

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.

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 a **vasúti zajterhelés** jelenleg is túllépi a jogszabályban előírt határértéket.

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.

## Talajadottságok

A talaj földtani jellegzetessége alapján Budapest Geokalauza (forrás: Magyar Földtani és Geofizikai Intézet) szerint futóhomok, folyóvízi finomhomok kategóriába sorolt, eredete egyértelműen alluviális, az Ős-Duna hordalékaiból tevődik össze. A terület gazdasági múltja miatt a terület jelentős részén nem zárható ki a talajszennyezettség, a Fővárosi TSZT is potenciálisan talajszennyezett területként ábrázolja a korábbi Michelin Gumigyár területét, a Asztalos Sándor utca menti gazdasági területet és a MÁV területnek a korábbi Józsefvárosi pályaudvarhoz csatlakozó részét, de erre részletes műszeres vizsgálatok nem állnak rendelkezésre.

A térség talajainak általános helyzete és kondíciója tipikus városi jellegeket mutat. Eredetinek mondható, bolygatatlan talajfelszín a kerület egészében alig található. Az építésföldtani mérnökgeológiai adottságok alapján a terület beépítésre 4-5 szint felett is alkalmas.

A Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatalának tájékoztatása alapján a tervezési területet 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.

## Felszíni és felszín alatti vizek

A területen nem található felszíni víz. A talajvíz nyugalmi szintje a földtani térképek alapján -4 m és -5 m közötti átlagos mélységben található. A környék ipari múltjából, illetve a múltbeli tevékenységekből eredően talaj- és talajvíz-szennyezettséget tártak fel több ingatlanon.

## Hulladékkezelés

Budapesten a hulladékgazdálkodási közszolgáltatás megszervezése, működtetése alapvetően fővárosi önkormányzati és nem kerületi feladat, így a VIII. kerületben is a Fővárosi Önkormányzat biztosítja a hulladékgazdálkodási közszolgáltatást, vagyis a települési hulladék rendszeres gyűjtését,



elszállítását és kezelését, a Fővárosi Közterület-fenntartó Nonprofit Zrt.-vel (FKF) kötött közszolgáltatási szerződés útján.

A Józsefvárosi Önkormányzat ingyenesen biztosítja a Sárkány utca 5. szám alatti telket az FKF részére közösségi közlekedéssel is könnyen megközelíthető hulladékgyűjtő udvar kialakítása céljából, melyet a lakosság ki is használ.

A kerületben a szelektíven gyűjtött hulladékok aránya növekvő tendenciát mutat. A hulladékok minél nagyobb arányú újra hasznosítására a szelektív hulladékgyűjtés több módja teremt lehetőséget. Egyre nagyobb jelentőségű a házhoz menő elkülönített hulladékgyűjtő rendszer (papír-, műanyag- és fém) rendszeres gyűjtése) amely gyakorlatilag az egész főváros területén beépült a szolgáltatási portfólióba. Továbbra is lehetőség van, bár egyre jobban szűkített módon, a szelektív hulladékgyűjtő szigeteken a papír-, műanyag-, fém- és üveg-frakciók elkülönített gyűjtésére. A 2017-es FKF adat szerint 7 db szelektív hulladékgyűjtősziget található még a kerületben.

## Fennálló környezetvédelmi konfliktusok és problémák

A tervezési terület nagy része potenciálisan talajszennyezett, ahol az új építéseket megelőzően talajvizsgálatot kell végezni és ennek eredményétől függően határozhatók meg a szennyezésmentesítéssel kapcsolatos feladatok.

Zajterhelés a Kerepesi út és a vasútvonal mellett van, de zajérzékeny rendeltetés csak a terület kis részén található, elsősorban a MÁV lakótelep védelmével kell számolni.

# KATASZTRÓFAVÉDELEM

## Építésföldtani korlátok

Józsefvárost alábányászott, illetve jelentősebben alápincézett terület nem érinti, kedvezőtlen morfológiai adottságú, csúszásveszélyes terület a kerületben nem található. A Magyar Állami Földtani Intézet *Építésalkalmassági térképe* alapján vasút környéke 4-5 szint alatti, a Kerepesi út mentén és a MÁV-telepen 4-5 szint feletti beépítésre alkalmas.



