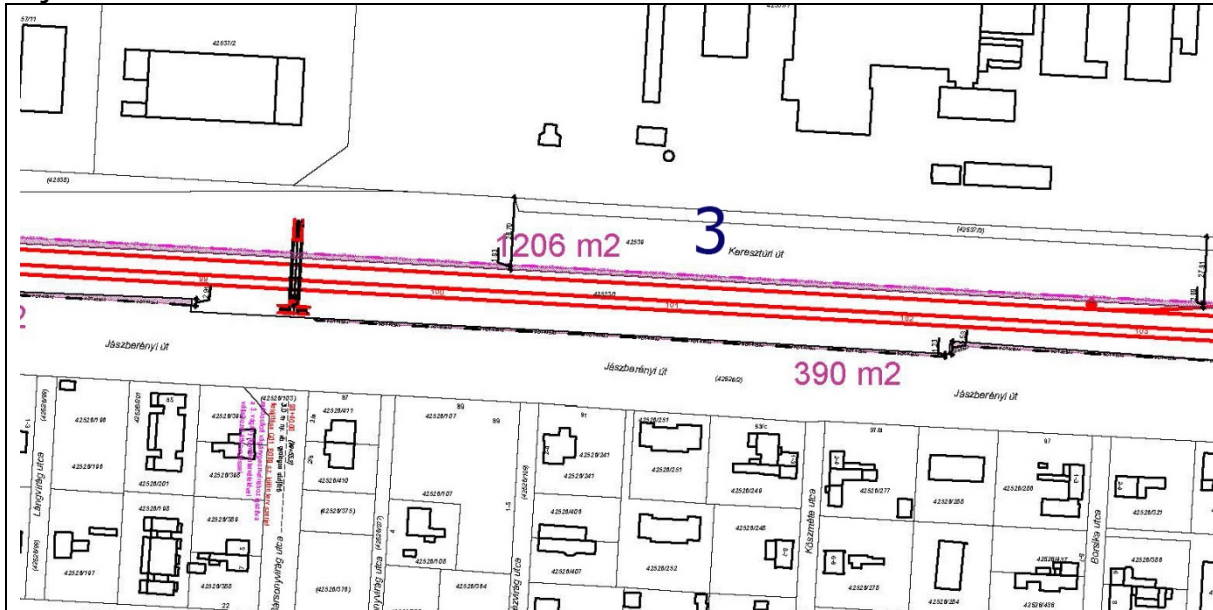
2. jelű terület: Jászberényi út (42526/2) hrsz



Vízvezető árkok létesítéséhez mintegy 0-1,5 szélességben növekszik a vasúti terület 213 + 390 m² nagyságban két szakaszon. Jászberényi út jelenlegi kiépítését nem érinti a változás.

Változás: **Köu** → **Kök 603 m²**

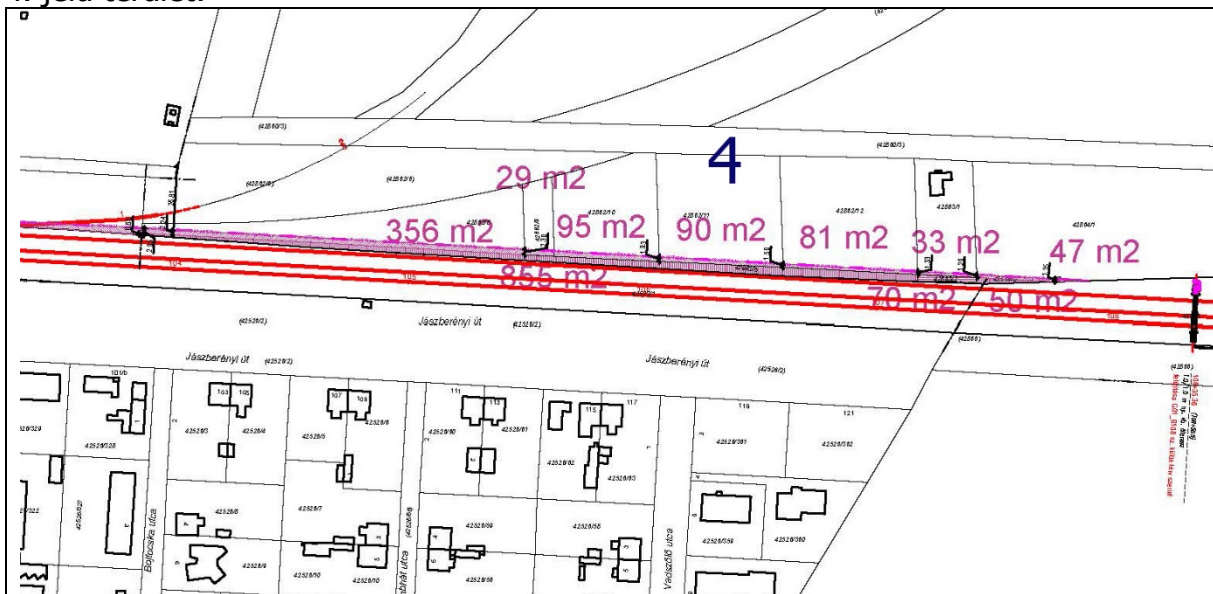
3. jelű terület: Keresztúri út 42539 hrsz



A vontatóvágány jelenleg is részben a Keresztúri út területén fekszik. A vasúti terület szélesítéséhez átlagosan 2,0 – 2,3 méter szükséges, így az út területe 27-29 m szélességűre csökkenne.

