

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLATOK

A TERVEZÉSI PROGRAMELEMEK ÖSSZEFOGLALÁSA

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (az Innovációs és Technológiai Minisztérium jogelődjeként) 2016 februárban CEF Pályázati Adatlapot nyújtott be Budapest – Hatvan vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódóan az Európai Unió illetékes szerve (INEA) részére. Az Adatlap az alábbi kivitelezési munkák megvalósítására igényel fedezetet:

- Keleti pu. – Kőbánya felső között a 3. vágány kiépítése a Keleti pu.-ra bevezető vonal kapacitásbővítése érdekében.
- Rákos (kiz.) – Hatvan (kiz.) között a vasúti infrastruktúra átépítése.
- Rákos – Hatvan között új biztosítóberendezés telepítése és az ETCS L2 kiépítése.

A projekt támogatási szerződése 2017. évben megkötésre került, a projekt Nemzetgazdasági Szempontból kiemelt státuszt kapott (345/2012 (XII.6.) Korm.rendelet 1. melléklet 2.84. Budapest-Hatvan vasútvonalon elővárosi célú fejlesztések, ill. 1/a. melléklet 2.4. pont).

A projekt Megvalósítója a Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zártkörűen Működő Részvénytársaság (továbbiakban NIF Zrt.)

A beruházás Magyarország mint tagállam számára előírt megvalósítási határideje 2020. december 31., az INEA-val megkötött Támogatási Megállapodás (Grant Agreement) alapján a támogatási forrás eddig a hatánapig áll rendelkezésre.

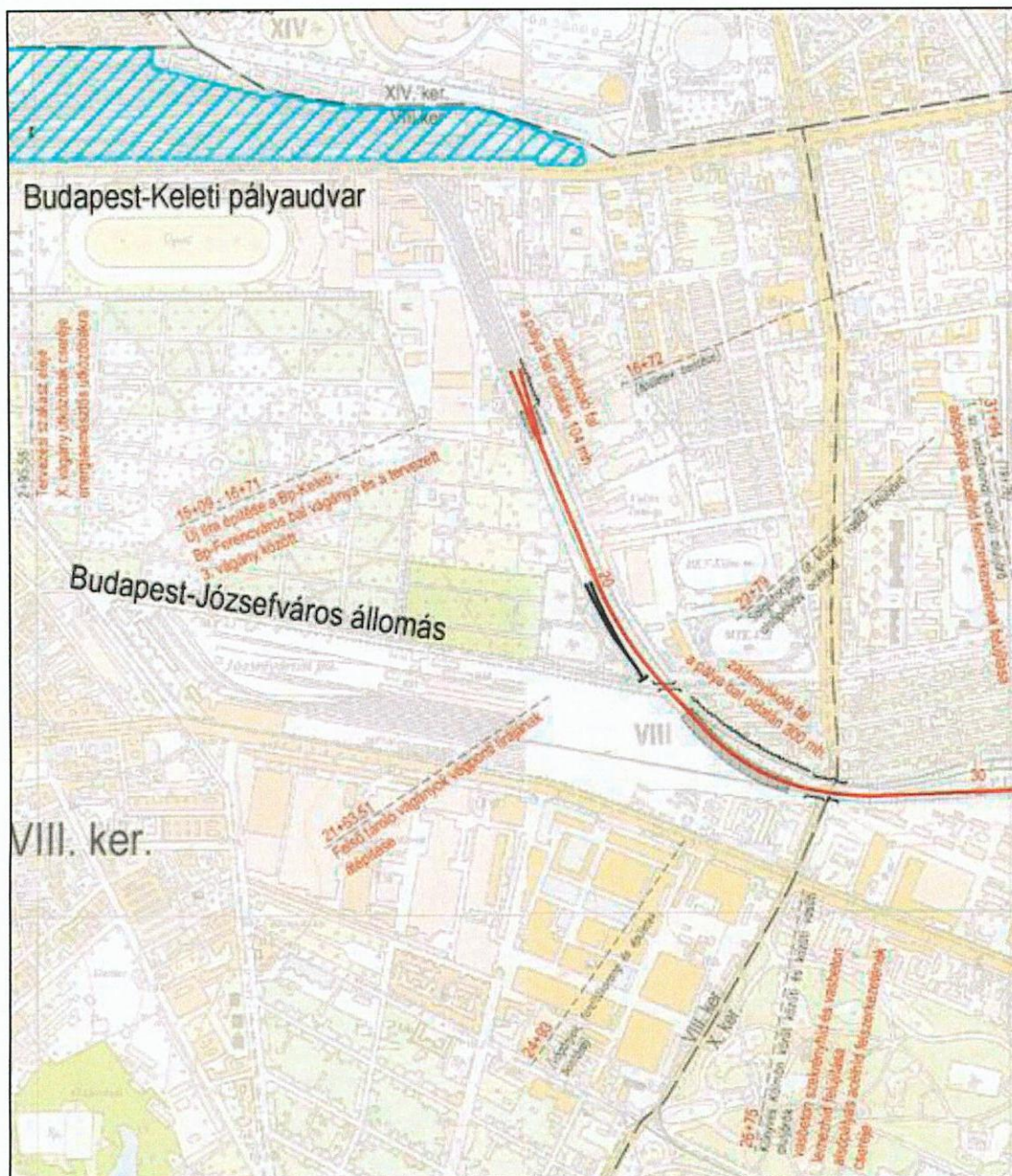
Az UVATERV Zrt. 2017. június hónapban megnyerte a NIF Zrt. által kiírt tervezői tendert „Budapest-Keleti pu.-Kőbánya felső között a harmadik vágány kiépítése, engedélyezési és tendertervek” elkészítésére.

A tervek elkészítését és engedélyeztetését követően a kivitelező kiválasztása 2019. első félévben tervezett, ezt követően kezdődhet meg a szakaszon a munkavégzés. (A Rákos-Hatvan közötti vonalszakaszon a kivitelezés már folyamatban van.)

A tervezői szerződés keretében Budapest-Keleti – Kőbánya felső között a 3. vágány kiépítése a feladat, mely a Budapest-Keleti pályaudvaron belül az Amerikai kihúzóhoz csatlakozik, és a tároló vágányok helyén halad a Salgótarjáni úti hídig. A híd után a Budapest-Keleti – Budapest-Józsefváros összekötő vágányok területén halad, és a Budapest-Józsefváros kihúzó vágányába köt be. A Budapest-Józsefváros kihúzóvágányának vége átkötésre kerül a Budapest-Józsefváros – Kőbánya felső vágányba, így a két vágány funkciója felcserélésre kerül.

A projekthez kapcsolódó zajárnyékoló falak és felsővezeték-tartó oszlopok a MÁV jelenlegi területén nem helyezhetők el, ezért a környező ingatlanokból területeket kell kisajátítani.