- Beépítésre 4-5 szint felett is alkalmas
- Beépítésre 4-5 szintig alkalmas
- Többszintes beépítésre gazdaságtalan
- Árterület
- Élővíz hatásterülete, kis teherbírású képződményekből felépült terület magas helyzetű /0-1,5m/ talajvízzel

Építésalkalmassági térkép (Adatforrás: MÁFI)

## Vízrajzi veszélyeztetettség

A VIII. kerület területét magába foglaló átfogó megyei és országos területrendezési tervek alapján, valamint a Közép-Duna völgyi Vízügyi Igazgatóság által elkészített nagyvízi mederkezelési terv szerint a kerületet nem érinti a nagyvízi meder, így árvízi elöntésre sem kell számítani.

### Árvízveszélyes területek

A vízügyi ágazat a VIII. kerület területét érintően árvízzel veszélyeztetett területet nem tart nyilván. A szélsőséges csapadékesemények hatására előforduló „árvízi” elöntés „villám-árvíz” a vízvezető rendszer megfelelő kiépítésével, fokozottabb karbantartásával, a szélsőséges csapadékesemények elvezetésére történő alkalmassá tételével kizárható.

### Belvízveszélyes területek

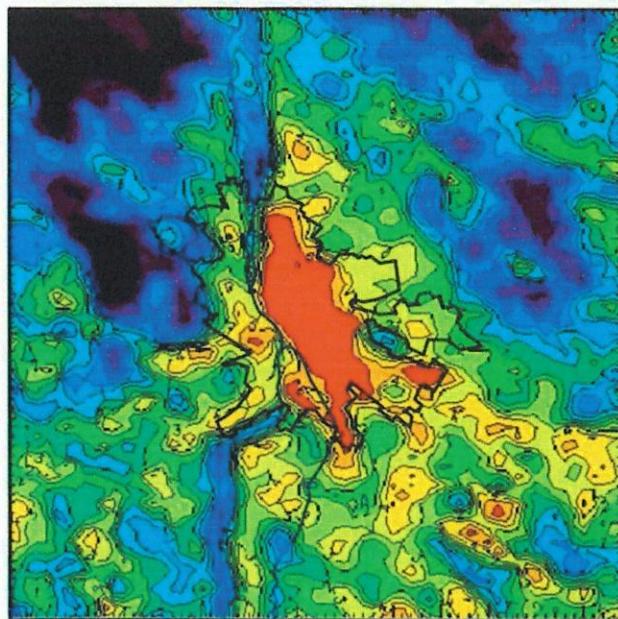
A belvízveszélyes területekről készült átfogó felmérést a „Pálfai féle belvíz-veszélyeztetettség térkép” rögzíti. A veszélyeztetettség mértéke alapján az érintettséget négy veszélyeztetettség kategóriába sorolták, az alig veszélyeztetett, a mérsékelten veszélyeztetett, a közepesen veszélyeztetett és az erősen veszélyeztetett kategóriákba, amelyből a területrendezési eszközökben csak a közepesen és erősen veszélyeztetett területeket jelölik. Ilyen veszélyeztetett terület a kerület egészében nem található.



## VÁROSI KLÍMA

A VIII. kerület a főváros mezoklimatikus körzetrendszerében a mesterséges alapú, tömör beépítésű, erősen szennyezett klímátípusba tartozik. Éghajlati viszonyainak alakulásában egyértelműen megjelenik a globális klímaváltozás. 1901 és 2013 között, mintegy 112 év alatt, 1 °C-os emelkedés mutatható ki az évi középhőmérsékletének alakulásában (budapesti adatok). Az általános felmelegedés mellett legalább annyira fontos a szélsőséges időjárási események gyakoriságának alakulása (pl. hőséghullámok sűrűbb előfordulása).

A mezoklimatikus jelenségek közül kiemelendő a jelentős mértékű hősziget-hatás, ami a kerület belvárosi elhelyezkedése folytán még hangsúlyosabb, mivel a sűrűn beépített területek hőmérséklete több fokkal melegebb a jelentősebb zöldfelületekkel rendelkező külső területeken mérhető értéknél. A városi hősziget magja (a városkörnyéki átlaghőmérsékletet tavasszal 3-4 °C-kal, míg nyáron 4-6 °C-kal meghaladó terület) a főváros pesti oldalán íves alakban helyezkedik el, lefedve a teljes VIII. kerületet.