Változás: **Köü** → **Kök 1 206 m²**

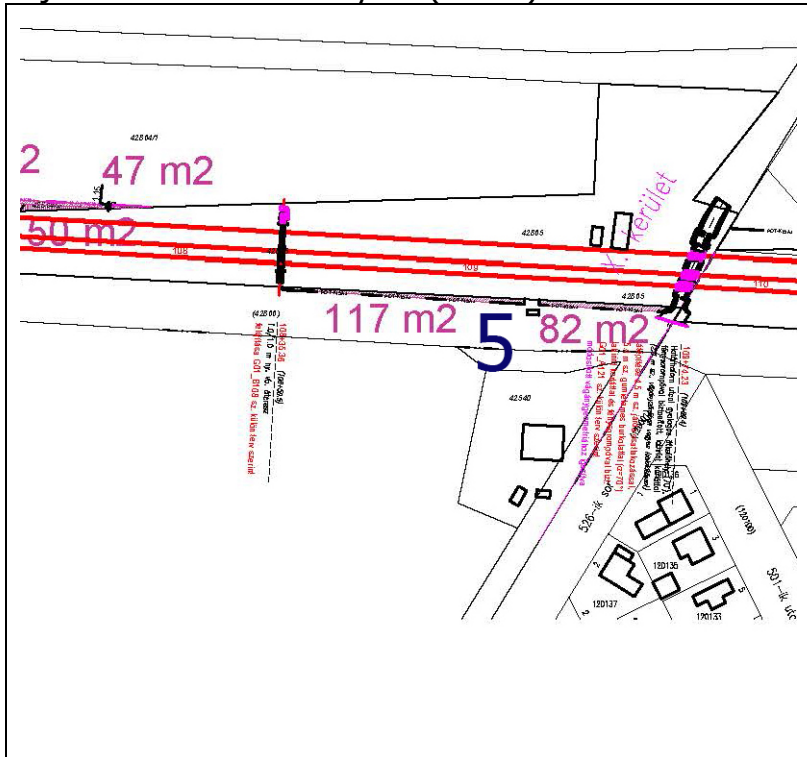
4. jelű terület:



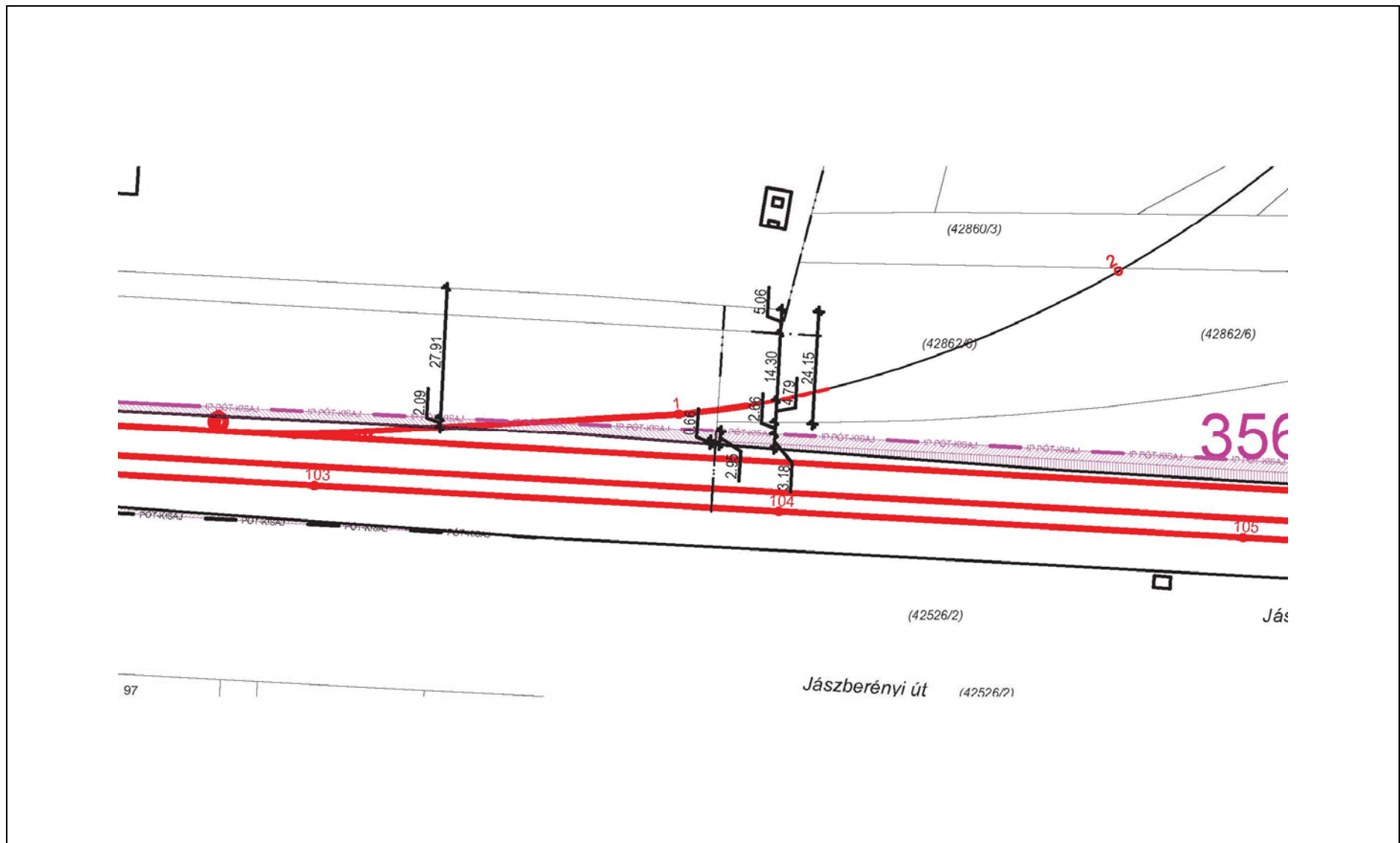
A vontatóvágány átépítéséhez és a vasúti berendezések elhelyezéséhez, árkok építéséhez magán- és rendezetlen tulajdonú rét és erdő besorolásban nyilvántartott telkeket érint a változás. A 42862/5 hrsz telek teljesen vasúti területté válik, míg a többi telekből 1,0 – 2,5 méter szélesség szükséges a vasútépítéshez. (855+356+29+95+90+81+70+33+50+47 m²)

