

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV ÉS FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSA



Budapest IV. kerület és XV. kerület területén
a Rákospalota-Újpest–Vácrátót–Vác vasútvonal
fejlesztésére vonatkozóan

Véleményezési dokumentáció




BUDAPEST

2025. szeptember

ALÁÍRÓLAP

MEGBÍZÓ: BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA

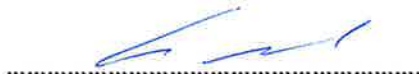
Erő Zoltán
Budapest főépítésze

TERVEZŐ: BUDAPEST FŐVÁROS VÁROSÉPÍTÉSI TERVEZŐ KFT.

TELEPÜLÉSRENDEZÉS:

Ökrös László
okl. településmérnök
TT 01-6090

INFRASTRUKTÚRA:

Becsák Péter
okl. építőmérnök,
Tkö 01-10856Bátori Gábor
okl. építőmérnökSzabó Krisztián
okl. építőmérnök
TV-01-16166Orosz István
okl. villamosmérnök,
mérnök-közgazdász
TE, TH 01-67717

TERMÉSZETI KÖRNYEZET:

Zétényi Dávid
okl. tájépítésmérnök
TK 01-5307Mészáros Szilvia
okl. tájépítésmérnök

A jelen módosítási dokumentáció a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 7. § (5) bekezdésének megfelelő „Rákospalota-Újpest (bez.) – Vácrátot – Vác (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének döntés-előkészítő tanulmány, megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési terv, kiviteli terv és kapcsolódó tenderdokumentáció elkészítése – Budapest főváros településszerkezeti tervének, Budapest főváros rendezési szabályzatának, Budapest Főváros IV. kerület és Budapest Főváros XV. kerület érintett kerületi építési szabályzatainak való megfelelés vizsgálata és módosítási igények megállapítása” című telepítési tanulmányterv felhasználásával készült.

A telepítési tanulmánytervet készítette 2022. decemberben:
Budapest Fővárosi Városépítési Tervező Kft.:

Vezető tervező
Teremy Viktória
TT 01-6760
Balla Mariann
TT, É 01-4620
Szczuka Levente
TT 01-6111
Liszkay Krisztina
TT/1 01-1455

Urban-Lis Stúdió Kft.:

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS	5
MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT	6
1. Területrendezési követelmények	7
2. Tervi előzmények, érvényes településfejlesztési döntések és azok érvényesülése.....	13
2.1. Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció (2013)	13
2.2. „Otthon Budapesten” – Integrált Településfejlesztési Stratégia 2027 (2021)	13
2.3. Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (2021-2040)	14
2.4. Kerületi településfejlesztési dokumentumok	14
2.4.1. Budapest Főváros IV. kerület, Újpest közigazgatási területét érintve.....	14
2.4.2. Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota közigazgatási területét érintve...	16
3. Településrendezési, településszerkezeti vizsgálat	17
3.1. Érintett terület helyzete a településszerkezetben	17
3.2. Hatályos településrendezési tervek vizsgálata	21
3.2.1. Budapest főváros településszerkezeti terve (TSZT)	21
3.2.2. Fővárosi rendezési szabályzat (FRSZ)	33
3.2.3. Hatályos Kerületi Építési Szabályzatok (KÉSZ).....	37
4. Épített környezet és az építészeti örökség vizsgálata	54
4.1. Jelenlegi területhasználat – funkcióvizsgálat.....	54
4.2. Telekstruktúra vizsgálata – telekméret	61
4.3. Épületek jellemző szintszáma	68
4.4. Az építészeti örökség vizsgálata.....	72
5. Környezetiállapot-jellemzők.....	73
6. A táji és természeti adottságok és örökség, jellemző tájkarakter, zöldinfrastruktúra-hálózat	75
7. Közlekedés	82
7.1 Vasúthálózat	82
7.2 Városi közösségi közlekedés.....	83
7.3 Közúthálózat	83
7.4 Kerékpáros és gyalogos közlekedés	83
7.5 Gépjárműelhelyezés, parkolás.....	84
8. Közművesítés, elektronikus hírközlés, csapadékvíz-gazdálkodás	84
8.1. Vízellátás	84
8.2. Csatornázás	86
8.3. Villamosenergia-ellátás.....	88
8.4. Gázellátás	90
8.5. Távhőellátás	90
8.6. Elektronikus hírközlés	93
8.7. Csapadékvíz-gazdálkodás.....	95
9. Katasztrófavédelem, a területek használatát, építési tevékenységet befolyásoló vagy korlátozó tényezők	98
ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT	100
10. Fejlesztési és rendezési javaslat összefoglalója (a fejlesztésben javasolt változások, a rendezést érintő módosítások bemutatása, összefüggéseik feltárása, szakági javaslatok összefoglalása)	101

11. Településrendezési javaslat	102
11.1. A településszerkezeti változások bemutatása	103
11.1.1. Rákospalota-Újpest állomás környéke (70-71. sz. vonal).....	103
11.1.2. Kovács Kálmán tér – új vasúti átemelő műtárgy környéke (70-71. sz. vonal)	105
11.1.3. Óceánárok u. – Közvágóhíd utca külön szintű átjáró kialakítása (70. sz. vonal).....	106
11.1.4. Külső Szilágyi út, Harsányi Kálmán u. környéke (70. sz. vonal)	108
11.1.5. Csomád u. környéke, Rákospalota-kertváros állomás (71. sz. vonal)	111
11.1.6. Dunakeszi út környéke (71. sz. vonal).....	112
11.1.7. Városhatár - M0 környéke (71. sz. vonal).....	114
11.2. A fővárosi rendezési szabályzat változásainak bemutatása	122
12. Javaslat az épített környezet fejlesztésére és az építészeti örökség megőrzésére.....	124
13. Tájrendezési és zöldinfrastruktúra-fejlesztési javaslat, csapadékvíz-gazdálkodás	124
14. Közművesítés, elektronikus hírközlési javaslat.....	126
15. Közlekedés	127
15.1 Vasúti közlekedés	127
15.2 Közúti közlekedés, vasúti keresztezések	127
15.3 Gyalogos és kerékpáros közlekedés.....	128
15.4 Gépjárműelhelyezés, parkolás.....	128
16. Védelmi és korlátozó elemek (veszélyeztetett, illetve veszélyeztető tényezőjű területek; védőterületek, védősávok; a táj, a természeti és az épített környezet, a környezeti elemek védelmével kapcsolatos korlátozások területei)	129
17. A módosítással érintett területek bemutatása.....	132
18. A területrendezési követelményekkel való összhang igazolása.....	132
19. A módosítással érintett területekre a biológiai aktivitásérték számítása és eredménye	133
JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK.....	134
20. TSZT	135
20.1. Változások.....	135
20.2. Területi mérleg	136
20.3. Területrendezési tervvel való összhang	145
20.3.1. Az Országos Területrendezési Terv és a településszerkezeti terv összefüggéseinek bemutatása	145
20.3.2. A BATrT és a településszerkezeti terv összefüggéseinek bemutatása	150
20.4. A biológiai aktivitásérték számítás eredménye	154
21. FRSZ.....	156
MELLÉKLETEK.....	160

BEVEZETÉS

A Kormány a 2021-2027 közötti európai uniós programozási időszak kötöttpályás közlekedési projektjeinek előkészítéséhez szükséges átcsoportosítások érdekében az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról szóló 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat alapján az Építési és Közlekedési Minisztériumot (ÉKM) jelölte ki, hogy előkészítse a Rákospalota-Újpest–Vácrátót–Vác vasútvonal (71. sz. vasútvonal) elővárosi célú fejlesztésének tervezését.

Az ÉKM megbízásából a FŐMTERV Zrt. elkészítette a Rákospalota-Újpest (bez.) – Vácrátót – Vác (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének engedélyezési és kiviteli terveit. A fejlesztés fő célja a térség gazdaságának erősítése, versenyképesség növelése, az életminőség és a környezeti állapot javítása a kötöttpályás közösségi közlekedés minőségi fejlesztése által. A fejlesztéssel vonzó és biztonságos alternatívát kell kialakítani az egyéni gépjárműforgalommal szemben, amely a közösségi közlekedést és személygépjárműveket használók egymáshoz viszonyított aránya negatív tendenciájának megállítását, a közösségi közlekedéssel utazók számának növekedését eredményezheti.

A Rákospalota-Újpest (bez.)–Vácrátót–Vác (kiz.) vasútvonal kialakításának Budapest főváros közigazgatási területét érintő szakaszára vonatkozóan a FŐMTERV Zrt. tervcsomagja tartalmazza a településrendezési szempontú értékelést, a hatályos rendezési tervek és az elkészített engedélyezési tervdokumentáció összevetését az engedélyezési terv megvalósíthatósága szempontjából a módosítási igények azonosítása érdekében. Az elkészített dokumentáció a vizsgált településrendezési tervek módosítását megalapozó munkarésze (Készítette Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft. és Urban-Lis Stúdió Kft. a FŐMTERV Zrt. megbízásából 2022. decemberében).

Az engedélyezési tervek alapján a beruházás várható területigénye tényleges meghatározhatóvá vált és megállapításra került, hogy a tervek megvalósíthatóságához módosítani szükséges az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott Budapest főváros településszerkezeti tervét (továbbiakban: TSZT) és az 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelettel elfogadott Budapest főváros rendezési szabályzatát (továbbiakban: FRSZ), a módosítást az Építési és Közlekedési Minisztérium Út és vasútépítésért felelős helyettes államtitkára 2025. május 16-án kelt levelében kezdeményezte.

A módosítási igények alapján új beépítésre szánt terület kijelölése sehol sem szükséges. A beépítésre szánt területek összességében 4,8 hektárral csökkenhetnek. A beépítésre nem szánt területek közül összességében a közúti közlekedési terület (KÖu), a folyóvizek medre és partja (Vf), valamint a közjóléti erdő (Ek) területfelhasználás csökkentése válik szükségessé. Növekedést okoz a módosítási igény az összesített területi mérlegben a kötöttpályás közlekedési terület (KÖk), a közkert, közpark (Zkp) és a védőerdő (Ev-Ve) területfelhasználási egységek vonatkozásában.

A jelen dokumentáció tárgyát képező TSZT és FRSZ módosítás megindításáról a Fővárosi Közgyűlés a 717/2025. (VI. 30.) Főv. Kgy. határozatával, a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 419Kr.) 7. § (7) bekezdése szerinti, a módosítási dokumentáció részletes tartalmát meghatározó főépítési feljegyzésről a 718/2025. (VI. 30.) Főv. Kgy. határozatával döntött (lásd *Mellékletek*).

A 71. sz. vasútvonal korszerűsítése az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás, ebből kifolyólag a 419Kr. 68. § (1) bekezdés a) pont aa) alpontjának értelmében a módosítás egyeztetése az **egyszerűsített** eljárási rend szabályai szerint történik (E-TÉR azonosító: 28565).

MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT

1. TERÜLETRENDEZÉSI KÖVETELMÉNYEK

A Tftv. szerint az egyes települési szintű terveknek – így Budapest esetén a fővárosi településszerkezeti tervnek – meg kell felelniük a vonatkozó területrendezési terveknek, amelyek a következők:

- a Trtv. második részében foglalt Országos Területrendezési Terv (OTrT.) és
- a Trtv. harmadik részében foglalt Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (BATrT.).

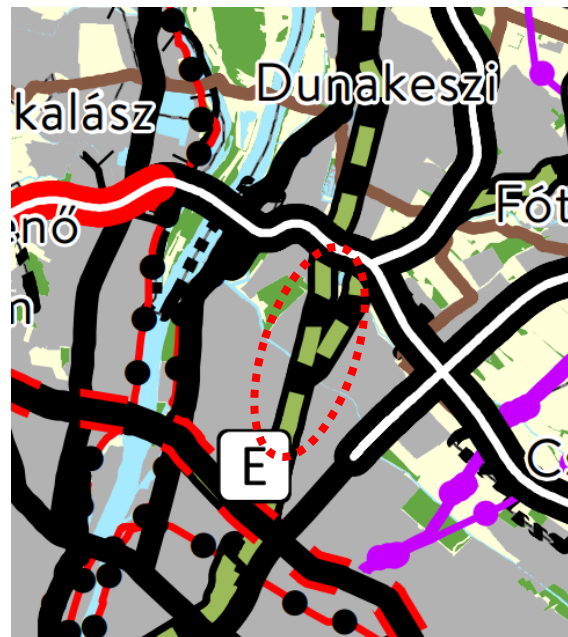
Az OTrT. és a BATrT. is két fő tartalmi (szerkezeti, illetve övezeti) elemből áll. Az OTrT. esetében az országos területfelhasználási kategóriákat, valamint az országos műszaki infrastruktúra-hálózatok és a műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek elhelyezését az Ország Szerkezeti Terve, míg az országos térségi övezeteket az Országos Övezeti terv tartalmazza. A BATrT. részét képező Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Tervében az országos területfelhasználási kategóriák pontosításával, illetve kiegészítésével kerülnek lehatárolásra a kiemelt térségi területfelhasználási kategóriák, továbbá együttesen tartalmazza az országos és térségi műszaki infrastruktúra-hálózatok és a műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek elhelyezését. A Budapesti Agglomeráció Övezeti Terve ugyancsak együttesen alkalmazza az országos és kiemelt térségi övezeteket.

Az OTrT és a BATrT. betartandó előírásait nem csak a Trtv. tartalmazza, mivel az egyes országos és kiemelt térségi övezetek lehatárolását és az övezetekre vonatkozó szabályokat a területrendezésért felelős miniszter a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelete határozza meg. Mindezekon túl a Méptv., valamint a TÉKA is tartalmaz olyan előírásokat, amelyek kereteket szabnak a településrendezési tervek számára, többek között tovább korlátozva az új beépítésre szánt területek kijelölését.

A fentiekből következően területrendezési tervek vizsgálatára is a két fő tartalmi elem mentén kerül sor.

Országos Területrendezési Terv

Az Országos Területrendezési Terv (továbbiakban: OTrT) területi hatálya kiterjed az ország teljes közigazgatási területére, az Ország Szerkezeti Tervét, valamint az Országos Övezeti Tervet és az ezekre vonatkozó szabályokat foglalja magába. Az OTrT-ben meghatározott térségi területfelhasználási kategóriák közül a vizsgált terület jelentős részben települési térség, kisebb részben erdőgazdálkodási és vízgazdálkodási térség övezi. Az országos műszaki infrastruktúra-hálózatok közül érintett vasútvonal, mint meglévő országos törzshálózati vasúti pálya szerepel a terven.

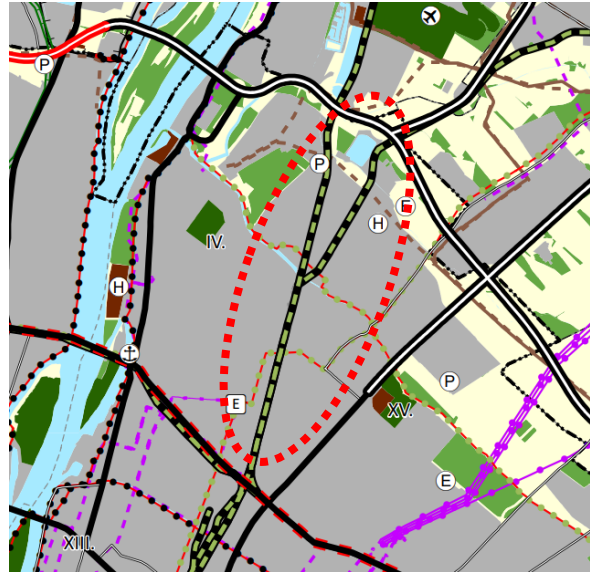


Az Ország Szerkezeti Terve - kivágat
(Forrás: Országos Területrendezési Terv 2. melléklet)

- Erdőgazdálkodási térség
- Mezőgazdasági térség
- Vízgazdálkodási térség
- Települési térség
- Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (meglévő)
- E Egyéb 50 MW vagy annál nagyobb névleges teljesítőképességű erőmű (meglévő)
- Vizsgált terület

Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (továbbiakban: BATrT) területi hatálya kiterjed Budapestre és Pest megyének a Budapesti Agglomerációhoz tartozó településeire. Az országos térségi területfelhasználási kategóriákat pontosító Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve szerint a vizsgált terület legnagyobb rész települési térség, de az északi területeken a vasútvonalat érinti erdőgazdálkodási, mezőgazdasági és vízgazdálkodási térség is. A műszaki infrastruktúra-hálózatok köréből az OTTrT-ben már említett vasúti pályán kívül még meglévő földgázelosztó vezeték halad keresztül a területen, valamint térségi jelentőségű P+R parkoló került feltűntetésre a 70. sz. vonal mellett. A vasútvonalakat két helyen keresztezi a tervezett térségi kerékpárút.



A Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve- kivágat (Forrás: Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve 7. melléklet)

- Erdőgazdálkodási térség
- Mezőgazdasági térség
- Vízgazdálkodási térség
- Települési térség
- Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (meglévő)
- Térségi jelentőségű P+R parkoló
- Egyéb 50 MW vagy annál nagyobb névleges teljesítőképességű erőmű (meglévő)
- Földgázelosztó vezeték (meglévő)

- Térségi kerékpárútvonal (tervezett)
- Vizsgált terület

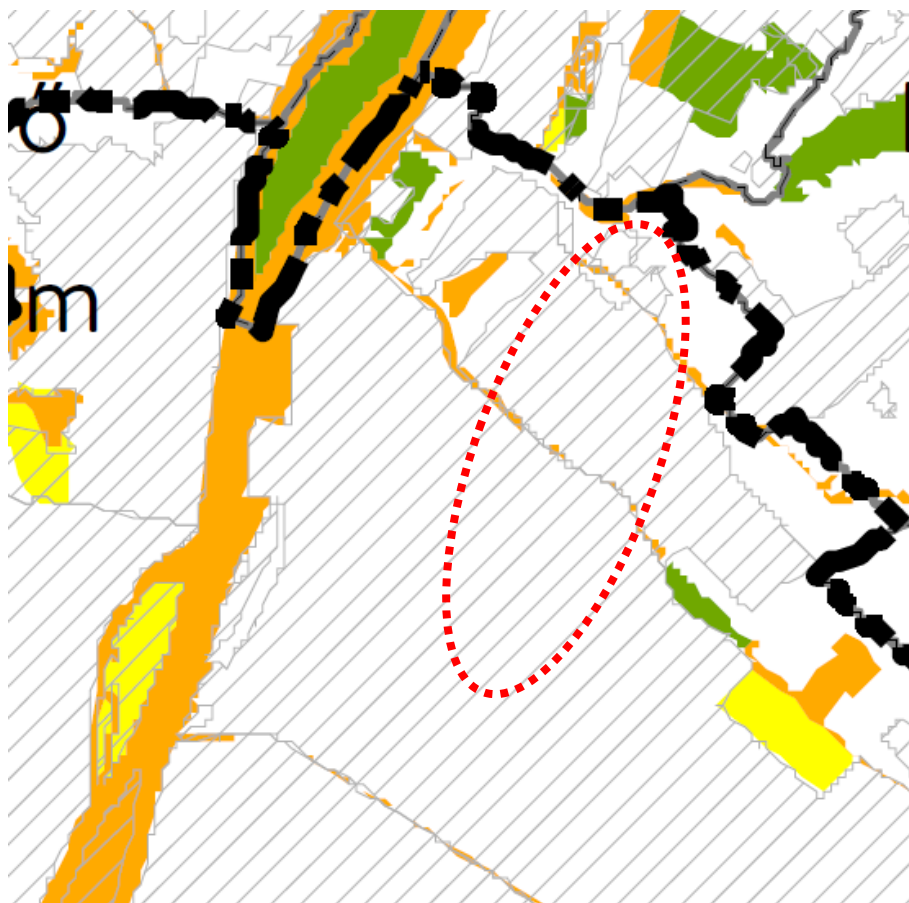
Országos Övezeti Terv, Budapesti Agglomeráció Övezeti Terve

A Trtv. 42. § (1) bekezdése meghatározza azokat az – Országos Övezeti Tervben is szereplő – országos, illetve a kiemelt térségi övezeteket, amelyeket a Budapesti Agglomeráció Övezeti Tervében együttesen alkalmazni kell. A térségi övezetek vizsgált terület általi érintettségét az alábbi táblázat foglalja össze:

	Térségi övezet (országos vagy kiemelt)	Vizsgált területet érinti
1.	ökológiai hálózat magterületének övezete (országos)	-
2.	ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete (országos)	+
3.	ökológiai hálózat pufferterületének övezete (országos)	-
4.	kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete (országos)	-
5.	jó termőhelyi adottságú szántók övezete (országos)	-
6.	erdők övezete (országos)	+
7.	erdőtelepítésre javasolt terület övezete (országos)	-
8.	tájképvédelmi terület övezete (országos)	-
9.	világörökségi és világörökségi várományos területek övezete (orsz.)	+

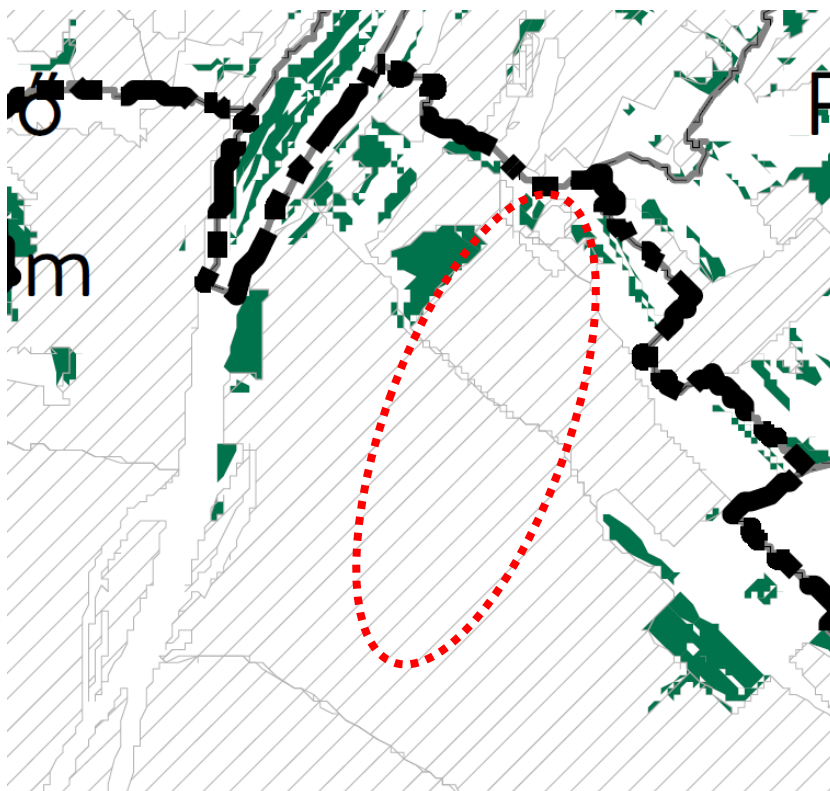
	Térségi övezet (országos vagy kiemelt)	Vizsgált terület érinti
10.	vízminőség-védelmi terület övezete (országos)	+
11.	honvédelmi és katonai célú terület övezete (országos)	+
12.	rendszeresen belvízjárta terület övezete (kiemelt)	-
13.	nagyvízi meder övezete (országos)	-
14.	ásványi nyersanyagvagyon övezete (kiemelt)	+
15.	földtani veszélyforrás terület övezete (kiemelt)	+

A jó termőhelyi adottságú szántók, az erdőtelepítésre javasolt terület, a tájképvédelmi terület, a vízminőség-védelmi terület, a rendszeresen belvízjárta terület, a nagyvízi meder, az ásványi nyersanyagvagyon és a földtani veszélyforrás terület övezetének lehatárolásait és övezeti szabályait a felelős miniszter a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendeletben határozza meg.