A projekt áttekintő térképe az alábbi:



Jelmagyarázat

-  30 Tervezett nyomvonal, szelvénytől, régészeti megfigyelésre javasolt terület
-  Felső tároló vágányok átépítése
-  peron korszerűsítés
-  bontandó objektumok
-  zajárnyékoló fal
-  hid
-  régészeti leldhely
-  fokozottan érzékeny terület
-  kerületi határ

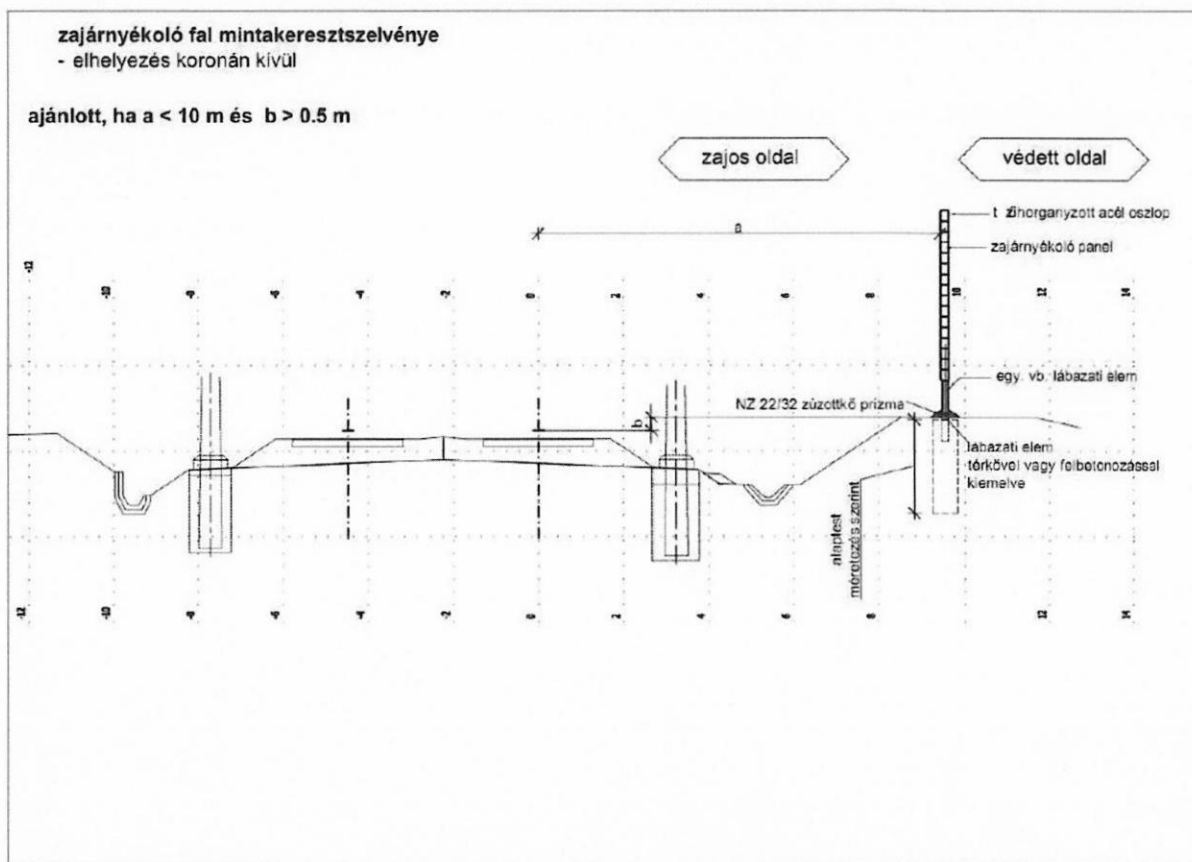
(Forrás: UVATERV Zrt.)

1. Vágányépítési munkák

Az átnézeti térképen láthatóak a tervezett új vágány szakaszok. Ezek megépítése a MÁV vasúti terület kismértékű – 2-4 m széles sávban való - szélesítését igényli a Fiumei út irányába.

2. Zajárnyékoló falak építése

A Könyves Kálmán körút és a Salgótarjáni út közötti szakaszon a VIII. kerületi MÁV-telep lakóépületeinek védelme érdekében zajárnyékoló fal telepítésére van szükség. A zajárnyékoló fal a sínkorona-szint felett kb. 2,5 m magasságban (1 m lábazati elem + 2 m zajárnyékoló panel kialakítással) kerülne telepítésre (a sínkorona-szint a zajárnyékoló fal lábazati elemének aljánál magasabban fekszik).



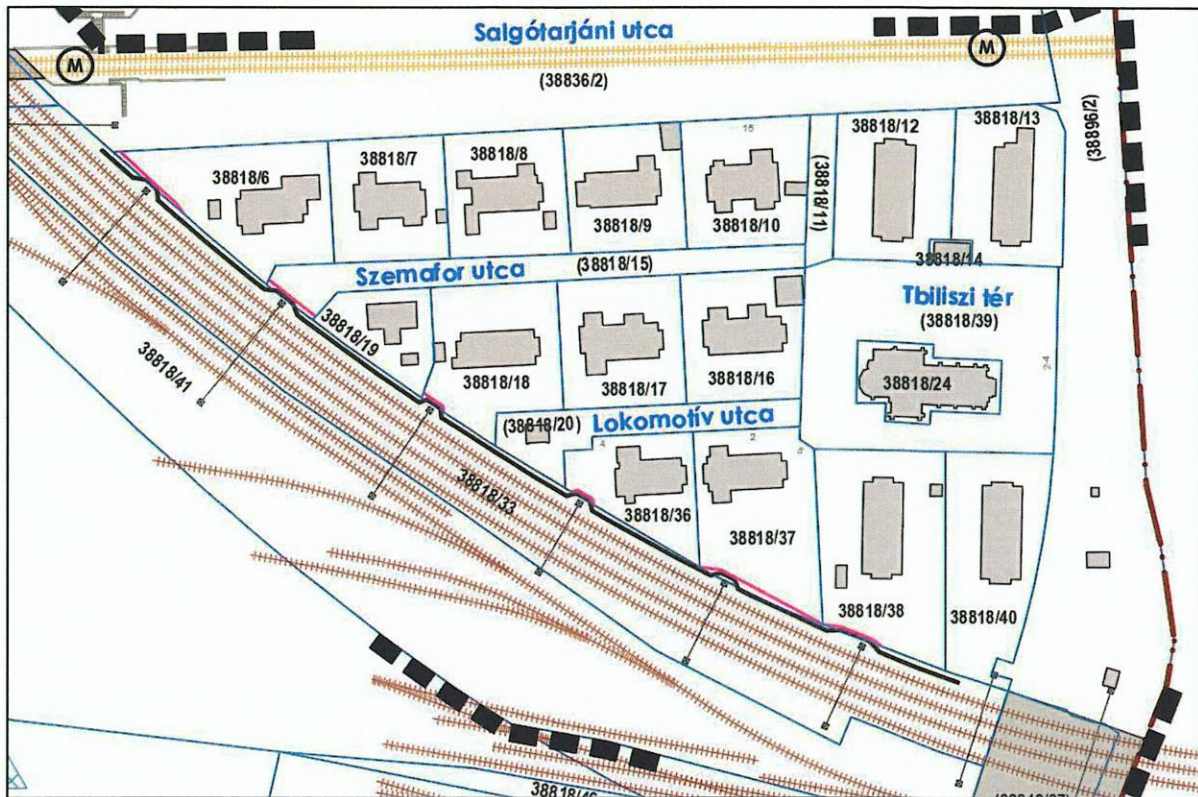
Vasúti pálya menti zajárnyékoló fal mintakeresztmetszelve (Forrás: UVATERV Zrt.)

A zajárnyékoló falat lehetőleg úgy kell elhelyezni, hogy a vasútüzemi berendezések (felsővezeték oszlopok, biztosítóberendezés kapcsolószekrényei, energiaellátó berendezések szerelvényei, hangosító berendezések) a zajárnyékoló fal vasúti pálya felőli oldalára kerüljenek. A vasútüzemi berendezések és a zajárnyékoló fal között minimálisan az üzemeltetéshez és fenntartáshoz szükséges helyet biztosítani kell. A fenntartáshoz szükséges helyigényt a tervezés során az üzemeltetővel folytatott egyeztetés alapján minden esetben egyedileg kell megállapítani.

3. Felsővezeték oszlopok

A felsővezeték üzemeltetéséhez az Üzemeltetőnek az oszlopokat meg kell tudni közelíteni, és rajtuk munkát kell tudni végezni, ezért a MÁV Zrt. az új oszlopokat csak MÁV területre engedi telepíteni. Az új oszlopok miatt szükséges a területrendezés, de javasoljuk az összes oszlop területének rendezését.

Ez elsősorban a MÁV telep melletti területet érinti, ahol a zajvédőfal vonalában lévő oszlopok körül járhatóságának biztosítása miatt szükséges egyes lakótelkekből néhány m²-es terület kisajátítása. (Az alábbi rajzon pink színű vonal jelzi a kisajátításra előírányzott területeket).