Változás összesen: **Kök 1 706 m²**

5. jelű terület: Jászberényi út (42866) hrsz



Csapadékvíz elvezető árkok kiépítése szükséges. A szélesítés 0-1,5 méter. (117+82m²)
Változás: **Köü** → **Kök 199 m²**



Keresztúri út kialakulása a területátadás után (tervezett állapot iparvágány kiágazás)



Keresztúri út az iparvágánnyal



A szükséges területfelhasználási változások összesítése

Összesítés:		növekedés	csökkenés	
Kötőpályás közl. terület (KÖk)		5 214 m²	-	
Közúti közl. terület (KÖu)		-	3 508 m²	
Erdő (közjóléti) terület (Ek)		-	1 706 m²	

A korszerűsítés megvalósításához módosítani kell Budapest Főváros hatályos Településszerkezeti tervét az erdőpótlás rendezése miatt.

4.3. A települészerkezeti tervet érintő erdőpótlás javaslata

A 226/2015 (VIII.7.) kormányrendelet szerint, a Kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak nyilvánította a *80-as jelű vasútvonal Rákos – Hatvan közötti szakaszának rekonstrukcióját*. A vasútvonal áthalad a X. kerületen.

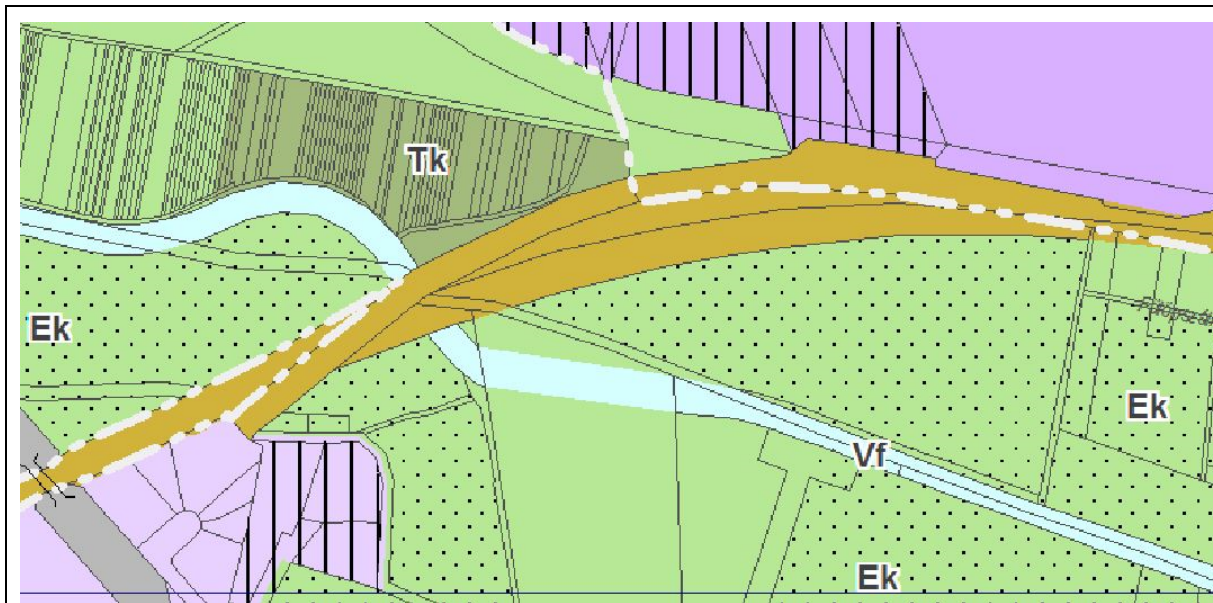
A vasútvonal korszerűsítéshez szükséges területbővítéshez igénybe kell venni 1 706 m² erdőterületet.

Az erdő visszapótlását a vasúti területek csökkentésével lehet megoldani, a XVII. kerület azon részén, ahol a vasúti terület közvetlenül erdőnek kijelölt területekkel szomszédos.

A javasolt erdőpótlási terület

XVII. ker hrsz	jelenlegi művelési ág és TszT övezeti besorolás	terület m ²	megjegyzés
137600/2	kivett vasút, KÖk	1 433	
137615/7	kivett vasút, KÖk	206	
137620/2	kivett vasút, KÖk	80	
Összesen:		1 718	Tervezett erdő, EK

A települészerkezeti terv részlete, ahol az erdőpótlása javasolt.