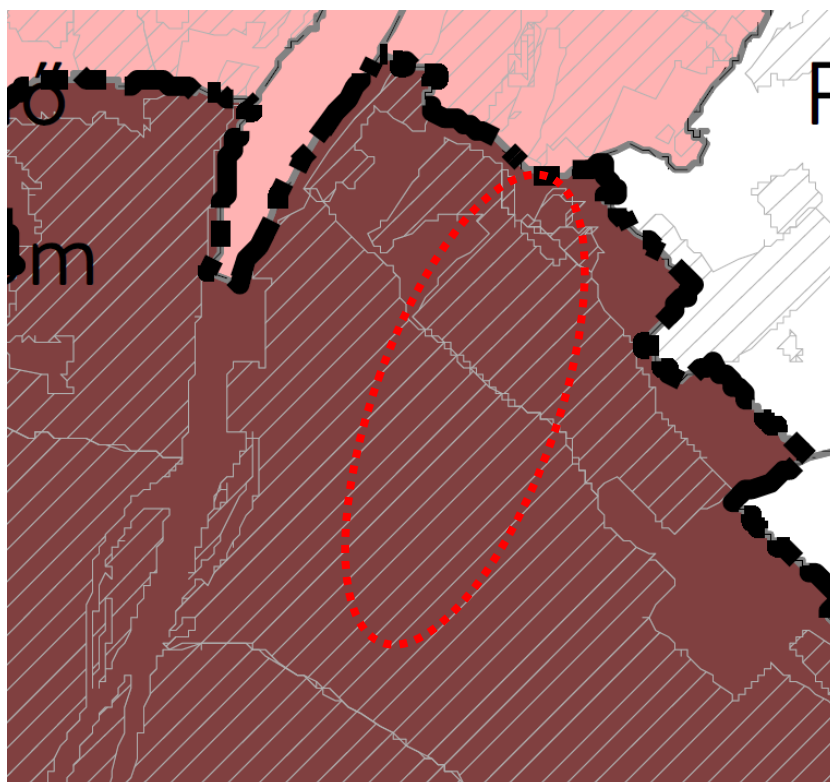
Ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete

OTrT 3/1. melléklet: Ökológiai hálózat magterületének övezete, az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete és az ökológiai hálózat puffterületének övezete (kivonat)



Erdők övezete

OTrT 3/3. melléklet: Erdők övezete (kivonat)



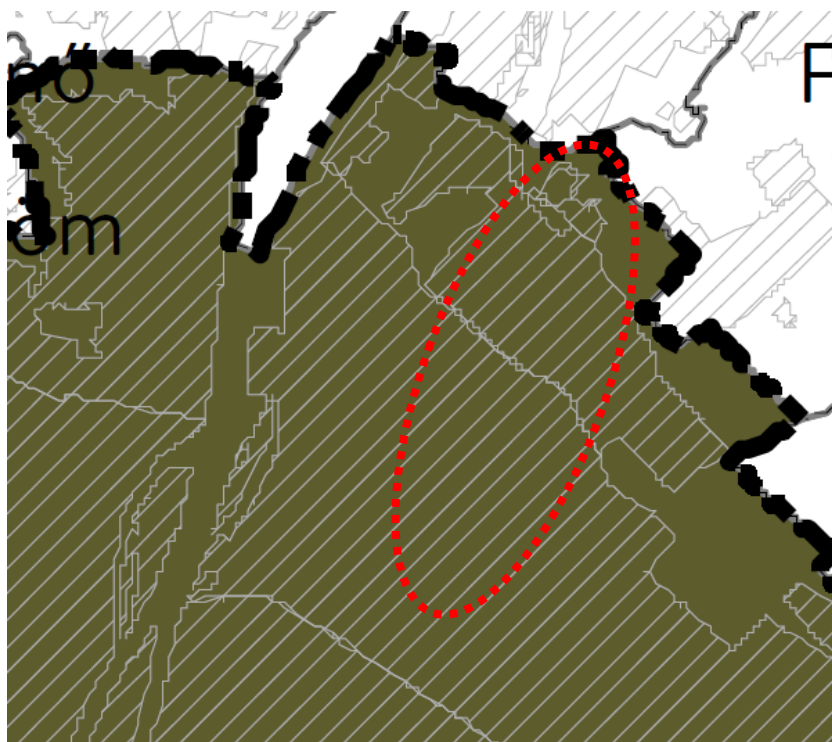
Világörökségi és világörökségi várományos területek által érintett települések

OTrT 3/4. melléklet: Világörökségi és világörökségi várományos területek övezete (kivonat)



Vízminőség-védelmi terület övezete

OTrT 4. melléklet: Vízminőség-védelmi terület övezete (kivonat)



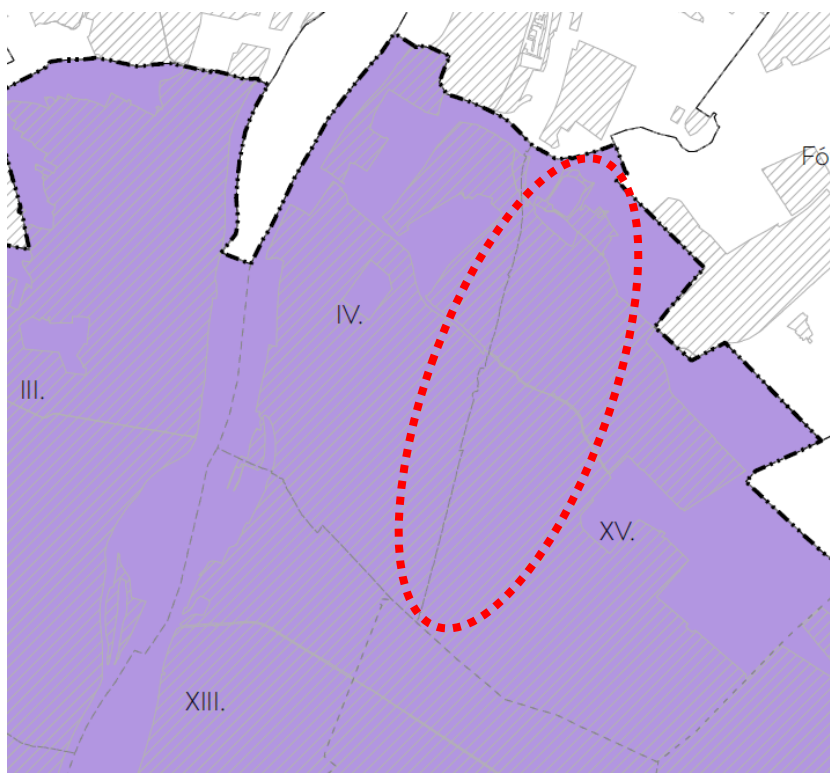
Honvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett települések

OTrT 3/5. melléklet: Honvédelmi és katonai célú terület övezete (kivonat)



Ásványi nyersanyagvagyon övezete által érintett települések

BATrT 7. melléklet: Ásványi nyersanyagvagyon övezete (kivonat)



Földtani veszélyforrás terület övezete által érintett települések

BATrT 9. melléklet: Földtani veszélyforrás terület övezete (kivonat)

2. TERVI ELŐZMÉNYEK, ÉRVÉNYES TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DÖNTÉSEK ÉS AZOK ÉRVÉNYESÜLÉSE

Az érvényes településfejlesztési döntéseket a hatályos településfejlesztési dokumentumok tartalmazzák mind fővárosi, mind kerületi szinten, mely utóbbiak közül csak a vasútfejlesztéssel ténylegesen érintett XIX. kerületi kerül vizsgálat alá.

2.1. BUDAPEST 2030 HOSSZÚ TÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ (2013)

A főváros hatályos hosszú távú településfejlesztési koncepciója, a 767/2013. (IV. 24.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott Budapest 2030, ami Budapest teljes közigazgatási területére tartalmazza a településfejlesztési döntések irányát, meghatározza a hosszú távú célokat. A koncepció a meglévő értékekre építve a következő jövőképet fogalmazza meg: „Budapest élhető és vonzó, egyedi karakterű főváros, az ország és a várostérség innovatív gazdasági és kulturális központjaként az európai városhálózat megbecsült tagja.”

A kötöttpályás és a vasúti közlekedés fontossága kapcsán a koncepció helyzetértékelésében megállapításra kerül, hogy a napi 5 millió utazást lebonyolítani és megfelelő színvonalú közlekedést biztosítani csak a városi közösségi közlekedés, azon belül hangsúlyozottan a kötöttpályás közösségi közlekedés preferált fejlesztése képes, amennyiben párosul a megfelelő településfejlesztési politikával.

A koncepcióban 17 cél került kijelölésre. A célok közül több is kapcsolódik a vasúti közlekedés fejlesztéséhez, így a 71. sz. vasútvonal korszerűsítéséhez is:

- 2. Partnerség – a jövő közös tervezése a térségben és országosan
 - 2.4. Az elővárosi vasúti közlekedés integrált szemléletű fejlesztése
 - 2.6. A közlekedési eszközváltás feltételrendszerének biztosítása a várostérség településein
- 4. Budapest nemzetközi és európai szerepének erősítése
 - 4.11. A hagyományos vasúti közlekedés fejlesztése és a nagy sebességű vasúti kapcsolatok kialakítása
- 6. Klímavédelem és hatékony energiafelhasználás
 - 6.10. A közösségi közlekedési hálózat fejlesztése, az élhetőség javítása és a környezetbarát üzemű járművek arányának növelése
- 9. Hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet – kompakt város
 - 9.2. A kötöttpályás közösségi közlekedés elemeinek fejlesztési tengelyként történő figyelembevétele
- 11. Intelligens mobilitás
 - 11.1. A kínálati jellegű közösségi közlekedés megteremtése és működtetése
 - 11.3. A városi kötöttpályás hálózatok kiemelt fejlesztése
 - 11.4. A városi (és elővárosi) vasúti közlekedés fejlesztése
 - 11.6. A közlekedési eszközváltás feltételrendszerének biztosítása a fővárosban

2.2. „OTTHON BUDAPESTEN” – INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA 2027 (2021)

A 2021-2027-es időszakra szóló Otthon Budapest – Integrált Településfejlesztési Stratégiát (ITS) a Fővárosi Közgyűlés a 884/2021. (IV. 28.) Főv. Kgy. határozatával fogadta el.

A stratégia célrendszeréből a vasútvonal fejlesztése a Zöld Budapest célkitűzéshez, azon belül is a „Fenntartható közlekedés fejlesztéséhez” kapcsolódik. A Zöld Budapest célkitűzési között szerepel, hogy „a kötöttpályás közösségi közlekedés további korszerűsítése szükséges. Az elővárosi vasúti közlekedést

integrálni kell a főváros közösségi közlekedési rendszerébe. Az ingázók számára a közösségi közlekedési megállóhelyekhez kapcsolódó eszközváltási lehetőségeket (P+R, B+R parkolókat) elsősorban a főváros közigazgatási területén kívül kell biztosítani”.

A főváros és a kormány közötti együttműködések között megjelenik, hogy Budapest és várostérségének működését, gazdaságának fejlődét támogató elővárosi vasúti fejlesztésekben (integráltan a HÉV hálózatok, a vasútvonalak, a fejpályaudvarok fejlesztése, P+R, B+R kapacitások kiépítése), a közlekedési szolgáltatások térségi szintű összehangolásában és a fővárosi és agglomerációs közösségi közlekedés stabil finanszírozási rendszerének kidolgozásában partnerség szükséges a célok eléréséhez.

2.3. BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓS VASÚTI STRATÉGIA (2021-2040)

Magyarország kormánya az 1994/2021. (XII. 28.) határozattal fogadta el a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiát (BAVS), amely tartalmazza az elővárosi vasút- és hévfejlesztések rendszerszintű programját. A stratégia kiindulópontja, hogy Budapest közlekedési gondjai ma jelentős részben a városhatáron kívülről erednek. Miközben a belső területeken tíz emberből hatan használják a közösségi közlekedést, az agglomerációban csak hárman, az ingázók kétharmada jár személyautóval. Az autók pedig bedugítják, élehetlenné teszik a várost, így a megoldás csakis a kötöttpályás elővárosi hálózat rendszerszintű, programozott fejlesztése lehet.

A stratégia legfőbb elemei a Déli Körvasút és a külső körvasút fejlesztése, a Kelenföld és a Nyugati pályaudvar közé a Széll Kálmán tér érintésével tervezett alagút, valamint a szentendrei, illetve a csepeli és ráckevei hévek belváros alatti összekötésével tervezett ötös metró ütemezett megvalósítása. A rövidtávú (2021-2030) intézkedések között szerepel projektként a 71-es vasútvonal komplex fejlesztése, szakaszos kétvágányúsítása. Ennek érdekében a fenti határozat 1. mellékletében szerepelő, a BAVS végrehajtását szolgáló, 2021–2040 közötti időszakban végrehajtandó indikatív intézkedési terv rögzíti a projekt műszaki tartalmát (vasúti pálya felújítása, szakaszos kétvágányúsítás, állomások felújítása, akadálymentesítés, P+R, B+R kapacitások kiépítése) valamint azt, hogy az előkészítési időszak 2023-ig befejeződik továbbá, hogy a kivitelezési időszak 2030-ig tervezett.

2.4. KERÜLETI TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK

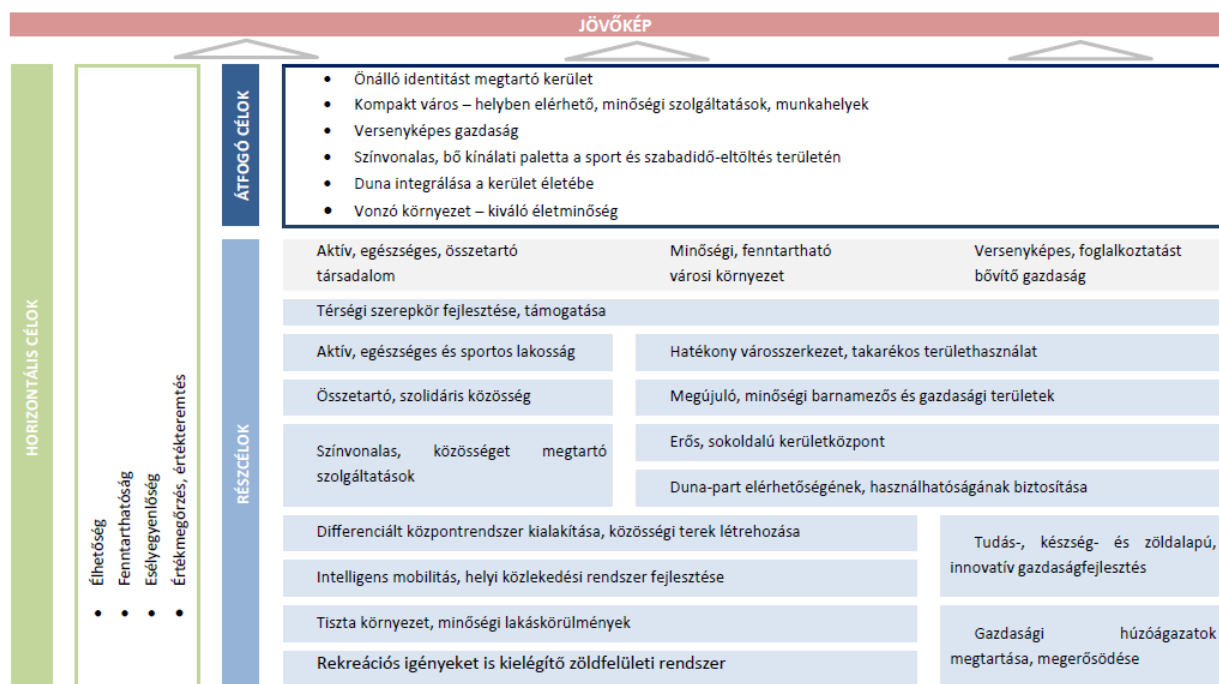
2.4.1. BUDAPEST FŐVÁROS IV. KERÜLET, ÚJPEST KÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉT ÉRINTVE

2.4.1.1. Budapest Főváros IV. Kerület, Újpest Önkormányzata Településfejlesztési Konceptió (2015)

Budapest Főváros IV. Kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testülete a 185/2015. (IX.24.) határozattal fogadta el a kerület településfejlesztési koncepcióját. A koncepció időtávja min. 15, de inkább 15-20 év, mely során 2-3 évente ajánlott a koncepciót felülvizsgálni, aktualizálni. A koncepció alapja Újpest jövőképe, amely az alábbi elemekből áll:

- Önálló, identitást megtartó kerület – szolidáris, aktív összetartó közösség
- A Főváros szerves része – erős kerületközpont, új mellékközpont, kiváló külső közlekedési kapcsolatok
- Kompakt város: helyben megtalálható színvonalas szolgáltatások, munkahelyek, lakóhelyek, jó minőségű, biztonságos és differenciált belső közlekedési kapcsolatok
- Tudásipar, innováció, kutatás otthona
- Fővárosi, országos viszonylatban is nagy vonzerővel bíró szabadidős és sportkínálat
- Minőségi, tiszta, zöldfelületekben gazdag környezet – kiváló életminőség
- Dunával együtt élő kerület

A jövőkép eléréséhez a koncepció 4 horizontális célt, 6 átfogó célt és – 3 szegmensre bontva – 14 részcélt határoz meg az alábbi célrendszerben:



A településfejlesztési koncepció célrendszere (forrás: Budapest Főváros IV. Kerület, Újpest Önkormányzata Településfejlesztési Koncepció)

A koncepció a 71. sz. vasútvonallal kifejezetten nem foglalkozik – mivel az elsősorban a szomszédos XV. kerület területén halad –, ugyanakkor a városi-elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése két részcélnél („Térségi szerepkör fejlesztése, támogatása”, „Differenciált központrendszer kialakítása, közösségi terek létrehozása”) is megjelenik, bár a részcélt támogató lehetséges eszközként csak az „elvi támogatást” nevesíti.

2.4.1.2. Budapest Főváros IV. Kerület, Újpest Integrált Településfejlesztési Stratégia (2023)

Budapest Főváros IV. Kerület, Újpest Önkormányzata Képviselő-testülete a 212/2023. (XI. 30.) határozatával fogadta el a kerület integrált településfejlesztési stratégiáját (ITS). Az ITS tartalmazza azon projektek körét, amelyeket az önkormányzat 2027-ig kíván megvalósítani.

Az ITS meghatározza a társadalom, a gazdaság és a környezet fejlesztésének főbb irányait tartalmazó stratégiai célokat:

1. **Versenyképes helyi gazdaság és üzleti környezet** (gazdasági jellegű stratégiai cél)
2. **Hatékony közösségi infrastruktúra** (környezeti jellegű stratégiai cél)
3. **Megújuló városi környezet** (környezeti jellegű stratégiai cél)
4. **Minőségi közösségi szolgáltatások** (társadalmi jellegű stratégiai cél)
5. **Aktív társadalom, szolidáris kerület** (társadalmi jellegű stratégiai cél)

Az ITS-ben az elővárosi vasútvonalak fejlesztéséhez konkrét projekt nem, csak akcióterületi projekt kapcsolódik. Az „AT-5 Káposztásmegyeri lakótelep akcióterület” esetében a projekt célja a villamos-, busz- és elővárosi vasúti közlekedés közötti kapcsolat kiépítése. A kerületet – a földrajzi elhelyezkedéséből adódóan – a 71-es helyett a 70-es vasútvonal érinti inkább, ezért ezen vasútvonal hosszú távon tervezett megújítása és a káposztásmegyeri új vasúti megálló javíthatja a vasúti kapcsolatokat, míg a teljes hosszban kiépülő M3 metróvonal meghosszabbítás (járműteleppel), az új buszvégállomás és P+R parkoló pedig teljessé teszi a fejlesztést. A projekt részét képezi egy 2x1 sávú közúti és külön kerékpárúttal rendelkező aluljáró építése a Megyeri út meghosszabbításában, külön szintű közúti kapcsolatot biztosítva a IV. és a XV. kerület között.

2.4.2. BUDAPEST FŐVÁROS XV. KERÜLET RÁKOSPALOTA, PESTÚJHELY, ÚJPALOTA KÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉT ÉRINTVE

2.4.2.1. Kerületfejlesztési koncepció (2022)

Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Önkormányzata Képviselő-testülete a 452/2022. (XII.15.) határozatával fogadta el a kerület fejlesztési koncepcióját. A kerületfejlesztési koncepció hosszú távra (10-15 évre) irányt mutat a kerület lakosságának és vezetésének a kerület fejlesztésével kapcsolatos döntések meghozatalában. A koncepció a kerület jövőképét egy mottóban foglalja össze: „BUDAPEST TIZENÖT – A holnapot építjük!”. A három elemből (Társadalmi, Gazdasági, valamint Környezeti és településszerkezeti jövőkép) álló jövőkép eléréséhez a koncepció 3 átfogó célt és 3 – több alpontról álló – részcélt határoz meg az alábbi célrendszer szerint:

JÖVŐKÉP BUDAPEST XV. – A HOLNAPOT ÉPÍTJÜK			
Átfogó célok	A1: A társadalmi jólét alapjainak biztosítása, a kerület népességmegtartó erejének növelése	A2: A kerület gazdasági szerkezetének fejlesztése és sokszínűvé tétele	A3: A természeti és épített környezettel való felelős gazdálkodás megerősítése
Részcélok	R1: A kerület élhetőségének, életminőségének, imázsának javítása <ul style="list-style-type: none"> R1/1: A kompakt város, policentrikus kerület kialakítása R1/2: Fenntartható, környezetbarát közlekedési rendszer R1/3: Kerületi lakhatási feltételek javítása R1/4: A szociális és az idősellátás javítása R1/5: Közösségi aktív rekreációs szabadterek fejlesztése R1/6: Kulturális szolgáltatások feltételeinek javítása 		
	R2: A kerület fejlődése érdekében a helyi gazdaság versenyképességének és sikerességének növelése <ul style="list-style-type: none"> R2/1: A kerület gazdasági területeinek fejlesztése, a kerület kapu-pozíciójából fakadó előnyök kihasználása R2/2 A kerület nagyfoglalkoztatói hátterének megerősítése R2/3 A kis- és középvállalkozások számára az üzleti szolgáltatási háttér megerősödésének támogatása R2/4 Az okos (smart) kerületté válás elősegítése 		
	R3: A kerület alkalmazkodóképességének javítása <ul style="list-style-type: none"> R3/1: Környezeti állapot javításának elősegítése, klímaváltozásra való hatékony felkészülés R3/2: Az egészségügyi és szociális intézményrendszer megerősítése 		

A településfejlesztési koncepció célrendszere (forrás: Kerületfejlesztési Koncepció)

A részcélok közül az „R1: A kerület élhetőségének, életminőségének, imázsának javítása” részcel „R1/1: A kompakt város, policentrikus kerület kialakítása” alpontrában említésre kerül Rákospalota kerületközpont funkcióbővítő rekonstrukciója, amelynek elemeként többek között Rákospalota-Újpest vasútállomás és a kerületközpont kapcsolatának erősítése, illetve a vasútállomás környezetében kisvárosias léptékű intermodális csomópont kialakítása tervezett. Ugyanezen részcel „R1/2: Fenntartható, környezetbarát közlekedési rendszer” alpontrja célként jelöli meg egyfelől az agglomerációból érkező kerületre nehezedő gépjárműforgalmi terhelés csökkentését pl. a 70. és 71. sz. vasút megállóhelyeinek minőségi kiépítésével, valamint a területet érintő elővárosi vasútvonalak felújításával, másrészt a vasútvonalak elválasztó hatásának csökkentését az átjárhatóság növelésével, a megállóhelyek gyalogos és kerékpáros megközelíthetőségének, valamint a közösségi közlekedési ráhordás minőségének javításával.

2.4.2.2. Integrált Településfejlesztési Stratégia (2023)

Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Önkormányzata Képviselő-testülete a 453/2022. (XII.15.) határozatával fogadta el a kerület integrált településfejlesztési stratégiáját (ITS). Az ITS kerület rövid-középtávú, 7-10 évre tervezett fejlesztéseit tartalmazza, amely a kerület városrészeire, akcióterületeire vonatkozó célok meghatározására, és azok megvalósítására készült.