-6 -4 -2 0 +2 +4 +6

A felszínhőmérséklet és a városkörnyéki átlaghőmérséklet különbsége Budapest felszínhőmérsékleti anomáliájának átlagos júniusi szerkezete délutáni időszakban 2013-ban (műholdfelvételek alapján)

(Forrás: Bartholy – Pongrácz – Baranka (Ökomet Kft.))



# HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

## A VIZSGÁLT TÉNYEZŐK ELEMZÉSE, SWOT ANALÍZIS

Az egyes vizsgálati fejezetek kiértékelése az ún. SWOT elemzés segítségével készült. Az elemzés keretében tervezéssel kapcsolatos erősségek (Strengths), gyengeségek (Weaknesses), lehetőségek (Opportunities) és veszélyek (Threats) kerültek rögzítésre.

A SWOT elemzéseknek számos módszertana létezik, melyek közül ez esetben az Európai Unió által alkalmazott módszertan jelentette az alapot, amely a SWOT elemeit belső és külső tényezőkre osztja fel az alábbiak szerint:

Erősségek – Belső tényezők	Pozitív állítások egy helyzetről, vagy tevékenységről, ami jól működik.
Gyengeségek – Belső tényezők	Olyan folyamatok, adottságok, amik nem jól működnek, de ez megváltoztatható.
Lehetőségek – Külső tényezők	Olyan adottságok, amelyeket a nem lehetséges egyértelműen befolyásolni, de rájuk építve kihasználhatók az erősségek.
Veszélyek – Külső tényezők	Olyan korlátok, amelyeket többnyire nem lehet befolyásolni, és kockázatot jelentenek.

Az alábbi táblázatokban összesítve kerülnek bemutatásra a megalapozó vizsgálat során feltárt erősségek, gyengeségek, lehetőségek és veszélyek.

<b>ERŐSSÉGEK</b> <ul style="list-style-type: none"><li>a tervezett elővárosi vasúti fejlesztés kapcsán a közösségi közlekedés színvonala jelentősen javul ezen a szakaszon, bár eddig is az átlagosnál jobb volt.</li><li>a terület Kerepesi út és Asztalos Sándor utca melletti része kedvező városszerkezeti közlekedési adottságokkal rendelkezik és teljes közműellátással ellátott.</li></ul>	<b>GYENGESÉGEK</b> <ul style="list-style-type: none"><li>vasútfejlesztés a környező területek zajterhelésének növekedését okozza</li><li>a terület Fiumei út felé eső része zárványterület vagy a zsákutcás Salgótarjáni útról közelíthető meg.</li><li>a terület jelentős része potenciálisan talajszennyezett.</li><li>a környezeti minőség a terület nagyobb részén rosszabb a budapesti átlagnál.</li></ul>
<b>LEHETŐSÉGEK</b> <ul style="list-style-type: none"><li>a terület Kerepesi út menti része jó adottságú fejlesztési terület</li><li>a tervezési terület a Könyves Kálmán krt.-nál tervezett és a Keleti pályaudvari vasúti megállók közé esik, de az itt lévő területek közösségi közlekedési színvonalának javulása a területek beruházási potenciálját emelheti.</li></ul>	<b>VESZÉLYEK</b> <ul style="list-style-type: none"><li>a vasútfejlesztéssel érintett határos területek egy részének jövőbeli rendeltetése nem ismert, így a zajterhelés növekedésével ezeknél már számolni kell, többlet beruházást igényelhet a zajvédelem</li></ul>



# HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

---

## A HELYZETELEMZÉS EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE

A tervezett vasúti fejlesztéssel érintett VIII. kerületi területek a vasút keleti oldalán már beépített, kertvárosi lakó és gazdasági területet érintenek. A lakóterületet a növekvő forgalom zajterhelésétől védeni szükséges. A kereskedelmi-szolgáltató – korábban munkahelyi – terület védelme nem szükséges, azonban ezt az ezen belül lévő néhány két lakóépület igényli.