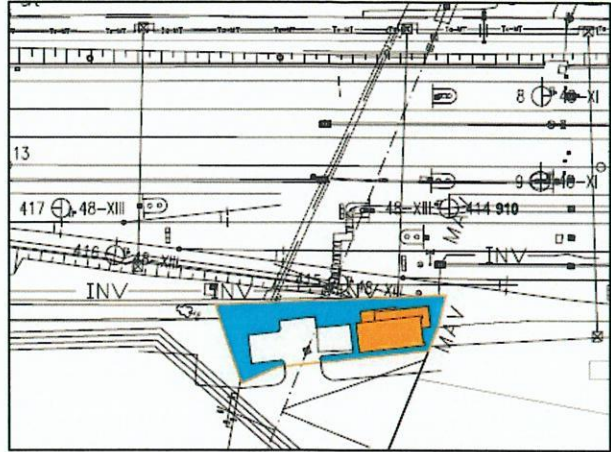
4. Üzemi épület

Az Asztalos Sándor utcai szakaszon a pályaudvar területén 3 meglévő üzemi épület kerül elbontásra, amelyek helyett 1 db épület kerülne majdnem ugyanott pótlásra. A hatályos szabályozás alapján az épület engedélyezhető, azonban a közúti megközelíthetőség kérdésében még nem sikerült az Országos Katasztrófavédelemmel a végleges megoldásról megállapodni, mivel a Kerepesi út felőli megközelítés nem igazán oldható meg. Jelenleg – a mai állapottal megegyezően a szomszédos, bizonytalan jövőbeli rendeltetésű állami tulajdonú telken keresztül közelíthető csak meg. Mivel a MÁV területen belül szűkös az épület létesítésére alkalmas terület, ezt a jelenlegitől kissé távolabb, a MÁV tulajdonú terület bővülésében elhelyezve irányozták elő. Itt is több korlátozó közművezeték és ezek védőtávolsága befolyásolta az épület elhelyezését.

Az övezeti előírások 8 m magas épület létesítését teszik lehetővé. A korlátok miatt az épület elhelyezésére építési helyet jelöl ki a terv, 1 m legkisebb távolságra a telekhatártól lehetővé téve az épület elhelyezését.



A jelenlegi, bontandó épületet



A tervezett üzemi épület

5. Ingatlanrendezés

A felsővezeték-tartó oszlopok és a zajvédő fal elhelyezése idegen területek igénybevételével is jár, ezért kisajátítási tervet is készített az UVATERV Zrt.. A kisajátítási terv építésügyi záradékolásához feltétel, hogy a kisajátítási terv és a kerületi építési szabályzat összhangban legyen, ezért szükséges a projekt megvalósításához a kerületi építési szabályzat módosítása.

Kisajátítással érintett ingatlanok

Hrsz.	Művelési ág	Tulajdonviszony	Ing. nyf. Terület: (ha.m2)	Kisajátítandó terület (ha.m2)	Visszamaradó terület (ha.m2)
38818/6	kivett I.ház, ud., g.ép.	társasház tulajdon	0.1546	0.0026	0.1520
38818/15	kivett út	VIII. ker. Önkorm.	0.1232	0.0024	0.1208
38818/18	kivett I.ház, ud., g.ép.	társasház tulajdon	0.1421	0.0010	0.1411
38818/36	kivett I.ház, ud.	VIII. ker. Önkorm.	0.0963	0.0007	0.0956
38818/37	kivett I.ház, ud.	VIII. ker. Önkorm.	0.1644	0.0057	0.1587
38818/38	kivett I.ház, ud.	társasház tulajdon	0.2025	0.0014	0.2011
38821/3	kivett I.ház, ud. g.ép.	Magyar Állam	6.8011	0.0856	6.7155
38821/4	kivett sporttelep	Magyar Állam	3.4895	0.1084	3.3811
38831	kivett üzem	Magyar Állam	9.4654	0.1407	9.3247
38836/1	kivett közterület	VIII. ker. Önkorm.	1.6951	0.0382	1.6569
Összesen:			22.3342	0.3867	21.9475

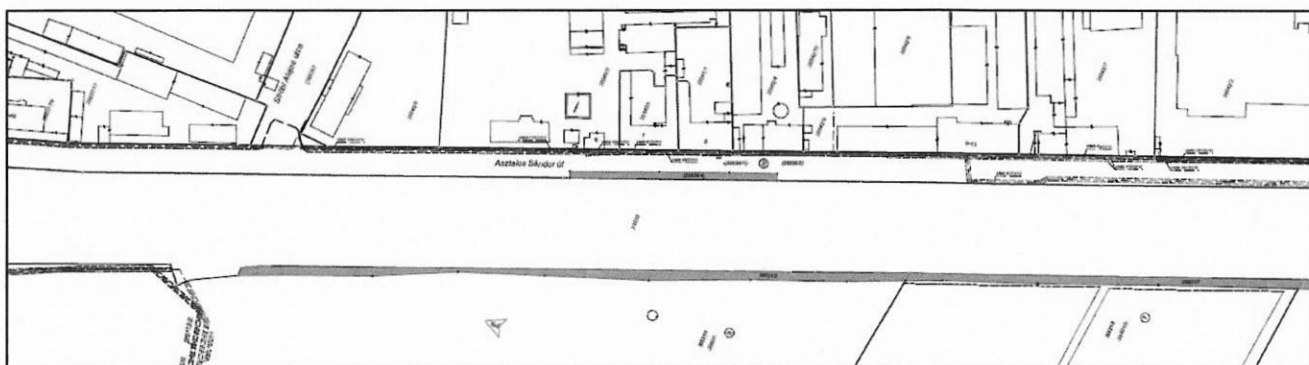
(Forrás: UVATERV Zrt.)

SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

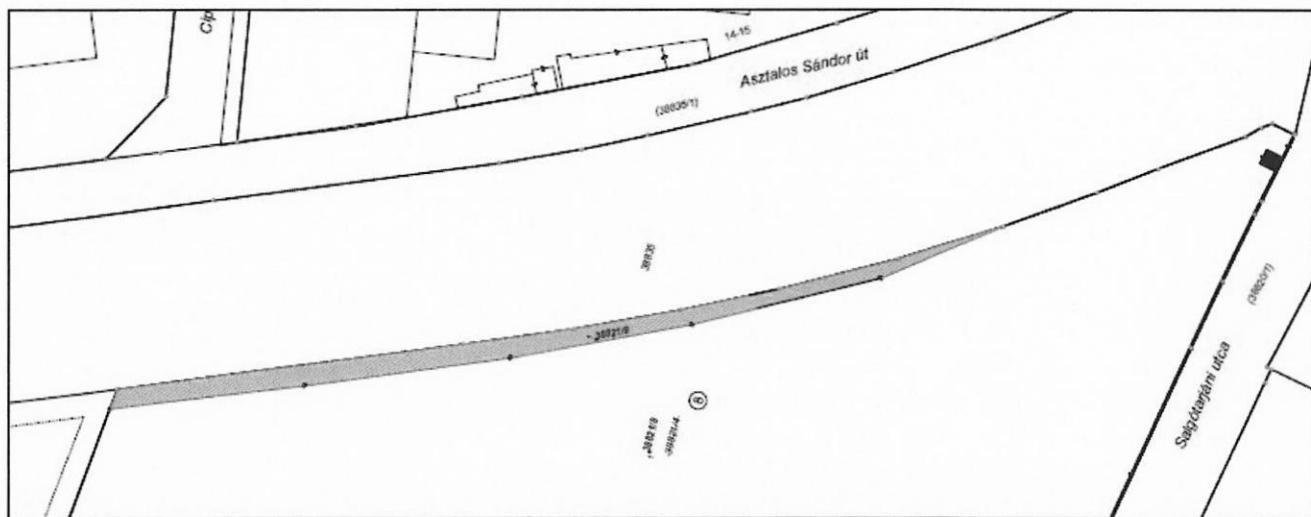
A JÓKÉSZ Szabályozási tervét a vasúti fejlesztés megvalósításához a következőkben ismertetettek szerint szükséges módosítani:

1. Vágány építési munkák

A tervezett 3. vágány miatt a vasúti területet szükséges 2-4 m szélességgel módosítani az Asztalos Sándor utcával ellentétes oldalán a vasúti területnek. Mint a vizsgálati munkarészek is kitérnek rá, ez részben a Kerepesi út menti, korábban a Maccabi játékok egyik helyszínéül előirányzott állami tulajdonú ingatlant érinti (korábban: Taurus, majd Michelin Gumigyár területe), ezt követően a Kerepesi Temető kertészetének területét és a Salgótarjáni t mentén az állami tulajdonú, de az MTK kezelésében lévő futball gyakorlópálya területét.