Az ITS 15 középtávú stratégiai célt határoz meg, illetve az azok megvalósításához szükséges stratégiai beavatkozásokat a 2021-2027-es Európai Unió tervezési időszakra. A stratégiai célok a Kerületfejlesztési koncepcióban meghatározott átfogó célokhoz kapcsolódnak az alábbi célrendszer szerint:

Kerületfejlesztési koncepció	Jövőkép	BP XV. – A holnapot építjük		
	Átfogó célok	Társadalom	Gazdaság	Környezet
		Á1: A társadalmi jólét alapjainak biztosítása, a kerület népességmegtartó erejének növelése	Á2: A kerület gazdasági szerkezetének fejlesztése és sokszínűvé tétele	Á3: A természeti és épített környezettel való felelős gazdálkodás megerősítése
Integrált Településfejlesztési Stratégia	Stratégiai célok	S1: A kerület családbarát jellegének erősödése		
		S2: Földrajzi adottságok kihasználása, a vállalkozóbarát környezet erősödése		
		S3: A kerületrészek identitástudatának erősödése		
		S4: A kerület tudatos imázsépítése, vonzó kerületkép kialakítása a köztudatban		
		S5: A meglévő, befektetésre alkalmas területek helyzetbehozása		
		S6: A helyi kkv-k fejlesztésével a lakosság helyben tartása és életszínvonalának növelése		
		S7: Leromlott és leromlással veszélyeztetett területek fejlesztése		
		S8: A városrészi központok és alközpontok fejlesztése, közösségteremtő terek létrehozása		
		S9: Környezet-, és energiatudatos kerületfejlesztés, kertvárosi és zöld jelleg erősítése		
		S10: A helyi szociális- és hajléktalanellátás színvonalának megőrzése, járványhelyzet kezelésére cselekvési terv kidolgozása		
		S11: Közlekedési-, és közműhálózatok infrastrukturális fejlesztése (a lakónépesség komfortfokozatának és a vállalkozások versenyképességének növelése érdekében)		
		S12: A társadalmi leszakadás, szegregálódás felszámolására cselekvési terv kidolgozása		
		S13: Az aktív kikapcsolódás feltételeinek megteremtése (fiatalokat célzó programok, szolgáltatások biztosítása, sport-infrastruktúra fejlesztése)		
		S14: Az egészségügyi alapellátás és a járóbeteg szakellátás fejlesztése, járványhelyzet kezelésére cselekvési terv kidolgozása (egészség-iparra alapozott fejlesztések)		
		S15: Megerősített közbiztonság		

Az átfogó és a stratégiai célok kapcsolata (forrás: ITS)

Az ITS a 70. sz. és a 71. sz. vasútvonalakat érintően egy-egy projektet vagy projektelemet meghatároz az adott stratégiai cél eléréséhez. Az „S11: Közlekedési-, és közműhálózatok infrastrukturális fejlesztése (a lakónépesség komfortfokozatának és a vállalkozások versenyképességének növelése érdekében)” stratégiai cél elérését szolgáló „H1.1 Forgalomtechnikai beavatkozások, utak, parkolók építése, kerületközi kapcsolatok fejlesztése” hálózatos projekt egyik eleme „Káposztásmegyer irányába új vasúti aluljáró és intermodális csomópont kialakítása (MÁV és M3 metró fejlesztés)”. Ugyanennek a stratégiai célnak az elérését szolgálja a „H1.2 Kötőpályás közlekedési hálózatok és kapcsolódó közlekedési elemek fejlesztése (villamos, vasút, metró)” hálózatos projekt egyik eleme a „Vác-Veresegyház – Körvasútsori vasúti közlekedés bekapcsolása a kerület tömegközlekedésébe (MÁV)”. Akcióterületi projektet a vasútvonalak vonatkozásában nem határoz meg az ITS.

3. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI, TELEPÜLÉSSZERKEZETI VIZSGÁLAT

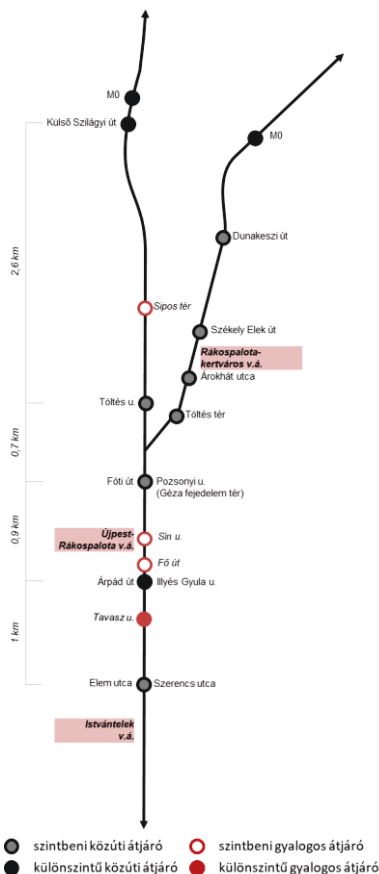
3.1. ÉRINTETT TERÜLET HELYZETE A TELEPÜLÉSSZERKEZETBEN

A 70. sz. és a 71. sz. vasút vonala az észak-pesti városrész meghatározó infrastruktúra eleme, mely a IV. és XV. kerület életében jelentős szerepet tölt be. A vasút mentén területsávban különböző gazdasági, lakó, továbbá intézményi jellegű területek váltakoznak.

A XV. kerületben a vasúttól keletre, illetve a két vasútvonal közötti homogénnek tekinthető kisvárosias és kertvárosias lakóterületek találhatók. Ezek közé ékelődnek gazdasági funkciójú telkek a vizsgált terület déli részén, a Pázmány Péter utca mentén. A lakóterületektől északra találhatók még jelentősebb méretű gazdasági területek a Székely Elek úttól északra, melyet mindkét vasútvonal érint. A XV. kerület hagyományos központja Rákospalota-Újpest vasútállomás közelében, attól keletre helyezkedik el, de ezt a kiváló helyzeti energiát a vasúti területek környékének leromlott környezetállapota okán az intézményi fejlesztésre szánt területei mégsem tudják kellőképp kihasználni.

A vasút IV. kerületi oldalán délről északi irányba haladva Istvántelek után kertvárosias jellegű terület mellett fut a vasútvonal. Rákospalota-Újpest vasútállomás környékén a régi kisvárosias beépítésű területen többnyire szintén kedvezőtlen környezetállapotok uralkodnak a vasút közelsége okán. Ettől északra a Szilágyi út nyugati oldalán lakó, gazdasági és rekreációs funkciók váltják egymást. A Szilas-pataknál meghatározó zöldfelületi elem a Szilas park, mely azon túl, hogy a káposztásmegyeri lakótelep lakosságát szolgálja, fontos szerepet tölt be a zöldinfrastruktúra hálózatban is, hiszen a Farkas-erdőhöz, és a Megyeri temető jelentős zöldfelületéhez szervesen kapcsolódik.

A vasút összekötő szerepet játszik a főváros és az agglomeráció között, ugyanakkor a két szomszédos kerület tekintetében meghatározó elválasztó hatása van, különösen a 70. sz. vasútvonalnak. Hasonlóan elválasztó szerepű a 71. sz. vasútvonal elágazó, már csak a XV. kerületet érintő szakasza, ahol az két-két családi házas beépítésű kertvárosi terület között halad át, a jelenlegi tömbstruktúra ennek átjárási lehetőségeihez igazodva alakult ki. A két kerület összeköttetése a kerületkapcsolatok tekintetében igen kedvezőtlen, szerkezeti jelentőségű kapcsolat csak az Árpád úti felüljáró révén és a Géza fejedelem tér és Fóti út összekötését biztosító aluljáró révén adódik. További két kapcsolatot a szintbeni a Szerencs utcai és Töltés utcai átjáró nyújt csupán. A kapcsolatok megfelelőségei, illetve hiányosságai az alábbiakban foglalhatók össze délről észak felé haladva.



A 70. sz. vasútvonal menti területek esetében kifejezetten érzékelhető a vasút jelentős elvágó hatása. A térségben a kerületközi közlekedési kapcsolatok viszonylag gyenge szálon kötődnek egymáshoz. A vasút keresztezése szempontjából az alábbi átjutási pontok adódnak a térségben:

Ugyan a jelenlegi tervezés által nem érintett, de meg kell említeni kerületközi kapcsolatok szempontjából meghatározó, de sok szempontból problémás a Szerencs utcai szintbeni vasúti átjárót, mely a szintén problémás Szegedi úti átjárótól 3,5 km-re északra az első közúti átjáró a térségben.

A Tavasz utca folytatásában kizárólag lépcsőn megközelíthető gyalogos felüljárón lehet átjutni a vasúton, mely használati, esztétikai szempontból nem, de kapcsolati szempontból kedvező.

A Szerencs utcai átjárótól kb. 0,9 km-rel északra meghatározó infrastruktúra elem az Árpád út – Illyés Gyula utca – Szentmihályi út kapcsolatát adó Árpád úti felüljáró, mely lényegében Újpest és Rákospalota központját köti össze. A felüljáró ugyan gépjárművel jól járható, azonban gyalogos és kerékpáros szempontból nem nevezhető kedvezőnek.

Újpest-Rákospalota vasútállomás környékén két helyen lehet gyalogosan átjutni a vasúton szintbeni keresztezésként és egy szintén avult állapotú gyalogos felüljárón át a Görgey u. magasságában.

Fontos kerületközi kapcsolatnak számít a Fóti út – Pozsonyi utca (Géza fejedelem tér) kapcsolata. Az itt lévő aluljárón halad a közúti közlekedés, a villamos, kerékpáros és gyalogos közlekedés is, kapcsolati értéke ugyan fontos, a műtárgy keresztmetszeti kialakítása, minőségi színvonala a kornak nem megfelelő, a Géza fejedelem tér zöldfelületének északi és déli oldala közötti kapcsolata az aluljáró megközelítése miatt megszakad.

Ettől mintegy 0,7 km-re Töltés utcai szintbeni átjáró Rákospalota-kertváros legfontosabb kapcsolata a IV. kerületi oldallal. A Káposztásmegyeren található közösségi közlekedési és humáninfrastruktúra kapcsolatokat a XV. kerületi lakosság is napi szinten használja, erre utal a számos illegális gyalogosátjáró, ösvény is a Harsányi Kálmán utca és a Külső Szilágyi út között. E szakaszon a 70. sz. és 71. sz. vasútvonal már elválik egymástól a Kovács Kálmán tértől délre, de a Töltés utca ugyanakkor mindkét vonalat szintben keresztezi.

A Sipos térnél ugyan gyalogosan át lehet jutni a szintbeni vasúti átjárón, de gépjárművel a 70. sz. vonalon az Töltés utcai átjárótól északra kb. 2,6 km-en keresztül az egy forgalmi sáv és alacsony úrszelvényű Külső Szilágyi úti aluljáróig nem adódik jelenleg más átjutási lehetőség. Ettől északra már az M0 halad el a vasút fölött.

A 71. sz. vonal mentén az elvágó hatás kevésbé jelentős, mint a 70. sz. vonal esetében, de az átjárási kapcsolatok számos tekintetben itt is hagynak kívetni valót.

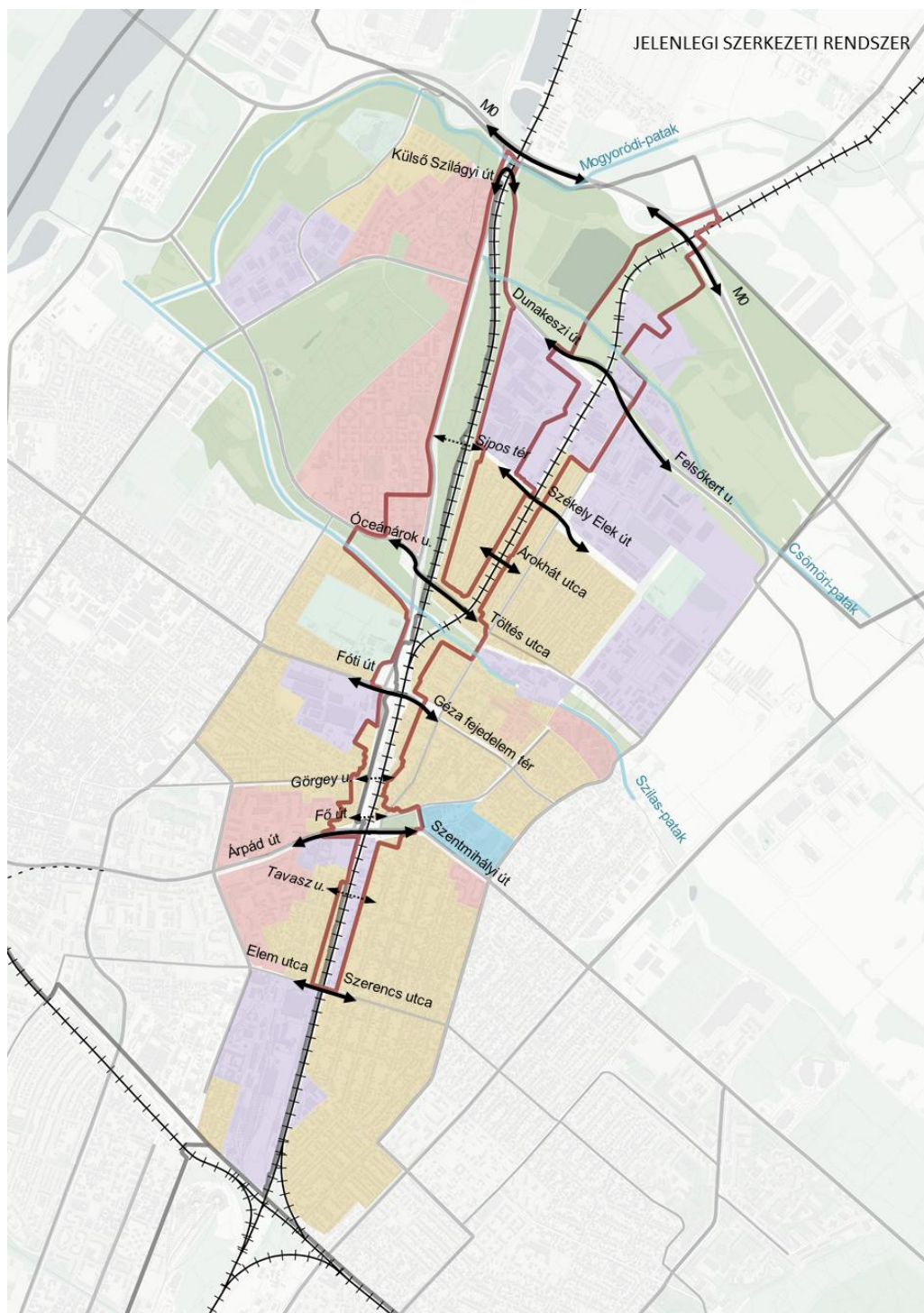
A Töltés térnél már leágazó 71. sz. vonalon Rákospalota kertváros területén belül viszonylag kedvező átjutási lehetőségek adódnak, e szakaszon jelenleg kevésbé érzékelhető a vasút általános elválasztó hatása. A 71. sz. vonalon a fent már említett Töltés téri szintbeni átgázoló adja az első átjutási lehetőséget. Ettől kb. 400 méterre az Árokhát utcánál szintén szintbeni átgázoló található.

További kb. 400 méterre észak felé van a Székely Elek úti szintbeni vasúti átgázoló, mely az itt jelenlévő gazdasági területek okán jelentősebb teherforgalmat is bonyolít a lakóterületeken keresztül haladva.

A Székely Elek út menti gazdasági területeknek jelenleg nincs kialakítva a közúti kapcsolatuk a Dunakeszi úttal, melynek ugyanakkor igen fontos szerepe lesz a későbbiekben a városszéli ipari – gazdasági területek feltárásában, forgalmuk lebonyolításában. A Dunakeszi út ma még csak a 71. sz. vasútvonalat keresztezi szintbeni átgázolóval. Az átgázoló szerepe a Dunakeszi út Megyeri úttal való távlati összekötése által jelentősen fel fog értékelődni.

A városhatár felé közeledve egyre hangsúlyosabb zöldinfrastruktúra elemeket is keresztez a vasút, melyek városökológiai szempontból kiemelten fontosak. Ilyen a Szilas-patak menti területsáv, melyet a Töltés tér környékén keresztez a már szétváló 70. sz. és 71. sz. vasútvonal. Ettől északra a Csömöri-patakot már a beépült területek határában keresztezi szintén mindkét vasútvonal a Dunakeszi út környékén. A Mogoródi patak a Külső Szilágyi útnál keresztezi a 70. sz. vasutat, szűk mederbe és csatornába terelve, míg a 71. sz. vasutat már Fóton az Alagimajor környékén jóval természetközeli körülmények között érinti.

A vasútvonalakat kísérő sávokban többnyire spontán kialakult, mára azonban főként beállt zöldfelületek a városi zöldinfrastruktúra fontos elemei.



3.2. HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEK VIZSGÁLATA

3.2.1. BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE (TSZT)

Budapest hatályos településrendezési eszközeinek területi hatálya a város teljes közigazgatási területét fedi le. Az 50/2015. (I.28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott településszerkezeti terv (továbbiakban: TSZT) és az 5/2015 (II.16.) Főv. Kgy. rendelettel elfogadott Fővárosi rendezési szabályzat (továbbiakban: FRSZ) együtt kíván megfelelő alapot biztosítani az egységes, élhető és egyben fenntartható főváros számára.

A településszerkezeti terv a főváros „Budapest 2030” hosszú távú városfejlesztési koncepciójában foglalt, a településszerkezettel kapcsolatos célok megvalósítását hivatott biztosítani, ennek megfelelően határozza meg a település szerkezetét, a területfelhasználást és a műszaki infrastruktúra-hálózatok elrendezését.

1. Területfelhasználás tervlap

Az vizsgált terület Gksz-1 jelű, gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület, illetve Lk-1 jelű, kisvárosias, jellemzően zárt sorú beépítésű lakó területfelhasználási egységeket elválasztó KÖk jelű, kötöttpályás közlekedési terület az Elem utca - Szerencs utca vonalától északra. Az Árpád úti közúti felüljáró környezetében Vi-2, intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű, Vt-H, kiemelt jelentőségű helyi központ, Kb-EZ kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű, KÖu, közúti közlekedési és Zkp, közkerti, közparki területek találhatóak. Az Óceánárok utca irányába haladva a vasúti területet keleti oldalról Lk-1 és Lke-1, kertvárosias, intenzív beépítésű lakóterület, nyugati oldalról rövidebb szakaszon szintén lakóterület, valamint Vi-2 és Gksz-2, gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület és közúti közlekedési területek övezik. Az Óceánárok utca - Töltés vonalának környezetében jelentős a beépítésre nem szánt területek aránya, ezek a közúti közlekedési területei mellett megjelenő Zkp, Ev-Ve, véderdő és Vf folyóvizek medre és partjai területek. A beépítésre szánt területek közül Lke-1 és a Vi-2 területfelhasználási egységek kerületek kijelölésre itt. A nyugati, 70. sz. vasútvonal menti területeken megjelenik a kertvárosias lakóterület mellett az Ln-T, nagyvárosias, telepszerű lakóterület is, valamint a közúti közlekedési terület és a vasútvonal területe között a K-Rek, nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős és K-Közl, közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló jelentős változással érintett terület is. A keleti 71. sz. vasútvonal menti területeken jelentős részben a kertvárosias lakóterület és a gazdasági terület a kijelölt, valamint az északi részen K-Rek, mely jelentős változással érintett, A beépítésre nem szántak között az Ek, közjóléti és Ev-Ve erdőterületek is találhatóak.

Módosítási igénnyel érintett terület, beépítésre szánt területfelhasználási egységek

Lk-1	<i>Kisvárosias, jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület (Lk-1) területfelhasználási egységbe az egyes telektömböt túlnyomóan keretező beépítéssel rendelkező lakóterületek tartoznak, amelyek általában 3-4 szintesek, és azok is, amelyek alacsonyabb magasságú beépítéssel rendelkeznek, de a beépítési mérték meghaladja a 30%-ot. Ez a típusú területfelhasználás a belváros kivételével gyakorlatilag a főváros minden kerületében megtalálható. Új fejlesztésű lakóterületek esetében is javasolt alkalmazása, mert a városias megjelenés mellett a zöldfelületi arány is kedvező. A TSZT a beépítési sűrűséget 1,25-2,75¹ közötti értékben határozza meg.</i>
Lke-1	<i>Kertvárosias, intenzív beépítésű lakóterület (Lke-1) területfelhasználási egységbe a pesti oldal valamennyi kertvárosias lakóterülete tartozik, de ide soroltak a budai oldal hasonló adottságokkal rendelkező sík területei is. A beépítés karaktere szerteágazó: szabadonálló, ikres és oldalhatáron álló beépítés mellett előfordul zárt sorú, sorházas beépítés is. Igen eltérő a telekmorfológia is, ami miatt a területek</i>

¹ ÉHAT/112/1/2014. számú OTÉK-tól való eltérési engedély alapján

	<i>további differenciálása a kerületi településrendezési eszköz feladata. A beépítési sűrűség a parkolás épületen belüli megoldása érdekében 0,8 értékben került meghatározásra.</i>
Vi-2	<i>Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2) területfelhasználási egységbe sorolt területet funkcionálisan az előző intézményterülethez hasonló vegyesség jellemzi. A városszerkezetben való elhelyezkedése, a kialakult környezethez való igazodása alapján azonban sűrűsége alacsonyabb, lazább, jellemzően szabadonálló beépítésű területek tartoznak ide, vagy a területi adottságok (morfológia, értékes növényzet, Duna menti pozíció) igénylik nagyobb zöldfelület megtartását, vagy kialakítását. Különösen alkalmas a funkcióváltó területek élhetőbb, zöldfelületekkel gazdagabb környezeti kialakítására. Beépítési sűrűségük is jelzi ezt, amelynek legnagyobb értéke a településszerkezeti helyzettől függően nem lehet több 0,75 – 4,5² közötti értéknél. A zöldfelületi intenzitás megtartása és javítása érdekében 25% a legkisebb zöldfelületi átlagérték, amit a területfelhasználási egység területére kell számítani.</i>
Gksz-1	<i>Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület (Gksz-1) területfelhasználási egységbe azok a kereskedelmi, szolgáltató létesítmények tartoznak, amelyek nem a lakóterületek integrált részeként vesznek részt a lakosság kiszolgálásában. Egy részük kisebb, lokális vonzáskörzettel rendelkezik, de ide soroljuk a nagy területigényű és elsősorban gépkocsival megközelíthető kereskedelmi létesítményeket (pl. az M3 és az M5 autópályák bevezető szakasza melletti) is. Ide tartoznak azok a korábbi iparterületek is, ahol a korábbi nagyüzemi termelés megszűnt, a területek elaprózódtak és jellemzően a kereskedelem és szolgáltatás, és kevésbé a tényleges ipari termelés helyszínévé váltak, vagy válhatnak a jövőben. A területen a vegyesség érdekében irodafunkció, K+F (kutatás-fejlesztés) célú rendeltetések, környezetbarát termelői funkció is létesíthető a környező beépítés zavarása nélkül. A TSZT e területek funkcióváltásának elsődleges irányát határozza meg. Beépítési sűrűségük 1,0 - 2,5³ közötti érték lehet, kivéve a hegyvidéki zóna területén, ahol legfeljebb 1,5-2,0 közötti.</i>
Gksz-2	<i>Gazdasági, jellemzően raktározásra és termelésre szolgáló terület (Gksz-2) területfelhasználási egységbe egyrészt azok a gazdasági célú területek tartoznak, amelyek a város iparosodása során, jellemzően a XX. században alakultak ki, és a rendszerváltozást követően a környezetet terhelő tevékenységeket új technológiákra, vagy új funkciókra cserélték, másrészt az elővárosi zónában kialakuló új munkahelyi területek. Ide soroltak továbbá azok a logisztikai területek is, amelyek a koncentrált áru fuvarozás közlekedési, raktározási és átrakodási területei, de közlekedési kapcsolatukat elsősorban a közút adja. Ide tartoznak még az 1 ha területi nagyságrendet meghaladó elektromos alállomások és gázátadó állomások, valamint a komplex hulladékgyűjtő udvarok területei is, így a város működtetésben is fontos a szerepük. A területen a vegyesség érdekében önálló – a saját tevékenységhez tartozón kívül – általános irodafunkció is elhelyezhető, kereskedelmi és szolgáltató funkció kivételesen lehetséges. Beépítési sűrűségük 1,0 - 2,0 közötti érték lehet.</i>
K-Rek	<i>Nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület (K-Rek) területfelhasználási kategóriába a nagy zöldfelülettel rendelkező, a lakosság és a turizmus számára jelentős, az aktív pihenést szolgáló területek tartoznak. A sport- és strandlétesítmények mellett az ezeket kiszolgáló és kiegészítő funkciójú létesítményeket (szállás-szolgáltatás, vendéglátás stb.) is el lehet helyezni.</i>
Módosítási igénnyel érintett terület, beépítésre nem szánt területfelhasználási egységek	
KÖu	<i>Közüti közlekedési terület (KÖu)</i>