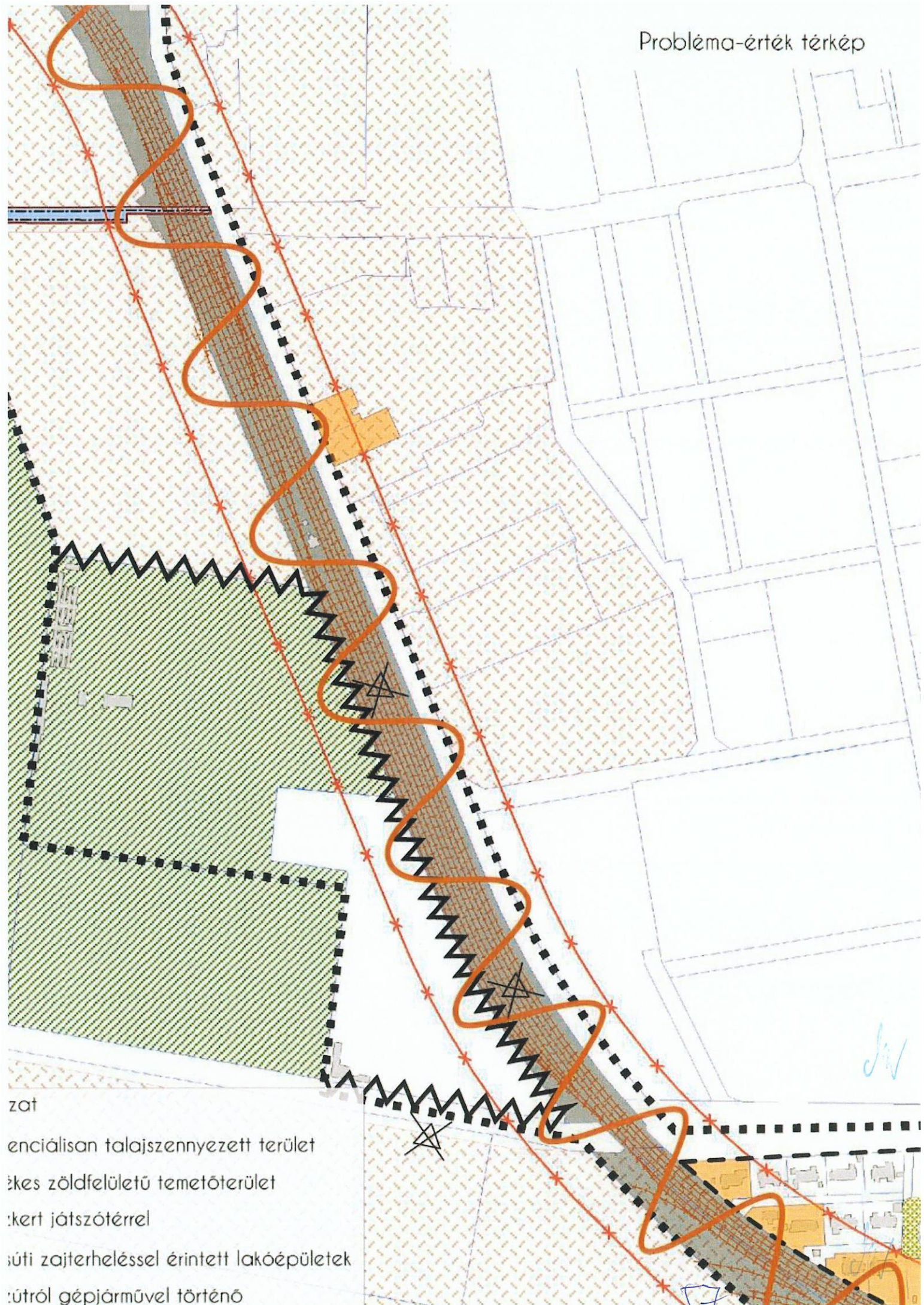
A vasút nyugati oldalán nem beépített és használaton kívüli terület van a Kerepesi út mentén, amelynek jövőbeli hasznosítása nem ismert. Amennyiben a vasútbővítést követően épül be, szükséges lesz a zajvédelem kérdését is vizsgálni. A mögötte lévő temető kertészet védelmet nem igényel.

Az MTK edzőpályája, mint rekreációs különleges terület felveti a zajvédelem igényét, azonban jelenleg alulhasznosított, és a beruházás során készített környezetvédelmi munkarészek alapján zajvédelemmel nem számolnak a vasúti fejlesztési tervek.