4.4. Tájvédelem, zöldfelületek, környezetvédelem,

A tervezett fejlesztések megvalósításának környezeti hatásai, következményei

A tervezett vasútfejlesztés öntözött és meliorált területeket nem érint.

Az építés (út valamint közmű kiváltás építése során) elsődlegesen jelentkező káros hatásaként a talaj tömörödése, a termőréteg letermelése és az útépítéshez felhasznált nyersanyagok kitermelése, illetve magának a termőterületnek a megművelésből való kivonása jelölhető meg.

A vizsgált nyomvonal vegyes területhasználatú területeken: kertvárosias lakóterületek, gazdasági területek és közjóléti erdő mentén halad.

A munkaterületen és a felvonulási területen a munkagépek és a szállítójárművek okozta szennyezésekkel is számolni kell, fennáll ugyanis a gépmeghibásodásokból keletkező üzemanyag-elfolyás.

Közlekedési utak földművei és rézsűje különösen nagycsapadékok következtében erózió veszélynek kitett.

Tartós aszály következtében a kötött talajok zsugorodnak, azok kohéziója függvényében húzási repedések alakulnak ki. A hirtelen jelentkező nagyobb mennyiségű olajszennyezésű csapadék e repedés hálózaton keresztül horizontálisan és vertikálisan nagyságrendekkel nagyobb távolságra jut el, mint szivárgással. A közlekedési utak melletti csapadékvíz elvezető árkok, amennyiben szikkasztó jellegűek, lehetővé teszik a talajvíz és a talaj ásványolaj szennyeződését is.

Kedvezőtlen hatás a területfoglalás, a földanyag igény, a talajerózió, porszennyezés, gyomirtás.

A *felszín alatti vizek* kapcsán megállapítható, hogy az útpályák a talajvíz-szintekben érzékelhető változásokat nem okoz, vagyis a talajvíz szempontjából mennyiségi hatásterületről gyakorlatilag nem beszélhetünk.

A felszín alatti víz terhelése, szennyezés kialakulása kizárható. A felszín alatti víz terhelése az út működése során a csapadékvizekkel lemosódó szennyezőanyagokra korlátozódik, azonban a legújabb kutatási, vizsgálati eredmények értelmében a szennyezőanyag - megfelelő talajadottságok és árokkiképzés esetén - rövid úton lebomlik, nem éri el a felszín alatti vizet.

A tervezett beruházások az előírásra kerülő védelmi intézkedések valamint gondos munkaszervezések betartása mellett nem jelentenek veszélyt a felszíni vízfolyásokra.

A felszín alatti vizek minőségének védelme érdekében a kockázatos anyagok elhelyezése, továbbá a felszín alatti vízbe történő közvetlen bevezetése a terület érzékenységtől függetlenül tilos. Érzékeny területen a közvetett bevezetés nem tilos, azonban engedélyköteles tevékenység.

A közúti keresztezések hatása a talajra és felszín alatti vízre csekély, valamint szintén elmondható, hogy a tervezett szintbeni és különszintű átjárók nem érintenek sem figyelő, sem víztermelő kutat.

A tervezett aluljárók víztelenítéséről vízgépészeti helyiség létesítésével gondoskodni kell. A szivattyúval kiemelt csapadékvizet a meglévő és tervezett árkokba kell bevezetni.

A párhuzamos utak esetében szintén megállapítható, hogy jelentős hatást nem gyakorolnak a talajra és a felszín alatti vízre. Figyelő, illetve víztermelő kutat egyik tervezett létesítmény sem érint.

Földvédelmi szempontból a vasútvonal korszerűsítésének, és az építés alatti esetleges káros (haváriák) hatásokon, valamint a lokálisan megváltozó területhasználatokon kívül egyéb jelentős hatása nincsen.

Összességében levegőtisztaság-védelmi szempontból a tervezett (Budapest-) Rákos áll. (kiz.) – Hatvan áll. (kiz.) vasúti vonalszakasz átépítése a közvetlen hatásterületre kissé terhelőnek, a közvetett hatásterületre, és környékére vonatkoztatva pedig kissé kedvezőnek ítéljük.

A tervezett beruházás közvetlen és közvetett hatásterülete nem érint sem országos jelentőségű védett természeti területet, sem Natura 2000 területet. A nyomvonalszakasz nem érinti az OTRT által kijelölt Országos Ökológiai Hálózat övezetét, de megközelít ökológiai folyosót a Rákos-patak mentén.

A tervezett nyomvonallal érintett térségben csekély a jó természetességi állapotú élőhelyek aránya, emiatt az ökológiai hálózatba tartozó érintett területek aránya sem számottevő.

Összefoglaló

A (Budapest-) Rákos áll. (kiz.) – Hatvan áll. (kiz.) vasúti vonalszakasz korszerűsítésre kerül.

Összességében megállapítható, hogy a vizsgált szakaszon tervezett beruházás összeférhetetlen tájvédelmi konfliktust a vasút hatásterületén nem okoz.

Gazdasági, társadalmi, közlekedési szempontból a vasút kiépítése jelentős közlekedésfejlesztési igényt valósít meg, úgy az országos és az európai infrastruktúra-hálózat, mint a térség számára kedvező hatású.