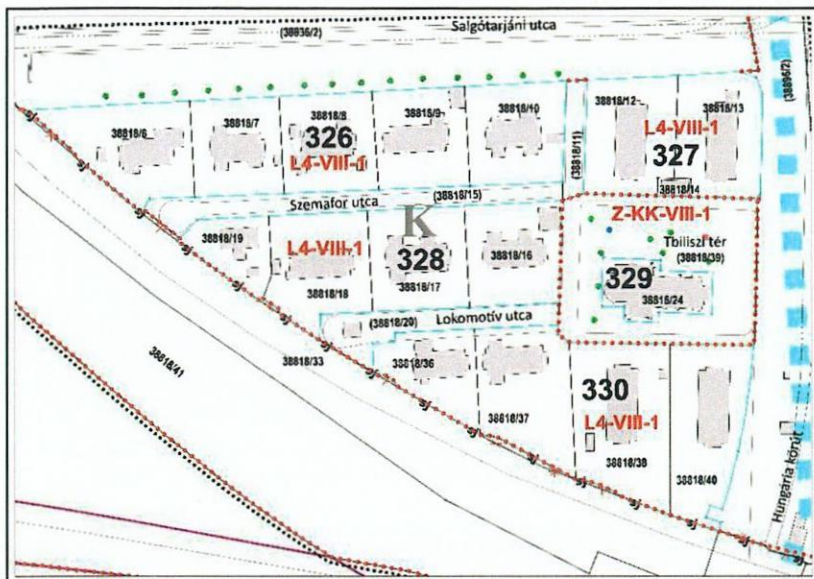
A kisajátításra előirányzott sáv a Kerepesi úttól a temetőkertészetig



A kisajátításra előirányzott sáv az MTK gyakorlópálya mentén

2.-3. Zajárnyékoló fal és felsővezeték oszlopok létesítése a MÁV lakótelep mellett

A MÁV kislakótelep mellett néhány, szabálytalan terület kisajátítása szükséges a meglévő lakótelkekből, ott, ahol a felsővezeték oszlopok létesülnek. Maga a zajvédőfal elfér a meglévő MÁV területen, bővítésre csak ott van szükség, ahol a zajvédőfal az oszlopok miatt kitüremkedik a lakóterület irányába.



A hatályos JÓKÉSZ Szabályozási tervének módosításán a vasútépítésre igénybe veendő terület alig érzékelhető annak kis mérete miatt.

A tervezési terület a Kerepesi Temető felőli oldalon a szomszédos telkekre is kiterjed. Jelen módosításnak nem feladat ezek szabályozásának felülvizsgálata, de a szabályozást aktualizáltuk a jelenlegi adottságoknak megfelelően:

- A Kerepesi út melletti volt Michelin (korábban: Taurus) Gumigyár telkeinek – ahol szintén korábban a Maccabi játékokhoz sport célú hasznosítás volt előirányozva – a jövőbeni hasznosítása nem ismert, de a két telket összevonták egy telekké. Így ennek két építési övezetbe való besorolása okafogyottá vált és ezek építési határértékei között nincs jelentős eltérés. Fentiek miatt a teljes telket M-VIII-3 jelű építési övezetbe soroltuk. A telek területén pontosítottuk a közműnyomvonalakat és a védőterületüket is.
- MTK sporttelep fejlesztése a közeljövőben tervezett a meglévő rendeltetéssel. Itt egy sportcsarnok és egy pályavilágítással ellátott futball edzőpálya létesítése tervezett. A területen az építési határérték pontosításra kerültek, ennek szükségességét a hatályos JÓKÉSZ is tartalmazza. Az építménymagasság 30 m-ről 12 m-re csökkent és a szintterületei mutató is ennek megfelelően csökkent.

A TERVEZETT KÉSZ, A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV, VALAMINT A FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT KÖZTI ÖSSZHANG IGAZOLÁSA

A Fővárosi Településszerkezeti terv és a Fővárosi Rendezési Szabályzat módosítására a hatályos JÓKÉSZ módosítását megelőzően azért van szükség, mivel a kötőtpályás közlekedési terület területfelhasználásba sorolt vasúti terület mérete kis mértékben növekszik.

A hatályos fővárosi tervek M1:10.000 léptékű tervlapjain az előírányzott módosítás gyakorlatilag nem látható annak kis mérete miatt. Ezt csak digitálisan lehet a terveken majd átvezetni.

A TSZT leírása azonban a területi mérleget és néhány egyéb területi kimutatást hektár (ha) mértékegységben két tizedes pontossággal adja meg, és ezeket is módosítani szükséges. (A 2015. előtt hatályos fővárosi tervek esetében a közlekedési területek növelése nem igényelte a fővárosi tervek előzetes módosítását, azonban ez a felhatalmazás a jelenleg hatályos tervekben nincsen.)

A fővárosi tervek módosításának partnerségi és államigazgatási eljárása a JÓKÉSZ módosítással párhuzamosan történik. A fővárosi tervek jóváhagyását követően a JÓKÉSZ összhangban lesz a fővárosi tervekkel.

TELEPÜLÉSSZERKEZETI SZINTŰ VÁLTOZÁSOK BEMUTATÁSA

A változás csak a területfelhasználást érinti kisebb mértékben: a vasúti terület növekszik a határos területfelhasználási egységek rovására. Ez összeségében kb. 3000m² területet érint.

FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSULÁSA

Az FRSZ 1. melléklete módosul a Településszerkezeti tervvel összhangban. A kötőtpályás közlekedési terület kismértékben nő a határos területfelhasználási egységek rovására.

A TELEPÜLÉSSZERKEZETI VÁLTOZÁSOK HATÁLYOS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓVAL VALÓ ÖSSZHANGJÁNAK BEMUTATÁSA

A Fővárosi Közgyűlés 767/2013. (IV. 24.) Főv. Kgy. határozatával fogadta el a Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepciót. A Budapest 2030 a teljes főváros területére határozza meg a városfejlesztés hosszú távú irányait, prioritásait.

A jelen tervben ismertetett változtatások a városfejlesztési koncepció által előírányzott előváros közlekedés fejlesztésének megvalósítását teszik lehetővé.

SZAKÁGI JAVASLATOK

KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK

Közúti közlekedés

A területet közúti hálózatfejlesztés nem érinti. A korábbi fejlesztési tervek szerinti, a vasútvonal nyugati oldalán vezetett kapcsolatot a Kerepesi út és Kőbányai út között, a főváros hatályos településszerkezeti terve nem tartalmazza. Az Asztalos Sándor út hálózati szerepe nem változik, a Százados negyed gyűjtőútja marad. Ennek megfelelően kapacitásbővítése nem szükséges, forgalma számottevően nem változik. A tervezett vasúti fejlesztést a jelenlegi közúti keresztmetszet megtartásával lehet kialakítani.

Közösségi közlekedés

A terület közösségi közlekedési kapcsolatai nem változnak.