A vasút nyugati oldalán a 3. vágány létesítése igényli vasúti terület kis mértékű bővítését, amely a meglévő telkek hasznosítását nem lehetetleníti el.



Probléma-érték térkép



zat  
enciálisan talajszennyezett terület  
ékes zöldfelületű temetőterület  
kert játszótérrel  
súti zajterheléssel érintett lakóépületek  
útról gépjárművel történő



## ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

---

58 JV



# 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 Szempontról 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 határnapig 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

-  Tervezett nyomvonal, szelvényeivel, régészeti megfigyelésre javasolt terület
-  Felső tároló vágányok átépítése
-  peron korszerűsítés
-  bontandó objektumok
-  zajárnyékoló fal
-  hid
-  régészeti lelőhely
-  fokozottan érzékeny terület
-  kerülethatár

(Forrás: UVATERV Zrt.)

09/11/20

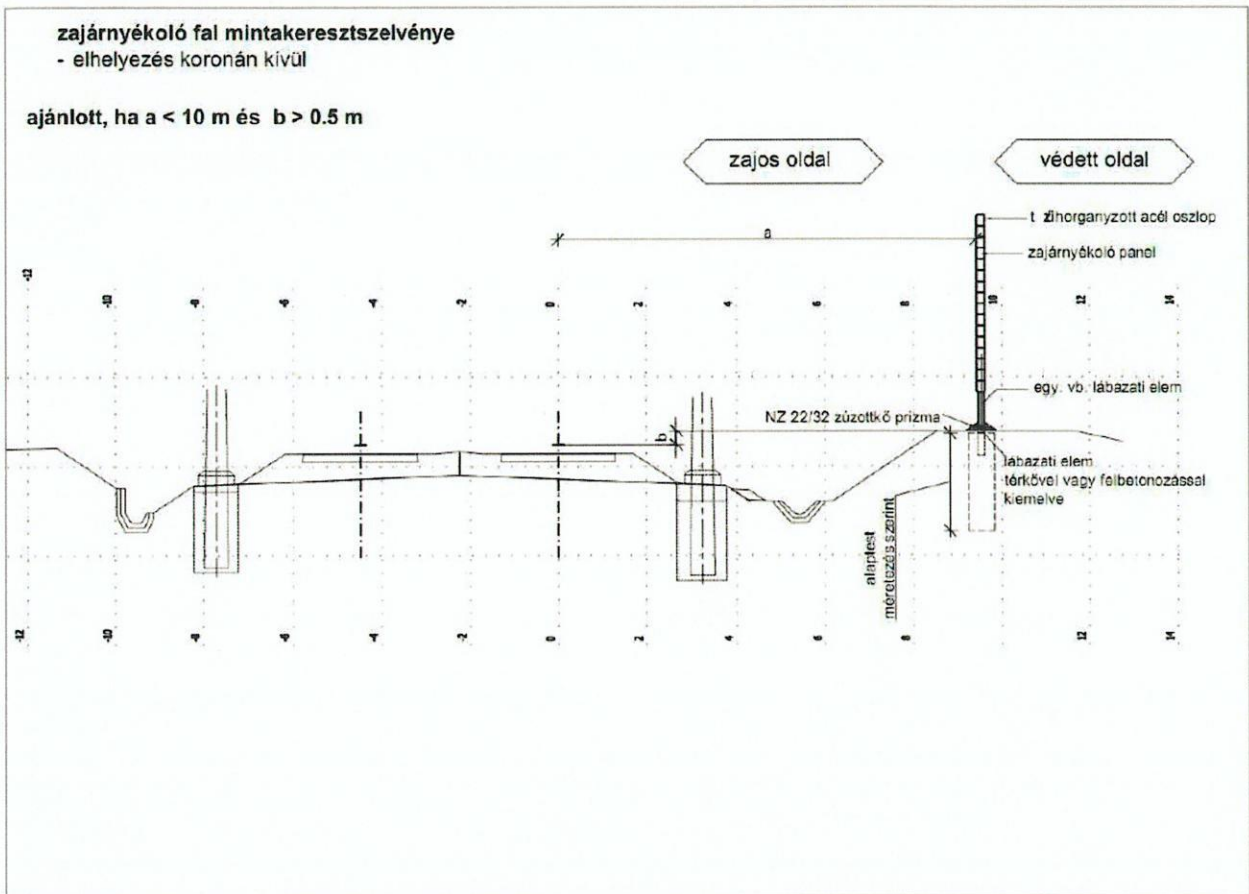


## 1. Vágányépítési munkák

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 mintakeresztmetsze (Forrás: UVATERV Zrt.)