A jelen tervfázis során készült terv alapján egyértelmű, hogy a feltárt hatótényezők és hatásfolyamatok alapján várható hatások a tájvédelmi intézkedések megtétele esetén kiegyenlítődnek, a táj jellege, a jelenlegi területhasználat, a térség tájökölógiai érzékenysége olyan, hogy az összegeződő hatások nem haladják meg a lokális méreteket.

A továbbtervezések során érvényesíteni kell a *tájvédelmi* szempontokat, a bővítést a tájjellegnek megfelelően a fentiekben leírtak szerint kell elvégezni a konfliktusok megszüntetésével.

A gyepfoltok, erdőfoltok, vizes élőhelyek meglévő növényzetének védelméről és az állatvilág védelméről gondoskodni kell az építés során is.

A vasúti- és az ahhoz kapcsolódó fejlesztésekre Környezeti hatástanulmány készült 2012-ben. A településrendezési terv módosítás a hatástanulmányt figyelembe vette. A településfejlesztési döntés, a településszerkezeti terv, a szabályozási tervek és a helyi építési szabályzat összhangban van.

A településrendezési terv tartalmazza a területen folyó tevékenységeket és építési lehetőségeket befolyásoló védelmi övezeteket.

4.5. KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS

4.51. Közúti közlekedés

A Jászberényi út érintett szakaszán fejlesztés nem várható.

A 80 számú vasútvonal rekonstrukciójával a Mátyásfüldi iparvágány és a Keresztúri út keresztezés és környezetének helyzete nem változik meg. A vasútvonal engedélyezéséhez szükséges telekalakítás a Keresztúri út telkét a legszűkebb keresztmetszetben 12 méterre szűkíti, viszont a Tejüzem területéből közterületként nyilvántartott 5 m széles sáv figyelembevételével a rendelkezésre álló út terület 17 m széles.

A Keresztúri út fejlesztése a fővárosi településszerkezeti terv szerint a Helikopter út vonalán tervezett 31. számú főút (XVII. kerületi városközpontot elkerülő) nyomvonalának a 80. sz. vasút feletti átvezetésétől nyugatra elsőrendű főút kategóriájú, 2x2 forgalmi sáv keresztmetszetű. Az ettől keletre eső szakaszon a Keresztúri út bővítését nem tartalmazzák a fejlesztési tervek.

Az útpálya 2x2 sávra bővítése a legszűkebb 17 m széles közterületen az út belterületi kialakításával elvileg lehetséges. Forgalmi szempontból a bővítés nem indokolt, mivel a 2x2 sávós kapacitásnak az út nyugati irányában nincs fogadó keresztmetszete jelenleg sem és a 31. számú főúti fejlesztés után sincs.

A főváros településszerkezeti terve szerint a Határhalom utcával párhuzamosan érinti a területet az un. „Külső Keleti körút”, 2x2 sávós másodrendű főút. A főút a 80. számú vasútvonalat aluljárón keresztezi. A Jászberényi úttal részben külön szintű, a Keresztúri útnál szintbeni csomópontot tartalmaznak az út tervei.

4.52. Közösségi közlekedés

Vasút

A 80. számú vasútvonal fejlesztési terve a meglévő fővonal felújítását, a területtől keletre a Városszéli telepnél megálló építését, illetve a vontató vágány vonali átépítését tartalmazza. Ennek megfelelően a térségben a vágányok helyben épülnek át, de az infrastruktúra elemeknek (kitérő, csapadékvíz elvezető árok) területigénye van.