Vasút

A Keleti pályaudvar – Kőbánya Felső vasútállomás vasútvonal kapacitásbővítése keretében 3. vágány építésére és környezetvédelmi létesítmények elhelyezésére kerül sor. A 3. vágány a Budapest – Keleti pályaudvaron belül az Amerikai kihúzóhoz csatlakozik, és a tároló vágányok helyén halad a Salgótarjáni úti hídig. A híd után a Budapest- Keleti – Budapest-Józsefváros összekötő vágányok területén halad, és a Budapest-Józsefváros kihúzó vágányába köt be. A Budapest-Józsefváros kihúzóvágányának vége átkötésre kerül a Budapest-Józsefváros – Kőbánya felső vágányba, így a két vágány funkciója felcserélésre kerül.

A projekthez kapcsolódó zajárnyékoló falak és felsővezeték-tartó oszlopok a MÁV jelenlegi területén csak részben helyezhetők el, ezért a környező ingatlanokból területeket kell kisajátítani.

Kerékpáros és gyalogos közlekedés

Az Asztalos Sándor út közúti és kerékpáros forgalma nem teszi szükségessé kerékpárút kiépítését. A gyalogos járda a jelenlegi elrendezés szerint megtartandó.

Parkolás

A területen a parkolás módja nem változik.

KÖZMŰFEJLESZTÉSI JAVASLAT

A jelen tervezés során tervezett vasúti fejlesztés nem érinti a közműveket és nem igényli a közművek fejlesztését ezért önálló közműfejlesztési munkarész nem készült, a megalapozó vizsgálat közmű fejezete tartalmazza a szükséges információkat.

A ZÖLDFELÜLETI RENDSZER FEJLESZTÉSE

A településrendezési eszközök módosításának oka, hogy Budapest-Keleti pályaudvar és Kőbánya felső (15+60 - 37+70 km szelvények) között harmadik vasúti vágány és kapcsolódó infrastruktúra építése tervezett a Keleti pu.-ra bevezető vonal kapacitásbővítése érdekében. A szabályozási terv a beruházáshoz szükségessé váló kisajátítások érdekében kerül módosításra, a vasúti területeket növelve.

A projekthez kapcsolódó zajárnyékoló falak és felsővezeték-tartó oszlopok a MÁV jelenlegi területén nem helyezhetők el, ezért a környező ingatlanokból területeket kell kisajátítani. A kisajátítási igény miatti jelen tervmódosítás a település zöldfelületi ellátásában szereppel bíró zöldfelületet, és rekreációs zöldterületet (közparkot, közkertet) nem érint.

A vasúti terület bővítése a vasúti pályát kísérő zöldsávot érinti, ugyanakkor a vasúti területet kevésbé értékes zöldfelületek jellemzik, amelyen a gyomfajok (akác, bálványfa stb.) megtelepedése és terjedése jellemző. Az átépítés során lehetőség nyílik a vasútvonalat kísérő zöldsáv rendezésére, a gyomfajok visszaszorítására. A vágányok mentén a közlekedésbiztonsági előírások és a közműlétesítmények védőtávolságainak figyelembevételével javasolt legalább cserjesort telepíteni az Asztalos Sándor út mentén. A telepítésre hazai, várostűrő növényfajokat célszerű alkalmazni.

A településszerkezeti terv módosítása, biológiai aktivitásérték egyensúly

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény a 7.§ (3) b) pontjában megfogalmazottak szerint újonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének biológiai aktivitás értéke az átminősítés előtti aktivitás értékhez képest nem csökkenhet az átminősítés előtti aktivitásértékhez képest. A tervek készítésekor a területek biológiai aktivitásértékét a 9/2007. (IV.3.) ÖTM rendelet (továbbiakban: BAÉ rendelet) előírásai szerint kell számítani.

A módosítás kapcsán új beépítésre szánt terület kijelölésére nem kerül sor, így biológiai aktivitás érték pótlására nincs szükség.

KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK

Táj- és természetvédelem, környezetalakítás

A módosítás hatálya alá tartozó területek nem tartoznak az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X.8.) Korm. rendelet és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészletekről szóló 14/2010. (V. 11.) Korm. rendelet szerinti EU-normatívák alapján meghatározott „Natura 2000” területek köréhez. A módosítással érintett területek nem részei továbbá országos jelentőségű védett, vagy védelemre tervezett természeti területnek és a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (Tvt.) 23.§ (2) bekezdés szerinti ex lege védett területnek. A tervezési terület nem része az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényben (a továbbiakban: OTRT tv.) lehatárolt országos ökológiai hálózat övezeteinek, valamint az OTRT-MTv által megállapított Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezetnek sem.

A terv megvalósulásával táj- és természetvédelmi szempontból jelentős környezeti hatás nem feltételezhető, a beruházás Budapest településszerkezetét, tájhasználatát nem befolyásolja kedvezőtlenül, örökségvédelmi, vagy más épített értéket nem érint. A tervezett fejlesztés révén rendezettebb vasúti környezet kerülhet kialakításra, amely településképi szempontból kedvező.

Környezetvédelem

A vasúti létesítmények kiépítéséhez kapcsolódóan a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. meghatalmazása alapján az UVATERV Zrt. által előzetes vizsgálati eljárásra vonatkozó kérelem és dokumentáció került benyújtásra, amely alapján a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerint lefolytatott előzetes vizsgálati eljárás alapján a Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatala megállapította, hogy a Budapest Keleti pályaudvar és Kőbánya felső állomás között a 3. vágány és a kapcsolódó vasúthasználati létesítmények kiépítésének jelentős környezeti hatása nincs, így környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem volt szükséges.

Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet (továbbiakban: KV. Rendelet) hatálya alá tartozik. A KV. Rendelet 1. § (3) bekezdés szerint a terv megvalósításának várható környezeti hatása jelentőségének alapján dönthető el a környezeti vizsgálat szükségessége. A terv, illetve program megvalósítása várható környezeti hatásának jelentőségét, a környezeti vizsgálat készítésének szükségességét KV. Rendelet 4. § (1) bekezdése szerint a rendelet 2. számú mellékletében foglalt szempontok figyelembevételével kell vizsgálni.

A KV. Rendelet 1. § (3) (a), 4. § (2) bekezdése, valamint 3. számú melléklet II. pontja alapján az Önkormányzat megkérte a környezet védelméért felelős szervek véleményét a környezeti vizsgálat szükségességéről, hogy a hatáskörükbe tartozó környezet- vagy természetvédelmi szakterületet illetően várható-e jelentős környezeti hatás.

A Környezet védelméért felelős szervek a tervezett termódosítással kapcsolatban kizáró okot nem találtak, a környezetre gyakorolt hatást nem ítélték jelentősnek, így környezeti hatásvizsgálat elvégzését nem tartották szükségesnek.

Levegőtisztaság-védelem

A termódosítások területén új beépítésre szánt terület kijelölésére nem kerül sor. A termódosítással érintett területeken légszennyező pontforrás nincs és a területhasználat változás kapcsán sem várható új bejelentés kötelezett légszennyező pontforrás létesítése.

A létesítés (építés) ideje alatt a szállításokból, a talajmunkákból, valamint a munkagépek kibocsátásából származhat időszakos levegőterhelés, mely megfelelő intézkedésekkel csökkenthető. Az építkezés ideiglenessége és szakaszossága miatt jelentős környezetterhelés nem várható a tevékenységből.

A működés alatti levegőterhelés mértéke csekély, mivel a továbbra is villamos mozdonyok, illetve motorvonatok fognak járni a szakaszon, a dízel vontatás részaránya csekély.

Felszíni-, felszín alatti vizek védelme, talajvédelem

Budapest VIII. kerülete a felszín alatti vizek állapota szempontjából érzékeny területen lévő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet alapján érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi területen fekszik.