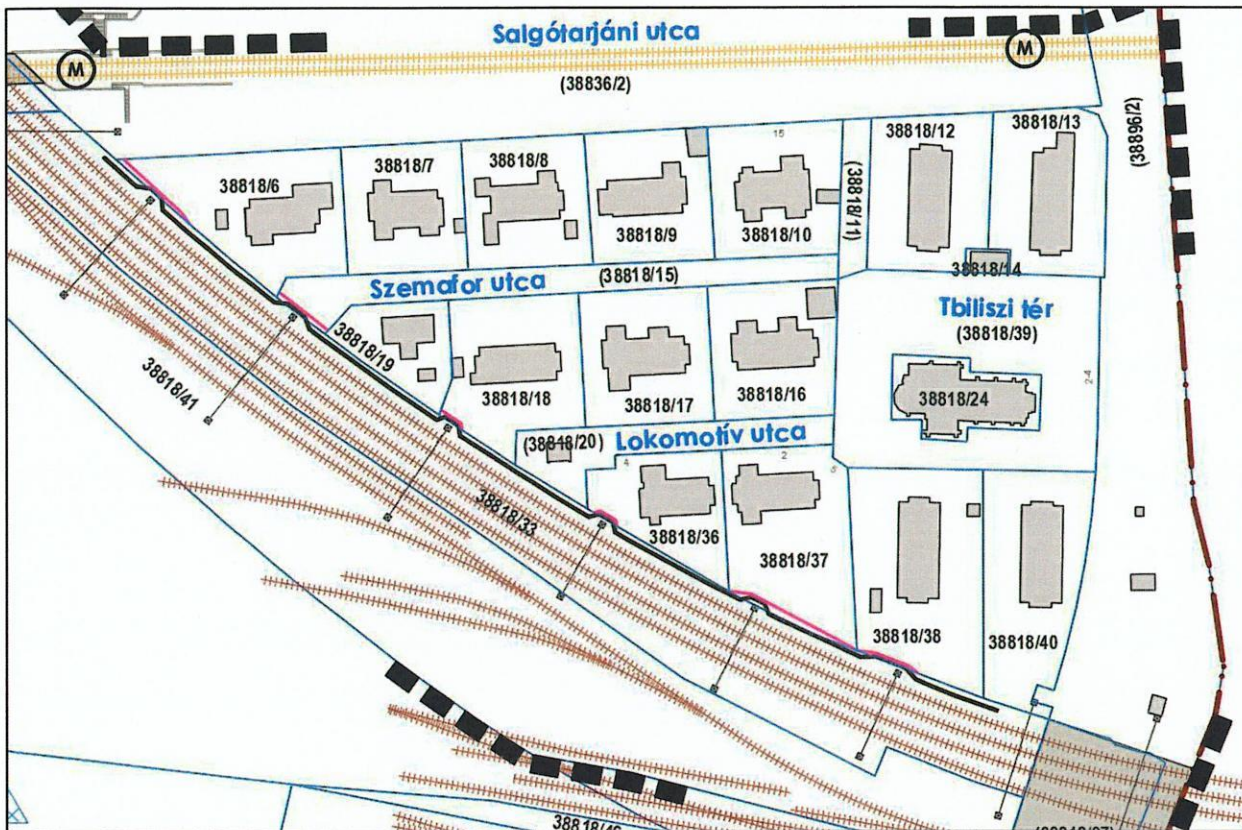
A zajárnyékoló falat lehetőleg úgy kell elhelyezni, hogy a vasútüzemi berendezések (felsővezeték oszlopok, biztosítóberendezés kapcsolószekrényei, energiaellátó berendezések szerelvényei, hangosító berendezések) a zajárnyékoló fal vasúti pálya felőli oldalára kerüljenek. A vasútüzemi berendezések és 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 m<sup>2</sup>-es terület kisajátítása. (Az alábbi rajzon pink színű vonal jelzi a kisajátításra előírányzott területeket.)