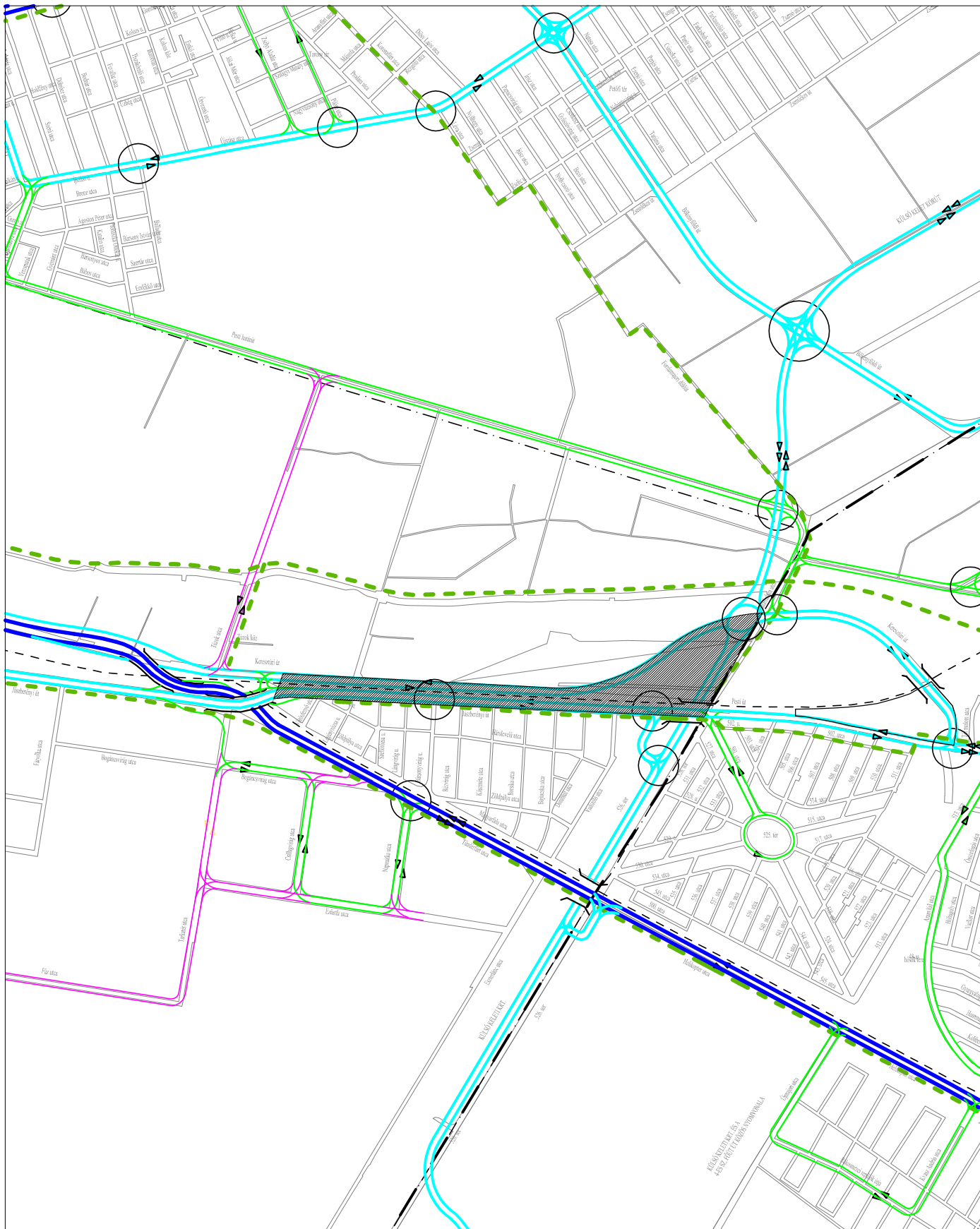
Autóbusz közlekedés

A terület autóbusz kapcsolatai nem változnak.

4.53. Kerékpáros és gyalogos közlekedés









A főváros kerékpáros hálózatának fejlesztési terve a térségben elsősorban a Rákospatak menti kerékpáros útvonal kiépítését irányozza elő.

A Külső Keleti körút mentén harántirányú kerékpárút kiépítése várható.

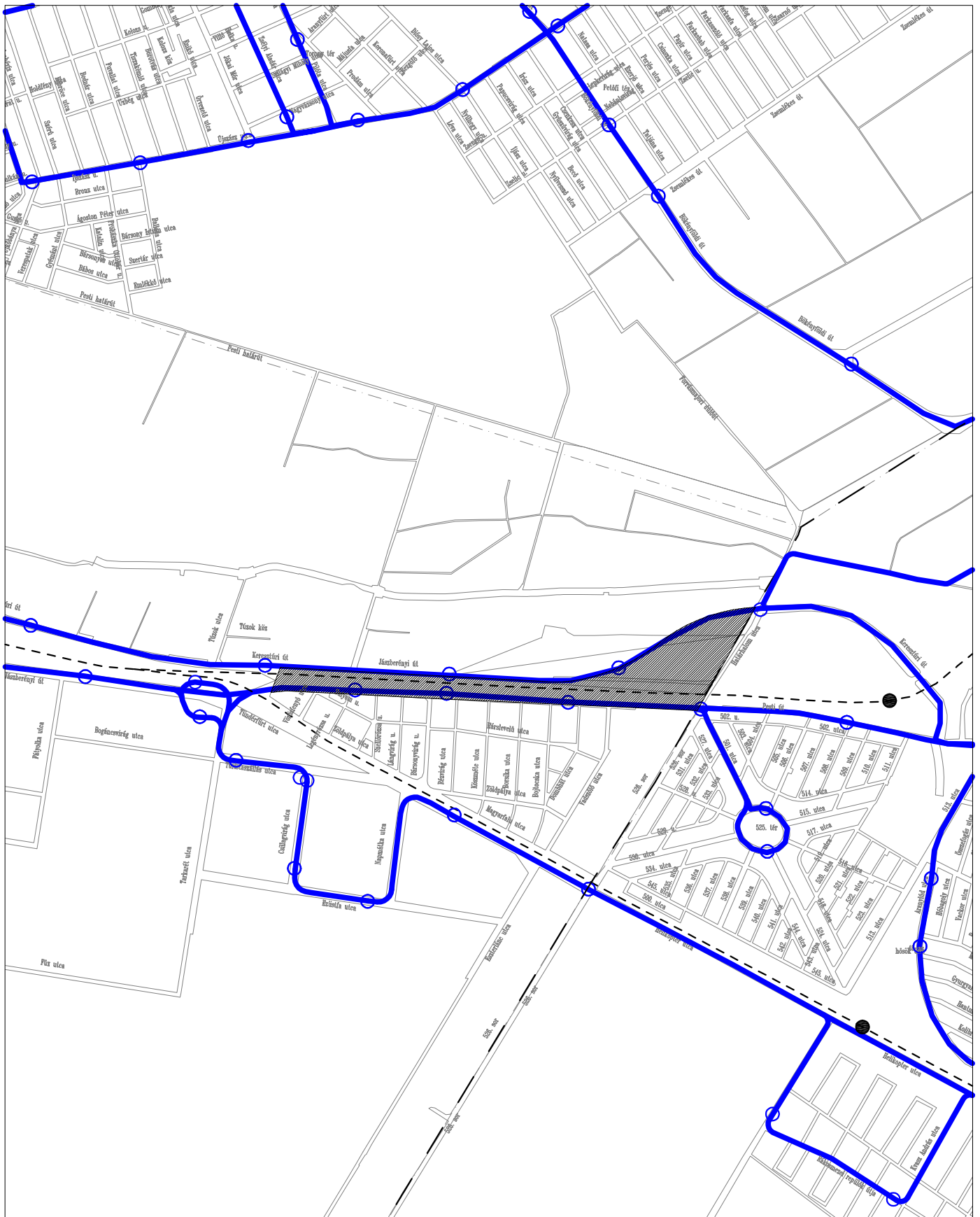


0m 200 400 600 800 1000

Jelmagyarázat:

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  |  |  |  |
| tervezési terület | autópálya, autópálya | elsőrendű főút | másodrendű főút |
|  |  |  |  |
| gyűjtő út | kiszolgáló út | jelzőlámpás csp. | kerékpáros útvonal |


Tervezett közúti hálózat




0m 200 400 600 800 1000

Jelmagyarázat:

 tervezési terület

 autóbussz vonal

 vasút vonal

Tervezett közösségi közlekedési hálózat

4.6. Szabályozási koncepció

A 80. J. Vasútvonal korszerűsítéséhez a X. kerület Kőbánya területén új szabályozási tervet kell készíteni és hatályba léptetni.

A tervezési terület lehatárolásánál csak a legszükségesebb, érintett területek lettek figyelembe véve, mivel a korszerűsítéshez szükséges területbővítmények kisebb mértékűek és közvetlenül csatlakoznak a vasút jelenlegi területéhez.

A vasútvonal ezen szakaszán nincs szükség egyéb járulékos beruházások megvalósítására, közúti keresztezések átépítésre, felüljárók létesítésére és egyéb a korszerűsítéshez szükséges építési tevékenységek helyének biztosítására.

A szükséges területbővítések elsődlegesen a csapadékvíz elvezetését szolgáló árorendszer megvalósítására, a biztosítóberendezések elhelyezésére, az energiaellátás oszlopainak helyének biztosítására szolgálnak. Helyigényük oly keskeny, hogy nem érintik a határoló utak kiépítettségét és csekély mértékű területet vesznek igénybe.

A vasúti és a közúti területek között szabályozással kell a szükséges telekalakítást lehetővé tenni, megállapodást kötve a közutak tulajdonosával és kezelőivel.

Az erdőterületen szükséges területbővítést kisajátítással lehet megvalósítani. A területek igénybevétele elsősorban magántulajdonokat érintenek. A szükséges 1 706 m² erdőterületet biztosítani kell a településszerkezeti terv módosításához.

A kerületi építési szabályzat hatálybaléptetése előtt módosítani kell a Főváros településszerkezeti tervét a 4.3. -ban leírtak szerint.

JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testületének
.../2017. (... ..) önkormányzati rendelete
a Budapest Főváros X. kerület, (Budapest) Rákos állomás – Hatvan állomás vasúti vonalszakasz
korszerűsítése és a hozzá kapcsolódó létesítmények elhelyezésével érintett 80 J vasútvonal menti
területekre vonatkozó
kerületi építési szabályzatáról

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdés 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 13. § (1) bekezdésében és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX törvény 23. § (5) bekezdés 6. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 38. § (2) bekezdésében biztosított véleményezési jogkörében eljáró államigazgatási szervek és az érintett területi, települési önkormányzatok véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

ELSŐ RÉSZ

Általános előírások

I. Fejezet

Általános előírások

1. A rendelet hatálya

1. §

(1) E rendelet hatálya Budapest Főváros közigazgatási területének az 2. mellékletben meghatározott (Budapest) Rákos állomás – Hatvan állomás vasúti vonalszakasz korszerűsítése és a hozzá kapcsolódó létesítmények elhelyezésével érintett 80 J vasútvonal menti területekre terjed ki (a továbbiakban: terület).

(2) A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet, valamint az Országos Településrendezési és Építési Követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet előírásait az e rendeletben foglalt kiegészítésekkel kell alkalmazni.

2. A rendelet mellékletei

2. §

(1) 1. melléklet: Az övezetek szabályozási határértékei

(2) 2. melléklet: Szabályozási Terv (M= 1:4000)

3. Értelmező rendelkezések

3. §

E rendelet alkalmazásában:

1. *Szintterületi mutató (szm)*: az összes építhető bruttó szintterület és a telekterület hányadosa, ahol az összes építhető bruttó szintterület értéke az általános szintterületi mutató értékéből (szmá) és a kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkolók – a kiszolgáló közlekedési területekkel együtt – épületen belüli elhelyezésére igénybe vehető parkolási szintterületi mutató értékéből (szmp) adódik össze (szm=szmá+szmp)

II. Fejezet

A közterület alakítására vonatkozó előírások

4. Közterületi építmények

4. §

(1) Önálló pénzkiadó, illetve árusító automata a közterületen nem helyezhető el, kivéve parkolójegy-árusító automatát, valamint a tömegközlekedési megállóban létesített jegyárusító automatát.

(2) A Jászberényi út mentén pavilon csak hírlap-, virágárusító, telefonfülke, utasváró és nyilvános illemhely céljára telepíthető.

MÁSODIK RÉSZ

A beépítésre nem szánt területek részletes övezetei előírásai

III. Fejezet

A közlekedési területek

5. Általános előírások

5. §

(1) KÖu jelű övezetek területén a főúton és gyűjtőúton a gépjárműforgalom számára szolgáló várakozóhely az útpályához közvetlenül csak az úttengellyel párhuzamosan csatlakozhat.