2 ÉHAT/1017/3/2017. számú OTÉK-tól való eltérési engedély alapján 4,5

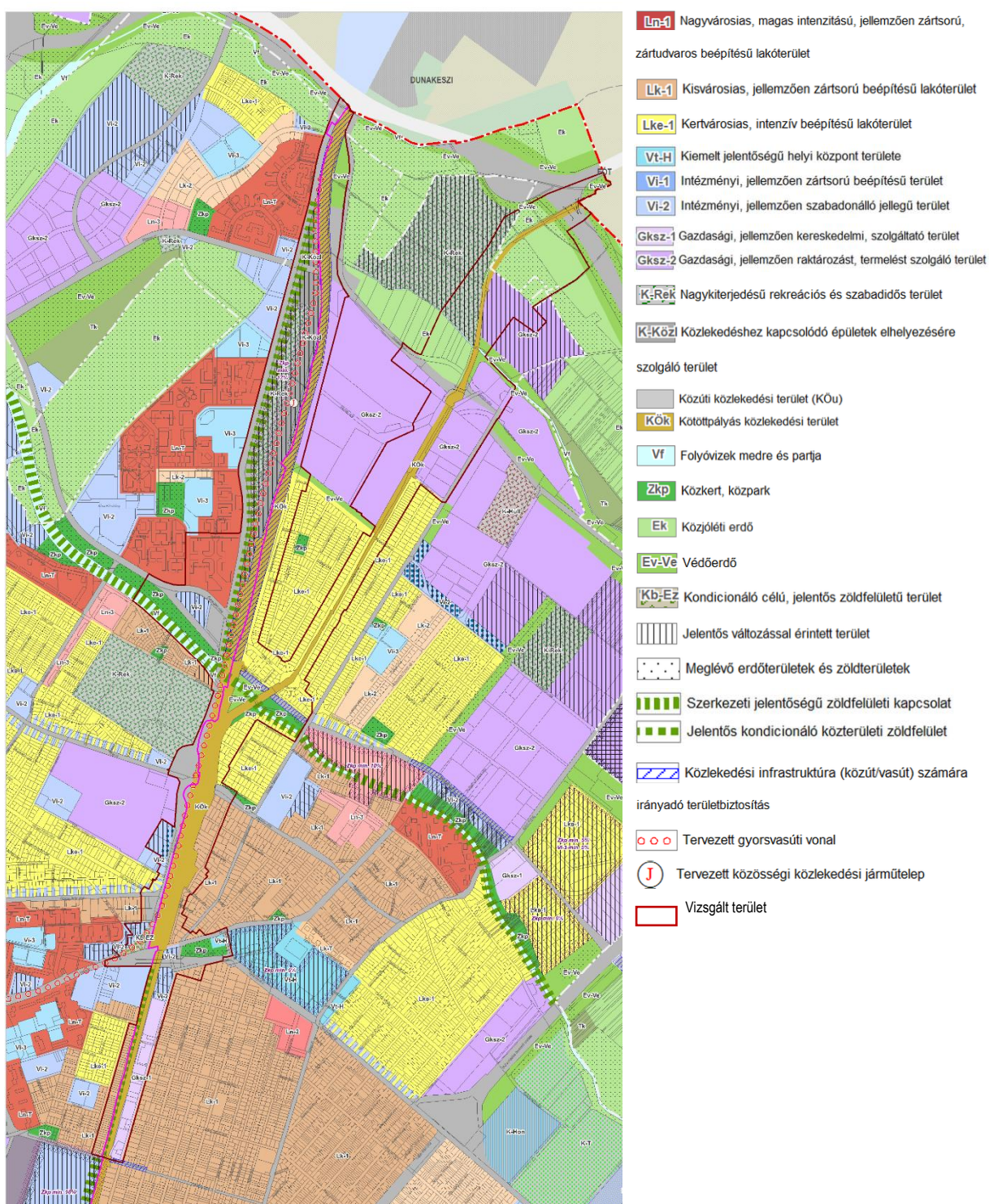
3 TKF-72/29/1/2021. számú OTÉK-tól való eltérési engedély alapján

	<i>hálózza be a város egészét, jelentős mértékben determinálva a településszerkezetet. A közúti közlekedési területet a közúthálózati hierarchia magasabb szintű elemei (autópályák és autóutak, I. rendű és II. rendű főútvonalak, településszerkezeti jelentőséggel bíró gyűjtő utak), valamint a városi közösségi közlekedés fontosabb autóbusz végállomásai, a felszíni P+R parkolók és B+R tárolók, üzemi létesítmények (üzemanyagöltő állomások) alkotják.</i>
KÖk	<i>Kötőtpályás közlekedési területek (KÖk)</i> <i>tagolják a főváros területét. E műszaki infrastruktúra nyomvonalai és területei – üzemeltetési sajátosságuk folytán – markáns elválasztó hatást fejtenek ki a városszerkezetben. Ezen belül helyezkednek el a vasúti közlekedés vonalai a teherszállítást biztosító rendező pályaudvarokkal és a személyszállítást szolgáló állomásokkal, megállóhelyekkel, továbbá ide soroltak a gyorsvasúti vonalak (metró, regionális gyorsvasút, HÉV) felszíni szakaszai, és a közúti infrastruktúrától elkülönülő villamospályák.</i>
Vf	<i>Folyóvizek medre és partja (Vf)</i> <i>magában foglalja az ár- és hullámterek, partvédő művek és árvízvédelmi létesítmények területét is. Az élővíz kategóriába tartoznak a vízkönyvi nyilvántartásba vett vízfolyások. A térképi ábrázolás megkülönbözteti a teljes hosszában nyílt vízfelületeket (Duna, Rákospatak, Hosszúréti-patak stb.) és a befedett szakaszokat (pl. Ördög-árok, Szépvölgyi-árok). A területegységre vonatkozó, általános érvényű előírásokon túl (árterek, hullámterek, védművek előírásai) a Duna esetében a használatot a hajózásra, illetve a nemzetközi hajózóútra érvényes előírások is szabályozzák.</i>
Zkp	<i>Közkert, közpark (Zkp)</i> <i>területfelhasználási egységbe a 25 hektárnál kisebb zöldterületek tartoznak. Idetartoznak a városi és lakóterületi közparkok, közkertek, a jelentősebb fásított közterek és az egyéb szerkezetileg meghatározó zöldfelületek. A meglévő közparkokon kívül azon zöldterületek is le lettek határolva, amelyek rekreációs használatra jelenleg még nem vagy csak korlátozottan alkalmasak (pl. alábányászott területek) és/vagy az érintett telkek tulajdonjogi rendezése nem történt meg (magántulajdon van). Ezeket a zöldterületeket távlatban alkalmassá kell tenni a közhasználatra, illetve a tulajdonviszonyokat is rendezni szükséges.</i>
Ev-Ve	<i>Védőerdő (Ev-Ve)</i> <i>területfelhasználási egységbe azok a védőerdők (leginkább véderdősávok) tartoznak, amelyek az egymást zavaró funkciójú területfelhasználási egységeket választják el. A gyorsforgalmi utak mentén az úttengelytől számított 100 méteren belül védelmi erdőterületek kerültek meghatározásra. Védelmi erdőterületekként lettek feltüntetve azon erdők is, amelyek a természetvédelmi korlátozás miatt nem látogathatók (pl. Háros-sziget).</i>
Ek	<i>Közzéléti erdőterület (Ek)</i> <i>területfelhasználási egységbe kerültek a rekreációs, turisztikai funkciójú erdőterületek. Mivel a lakosság a budapesti erdők nagy részét közzéléti funkciója miatt látogatja (pl. Budai Tájvédelmi Körzet), így a körzeti erdőtervben az elsődleges rendeltetés szerinti védelmi erdők célszerűen – a használatnak megfelelően – közzéléti erdőterületként lettek meghatározva a szerkezeti tervben. Ugyanakkor ez nem érinti az erdők elsődleges rendeltetését</i>

A 70. sz. vasútvonal melletti K-Rek területfelhasználási egység területének legalább 17%-án közpark területet kell kijelölni a kerületi építési szabályzatban.

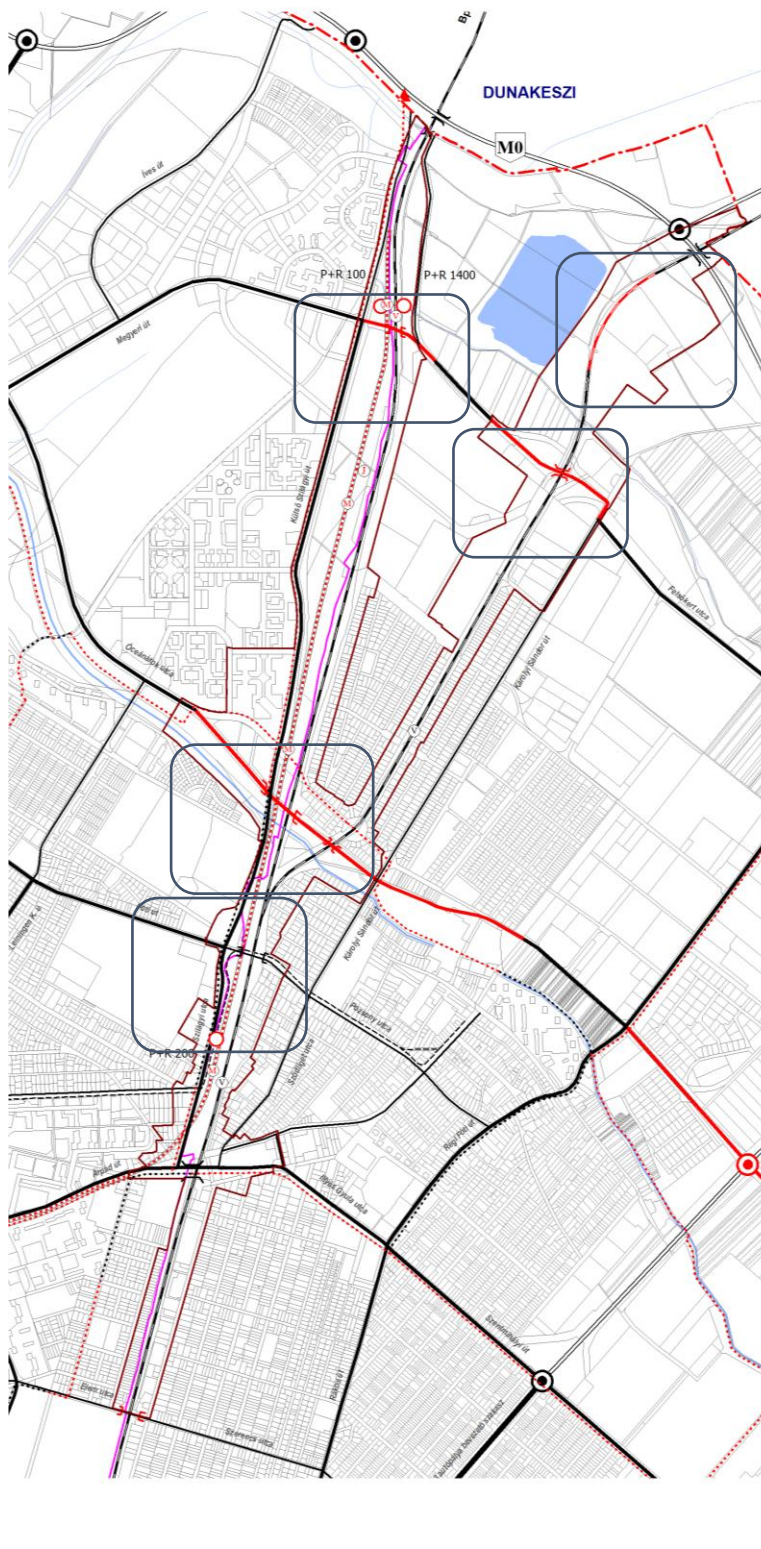
A Szilas-patak és a Külső Szilágyi út mentén szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolatot jelöl a TSZT. A zöldfelületi rendszer elemei közötti kapcsolat biztosítása érdekében a jelölt lineáris elemek mentén

kondicionáló zöldfelületeket kell létrehozni. Ezen kívül a területhasználat figyelembevétele mellett (annak ellehetetlenítése nélkül), megfelelő zöldfelületi ellátottságot biztosító, közcélú rekreációs zöldfelületek létesítése szükséges azokon a szakaszokon, ahol ehhez az adottságok biztosítottak (megfelelő térmérték, közterületi kapcsolat).



TSZT Szerkezeti tervlap 1. Területfelhasználási tervlap részlete

2. Közlekedési infrastruktúra tervlap



TSZT Szerkezeti tervlap 2. Közlekedési infrastruktúra tervlap részlete

Az észak-déli térbeli irányultsággal rendelkező 70. sz. Budapest–Vác vasútvonal – amelyhez Újpest–Rákospalota vasútállomásnál kapcsolódik a 71. sz. Budapest–Vácraátót–Vác vasútvonal is – igen jelentős mértékben befolyásolta a múltban és befolyásolja a jövőben is a környezetét.

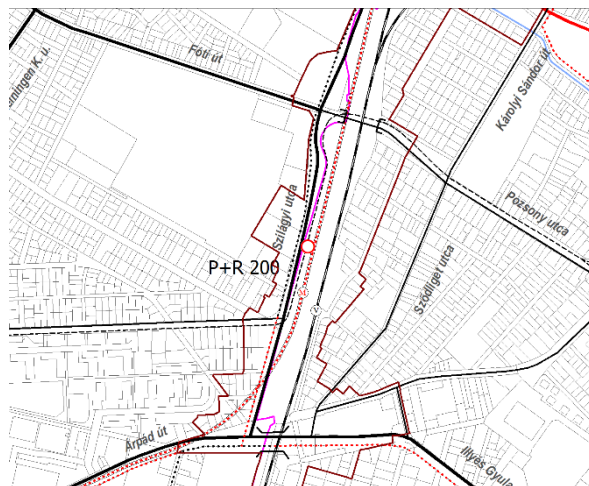
A vasútvonal elválasztja a IV. és a XV. kerületeket, belsőbb szakaszán pedig a XIII. és a XIV. kerületek határát alkotja.

A vasúti forgalom gyakoriságának és sebességének növekedésével egyre markánsabb elválasztó hatást jelent a két oldalán elterülő kerületek számára, amely a közúthálózat külön szintű keresztezéseinek kiépítésével oldható fel, ennek Budapest úthálózata jelenleg nem felel meg a hatályos TSZT tervezett közúthálózata alapján, ráadásul a térségi igények miatt és a főváros gépjármű forgalom elleni védelme érdekében a vasúti közlekedés jelentős fejlesztése napirenden van.

A fejlesztéssel érintett kritikus helyszínek önálló térképi kivágatonként kerülnek bemutatásra az alábbiakban.

A vizsgált területen, Rákospalota-Újpest vasútállomás térségben a meglévő közlekedési infrastruktúra részeként a 70. sz. Budapest–Vác vasútvonal és a 71. sz. Budapest–Vác–Vác vasútvonal elágazása, továbbá a II. rendű főút hálózati szerepet betöltő Szilágyi utca részeként villamos vonal és településszerkezeti jelentőségű kerékpáros nyomvonal jelenik meg.

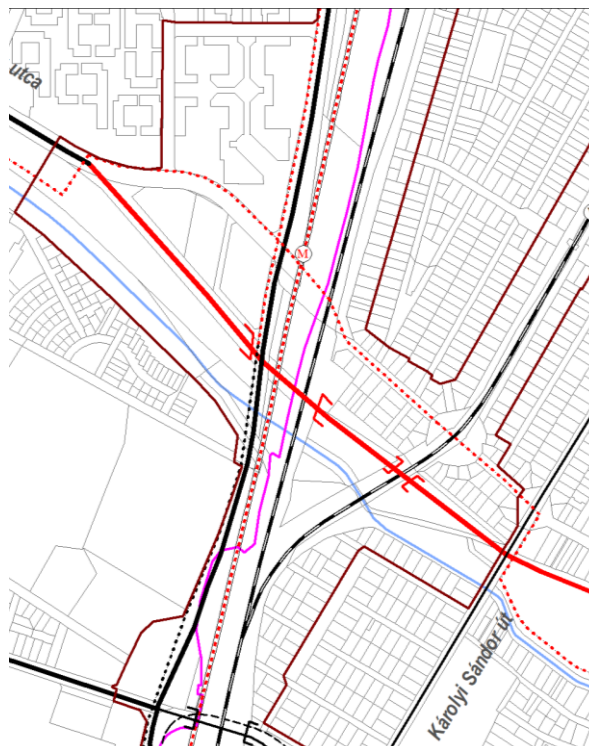
A tervezett közlekedési infrastruktúra részeként Rákospalota-Újpest vasútállomáshoz kapcsolódóan az M3 metróvonal északi irányú vonalhosszabbítása és egy P+R parkoló jelenik meg, minimálisan 200 férőhelyes kapacitással.



A vizsgált területen, az Óceánárok utca - Töltés utca - Közvágóhíd utca térségében a 70. és 71. számú vasútvonalak önálló nyomvonalal rendelkeznek. A II. rendű főút hálózati szerepet betöltő Szilágyi utcán – részben meglévő, részben tervezett elemként – településszerkezeti jelentőségű kerékpáros nyomvonal jelenik meg észak-déli irányban.

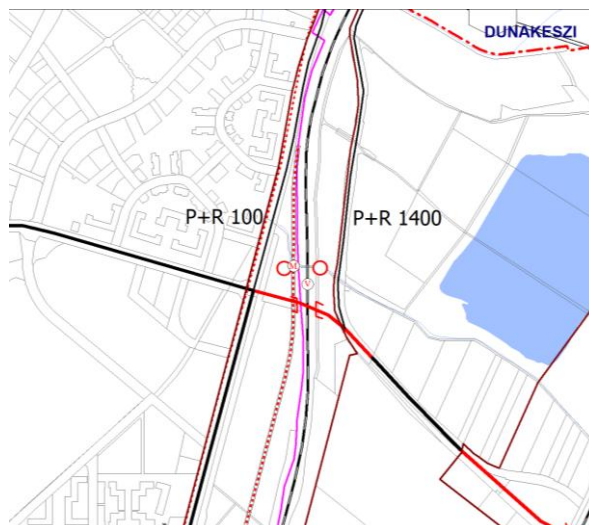
A tervezett közlekedési infrastruktúra részeként az M3 metróvonal meghosszabbítása megállóval fog rendelkezni az Óceánárok utcánál, attól északra pedig járműteleppel.

Az Óceánárok utca keleti irányú meghosszabbítása két tervezett közúti aluljáróban fogja keresztezni a kötőtpályás közösségi vonalakat, a Töltés és Közvágóhíd utcák helyett a beépített területeket elkerülő nyomvonalon. Az Óceánárok utca - Töltés utca - Közvágóhíd utca pedig csupán tervezett településszerkezeti jelentőségű kerékpáros nyomvonal lesz kelet-nyugat irányban.



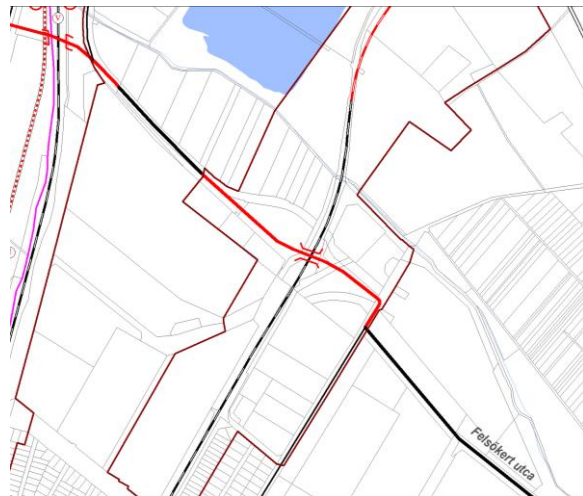
A vizsgált területen, a Káposztásmegyeri lakótelepnél a 70. sz. vonalon megálló tervezett. A Dunakeszi út és a Szilágyi utca meglévő településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút, utóbbi tervezett kerékpáros nyomvonalal.

A tervezett közlekedési infrastruktúra részeként az M3 metróvonal északi irányú vonalhosszabbítása végállomással fog rendelkezni. A kötőtpályás közlekedési eszközökhöz a IV. kerületi oldalon egy min. 100, a XV. kerületi oldalon egy min. 1400 férőhelyes P+R parkoló kapcsolódik majd. A Megyeri út és a Dunakeszi út összekötése a kötőtpályás

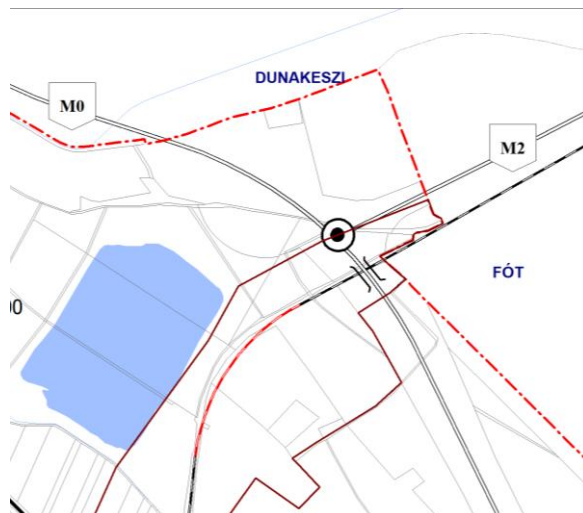


közösségi vonalakat tervezett közúti aluljáróban fogja keresztezni II. rendű főútként.

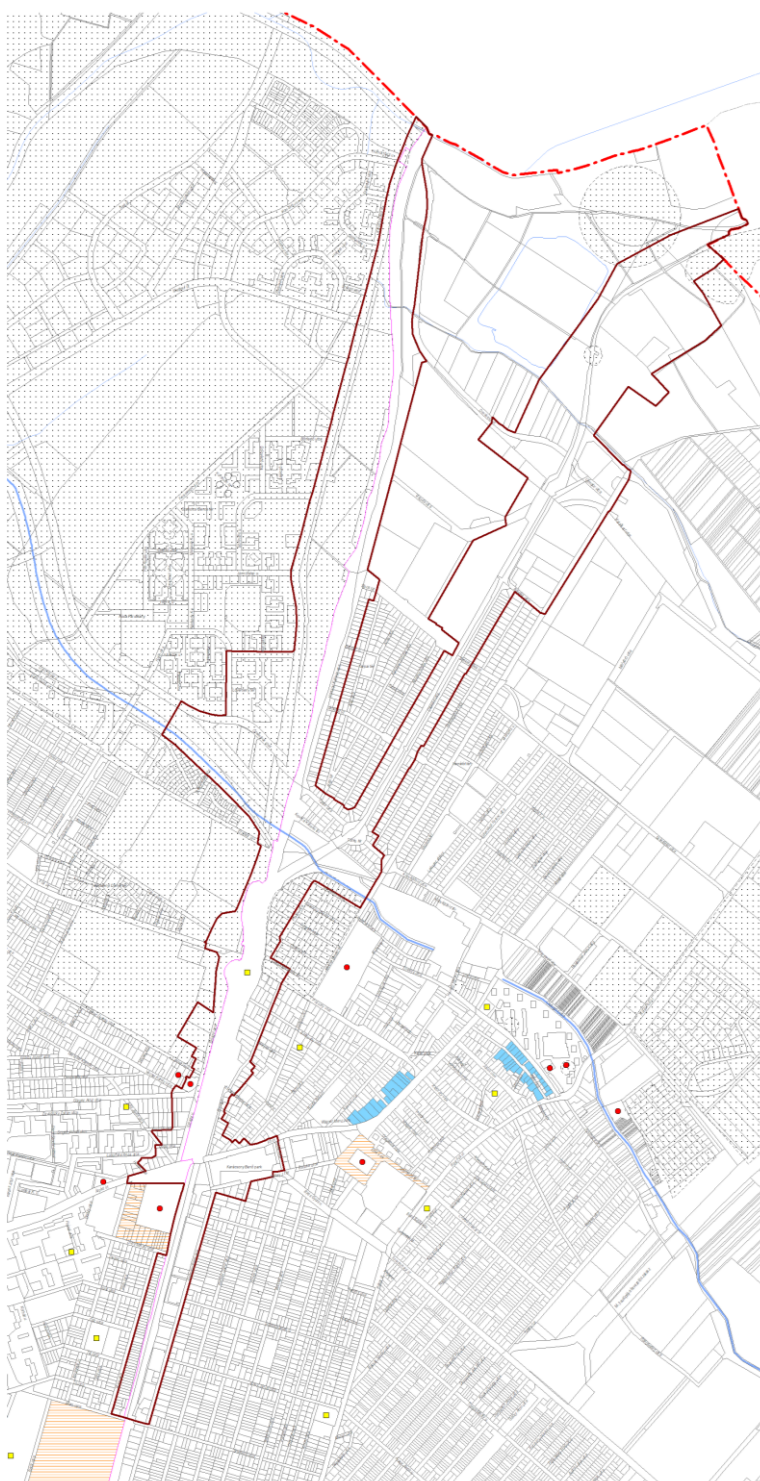
A vizsgált területen, a XV. kerületi Újmajor térségében a 71. sz. Budapest–Vácrátót–Vác vasútvonalon a Dunakeszi út – Felsőkert utca nyomvonalában korrekció és a vasút külön szintű keresztezése tervezett.