#### 4. Üzemi épület

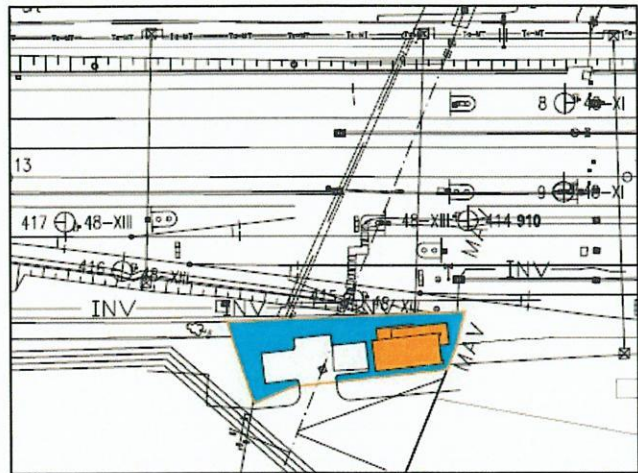
Az Asztalos Sándor utcai szakaszon a pályaudvar területén 3 meglévő üzemi épület kerül elbontásra, amelyek helyett 1 db épület kerülne majdnem ugyanott pótlásra. A hatályos szabályozás alapján az épület engedélyezhető, azonban a közúti megközelíthetőség kérdésében még nem sikerült az Országos Katasztrófavédelemmel 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. nyt. 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
<b>Összesen:</b>			<b>22.3342</b>	<b>0.3867</b>	<b>21.9475</b>

(Forrás: UVATERV Zrt.)