(2) A KÖu jelű övezetek területén lévő fő- és gyűjtőútról a határos beépítésre szánt területen lévő ingatlan közvetlen gépjármű-kiszolgálása csak akkor biztosítható, ha az ingatlan alsóbbrendű útvonallal nem határos, vagy e célra külön szervízút létesül.

6. I. rendű főutak területe (KÖu-02)

6. §

(1) A **KÖu-02/X/1** jelű övezet elsősorban az I. rendű főút, csomópont, közlekedési pálya műtárgya, tömegközlekedési megállóhely és építménye, várakozóhely, kerékpárút és kerékpársáv, járda, mindezek zöldfelülete és környezetvédelmi létesítménye, továbbá köztárgy, közmű és hírközlési létesítmény elhelyezésére szolgál.

(2) A **KÖu-04/X/1** jelű övezetben a közlekedést kiszolgáló épület elhelyezhető.

(3) A **KÖu-02/X/1** jelű övezetre vonatkozó szabályozási határértékeket az 1. melléklet határozza meg.

7. Településszerkezeti jelentőségű gyűjtőutak területe (KÖu-04)

7. §

- (1) A **KÖu-04/X/1** jelű övezet elsősorban a településszerkezeti jelentőségű főút, csomópont, közlekedési pálya műtárgya, tömegközlekedési megállóhely és építménye, várakozóhely, kerékpárút és kerékpársáv, járda, mindezek zöldfelülete és környezetvédelmi létesítménye, továbbá köztárgy, közmű és hírközlési létesítmény elhelyezésére szolgál.
- (2) A **KÖu-04/X/1** jelű övezetben a közlekedést kiszolgáló épület elhelyezhető.
- (3) A **KÖu-04/X/1** jelű övezetre vonatkozó szabályozási határértékeket az 1. melléklet határozza meg.

8. Kötőpályás közlekedés területe (KÖk)

8. §

- (1) A **KÖk/X/1** jelű övezet elsősorban közforgalmú vasút elhelyezésére és ahhoz tartozó műtárgyak, biztosítóberendezései és energiaellátás, pályafenntartás építményei, vasúti megállóhelyek és állomások létesítményei továbbá köztárgy, közmű és hírközlési létesítmény elhelyezésére szolgál.
- (2) A **KÖk/X/1** jelű övezetben a közlekedést kiszolgáló épület elhelyezhető.
- (3) A **KÖk/X/1** jelű övezetre vonatkozó szabályozási határértékeket az 1. melléklet határozza meg.

IV. Fejezet

Erdőterületek

9. Közjóléti erdőterület (Ek)

9. §

- (1) Az Ek jelű övezetek elsősorban a rekreációs, turisztikai funkciójú erdőterületek övezete.
- (2) Az Ek jelű övezetekben legfeljebb 5%-os beépítettséggel az erdő rendezettségének megfelelő építmények helyezhetők el.
- (3) Az **Ek/X/1** jelű övezetre vonatkozó szabályozási határértékeket az 2. melléklet határozza meg.

HARMADIK RÉSZ

Záró rendelkezések

10. Hatálybalépés

10. §

- (1) Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.

polgármester

jegyző

1. I. rendű főutak területe (KÖu-02)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1.	Építési övezet jele	Beépítési mód	Az építés telek kialakítható				Legnagyobb szintterületi mutató		Az épület	
2.			legkisebb területe	legnagyobb beépítettség terepszint		legkisebb zöld-felülete	általános	parkolási célú	magassága	
3.				felett	alatt					
4.			m ²	%	%	%	m ² /telek/m ²		m	m
5.	KÖu-02/X/1	SZ	-	5	20	-	0,05	0,0	3,0	6,0

2. Településszerkezeti jelentőségű gyűjtőutak területe (KÖu-04)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1.	Építési övezet jele	Beépítési mód	Az építés telek kialakítható				Legnagyobb szintterületi mutató		Az épület	
2.			legkisebb területe	legnagyobb beépítettség terepszint		legkisebb zöld-felülete	általános	parkolási célú	magassága	
3.				felett	alatt					
4.			m ²	%	%	%	m ² /telek/m ²		m	m
5.	KÖu-04/X/1	SZ	-	5	20	-	0,05	0,0	3,0	6,0

3. Kötőpályás közlekedési terület (KÖk)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1.	Építési övezet jele	Beépítési mód	Az építés telek kialakítható				Legnagyobb szintterületi mutató		Az épület	
2.			legkisebb területe	legnagyobb beépítettség terepszint		legkisebb zöld-felülete	általános	parkolási célú	magassága	
3.				felett	alatt					
4.			m ²	%	%	%	m ² /telek/m ²		m	m
5.	KÖk/X/1	SZ	-	5	20	-	0,05	0,0	3,0	6,0

4. Közjóléti erdő területe (Ek)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1.	Építési övezet jele	Beépítési mód	Az építés telek kialakítható				Legnagyobb szintterületi mutató		Az épület	
2.			legkisebb területe	legnagyobb beépítettség terepszint		legkisebb zöld-felülete	általános	parkolási célú	magassága	
3.				felett	alatt					
4.			m ²	%	%	%	m ² /telek/m ²		m	m
5.	Ek/X/1	SZ	-	5	0	90	0,05	0,0	3,0	6,0

2. melléklet a .../2017. (... ..) önkormányzati rendelethez