A vizsgált területen, a XV. kerületi Újmajor térségében a 71. sz. Budapest–Vácrátót–Vác vasútvonal nyomvonalában sebességnövelést biztosító korrekció tervezett a meglévő M0 gyűrű belső, fővárosi oldalán.



3. Az épített környezet értékeinek védelme a) Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek tervlap

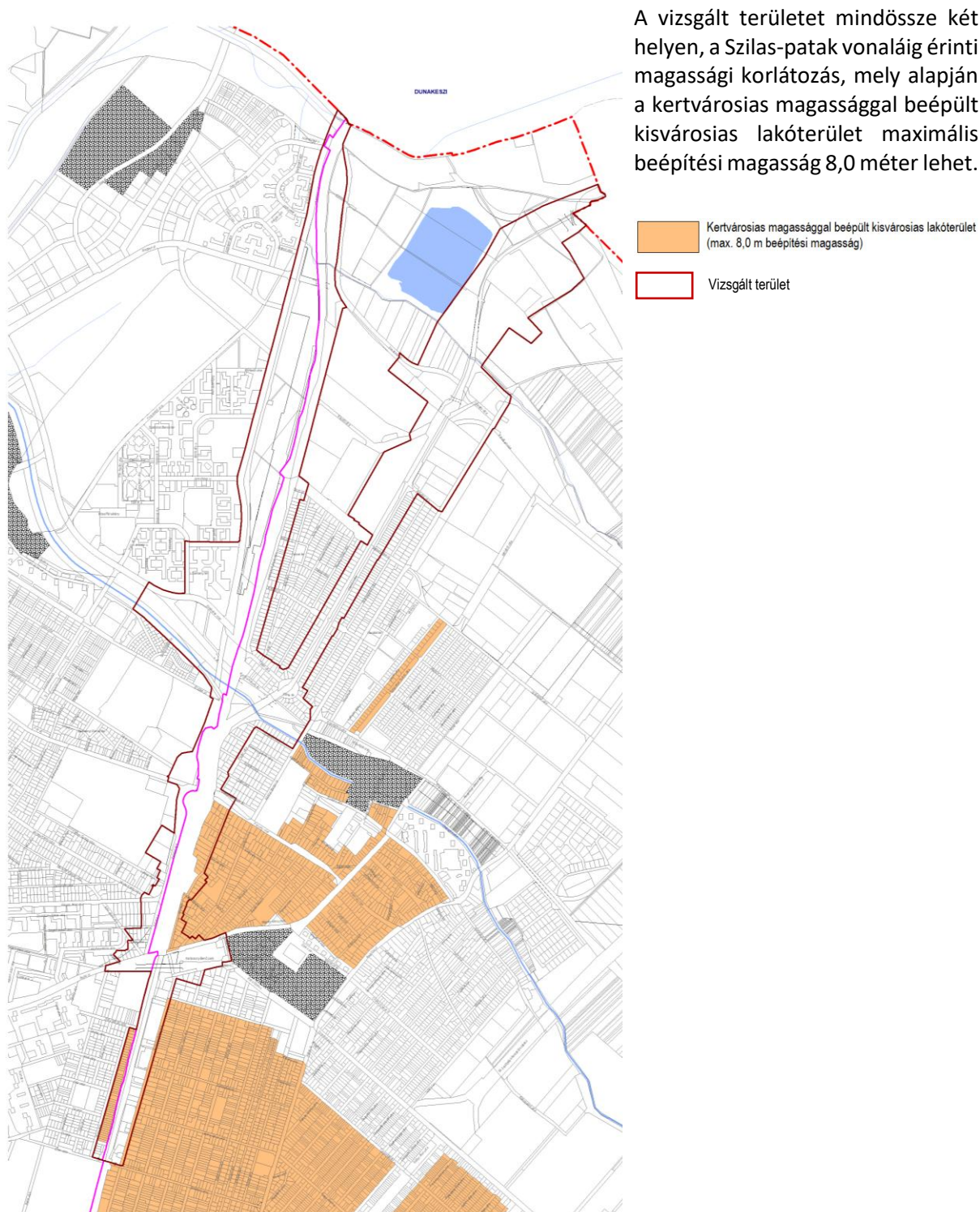


A 70. sz. vasútvonal nyugati oldalát jelentős részben érinti nyilvántartott régészeti terület. A teljes vizsgált területen mindössze két védett épület található. A Görgey Artúr utca és a Szilágyi utca találkozásánál lévő Brunovszky-vendéglő műemléki védetségű, valamint Rákospalota-Újpest vasútállomás épülete Fővárosi helyi védetséggel rendelkezik.

- Műemlék
BFKH Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály adatszolgáltatása 2021.02.08.
- Nyilvántartott régészeti lelőhely területe
BFKH Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály adatszolgáltatása 2021.02.08.
- Fővárosi helyi védetségű építmény
FPH Városépítési Főosztály Építészeti Értékvédelmi Csoport adatszolgáltatása
- Vizsgált terület

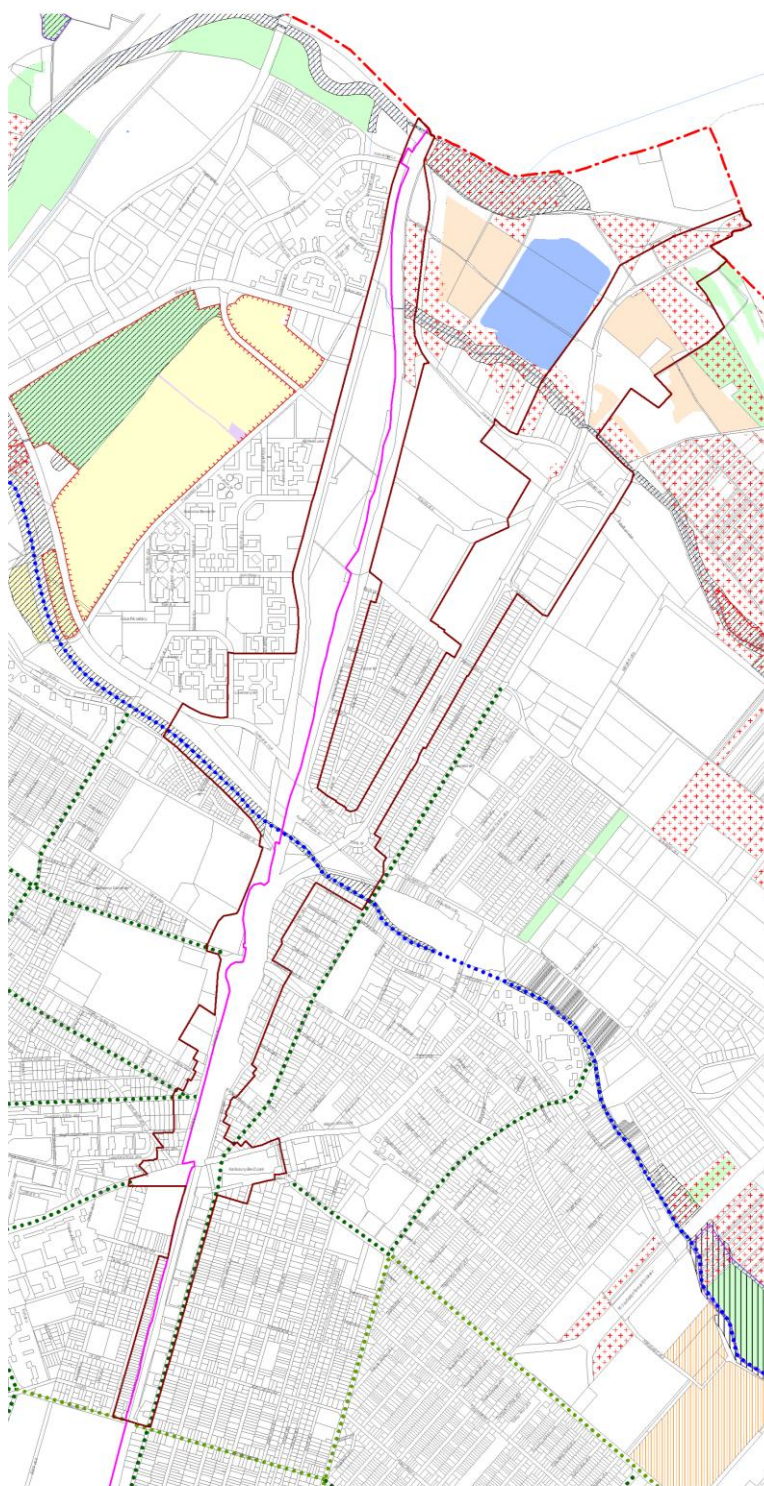
TSZT Szerkezeti tervlap 3a. Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek

3. Az épített környezet értékeinek védelme b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása tervlap



TSZT Szerkezeti tervlap 3b. Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása

4. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem tervlap



A vizsgált területet kis mértékben érintik táj- és természetvédelmi, illetve zöldfelületi szempontból védett, vagy védendő területek, elemek, az alábbiak szerint:

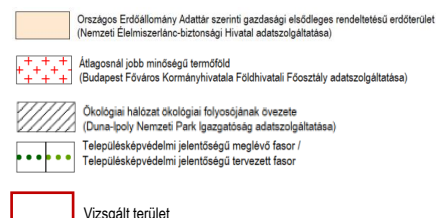
Országos Erdőállomány Adattárban szereplő erdőrészek csak a XV. kerület területén a Csömör-pataktól északra találhatók, azok többnyire gazdasági célú, kis részben védelmi elsődleges rendeltetésűek. Az erdőterületek igénybevétele esetén csereerdősítés számára új erdőterület kijelölése szükséges.

Szintén a XV. kerület külterületi részén található átlagosnál jobb minőségű termőföldterületek, azokat a tervmódosítás kis mértékben érinti csak.

Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete a vizsgált területet érintő kisvízfolyások, azaz a Szilas-patak, Csömöri-patak és Mogoródi-patak medrét és – kisebb-nagyobb mértékben – azok parti sávját érinti.

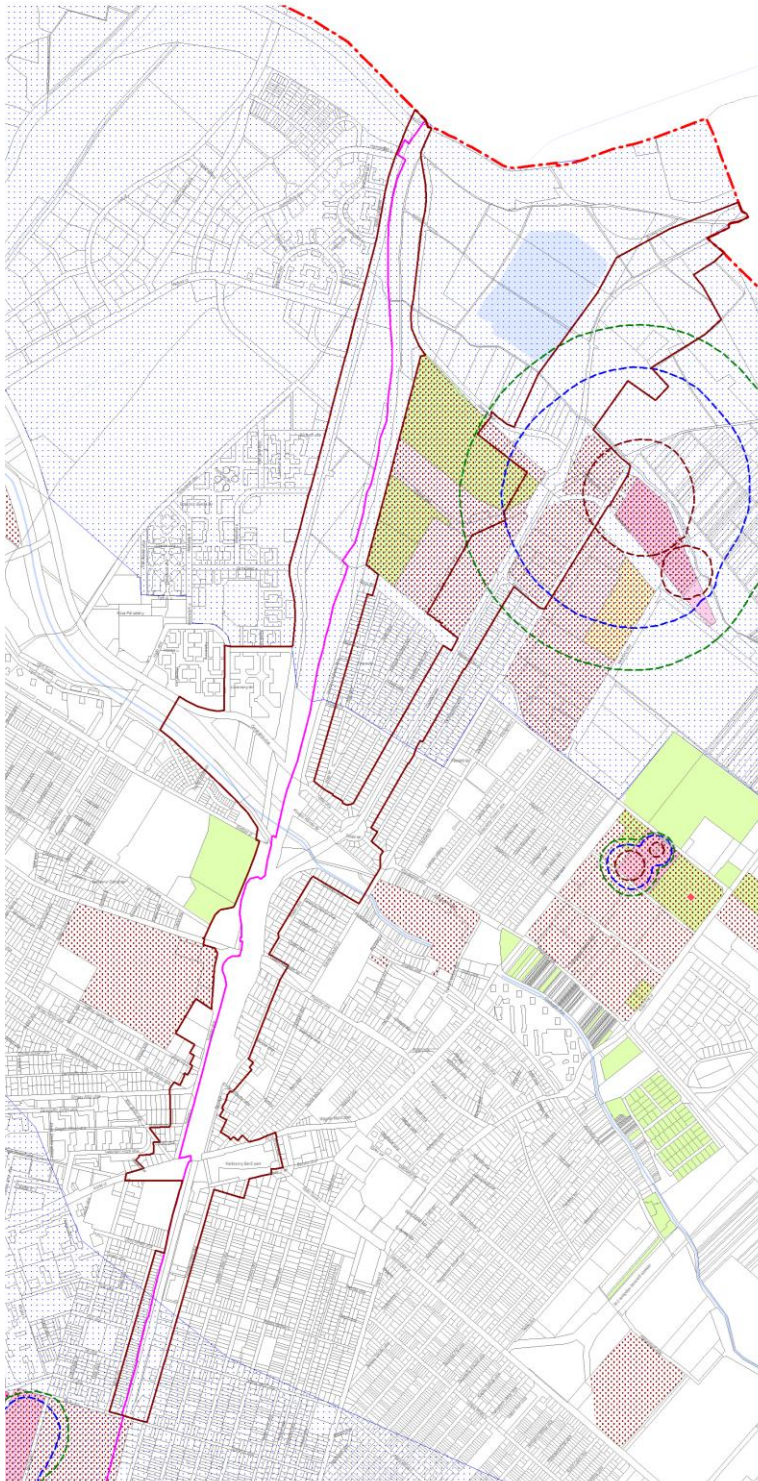
A TSZT tervi elemei között a Szilas-patak „revitalizációt igénylő vízfolyásként” szerepel.

Településképvédelmi jelentőségű fasor a vizsgált területtel érintett közterület-szakaszok közül Újpesten a Görgey Artúr utca, Vécsei Károly utca mentén, míg a XV. kerületben a Pázmány Péter utca mentén jelölt, azokra a tervezett fejlesztés nincs hatással.



TSZT Szerkezeti tervlap 4. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem

5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek tervlap








A vizsgált terület északi részét (a IV. kerületi Galopp utca és a XV. kerületi Árokhát út vonalától északra), valamint kis mértékben a déli részét érinti a vízminőség-védelmi terület övezete.

A katasztrófavédelmi törvény hatálya alá tartozó veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem a vizsgálat területen kívül található a XV. kerületben, de annak mindhárom (belső, középső, külső) veszélyességi zónája érinti a vizsgálat területet a TSZT tervlapja szerint. Ugyanakkor a TSZT jóváhagyása óta a területet ilyen módon érintő veszélyes üzem státusza megváltozott, a veszélyességi zónák törlésre kerültek.

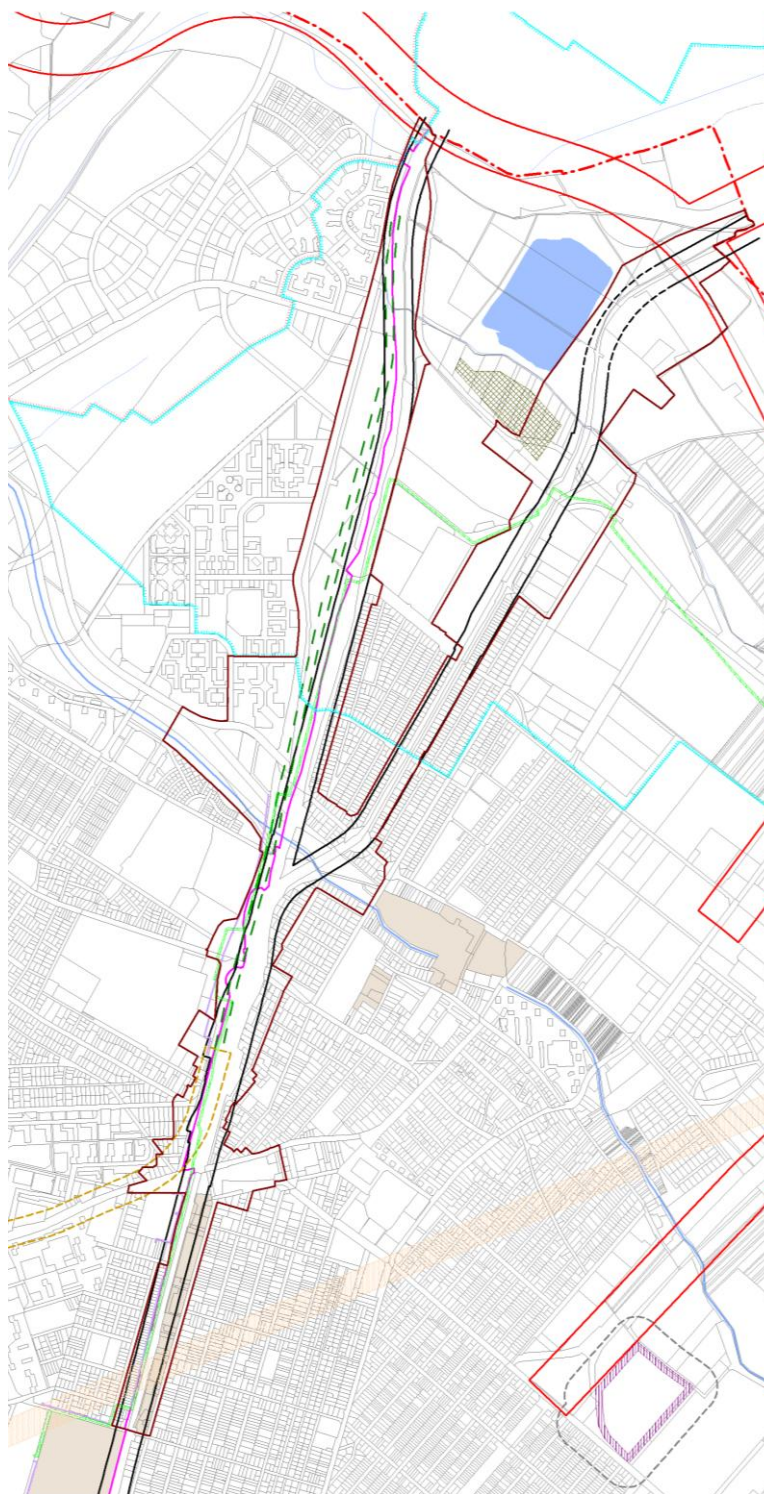
Potenciálisan talajszennyezett területek a XV. kerületben Károlyi Sándor út menti ipari-gazdasági zónában érintik a vizsgált területet.

Ivóvízhálózattal ellátott, de csatornázatlan területek csak kis területet érintenek a XV. kerületi Visonta utca mentén.

-  Vízminőség-védelmi terület övezete (KDVI/IZIG adatszolgáltatása)
-  Veszélyes üzem (alsó/felelő körzetek) és veszélyességi zónák (belső/középső/külső) (Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság adatszolgáltatása)
-  Potenciálisan talajszennyezett terület
-  Ivóvízhálózattal ellátott, csatornázatlan terület
-  Vizsgált terület

TSZT Szerkezeti tervlap 5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek

6. Védelmi, korlátozási területek tervlap



	Gyorsforgalmi utak és főutaknak költérleti szakaszainak védőtávolsága (1988. évi I. törvény alapján)
	Vasútvonalak védőtávolsága (253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet alapján)
	Nagynyomású gázvezeték és létesítményeinek biztonsági övezete (FŐGÁZ Földgázszolgáltatási Kft., FGSZ Zrt. és MGT Zrt. adatszolgáltatása)
	Hidrogeológiai B védőterület (Fővárosi Víznyelők Zrt. Érd és Térsége Vízüzemi Kft., FKH-KHO, KDV-VIZIG adatszolg.)
	Ásványi nyersanyag lelőhely (Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat adatszolg.)
	Településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területek

A vizsgált vasútvonaltól keletre településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős terület található.

A vizsgált területen elhelyezkedő 70. sz. Budapest-Vác és a 71. sz. Budapest-Vác-rátót-Vác vasútvonalak melletti 50-50 m széles sáv vasúti védőtávolsággal érintett terület. A vizsgált terület északi peremén a városhatár mentén épült MO gyűrű közúti védőtávolsága jelenik meg.

Az M3 metróvonal Káposztásmegyerig tervezett északi meghosszabbításának nyomvonalán Rákospalota-Újpest vasútállomástól délre tervezett felszín alatti szakasz védőtávolsága, a vasútállomástól északra tervezett felszíni szakasz védőtávolsága jelenik meg. Az Újpesti Erőmű gázigényét biztosító nagynyomású gázvezeték biztonsági övezete érinti a vizsgálati területet. A tervlapon tájékoztató elemként szerepel továbbá térszín feletti távhő gerincvezeték, amely nyomvonalra érinti a vizsgálati területet.

Magassági építési korlátozásként van jelen a terület déli részén a Magyar Telekom 30 m feletti magasságban bejegyzett mikrohullámú nyomvonalvédelme.

A vizsgált terület északi része kismértékben vízbázis hidrogeológiai A védőterületén, nagyobb része (a IV. kerületi Galopp utca és a XV. kerületi Árokhat út vonalától északra) pedig vízbázis hidrogeológiai B védőterületén helyezkedik el.

	Gyorsvasúti vonal felszín alatti szakaszának védelmi zónája
	Gyorsvasúti vonal felszíni szakaszának védőtávolsága
	Vízfolyás
	Távútvonalak területei (FŐTÁV Zrt. adatszolgáltatása alapján)
	Mikrohullámú összeköttetés magassági korlátozása (Jantenna Hungaria Zrt. és Magyar Telekom Nyrt. adatszolgáltatása)
	Vizsgált terület

TSZT Szerkezeti tervlap 6. Védelmi, korlátozású területek

3.2.2. FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT (FRSZ)

A Fővárosi rendezési szabályzat a fővárosban a településrendezés és az építés összehangolt rendjének biztosítása érdekében az országos településrendezési és építési követelményeknek, valamint a főváros településszerkezeti tervének megfelelően a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségét, meghatározott területek beépítési magasságát, a fővárosi infrastruktúra területbiztosítását megállapító fővárosi önkormányzati rendelet, amely telekalakítási és építésjogi szabályozási elemeket nem tartalmaz.