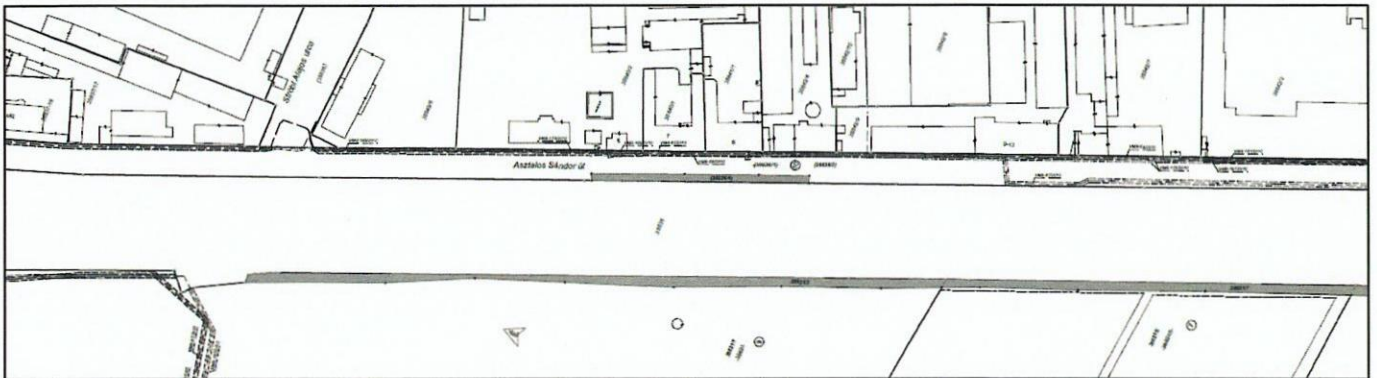


# SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

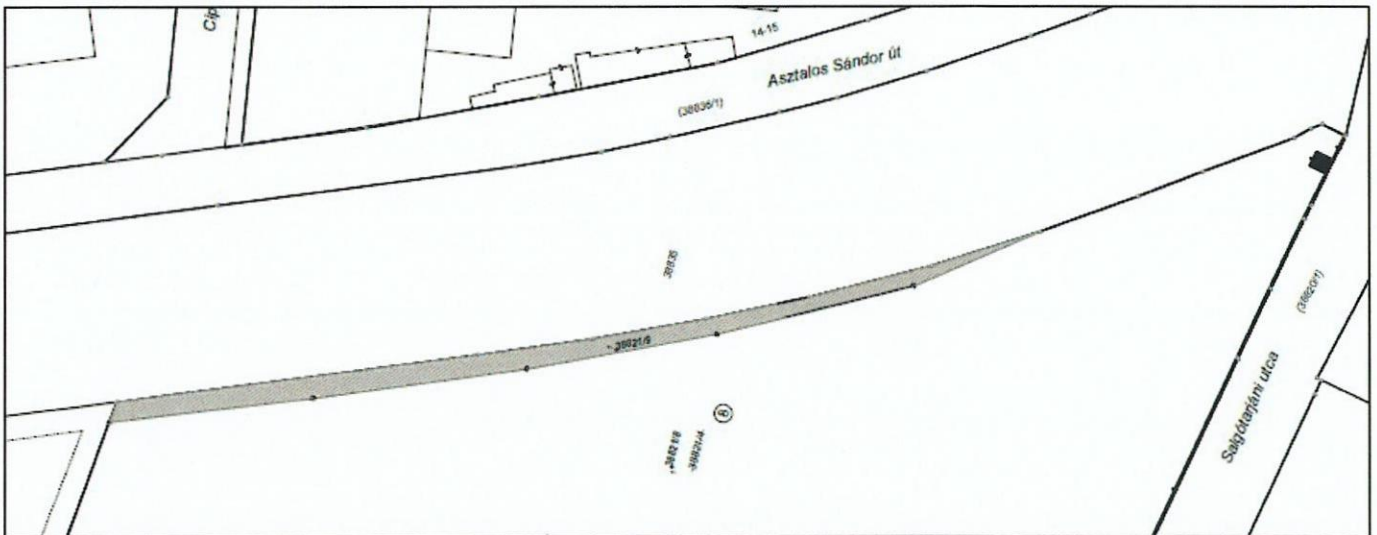
A JÓKÉSZ Szabályozási tervét a vasúti fejlesztés megvalósításához a következőkben ismertetettek szerint szükséges módosítani:

## 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

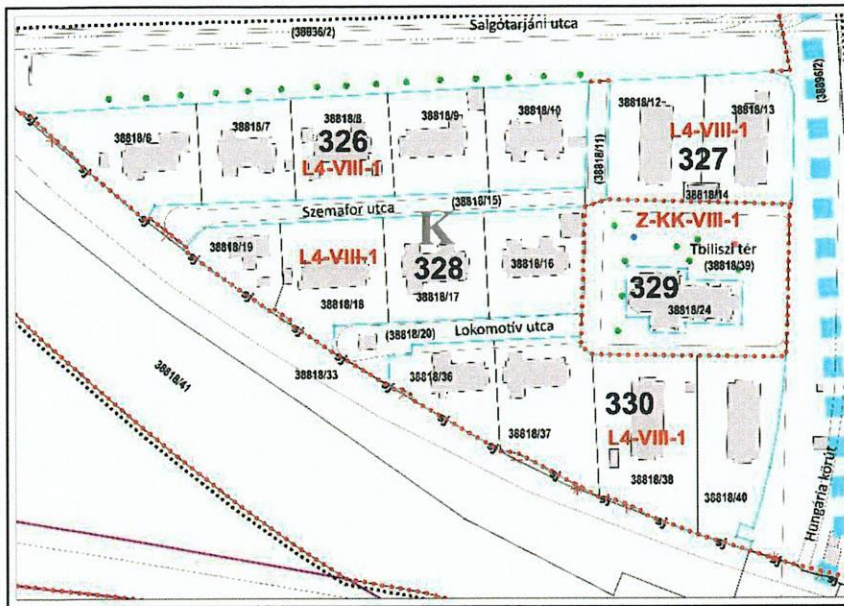


A kisajátításra előirányzott sáv az MTK gyakorlópálya mentén

## 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 előirányzott 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. 3000m<sup>2</sup> 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 előirányzott 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.

67 Jv



## 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 földrészekről 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: OTT tv.) lehatárolt országos ökológiai hálózat övezeteinek, valamint az OTT-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 vasúthatósági 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 tervmódosítással kapcsolatban kizáró okot nem találtak, a környezetre gyakorolt hatást nem ítélték jelentősnek, így környezeti hatásvizsgálat elvégzését nem tartották szükségesnek.

## Levegőtisztaság-védelem

A tervmódosítások területén új beépítésre szánt terület kijelölésére nem kerül sor. A módosítással 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 szennyeződéserzékenység 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