A szennyeződéserősség miatt a terület hasznosításakor, építésekor fokozott figyelemmel kell gondoskodni arról, hogy a talaj, a földtani közeg, a felszín alatti vizek ne szennyeződjenek, azaz a tevékenység ne okozzon a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről szóló 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EÜM-FVM együttes rendelet mellékleteiben megállapított (8) szennyezettségi határértékeket meghaladó minőség

romlást. A tervezett tevékenységek során be kell tartani a *felszín alatti vizek védelméről* szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait.

A munkagépek rendszeres karbantartásáról arra alkalmas telephelyen - a környezetszennyezés elkerülése érdekében - gondoskodni kell. A területen a munkagépek javítása, karbantartása, valamint tisztítása tilos. A munkálatok során csak olyan anyagok használhatók fel, melyek a felszín alatti vizeket nem károsítják. A terep rendezése során csak bizonyítottan szennyeződésmentes, a fedőképződménnyel megegyező szemcseméretű föld használható, építési törmelék használata tilos.

A módosítás hatálya alá tartozó területek szennyvízcsatorna közművel ellátott belterületi szakaszok. A módosítások az érintett területeken a jelenlegi és távlati vízfelhasználás és a keletkező szennyvizek mennyiségét nem befolyásolja.

A Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatalának tájékoztatása alapján a tervezési területet érintően, a nyomvonalon vagy annak környezetében az alábbi területeken vannak folyamatban kármentesítések:

Helyszín/szennyezéssel érintett terület	Kötelezett
Keleti pályaudvar, Verseny u. 1. (32951/1 hrsz.)	MÁV Magyar Államvasutak Zrt.
Kerepesi út 17. (38821/1, 38830/2, 38831 hrsz.)	Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.
Józsefvárosi pályaudvar, Salgótarjáni út 1. (38818/41 hrsz.)	MÁV Magyar Államvasutak Zrt.

A tervezett fejlesztések megvalósítása során a folyamatban lévő kármentesítések nem akadályozhatók, a tevékenységet azokkal összehangoltan kell végezni.

Zaj- és rezgésvédelem

A települési környezeti zajvédelem követelményeit a *zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól* szóló 284/2007. (X.29.) Korm. rendelet és a *zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról* szóló új 27/2008. (XII.3) KVM-EÜM együttes rendelet (továbbiakban ZHR) előírásai határozzák meg.

A beruházási terület térségének jelenlegi zajhelyzetét alapvetően a meglévő vasúti vonalszakaszon zajló vasúti teher- és személyforgalom zajhatása határozza meg. A vasútvonallal párhuzamos Asztalos Sándor úton haladó gépjármű forgalom a védendő létesítmények szempontjából közlekedési zajforrásnak minősül.

A ZHR rendelet szerint a zajvédelmi övezeti besorolás a jellemző területhasználat függvénye, de a közlekedésből származó zajterheléssel összefüggő zajvédelmi övezeti határértékeket a közlekedési létesítmény, mint zajforrás jellege is befolyásolja. A közlekedésből származó zaj terhelési határértékeit a zajtól védendő területeken a ZHR 3. számú melléklete tartalmazza.

A tervezett beruházás során a jelenleg meglévő pálya mellé kizárólag személyvonatok részére kerül kiépítésre a 3. vágány. A pályaszakasz az alábbi 5 városrész területét érinti:

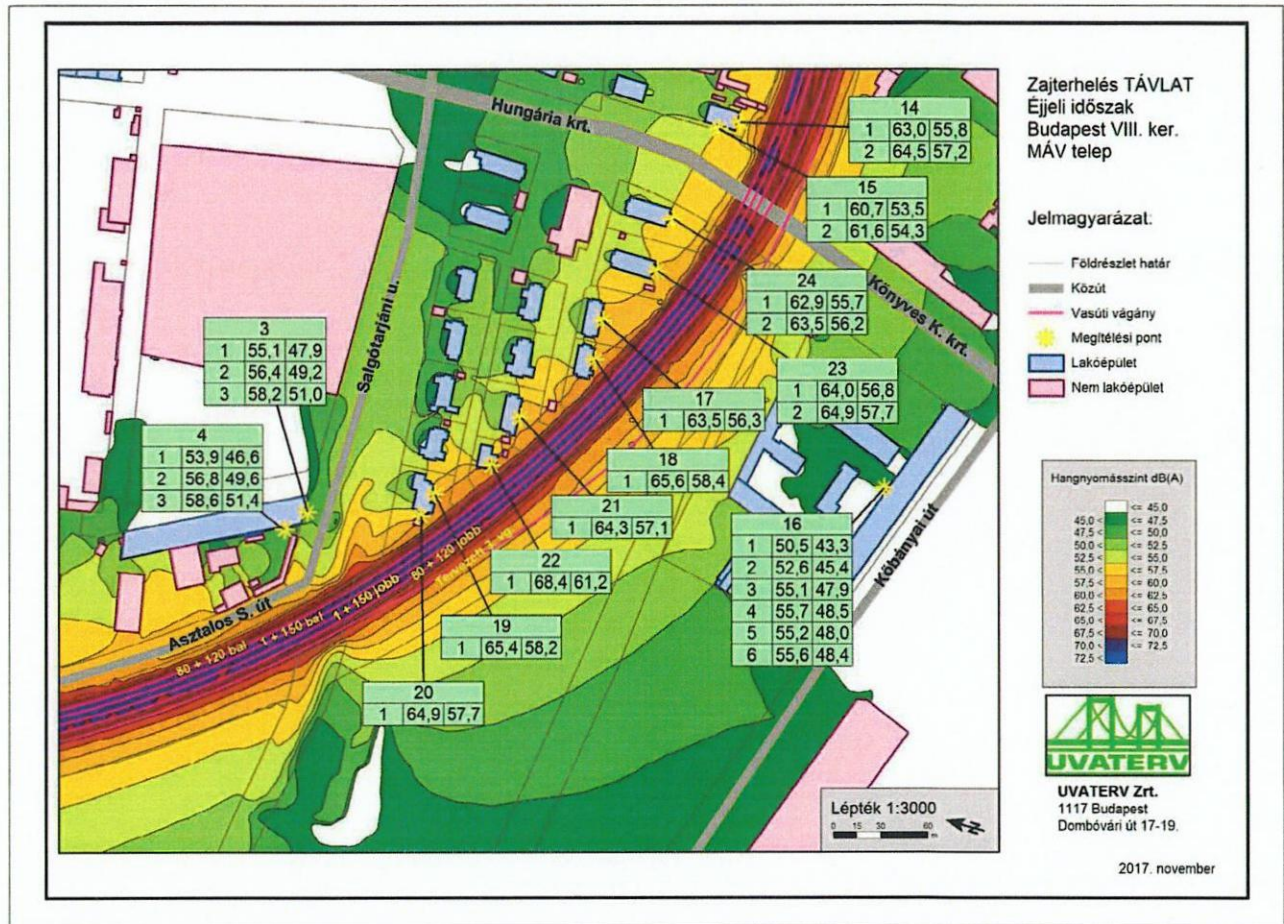
- VIII. kerület: Kerepesi negyed, Százados úti negyed, Ganz negyed
- X. kerület: Laposdűlő és Szigettelek.