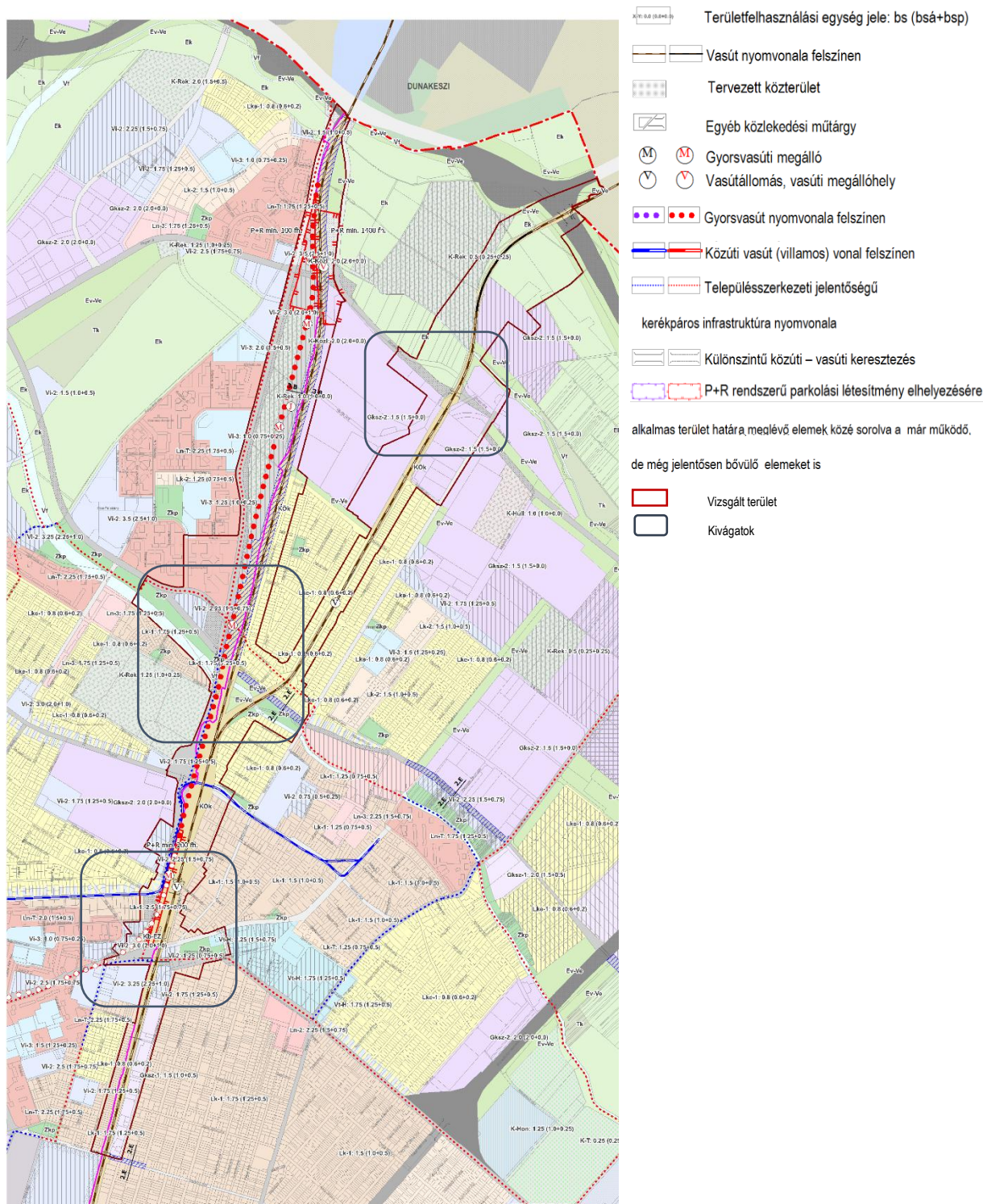
Az FRSZ a közlekedési rendszer tekintetében – törekedve a rugalmasságra – számos eltérési lehetőséget biztosít a településszerkezeti terv előzetes módosítása nélkül a kerületi szabályozási tervek készítéséhez. Többek között

- növelhető és csökkenthető a **KÖu** és a **KÖk** területfelhasználási egységek területe, bizonyos feltételek teljesülése esetén,
- a közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítással meghatározott területeken viszont csak a minimálisan meghatározott infrastruktúra elemek elhelyezhetőségének biztosítása mellett lehetséges a **KÖu** és a **KÖk** területfelhasználási egységek határának módosítása,
- további P+R parkolók jelölhetők ki, bizonyos gyaloglási távolságok figyelembevételével,
- módosítható a **KÖu** és a **KÖk** területfelhasználási egységek közötti határ,
- a településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonalak módosíthatóak a hálózati kapcsolat megtartása mellett,
- helyi autóbusz-pályaudvar jelölhető ki és szüntethető meg, bizonyos feltételek teljesülése esetén.

Az Étv. szerint meghatározandó paramétereket az FRSZ közvetíti a kerületi szabályozás felé a kerületi szintű előírások kidolgozásához. A három fővárosi rendezési eszköz (TSZT – FRSZ – KÉSZ) közötti összhang megteremtését – az Étv. előírásaink figyelembevételével – az FRSZ rendeleti szinten biztosítja.

Az FRSZ szerint a beépítési sűrűség kétféle értékre tagolódik annak érdekében, hogy a területhasználat kiszolgálásához szükséges parkolási infrastruktúra épületen belüli biztosítása továbbra is támogatott legyen. Ennek értelmében az FRSZ rögzíti, hogy a bsá jelű általános sűrűségi érték az általánosan elhelyezhető funkciók számára – így a parkolás céljára is – igénybe vehető, a bsp jelű parkolási sűrűségi érték viszont kizárólag az épületen belüli parkolás céljára vehető igénybe. Kiemelendő, hogy a bsp érték kifejezetten a parkolás épületen belüli támogatása céljából kerül alkalmazásra, tehát bónuszértéket jelent a beépítési sűrűség értékebe beépülve. A bsá és a bsp érték együtt képezik a bs jelű beépítési sűrűség értéket az OTÉK szerinti meghatározással.

Az FRSZ által meghatározott sűrűségi értékek alapján vasútvonalak menti területek sűrűsége jelentős részt kialakulhatnak tekinthető, jelentős fejlesztési potenciállal a metró meghosszabbítás számára fenntartott vasút menti terület rendelkezik.

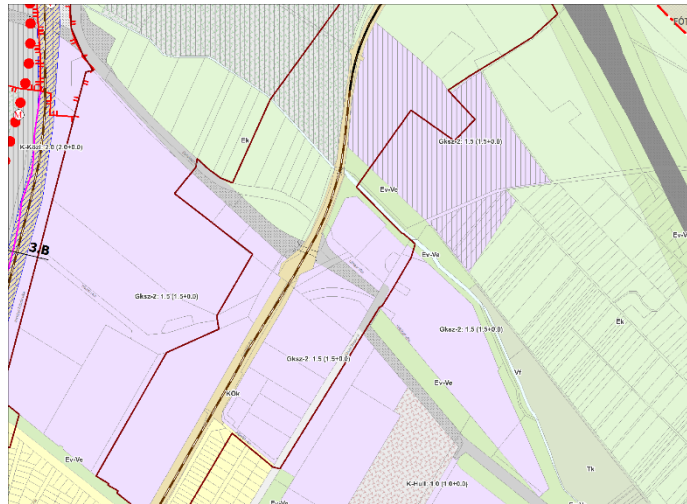


FRSZ 1. melléklet A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek

A kiemelt szakaszt Gksz-2 beépítésre szánt területek határolják.

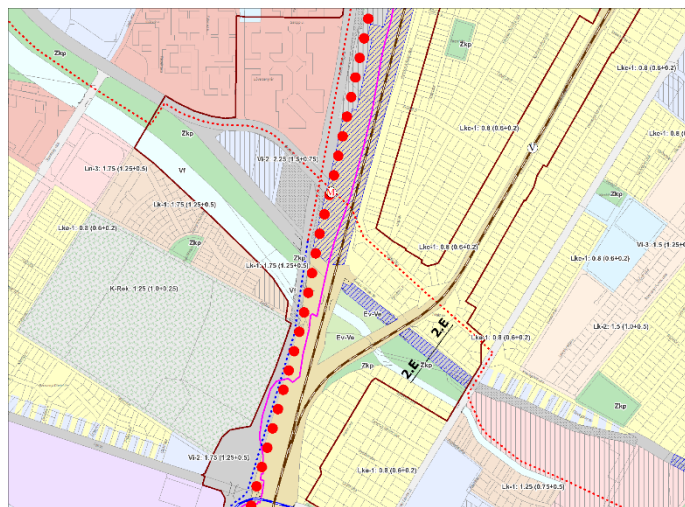
	bsa	bsp
Gksz-2	1,5	0,0

A 71. sz. Budapest–Vácrátót–Vác vasútvonalat szintben keresztező, II. rendű főút hálózati szerepe folytán KÖu-3 területfelhasználási egységbe sorolt jelenlegi nyomvonal lényegesen eltér a távlati, külön szintű vasúti keresztezést jelentő nyomvontól.



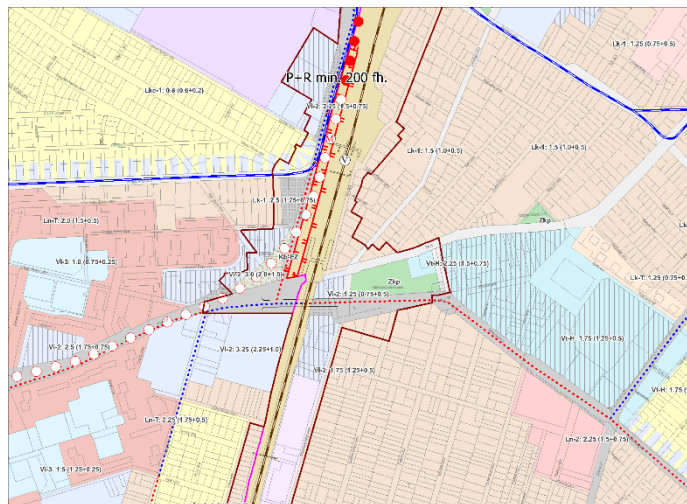
A kiemelt Külső Szilágyi utca-Óceánárok utcai csomópont környezetében Vi-2, Lke-1 beépítésre szánt és KÖu-3 beépítésre nem szánt területek találhatóak.

	bsa	bsp
Vi-2	1,5	0,75
Lke-1	0,6	0,2



Az Árpád úti csomópont környezetében Vt-H, Vi-2, Lk-1, beépítésre szánt területek kerültek kijelölésre.

	bsa	bsp
Vt-H	1,5	0,75
Vi-2	2,0	1,0
Vi-2	0,75	0,5
Vi-2	2,25	1,0
Lk-1	1,0	0,5

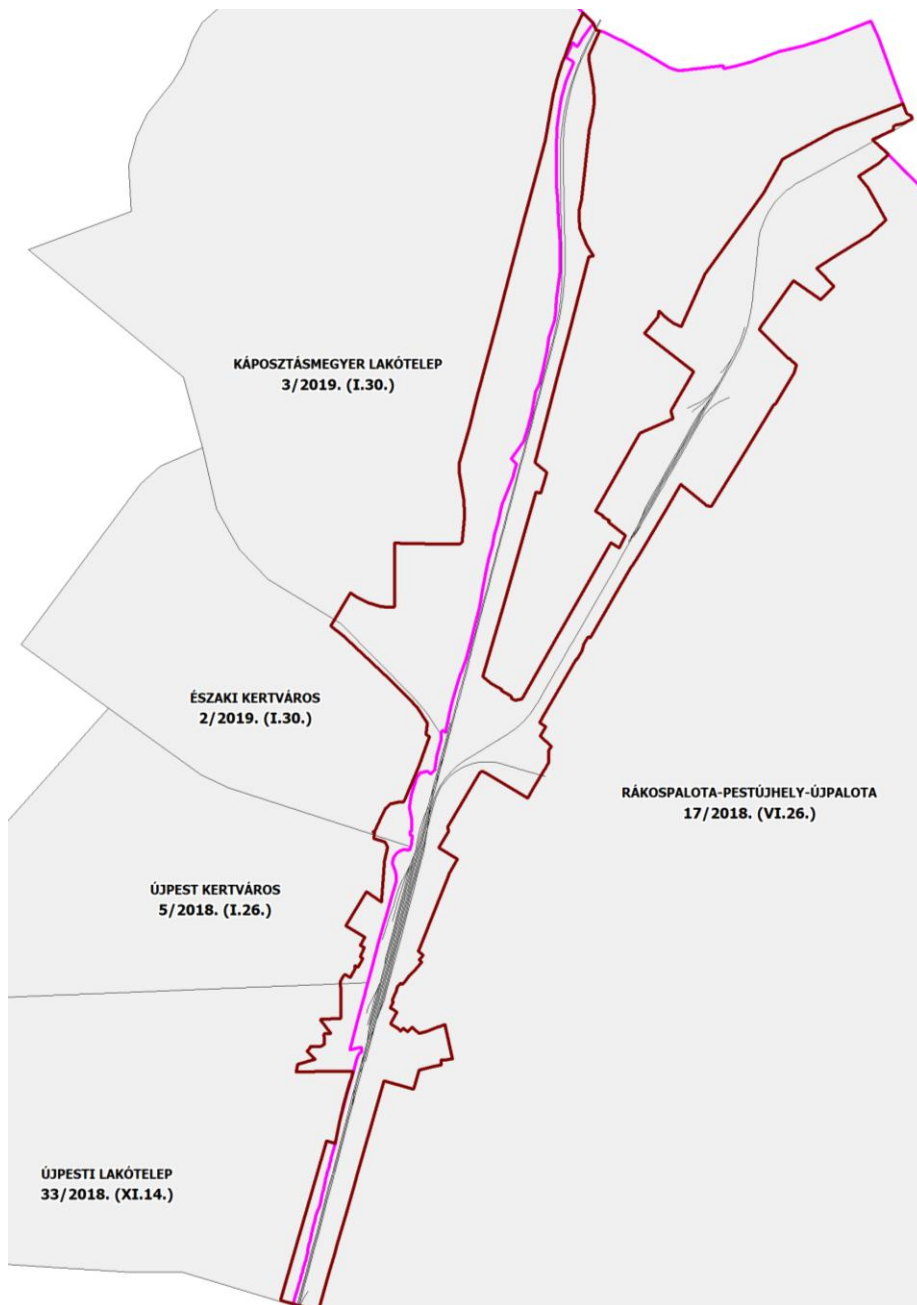


A vasútvonalak közös szakaszán levő Újpest-Rákospalota vasútállomáshoz a TSZT 2. mellékletében minimálisan 200 férőhellyel meghatározott P+R parkoló számára jelöli ki az FRSZ az elhelyezésre alkalmas terület határát

3.2.3. HATÁLYOS KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATOK (KÉSZ)

A vizsgált terület Budapest Főváros IV. kerületét és XV. kerületét érinti.

A IV. kerületben, Újpesten a tíz városszerkezeti egységre önálló kerületi építési szabályzat (a Duna-part városszerkezeti egységre kettő) és két Duna-parti építési szabályzat van hatályban. A 13 építési szabályzatból 4 érinti a vizsgált területet. A XV. kerületben a teljes közigazgatási területet egyetlen egy kerületi építési szabályzat fedi le.



Az érintett KÉSZ-ek területi hatálya és a vizsgált terület áttekintő térképe

3.2.3.1. Budapest Főváros IV. kerület, Újpest közigazgatási területét érintve

Újpest hatályos kerületi építési szabályzatai a 2017. évben jóváhagyott TSZT és FRSZ alapján készültek, így a 2021. évben jóváhagyott, jelenleg hatályos fővárosi településrendezési eszközökkel nincsenek összhangban. Az összhang megteremtése, a kerületi településrendezési eszközök módosításával lehetséges, az új jogszabályi környezethez illeszkedve.

Az érintett KÉSZ-eket, a vonatkozó előírásokat Újpest Önkormányzatának Képviselő-testülete a BKK Zrt. megbízásából a FŐMTERV a VIKÖTI Kft.-vel konzorciumban 2019-2020-ban elkészített, az M3 metróvonal északi meghosszabbításának részletes megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési terv és ezekhez kapcsolódóan a környezeti hatástanulmány figyelembevételével módosította 26/2021. (VII. 29) önkormányzati rendeletével.

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 33/2018.(XI. 14.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros IV. kerület 2. számú, Újpesti lakótelep városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatáról

A kerülethatár mentén húzódó vasútvonal Újpest közigazgatási területét ezen a szakaszon nem érinti, a védelmi, korlátozási tervlapon feltüntetésre került a vasútvonal jogszabályok szerinti védőtávolsága, amely által érintett területen a KÉSZ 17.§ (3) bekezdése szerint építményt elhelyezni és területet felhasználni csak a más jogszabályokban meghatározottak figyelembevételével lehet. A területet a kerülethatár mentén védett intézményi épületek (Clarisseum tömbje) és kialakult lakóterület építési övezetei kísérik.

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 5/2018. (I. 26.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros IV. kerület 5. számú, Újpest kertváros Városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatáról

Újpest kertváros KÉSZ területi hatályán belül a kerülethatár mentén érintett a KÖk/IV-5 jelű övezet és a Rákospalota-Újpest vasútállomás előtti szakaszon a Szilágyi utca KÖu-2/IV-5 jelű övezet. A KÉSZ 16.§ (2) bekezdése alapján a MÁV Budapest Nyugati pu.-Szob vasútvonal szélső vágányától számított 50 méteren belül építmény csak az illetékes szakhatósággal történt egyeztetés alapján, a biztonsági követelmények betartásával létesíthető.

A KÉSZ 39. § (1) bekezdése alapján a KÖu-2/IV-5 jelű övezet a II. rendű főútvonalak, ezek szerviz útjainak, csomópontjainak terepszint alatti és feletti műtárgyainak, csapadékvíz elvezető rendszerének, parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közúti-vasúti (villamos) pályák és metró terepszint alatti és feletti műtárgyainak, valamint zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál. Az övezetben a terepszint alatti beépítés mértéke 100% is lehet az előző elemek és műtárgyak elhelyezése esetén. Az OTÉK 26/A. § (3) bekezdése alapján a KÖk övezet területén, mint egyéb közlekedési területen a közlekedést kiszolgáló épület, valamint a területet igénybe vevők ellátását szolgáló iroda, kereskedelmi, szolgáltató, raktár- és szállásjellegű épület helyezhető el.

El kell távolítani a már feleslegessé vált közműhálózatot, szolgáltató hálózatot és létesítményt, valamint felhagyott vezeték vagy létesítmény sem maradhat a földben, vagy a föld alatt az építési szabályzat értelmében. Távhővezeték az építési szabályzat előírásai által érintett területen csak terepszint alatt létesíthető, a meglévők átépítése csak terepszint alá történő áthelyezéssel valósítható meg. Az érintett területen a meglévő távhővezeték felszín alatt, illetve felett halad. A területet nagynyomású gázvezeték és annak biztonsági övezete érinti.

A területet a Szilágyi utca mentén védett lakóépületek, átalakuló, fejlesztési potenciállal rendelkező vegyes intézmény területek és kialakultnak tekinthető gazdasági építési övezetek kísérik.

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 2/2019. (I.30.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros IV. kerület 6. számú, Északi kertváros városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatáról

Északi kertváros KÉSZ területi hatályán belül a kerülethatár mentén érintett a KÖk/IV-6 jelű övezet és a Szilágyi utca KÖu-3/IV-6 jelű övezet. A 18. § (2) bekezdés alapján a MÁV Zrt. Budapest – Szob vasútvonal szélső vágányától számított 50,0 méteren belül építmény csak a vonatkozó jogszabályok előírásai alapján, és a biztonsági követelmények betartásával létesíthető. Az 56. § szerint a KÖk-IV-6 jelű kötőtpályás közlekedési terület övezet területe az országos és gyorsvasúti hálózat vonalai, megállói és állomásai, műtárgyai elhelyezésére szolgál, melyen a vasúti forgalommal kapcsolatos épület helyezhető el. Az 55.§ (1) bekezdés szerint a KÖu-3/IV-6 jelű övezet a II. rendű főútvonalak területe, amely elsődlegesen az utak csomópontjainak, műtárgyainak, csapadékvíz elvezető rendszerének, valamint parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közmű és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál, melyen az eseti forgalomkorlátozási beavatkozások kivételével nem szüntethető meg a közúti gépjárműforgalom. A Szilágyi utca mentén szerkezeti jelentőségű meglévő fasort jelöl a 3/B. melléklet.

El kell távolítani a már feleslegessé vált közműhálózatot, szolgáltató hálózatot és létesítményt, valamint felhagyott vezeték vagy létesítmény sem maradhat a földben, vagy a föld alatt az építési szabályzat értelmében. Távhővezeték az építési szabályzat előírásai által érintett területen csak terepszint alatt létesíthető, a meglévők átépítése csak terepszint alá történő áthelyezéssel valósítható meg. Az érintett területen a meglévő távhővezeték felszín felett halad. A területet nagynyomású gázvezeték és annak biztonsági övezete érinti. Felszín alatti beépítéssel a felszín alatti vizek áramlási útját nem szabad lezárni, a vizek továbbvezetését meg kell oldani.

A Szilágyi utca túl oldalán nagy kiterjedésű különleges rekreációs terület (sportközpont és szabadidő park) és kevés lakóterületi fejlesztési terület helyezkedik el. A városszerkezeti egységet északon a Szilas-patak folyóvizek medre és partja övezet zárja.

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 3/2019. (I.30.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros IV. kerület 9. számú, Káposztásmegyer lakótelep városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatáról

Káposztásmegyer KÉSZ területi hatályán belül a kerülethatár mentén érintett a KÖk/IV-9/1 jelű övezet és a Kt-KÖu/IV-9/2 jelű övezet érintett. A KÖk/IV-9/1 jelű övezet az Újpest-Káposztásmegyer intermodális központ és környezetének kötőtpályás tömegközlekedési területeinek övezete, ahol kizárólag kötőtpályás tömegközlekedési és vasúti megálló, váró, P+R parkoló és P+R parkolási létesítmény az ezekhez kapcsolódó irányítási, technológiai és üzemi építmények, valamint az alapfunkciót kiszolgáló és ellátó rendeltetések mellett a tevékenységhez tartozó raktár, szolgálati intézmény, szolgálati lakó- és szállásépület, szolgálati iroda, vendéglátási és maximum 1000 m² bruttó szintterületű kiskereskedelmi rendeltetés, saját igényen felüli közösségi parkolást (P+R, B+R) szolgáló rendeltetés helyezhetőek el. Az övezet területén az épületek, építmények Budapest Főváros IV. kerület Újpest közigazgatási határáig is építhetők, az épületek, építmények a két határos közigazgatási területet összekötve is kialakíthatóak, a telek teljes területén elhelyezhetőek.

A Kt-KÖu/IV-9/2 jelű övezet a más közlekedési övezetbe nem sorolt közutak területe, amely az utak csomópontjainak, műtárgyainak, csapadékvíz elvezető rendszerének, valamint parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közmű és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál. A területen az érintett közlekedési övezet a Töltés utca meghosszabbításaként lett kijelölve, a tervezett metrómegállóhoz csatlakozó parkolók megközelíthetősége és kialakíthatósága érdekében.

A hatályos szabályozási terv a Töltés utca szintbeni átjárásának kiváltása érdekében, a településszerkezeti tervvel összhangban kijelölte az Óceánárok utca meghosszabbításában a tervezett aluljárót és az ehhez szükséges KÖu-3/IV-9 jelű övezetet. A KÖu-3/IV-9 jelű övezet a II. rendű főútvonalak, ezek szerviz útjainak, csomópontjainak, műtárgyainak, csapadékvíz elvezető rendszerének, valamint parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közúti-vasúti (villamos) pályák és metró terepszint alatti és feletti műtárgyainak, közmű és hírközlési építmények terepszint alatti és feletti műtárgyainak, valamint zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál. Terepszint alatti beépítés mértéke akár 100% is lehet, azonban kizárólag az övezeteknél felsorolt elemek és azok terepszint alatti elemei, műtárgyai helyezhetőek el. Az eseti forgalomkorlátozási beavatkozások kivételével területén nem szüntethető meg a közúti

gépjárműforgalom. A szabályozási tervlap a jelenlegi buszvégállomás területén minimum 150 férőhelyes P+R parkoló területet jelöl ki.

A kijelölt tervezett közterületet délről Zkp-IV-9/Kp jelű övezet, északról Vi-2/IV-9/1 jelű építési övezet kíséri. A Zkp-IV-9/Kp jelű övezet közpark övezet, ahol játszókert, pihenőkert, illetve sportkert létesíthető. Az övezet területén kizárólag a zöldterület fenntartásához szükséges építmények, a vendéglátás, pihenés, sportolás - ideértve zárt íjaspályákat is - és ismeretterjesztés építményei, nyilvános illemhelyek, közműépítmények, kapuépítmények, kilátók, köztéri műalkotások, kizárólag a Farkas-erdő és Megyeri út közötti közpark esetében haszonállat-tartó épület, építmények helyezhetők el. A parkolást terepszinten, fásított parkolóban kell megoldani. A fásított parkolót csak a zöldterületet igénybevevők számára előírt parkoló-férőhely elhelyezése céljából lehet létesíteni. A Vi-2/IV-9 jelű építési övezetek a helyi lakosság ellátását szolgáló intézmények elhelyezésére szolgálnak, elsősorban igazgatási, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális rendeltetést szolgáló épületek számára. Területén lakás létesítése nem lehetséges, a rendelet 3/A mellékletében gyalogút elemmel jelölt helyen a gyalogos átközlekedés lehetőségét biztosítani kell, a szabályozási terven az "üzemanyagtöltő-állomás elhelyezésére alkalmas terület" elemmel jelzett telken – kizárólag személygépkocsik számára, épület részeként – töltőállomás létesíthető.