A területek építési övezeti besorolása:

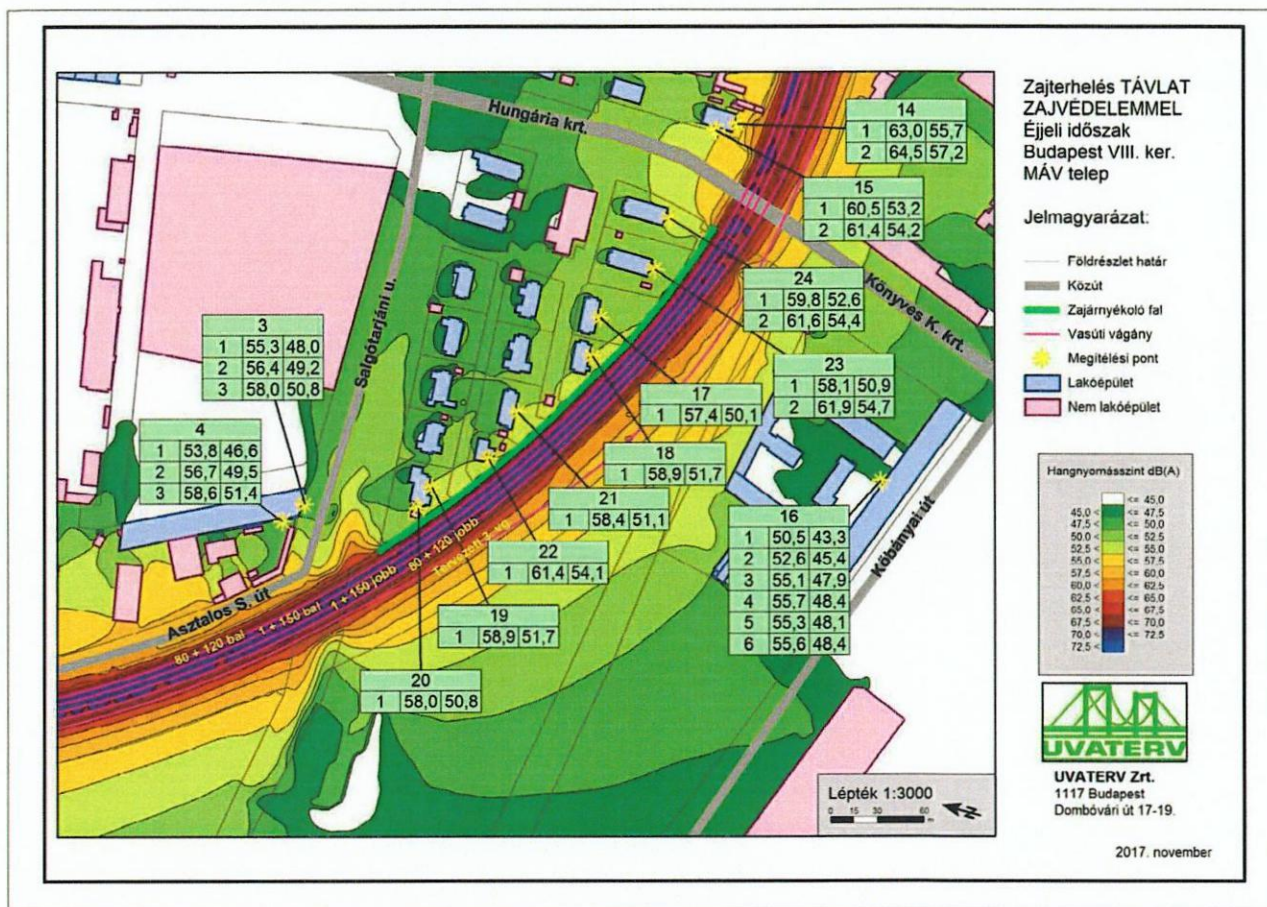
- a VIII. kerületben a Kerepesi és a Százados úti negyed a Salgótarjáni útig: „M-VIII” munkahelyi övezet, a Százados úti negyed déli része: „L-4-VIII” - intenzív kertvárosias lakóterület
- a X. kerületben a Ligettelek és Lapos-dűlő területek szintén „L4” besorolású területek.

Mind a lakóövezeti, mind a munkahely besorolású területen ZHR 3. melléklete szerint a zajvédelmi övezeti határértékek: nappal 65 dB, éjjel 55 dB.

A benyújtott előzetes vizsgálati eljárásra vonatkozó kérelem és dokumentáció (a továbbiakban: Dokumentáció) szerint a VIII. kerületben az Asztalos Sándor u. 7. és 9. szám alatti védendő létesítményeknél, és a MÁV telep lakóházainál, valamint a X. kerületben a Csilla utcában lévő lakóépületeknél a **vasúti zajterhelés** jelenleg is túllépi a jogszabályban előírt határértéket.



Távlati zajterhelés a MÁV telepnél (Forrás: UVATERV Zrt.)



Távlati zajterhelés a MÁV telephelyénél, zajárnyékoló fallal (Forrás: UVATERV Zrt.)

A nagyobb határérték túllépés főleg az éjszakai időszakban van. A legterheltebb terület a VIII. kerületben lévő MÁV telep, ahol a túllépés jelenleg nappal: 3,4 dB. A X. kerületben, a Csilla utcában nappali időszakban nincs túllépés, éjjel a legnagyobb túllépés ezen a területen 2,8 dB.

A jelenlegi állapot megtartása érdekében az Asztalos Sándor u. 5. és 7. szám alatti létesítményeknél passzív zajvédelem szükséges, a MÁV lakótelepénél **zajvédő fal telepítése tervezett**, az alábbiak szerint:

- Az Asztalos Sándor utcában a 15+42 - 16+46 szelvénynél két lakóépület passzív zajvédelme,
- a MÁV telephelyénél a 23+32 - 26+42 szelvénynél 289 m hosszú, 2,5 m magas zajvédő fal.

A Dokumentáció szerint a Keleti pályaudvar üzemi területe az Asztalos Sándor utca elejéig tart, ezért az itt lévő védendő létesítményeket a pályaudvar területén végzett tolatás és a vasúti kocsik mosásakor keletkező üzemi zaj is terheli. A szerelvények mosását napi 24 órában végzik szezonálisan, március 15-től novemberig. A tolatási műveleteket egész évben, a nap 24 órájában végzik.

Az **üzemi zajra** vonatkozóan a 27/2008 (XII. 3.) KvVM-EÜM együttes rendelet 1. melléklet 5. pontja szerint előírt zajterhelési határérték: nappal: 60 dB, éjjel: 50 dB. A zajvédő fal telepítési helyének meghatározásakor figyelembevételre került az üzemi zaj által okozott zajterhelés is.

A 3. vágány kivitelezése 1 hónapnál hosszabb, de 1 évnél rövidebb időt vesz igénybe, melynek értelmében a 27/2008 (XII. 3.) KvVM-EÜM együttes rendelet 2. melléklete szerint a kisvárosias beépítésű területekre nappal: 60 dB, éjjel: 45 dB határérték, a gazdasági területre nappal: 70 dB, éjjel: 55 dB vonatkozik. Az építést a tervek szerint csak nappali időszakban fogják végezni. A Dokumentációban a munkagépek tekintetében napi 8 órára vonatkoztatva 105 dB(A) hangteljesítménnyel számoltak,

amely alapján az építés idején határérték túllépés várható. Az építés idején túllépéssel leginkább érintett területek:

- VIII. kerület: Szemafor utca, Lokomotív utca, Tbiliszi tér, Hungária krt.
- X. kerület: MÁV telep és Csilla utca

Az **építési zaj** csökkentésének érdekében az elérhető legjobb technológia és a legkisebb zajkibocsátású munkagépek alkalmazása, a munkagépek köré mobil zajárnyékoló fal telepítése, továbbá a munkagépeknél zajcsökkentő burkolat használata szükséges.

Hulladékgazdálkodás

A kisajátítási igények miatt történő jelen módosítás a vasúti létesítmény korszerűsítéséhez, illetve a korszerűsítést követő **üzemelési időszakhoz** kötődő hulladékgazdálkodási jellemzőket nem befolyásolja.

A tervezett beruházás területén a **kivitelezés során** elsősorban építési-bontási, valamint a vasúti pálya bontásából származó hulladékok, eltávolított növényzet, gépek, berendezések üzemeltetéséből, karbantartásából származó hulladékok, kommunális és havária jellegű eseményekből származó hulladékok keletkezésével kell számolni. A kivitelezés során nagyobb mennyiségű hulladékképződés nem várható. A hulladékok kezelését, elszállítását, hasznosítását, illetve ártalmatlanítását a *hulladékról* szóló 2012. évi CLXXXV. törvény előírásai alapján kell végezni.

Az üzemelési időszakban keletkező veszélyes hulladékok tárolására és kezelésére kialakított gyűjtőhelyek az üzemeltető telephelyén kerülnek kialakításra. A keletkező veszélyes hulladékok kezelésénél be kell tartani a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet előírásait.

JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZ

**Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testületének
.../2019. (.....) önkormányzati rendelete**

**a Józsefvárosi Kerületi Építési Szabályzatáról (JÓKÉSZ) szóló 66/2007. (XII.12.)
önkormányzati rendelet módosításáról**

Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdés 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (5) bekezdés 6. pontjában, és az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 13. § (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva, a következőket rendeli el:

1. § (1) A Józsefvárosi Kerületi Építési Szabályzatáról (JÓKÉSZ) szóló 66/2007. (XII.12.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: JÓKÉSZ) 29.§ (5) bekezdés 8. táblázata helyébe az alábbi táblázat lép:

„8. sz. táblázat

Az építési övezet jele	a telek megengedett							az épület megengedett	
	beépítési mód	legkisebb kialakítható		legnagyobb			legkisebb	legkisebb	legnagyobb
		területe	szélessége	beépítési mértéke	szintterületi mutatója	terepszint alatti beépítési mértéke	zöldfelületi mértéke	építménymagassága	
IZ		m ²	m	%	m ² /m ²	%	%	m	
IZ-VIII-1	SZ	20000/-	-	35	2,40	50	50	-	30,0
IZ-VIII-2	Z	20000/-	-	35	2,40	50	50	-	30,0
IZ-VIII-3 ¹⁴	SZ	min.10.000/-	-	16	0,65	20	65	3,5	19,0
IZ-VIII-4	SZ	- / max. 45000	-	12	0,40	18	70	3,5	10,5
IZ-VIII-5	SZ	20000	-	35	1,0	50	50	-	12,0

[1] (2) h) pont szerint¹⁵

(2) A JÓKÉSZ 29.§-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Az IZ-VIII-5 jelű építési övezetben a sportpályák megvilágításhoz szükséges építmények magassága az építési övezetben meghatározott legnagyobb építménymagasság értékét meghaladhatja, de nem lehet több 30 m-nél.”

(3) A JÓKÉSZ 33.§ (2) bekezdés c) pontja és a (3) bekezdés b) pontja hatályát veszti.

2. § A JÓKÉSZ 3. mellékletének 9., 10. és 11. számú szelvényei helyébe jelen rendelet 1., 2. és 3. mellékletei lépnek.

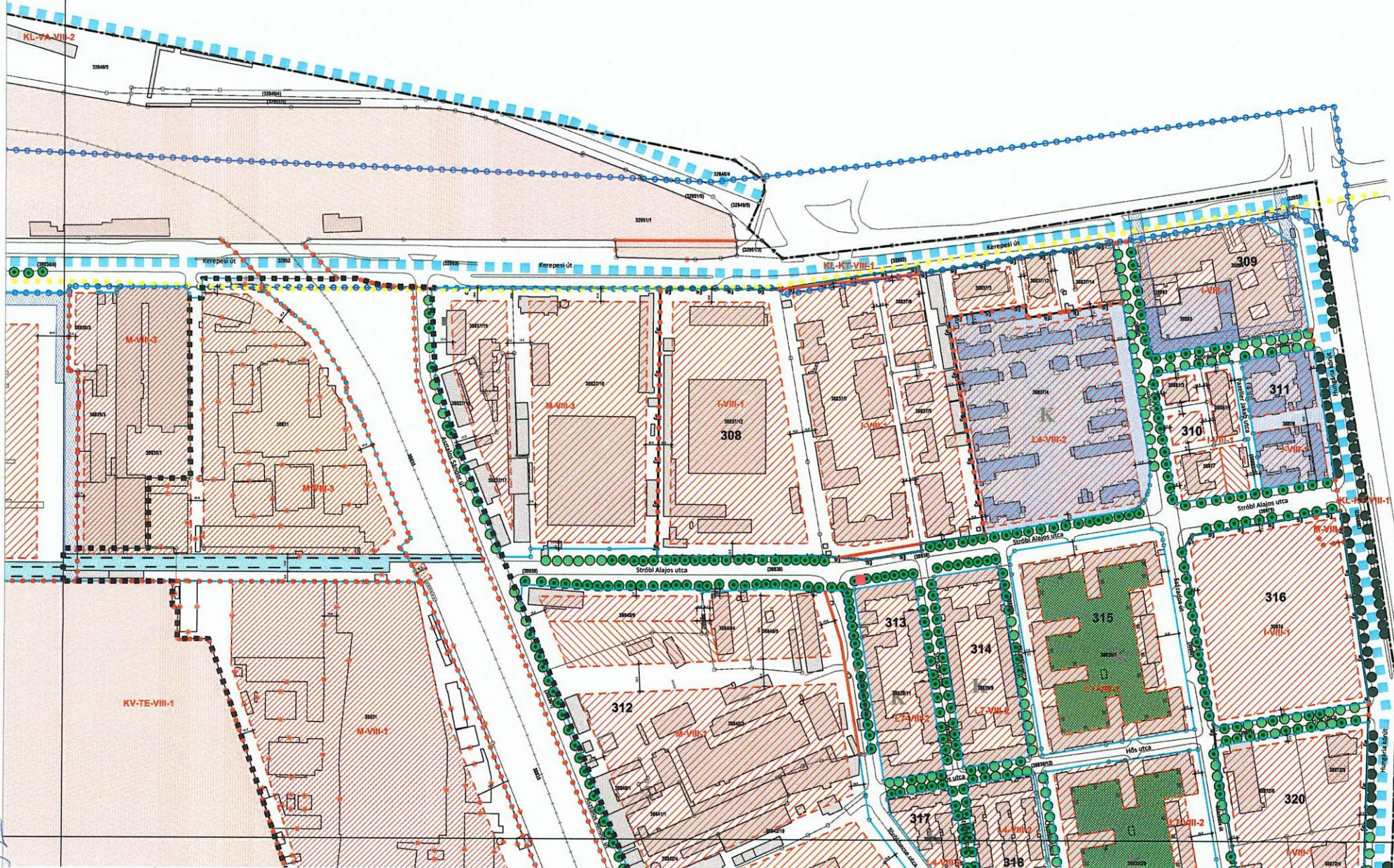
3. § Ez a rendelet 2019.hó ... napján lép hatályba.

Danada-Rimán Edina
jegyző

dr. Sára Botond
polgármester

¹⁴ Módosította a 63/2012. (XI.23.) önk. rendelet, 2.§-a, hatályba lép 2012.11.23-án

¹⁵ Módosította a 12/2008.(III.18.) sz. önk. rendelet



Módosítással
érintett terület
határa

A Józsefvárosi Kerületi Építési Szabályzatáról (JÓKÉSZ) szóló 66/2007. (XII.12.) önkormányzati rendelet módosításáról szóló .../2019 (...) sz. rendelet 1. melléklete

Az alaptérkép az általi alapadatok felhasználásával készült. A szabályozási terv csak a hatályos Józsefvárosi Kerületi Építési Szabályzattal (JÓKÉSZ) együtt érvényes.

A tervmódosítást készítette:

URBANITÁS
Tervező és Tanácsadó Kft.

Vezető tervező:
Berényi Mária (T101-6112)
Tervező:
Beleznai Teodóra

Közelvezető tervező:
Rhorer Ádám (01-3157)
Közmű tervező:
Hanczár Zoltán (01-2418)

Zöldfelületek és
környezetvédelem
Tóthné Pocsok
Katalin (01-5086)

A tervet készítette:

Megbízó: Budapest Főváros VIII. kerület Önkormányzata
Tervező: Pro Arch Építész Stúdió, BP 1065 József krt. 36, tel: +36209605041
Felelős tervező: R. Takács Eszter vez. felelős tervező T11 01-288301

**PRO
ARCH**

Budapest VIII. kerület JÓKÉSZ
módosítás 2019.
9. sz. szelvény módosítás