Az építési övezet KÉSZ-ben rögzített építési határértékei a következők:

Vi-2	Beépítési mód	Kialakítható telek területe (m ²)		Kialakítható telek megengedett szélessége (m)		Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)		Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m ² /m ²)		Beépítési magasság (m) (épületmagasság)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)
		Legkisebb	Legnagyobb	min.	max.	Terepszint felett	Terepszint alatt	általános	parkolásra fordítható többlet	min.	max.	
Építési övezet jele												
Vi-2/IV-9/1	szabadonálló	5000	-	-	-	50	50	1,5	0,75	5,0	16,0	35

A vasúti területet a metró meghosszabbítás, valamint a tervezett metró járműtelep számára fenntartott K-Közl/IV-9/1 és /2 jelű építési övezetek kísérik. A K-Közl/IV-9 jelű övezetek a Külső-Szilágyi út - Megyeri út csomópontja környékén tervezett intermodális közlekedési csomópont (metró, elővárosi vasút, különbsztű vasúti és főközlekedési út kereszteződése) térségének építési övezetei, ahol a közlekedési funkciókon és azok üzemi technológiáin kívül – amennyiben az egyes építési övezetek előírásai másképp nem rendelkeznek – az alábbi rendeltetések és építmények helyezhetők el: kereskedelem, szolgáltatás, közösségi közlekedést és saját igényen felüli közösségi parkolást (P+R, B+R) szolgáló rendeltetés, önálló parkolóház, mélygarázs, a fentiekben felsorolt rendeltetést tartalmazó épületekben a tulajdonos és a személyzet számára szolgáló legfeljebb két lakás. A 3/B. melléklet alapján a terület „jelentős mértékben átépülő terület”, amelyen a 8.§ alapján telket alakítani, utakat és közműveket kiépíteni az önkormányzat külön jogszabályában rögzített szabályok szerint lehet. A területre vonatkozó ilyen, külön jogszabály jelenleg nem ismert. A 8.§ további telekalakításra vonatkozó előírásai alapján a területen nyúlványos telek nem alakítható ki és a szabályozási terven jelölt építési övezet határok mentén telekhatár alakítandó ki. Különböző építési övezetekbe sorolt telkek nem egyesíthetők. A közműellátást szolgáló mérnöki építmények, műtárgyak számára 2500 m²-nél kisebb telek is kialakítható, amennyiben a kialakított önálló telek közterülethez vagy magánúthoz csatlakozik, és a megmaradó telekrészek meghaladják a 2500 m²-t, valamint a közüzemi berendezés védőtávolsága nem korlátozza az övezeti előírásoknak megfelelő fejlesztést.

A metróvonal műtárgyainak és az országos közforgalmú vasútvonalak védőtávolsága a 3/B. mellékleten került ábrázolásra. Az építési szabályzat értelmében feleslegessé vált közműhálózatot, szolgáltató hálózatot, vagy létesítményt el kell távolítani, felhagyott vezeték, vagy létesítmény nem maradhat sem a földben, sem a föld alatt. Az építési szabályzat által érintett területen távhővezeték nem létesíthető terepszint felett, meglévő távhővezeték átépítése csak terepszint alá történő áthelyezéssel oldható meg. Az érintett területen a meglévő távhővezeték felszín alatt halad. A területet nagynyomású gázvezeték és annak biztonsági övezete érinti. Felszín alatti beépítéssel a felszín alatti vizek áramlási útját nem szabad lezárni, a vizek továbbvezetését meg kell oldani.

Az építési övezetekben teljes közművesítettséget kell biztosítani. A területen új beépítés esetén a többlet csapadékvíz csak késleltetett módon kerülhet elvezetésre.

3.2.3.2. Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota közigazgatási területét érintve

A XV. kerület területére a Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Önkormányzata Képviselő-testületének 17/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Kerületi Építési Szabályzatáról (továbbiakban: KÉSZ) van hatályban. A rendelet az első elfogadása óta több ízben módosításra került. A vasúti területek környezetét illetően az utolsó az M3 metró Káposztásmegyerig történő meghosszabbításával érintett területekre vonatkozó KÉSZ módosítás készült, melyet 2021-ben fogadott el a kerület önkormányzata.

A KÉSZ a kerület teljes közigazgatási területét lefedi. Az 1. melléklete a Szabályozási terv, melynek 1., 2., 3., 5., 9. számú szelvényeit érinti a vasútfejlesztéssel kapcsolatos módosítás.

A KÉSZ 1. függelékét képező övezeti terv összefoglalóan ábrázolja a kerületi övezeti rendszert, mely többféle építési övezetre, és övezetre tagolt a vizsgált térségben.

Az alábbi övezeti térképek jól mutatják az egyes szakaszok térségében ma hatályos övezeti struktúrát.

A vizsgált terület szabályozási tervi részleteit a IV. és XV. kerület szabályozását együtt bemutató térképek ismertetik a leíró szöveg végén. A szövegközi ábraként megjelenített szabályozási tervi részletek a kiemeltebb helyszínek értelmezését segítik. Az egyes területek elnevezését az övezeti terv rögzíti, a továbbiakban ezen területi egységeként kerül bemutatásra a szabályozás az alábbiak szerint.



A vizsgált térség övezeti terve a bemutatásra kerülő egységekben



1. Vasút menti vegyes gazdasági területek



4. Platán utcai kertváros



6. Észak gazdasági terület és a Bányató környéke

2. Rákospalota városközpont

5. Rákospalota kertváros

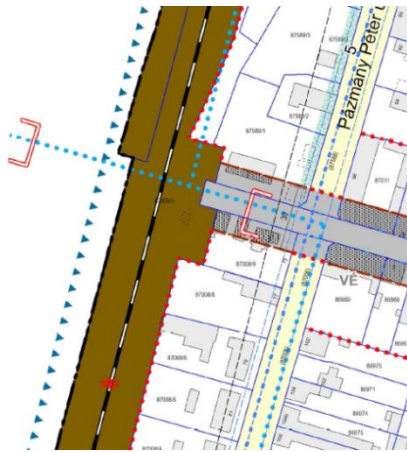
3. Központi kertváros

A hatályos szabályozás részletes ismertetése szakaszoltan történik, délről észak felé haladva a vizsgált területek övezeteinek bemutatásával.

1. Vasút menti vegyes gazdasági területek

A vasút és Pázmány Péter utca menti vegyes gazdasági jellegű területen nagyrészt Gksz és Vi-2 besorolású építési övezetek találhatók, a Szerencs utcától délre (melyet jelen tervezés nem érint) Lk-1 építési övezetek kerültek kijelölésre.

A Szerencs utcától délre lévő **Lk-1/SZ-G1** jelű építési övezet található, mely jellemzően szabadonálló beépítésű, gazdasági rendeltetésű, ahol Dugonics utcai gyalogos felüljáró biztosít összeköttetést a két kerület között. Építési helyeket a szabályozási terv külön nem jelöl.



Az építési övezet mellett lévő **KÖk** kötőpályás közlekedési területen a szabályozási terv egy tervezett vasútállomás, vasúti megállóhelyet jelöl.

A tervezett megállóhely mellett a Szerencs utca folytatásában a szabályozási terv egy különbsztű keresztezést jelöl, és annak is biztosít helyet 30 m széles keresztmetszetű KÖu-4 övezet kijelölésével az Eötvös utcáig.

A Szerencs utcától északra lévő **Gksz-1/Z-1** jelű építési övezet zárt sorú beépítést ír elő. A Gksz-1 jelű gazdasági terület építési övezetei - az építési övezettől függően - szabadonálló vagy zárt sorú, több önálló rendeltetési egységet magába foglaló, környezetre jelentős hatást nem gyakorló, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató rendeltetésű gazdasági tevékenységi célú épületek elhelyezésére szolgálnak.

Az építési övezet területén több lakóépület is található, ezért a KÉSZ ezt a következő előírásával kezeli: meglévő lakóépület felújítható, átalakítható, magastetővel - ha a TKR nem tiltja - lefedhető, abban tetőtér beépítés kialakítható, de új lakás célú rendeltetés - az építési övezetben megengedett szolgálati lakás kivételével - nem hozható létre.

A Rádda Barnen utca folytatásában a vasúti területek keresztezésénél a szabályozási terv javasolt közforgalmú magánút telepítését jelöli a vasút menti telekrész megközelítése érdekében.

A Gksz övezetektől északra a Bácska utca mentén egy **Vi-2/SZ-G2** jelű építési övezetet jelöl a Szabályozási terv, mely szintén tartalmaz egy kerületi védett épületet a Pázmány Péter utca mentén. Az építési övezet egy építési vonalat is meghatározó 5m széles előkert sáv létesítését írja elő. Az építési övezetben lakás csak szolgálati lakásként létesíthető. A területet a vasút védőtávolsága végig érinti.

A bemutatott területeket a vasút védőtávolsága végig érinti.

A tervezett vasútvonal területi bővítése építési övezetet is érint ezen és a következő Rákospalota városközpont szakaszon, melyek beépítési paraméterei a következők a KÉSZ 2. számú melléklete szerint.

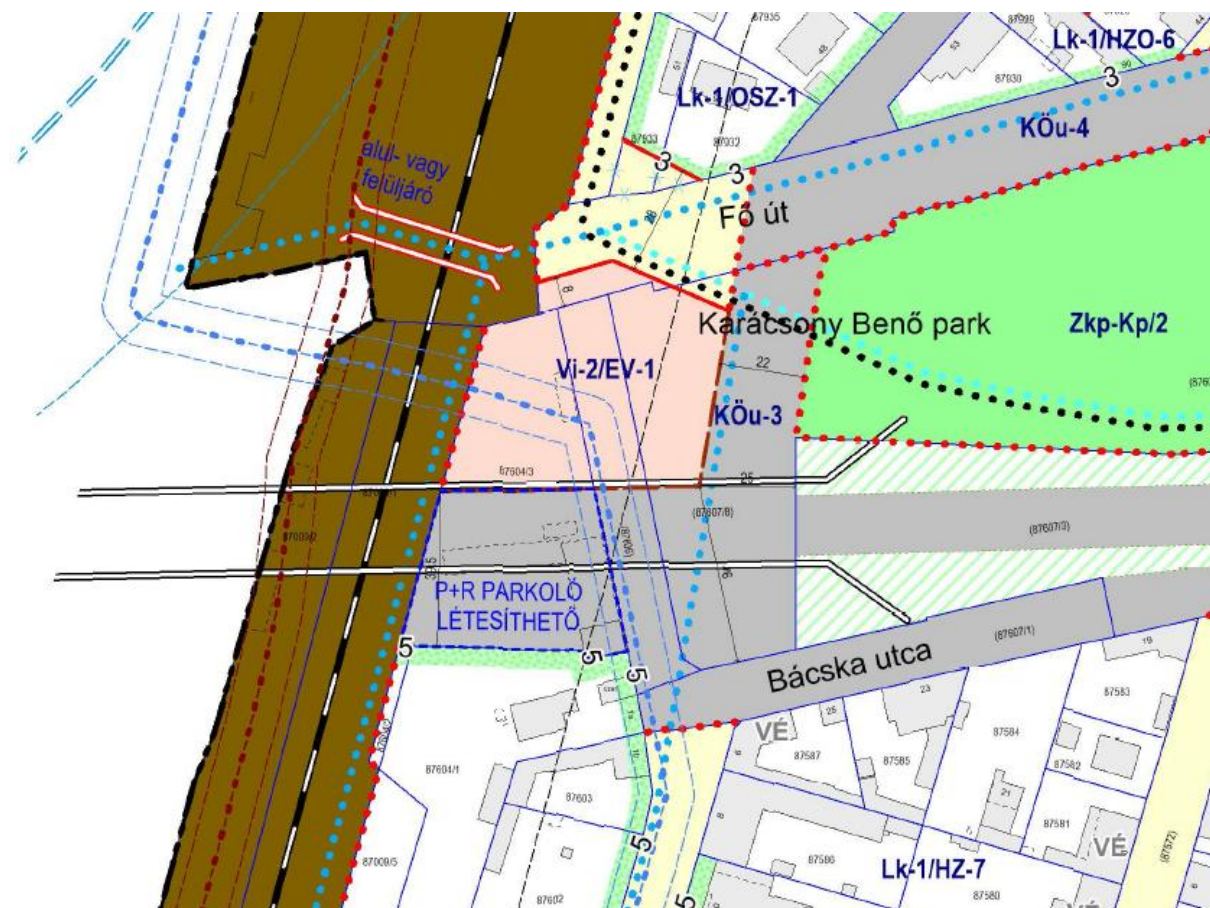
Sor- szám	A	B	C	D	F	G	H	I	E	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	
	terület- felhasználási kategória: VI-2 és Gksz-1 övezetsorport: -	beépítési mód és épület- elhelyezés	BÉPÍTÉSI PARAMÉTEREK										ÉPÍTÉSI HELY MEGHATÁROZÁSA										RENDELTELLÉSI EGYSÉG	
			a telek legkisebb		a telek legnagyobb				a telek legkisebb	az épület		az előkert				az építési helyen belül				a rendeltetési egység				
			terület	szélesség	terepszint	beépítési mértéke		szinterületi mutatója	szőlő- felületi aránya	legnagyobb épület- magassága	legmagasabb pontjának síkja		elő- kert	oldal- kert	hátsókert		egyoldali oldaltávolság	kétoldali oldaltávolság	telkenként megengedett legnagyobb száma					
						szintterületi mutatója					utcai és udvari sávban kereszt- szárny esetén v. „0” beépítési módban	udvari sávban oldaltávorny esetén v. „0” beépítési módban			telek- mélységből számított mért	minimum mért			utcai sáv mértéke	hátsókert létettségénél kisebb mint	keresztszárny létettségénél nagyobb mint			
						szintterületi mutatója																		
szintterületi mutatója																								
szintterületi mutatója																								
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B _{én}	m ²	m	%	m ² /m ²	m ² /m ²	%	m	m	m	m	m	m	m	(Hk) _{ép}	m	m	m	m	m	m	m	m	m
Gksz-1/Z-1	Z	T	TSZ	B _{én} _TF	B _{én} _TA	SZTM_a	SZTM_p	2%	ÉM	ÉLP_Ut	ÉLP_Ud	EK	OK	HK	UTm	TSZs_x	OT_1	TSZp_x	OT_2	Re	-	-	-	-
VI-2/IV-1	Z	1200	-	60	60	1	0	25	6,5	-	-	SZT	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VI-2/SZ-G2	SZ	1500	30	60	60	1,4	0,5	30	20	-	-	SZT	10	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-

KÉSZ 2. melléklet kivonat

2. Rákospalota városközpont

A településrész jellemző építési övezetei az **Lk-1/HZ**, **Lk-1/Z**, **Ln-2**, **Vi-2/SZ-G2**, **Vi-2/EV-1** valamint **Vt-H** típusú építési övezetek, melyek alapján jól látszik a központi, lakódomináns jelleg. Az **Lk-1/HZ** jelű építési övezetek esetében több helyen is *kerületi védett épület* található, melyre a Szabályozási terv is felhívja a figyelmet. A területre tartozó Karácsony Benő park egy **Zkp-Kp/2** típusú, illetve a Hubay Jenő tér mellett egy **ZFk/Vt** jelű fásított köztér városközpont területen övezet található.

A Bácska utca vasúti területek felőli végén a Szabályozási terv P+R parkoló létesítésére kijelölt helyet jelöl. Emellett az Árpád úti felüljáró műtárgya is ide fut be a Karácsony Benő park mellett. A vasúti területen tervezett alul-vagy felüljáró jelzés szerepel. A Fő út és Sín utca csomópontjának jelentős átalakításával, közterületi kiszabályozásával számol a hatályos szabályozás.



Szabályozási Terv kivágat a központi részen

A vasútfejlesztés elsősorban a **Vi-2/EV-1** jelű építési övezet érinti, melyen a Szabályozási tervlap "már közhasználatú, vagy közhasználatra javasolt telekrész" jelöl. A Vi-2/EV-1 építési övezet területén a telek a zárt sorú beépítés szabályai szerint építhető be és a közlekedési eszközváltást kiszolgáló, illetve kiegészítő parkolási létesítmény elhelyezését szolgálja, melyen kereskedelmi, lakossági szolgáltató és vendéglátó funkciót tartalmazó rendeltetés is létesíthető.

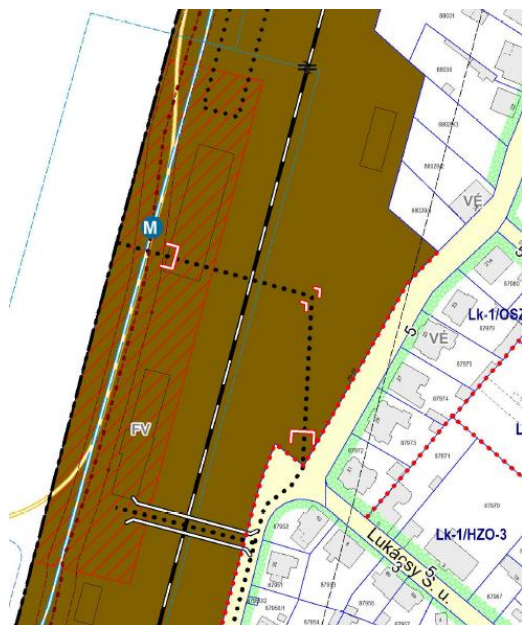
A vasút övezet határa és az épület közötti legkisebb távolság legalább 3,0 méter kell, hogy legyen.

A telkek nem keríthetők le a közterület felől. A parkolókat korlátlan közhasználattal kell kialakítani oly módon, hogy a szomszédos KÖu övezetben létesítendő P+R parkoló területtel funkcionálisan összekapcsolható legyen, mind a gyalogos és kerékpáros, mind a gépkocsi forgalom tekintetében.

A parkolási kötelezettség szerinti parkolóférőhelyeket új épület létesítése esetén, a főépületben, vagy a telken belüli fásított parkolóban kell biztosítani. Telkenként legalább az előírt parkolóférőhely 50%-ának megfelelő mennyiségű kerékpár fedett tárolása biztosítandó.

A KÉSZ az építési övezet területén 50%-os beépítési mértéket, 7,5 méteres épületmagasságot, 1,2 általános és 0,5 parkolási szintterületi mutatót határoz meg.

3. Központi kertváros



Vasúti területek:

A vasúti területeket tekintve Szabályozási terv a Fóti út folytatásában a Géza fejedelem térenél jelöli a meglévő műtárgyat, mely biztosítja a kerületközi kapcsolatokat. Ezenkívül a tervlapon szerepel még a kerékpáros infrastruktúra tervezett nyomvonala, ami követi a KÖu-4 terület gyűjtőútjának nyomvonalát.

A Sín utca mentén meglévő/tervezett gyalogoshálózat kiemelt szakasza látható, mely a meglévő/tervezett déli és északi alul- vagy felüljáró közti kapcsolatot biztosítja. A meglévő gyalogoshíd mellett a Lukácsy S. utca vonalában a Szabályozási Terv az **M3 metróvonal meghosszabbításához** Rákospalota tartozó metrómegállót *tervezett gyalogos aluljáró* formájában szándékozik megközelíteni.

A KÖk területen belül a meglévő állomásépület környezetében jelöl nagyobb kiterjedésű, egybefüggő építési helyet a szabályozás.

A meglévő felüljáró műtárgya a vasútállomás épületeihez kapcsolódik, melyek fővárosi helyi védettségű építménynek minősülnek. A Szabályozási terv jelöl a vasúti területek mentén egy minimum 100 férőhelyes P+R parkoló létesítésére alkalmas területet.

Lakóterületek:

A Központi kertváros közvetlenül vasútvonal menti területei az **Lk-1/OSZ-1**, **Lk-1/OSZ-1** és **Lk-1/HZO-3** építési övezetek, melyek az itt kialakult sokszor nívós építészeti kialakítású villa jellegű épületek karakterének megőrzésére utalnak. A területen több kerületi védett épület is található, melyeket a Szabályozási terv is jelöl, illetve általánosságban elmondható, hogy a közterületek felé 3-5 m előkert kerül kijelölésre.

A vasút védőtávolsága számos telket, épületet érint.



4. Platán utcai kertváros

Az 5. számú településszerkezeti egység esetében az előzőekhez képest egy relatív kisebb területről beszélünk, melynek jelentős részét az **Lk-1/SZ** jelű szabadonálló beépítési móddal jellemezhető építési övezetek teszik ki.

A Szabályozási terv feltünteti a Géza fejedelem téren a volt Leánynevelde műemléki környezetét.

A Géza fejedelem téren a Szabályozási terven **Zkp-Fk** jelű övezet jelölt, mely „a kisebb területű, és a zöldfelületnél nagyobb arányban burkolt, jellemzően fásított közterek számára biztosít területet.”

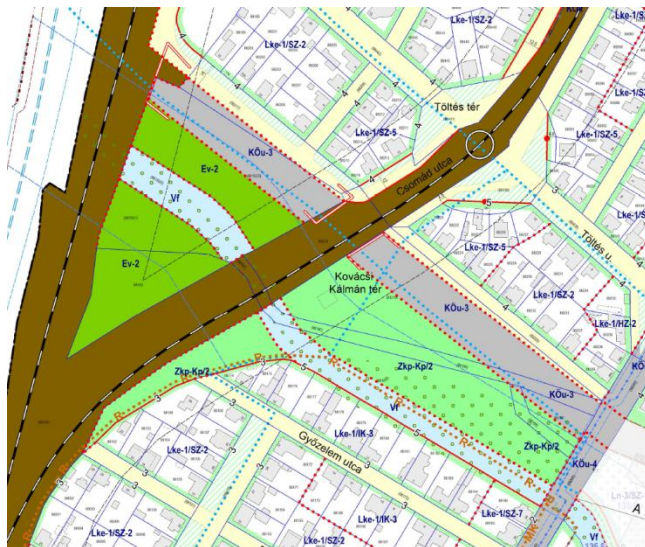
A vasút védőtávolsága számos telket, épületet érint.

Zöldfelületek, közterületek:

A vasút és a lakóterület közé beékelődik egy kisebb **Zkp-Kp/2** jelű övezet.

5. Rákospalota kertváros

A Győzelem utcától északra található Kovácsi Kálmán tér környékén meghatározó a Szilas patak medre – Vf övezete-, és az ahhoz kapcsolódó **Zkp-Kp/2** valamint **Ev-2** jelű övezetek.



A Zkp-Kp/2 jelű övezet a legalább 1 hektár kiterjedésű közparkok övezete, ahol az elhelyezhető épület bruttó beépített alapterülete nem lehet nagyobb 100,0 négyzetméternél. A Szilas-patak mentén a Szabályozási terv régészeti lelőhelyet is jelöl.

Vízgazdálkodási területek:

Vf jelű övezete esetében a 132.§ ír részletesen.

„132. § (1) A Vf jelű övezet a vízfolyások övezete, amelyen

- a) épület nem létesíthető, és
- b) a területét természet közeli módon, zöldfelületként kell fenntartani.

(2) Ahol a vízfolyás erdőterületet érint, ott az

erdőkre vonatkozó rendelkezéseket is be kell tartatni.

(3) A vízfolyás és patak védősávját, fenntartásához szükséges területet a vonatkozó jogszabályok szerint és a fizikai kialakulásuk szerint kell biztosítani.”

Erdőterületek:

Az **Ev-2** jelű övezet paramétereit a 129.§ részletezi.

„129.§ (9) Az Ev-2 jelű övezetekben

- a) a már meglévő beerdősült, fákkal borított területen új épület nem létesíthető,
- b) a tervezett véderdősáv területén építmény csak a védelem jellegével összefüggésben létesíthető,
- c) záportároló elhelyezhető,”

Lakóterületek

A Töltés tér környékében megjelenő **Lke-1/SZ** építési övezetekről általánosan elmondható, hogy a közterületek felé építési vonalat is meghatározó 3-4-5 m előkert került kijelölésre. A Töltés tér szélein szabályozási vonal jelöli a közterületek csökkentési szándékát. A Töltés tértől délre a Csomád utca folytatásában 12 méter szabályozási szélességgel csökkenti a vasút telkét a közterület kialakítása érdekében.

A Kovácsi Kálmán tér – Töltés utca vasút menti összekötése érdekében a vasúti telken közterületi kiszabályozás szerepel a zsákutca jelleg megszüntetése céljából.

Az Alagi tér mentén megjelennek még **Lke-1/IK** építési övezete mely ikres beépítési módot ír elő.

A vasút védőtávolsága számos telket, épületet érint mind a 70. sz., mind a 71. sz. vonal mentén.

Közlekedési területek

A **kötőtpályás közlekedési területek** ezen a területen válnak elegymástól, ahol is külön nyomvonalon folytatódik a 70. sz. és a 71. sz. vasútvonal. Mindkét szakasz esetében a szabályozási terv az Óceánárok utca – Közvágóhíd utca kapcsolatának megteremtése érdekében külön szintű csomópont kialakítását, vasút alatti műtárgy elhelyezhetőségét tartalmazza. A Szabályozási terv kiemeli a kerékpáros infrastruktúra tervezett nyomvonalait, melyek a Kovácsi Kálmán tér és a Töltés tér mentén futnak.



A 70. sz. vonalon a Töltés utcánál meglévő szintbeni kereszteződést, az Árokhat útca magasságában a vasúti területek fölött a Szabályozási terv tervezett különbszintű (alul-, vagy felüljáró) műtárgyat jelöl, mely kerületközi kapcsolatokat biztosít. A két átjáró között tájékoztatásként szerepeltet a Szabályozási terv egy minimum 100 férőhelyes P+R parkolót a IV. kerület közigazgatási területén.

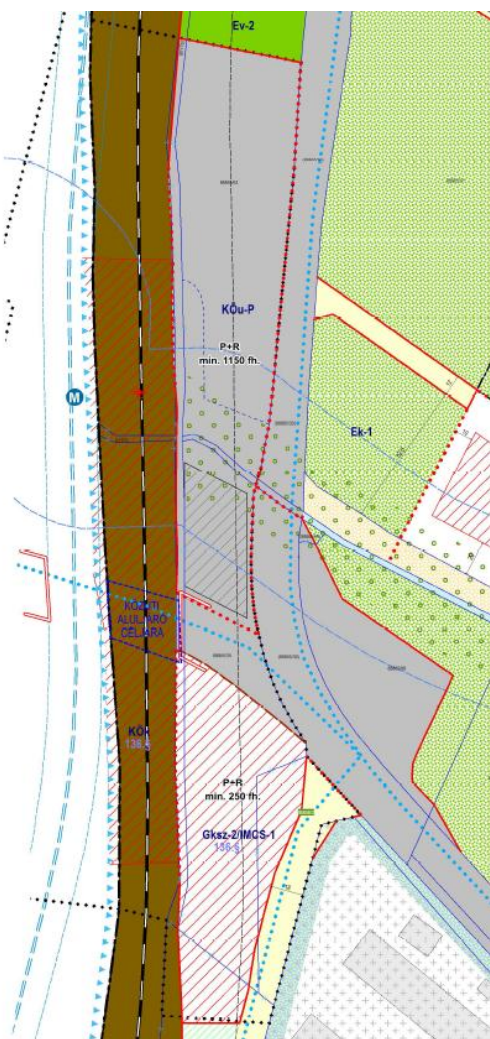
A Sipos térrel szemközt a vasúti területen a Szabályozási terv szintén jelöl egy javasolt különbszintű keresztezést, mely alul- vagy felüljáró formájában létesíthető.

A felüljáró lehetőséget biztosít a kerékpáros infrastruktúra nyomvonal összekapcsolására a két kerület között.

A 71. sz. vasútvonal a Csomád utca mentén halad, mely számára a jelenlegi telekhatárnál jellemzően szélesebb KÖk övezetet jelöl ki a szabályozás. A Szabályozási terven a Rákospalota-Kertváros vasútállomástól északra jelöli a vasútvonal megújítását tervezett két vágányként. A 71. sz. vonalon a Töltés téren, az Árokhat utcánál és a Székely Elek utcánál is meglévő szintbeni keresztezést jelöli a szabályozás.

6. Észak gazdasági terület és a Bányató környéke

A 70. sz. vonal mentén a Sipos tértől északra lévő területek jelentős része **Gksz-2/SZ/9** és **Gksz-2/SZ/11** építési övezetbe tartozik, melyekre a Szabályozási terv a közterületek felé 10 m előkert sávot jelöl.



A Székely Elek út északi oldalán a Szabályozási terv hosszanti irányú **Ev-2** jelű övezetet jelöl a gazdasági területek elválasztása okán.

A Harsányi Kálmán utca felől a Szabályozási terv a kerékpáros infrastruktúra tervezett nyomvonalát jelöli észak-déli irányban, továbbá Káposztásmegyer irányába a vasúti területek különbszintű keresztezéseként.

Az M3 metróvonal meghosszabbításának terve alapján a Szabályozási Terv a Dunakeszi út és Harsányi Kálmán utca találkozásánál **Gksz-2/IMCS-1** jelű építési övezet jelöl, mely esetében a Szabályozási terv az egész telket építési helyként jelöli, melyre részletesen a 136.§ tér ki. A Szabályozási terv itt min. 250 férőhelyet ír elő a tervezett P+R területén.

A Szabályozási tervben jelölt közúti keresztezés céljára fenntartott terület, mely közúti aluljáró formájában biztosítja a kerületközi kapcsolatok megteremtését. KÖu-3 övezetként területet biztosít a Dunakeszi út, Harsányi Kálmán utca és a Megyeri út csomópontjának. A csomóponttól északra lévő **KÖu-P** jelű övezetben is biztosítani kell egy minimum 1150 férőhelyes P+R parkolót. A tervezett közúti átjáró mellett a Szabályozási terv egy új, tervezett vasútállomással számol, mely összeköttetésben van a tervezett M3 metróvonal megállóhelyével.

Mindemellett a terv jelöli a tervezett kerékpáros infrastruktúra nyomvonalak kapcsolatait, amely észak-déli és kelet-nyugati irányban is kiterjed.

A terület környezetében a Szabályozási terv jelöli az **országos ökológiai hálózat – ökológiai folyosó** nyomvonalát, mely a **Vf** jelű övezethez (Csömöri-patak medre) kapcsolódik.

A településrész északi részén a vasúti területek mentén a Szabályozási terv **Ev-2** jelű övezetet jelöl.

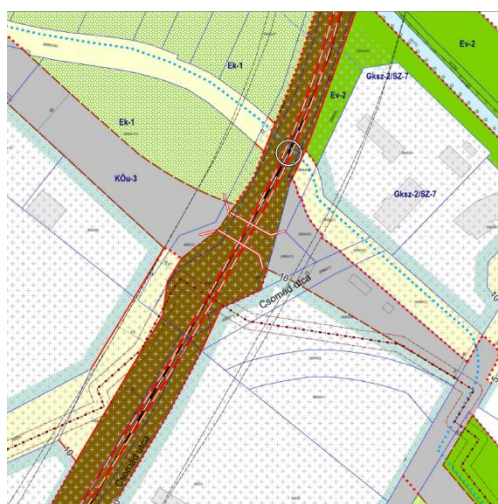
A közigazgatási terület szélén a Szabályozási terv a **KÖk és KÖu** területen is meglévő külön szintű csomópontot jelöl. A csomópontot szintén érinti egy **Vf** jelű övezet, melyhez kapcsolódik **országos ökológiai hálózat** területe (Mogyoródi-patak medre).



A 71. sz. vonal mentén az Ajándék utcától északra a vasúti terület „felemészti” a Csomád utcaként jelölt közterületet. Szemközt a Visonta utca kapcsolatának megteremtése érdekében 27 és 16,5 méter szabályozási szélességű közterület kiszabályozásával számol a hatályos szabályozás a vasúti területek rovására.

A Dunakeszi út meglévő nyomvonalának a szabályozás Kt-kk övezetként továbbra is helyet biztosít, jelezve a meglévő szintbeni keresztezést is. Emellett KÖu-3 területként került kiszabályozásra a TSZT-ben is szereplő külön szintű keresztezés számára szolgáló terület.

A Dunakeszi úttól északra a vasút számára a korábbi tervek alapján került kijelölésre a KÖk övezet, mely nem a jelenlegi nyomvonalat követi. A KÖk övezet mentén Gksz-2, K-Rek, valamint Ek-1, Ek-2, Ev-2 erdőterületek húzódnak. A Gksz-2/SZ-6 építési övezetbe sorolt Újmajor területén a szabályozási terv javasolt telekhatárokat és javasolt közforgalmú magánutat is jelöl, mely jól mutatja a fejlesztési szándékot.



KÖk jelű közlekedési területek övezeti előírásai

A bemutatott területi egységek mentén végig megjelenő közlekedési területek előírásait a KÉSZ 125. §-a szabályozza a KÖu, Kt és KÖk jelű közlekedési területek övezeteinek előírásaként. A vasútfejlesztés jellemzően KÖk területet érint, illetve azt igényel, így az erre vonatkozó előírások kerülnek bemutatásra:

A KÖk jelű kötőpályás közlekedési terület övezet területén elhelyezhetők:

az országos vasúti hálózat, valamint a gyorsvasút (metró) vonalai, megálló és állomásai, műtárgyai, üzemi épületei, mindezek csapadékvíz elvezető elemei, valamint a közúti közlekedés pályái, felszíni parkolók és parkolóépítmények, kerékpáros- és gyalogos infrastruktúra elemek, közmű- és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek, továbbá a (3) bekezdésben meghatározott területek és építmények, továbbá

a vasúti és gyorsvasúti forgalommal kapcsolatos állomások üzemi, forgalmi, irodai, pihenő és raktározási épületei, valamint az utasok kényelmét szolgáló, kizárólag az állomásépülethez, vagy a ba) alpont szerinti épületekhez kapcsolódó kialakítással vendéglátó, kereskedelmi és szolgáltató funkciójú épületek, az e célra kijelölt helyen intermodális csomóponti létesítmények, P+R parkoló.

A (11) bekezdés szerinti épület, építmény a KÖk övezet területén a IV. kerület közigazgatási határáig építhető, a IV. és a XV. kerület közigazgatási területeit összekötve is kialakítható.

Vasúti területekre vonatkozó kiegészítő rendelkezések

A KÉSZ kiegészítő előírásaiban külön tárgyalja az M3 metrófejlesztéssel érintett közlekedési területeket a 136. §-ban, mely szerint:

- Az M3 metrófejlesztéssel érintett közlekedési területen közhasználatú vagy P+R parkolók kialakítása során a KÖu-P jelű övezet kivételével
 - 50 db gépjármű várakozóhelyenként legalább egy akadálymentes parkoló és legalább 10 férőhely fedett kerékpártároló létesítendő,
 - a felszíni parkolót azt OTÉK rendelkezéseinek megfelelően fásítani kell.
- A KÖk övezetbe tartozó MÁV vasúti és vasútüzemi területén
 - vasúti megállóhely építményei, utasperon épület,
 - technológiai/üzemi épület, járműtelep, valamint
 - az azokat kiegészítő rendeltetésű önálló épület,
 - a vasúti közlekedésből eredő zaj elleni védelmet szolgáló építmény,
 - a vasútüzemhez kapcsolódó P+R és B+R építmény
 - közösségi közlekedési megálló és építménye

helyezhető el.

A vasúti területeken a kiegészítő rendeltetésű önálló épületekben elhelyezhető vendéglátási funkció, szolgáltató és kereskedelmi célú funkció (a hozzá tartozó egyéb kiszolgáló, raktározási területekkel együtt). A vasúti megállóhely, az utas peronok, a technológiai/üzemi és a kiegészítő rendeltetésű önálló épületek legfeljebb 4,5 méter épületmagassággal létesíthetők. A különböző övezetekbe (KÖk és Gksz-2/IMCS-1) tartozó vasúti és gazdasági területen lévő épületek, építmények egymáshoz csatlakozhatnak, egymás között összenyithatók, vagy azokkal egy épületszerkezetként is kialakíthatók. Épület, építmény a IV. kerület közigazgatási határáig építhető, a IV. és XV. kerület közigazgatási területeit összekötve is kialakítható.

A területen biztosítani kell a közúti/gyalogos/kerékpáros és vasúti keresztezések műtárgyai részére a megfelelő építési területet.

A közterületi telekhatáron kerítés nem létesíthető - kivéve, ha az a vasútüzemi terület vagy őrzött parkoló biztonságát szolgálja.

A területen a közművek és a vízfolyások, a csapadékvíz-elvezetés, valamint a vasút keresztezéseinek műtárgyai részére alagútban, átereszben a szükség szerinti helyet, építési területet biztosítani kell.

Rákospalota-Újpest metró megálló létesítésével egyidejűleg a Lukácsi Sándor utca vasútpálya alatti gyalogos megközelítését biztosítani szükséges.

Parkolás szabályozása



A vasútfejlesztés kapcsán Rákospalota-Újpest vasútállomás esetében merül felmerülő szolgáltatás fejlesztés okán a telken belül megoldandó parkolási kötelezettség és kerékpártárolás feltételeit az a KÉSZ 3. mellékletében foglaltak mutatják.

A hatályos KÉSZ alapján a vasúti terület nem tartozik a parkolási kötelezettség kedvezményezett területei közé.

Parkolási kötelezettség: a telken belül biztosítandó férőhelyek száma

Közterületi engedmény: a parkolási kötelezettségnek az építéssel, vagy rendeltetismódosítással érintett telken kívül közterületen vagy magánúton biztosítható része a közterületi telekhatártól légvonalban mért legfeljebb 500 m-en belül (12. §).

Az KÉSZ 3. melléklete meghatározza a személygépjárművekre vonatkozó parkolási kötelezettséget, melynek részletezésétől itt el lehet tekinteni.

Védelmek, településkép

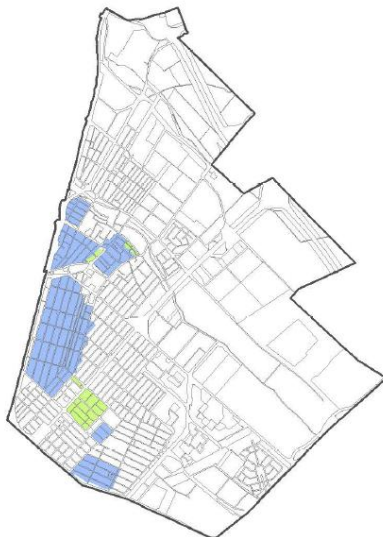
A KÉSZ Szabályozási tervén is szerepeltetésre kerül a fővárosi és kerületi településképi szempontból meghatározó területek, védett településrészek, melyek a fenti bemutatás alapját adták.

A XV. kerület által érintett területek a vasútfejlesztésből adódóan a következő településképi szempontból meghatározó területeket érinti Istvántelegtől:

- 23. Vasút menti vegyes gazdasági területek
- 1. Rákospalota városközpont
- 6. Központi kertváros
- 5. Platán utcai kertváros
- 4. Rákospalota kertváros
- 24. Észak gazdasági terület
- 31. Bányató környéke

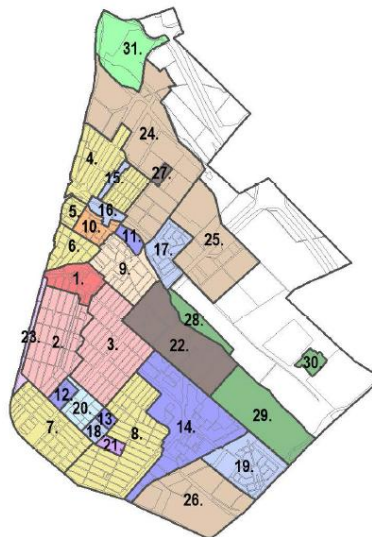
A 5., és 6. számú területek kerületi védett településrészeket tartalmaznak.

Fővárosi Kgy. rendelettel védett épületegyüttes és kerületi védett településrész

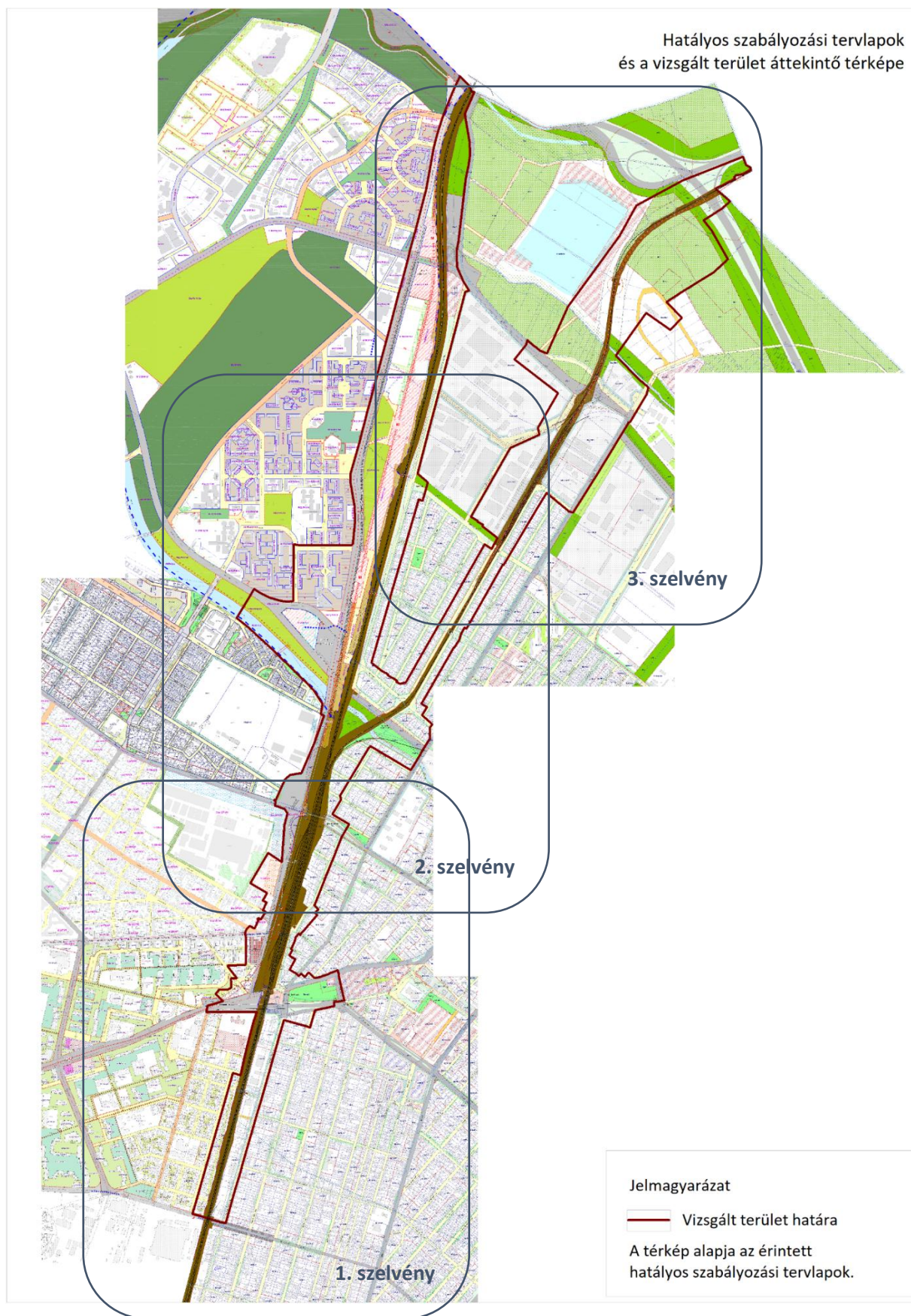


- fővárosi kgy. rendelettel védett épületegyüttes
- kerületi védett településrész

településképi szempontból meghatározó területek a településképi védelméről szóló 21/2017. (IX.29.) ÖK. r. alapján

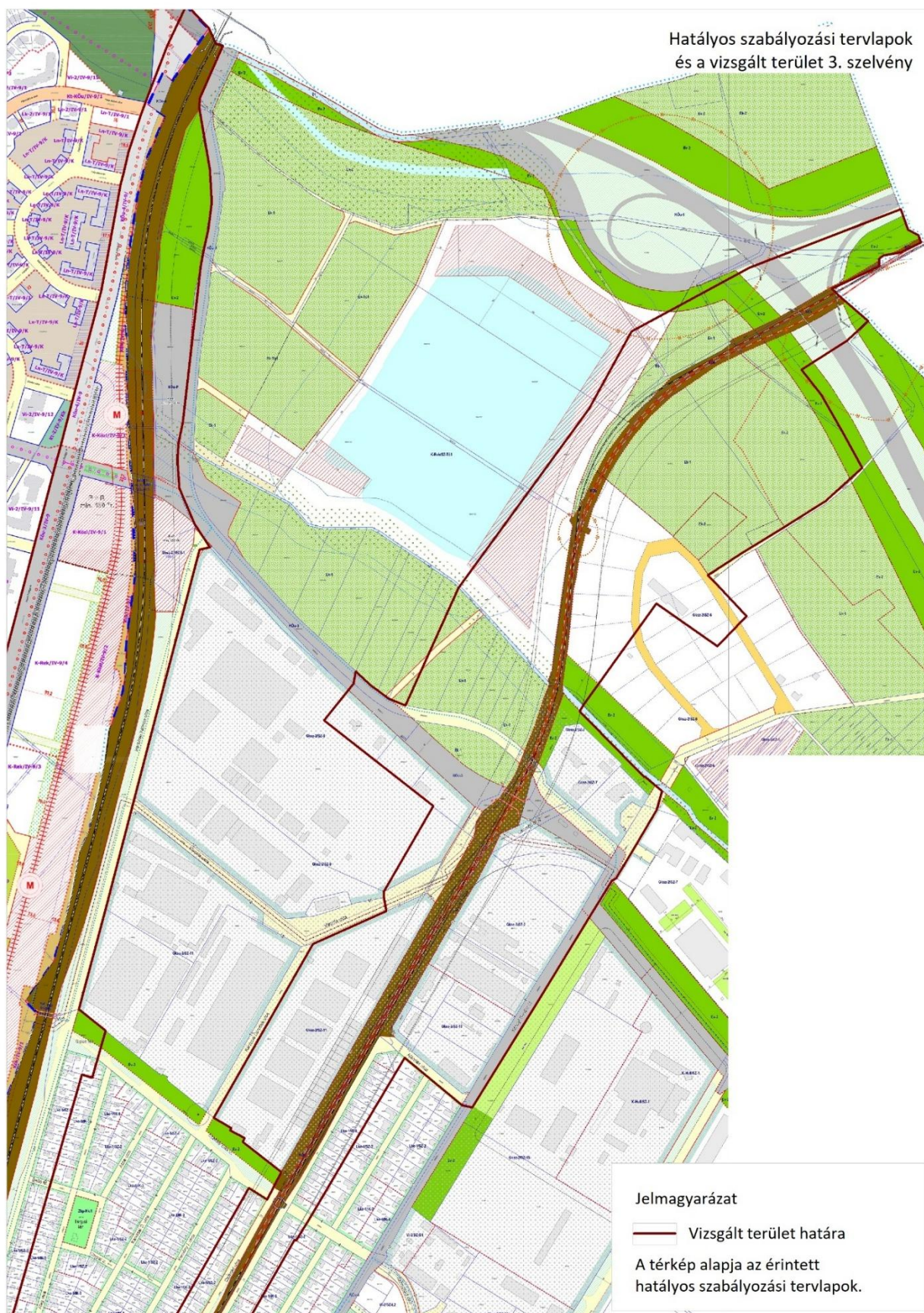


3.2.3.3. A IV. és XV. kerület szabályozási terveinek közös bemutatása









4. ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉS AZ ÉPÍTÉSZETI ÖRÖKSÉG VIZSGÁLATA

4.1. JELENLEGI TERÜLETHASZNÁLAT – FUNKCIÓVIZSGÁLAT

A vizsgált területen belül sokféle funkció jelenik meg, melyek közvetlenül kapcsolódnak a vasúti területekhez.

70. sz. és 71. sz. vasútvonal Istvántelek v.á. és Rákospalota- Újpest v.á. közötti közös szakasz

Istvántelek vasútállomás környezetében a IV. kerületi területrészekben jellemzően a lakófunkció dominál egészen a Tavasz utcáig, illetve az ettől északra egyéb kondicionáló zöldfelületek jelennek meg az Árpád úti csomópontig. Közvetlenül a vasúti területek mentén a IV. kerületi oldalon városüzemeltetési terület húzódik, a lakóterületek és a vasúti területek közti pufferzónaként. Ezen a szakaszon a lakófunkciójú tömbökben a vasútnak hátat fordít a beépítés, a telkek hátsókerti részeiben csak vegyes állapotú és funkciójú melléképületek találhatók.

A XV. kerületi oldalon a vasúttól keletre a Pázmány Péter utcáig terjedő tömbben a lakófunkció nem jellemző, itt telekszínt a termelési/raktározási, illetve általános kiskereskedelmi funkciók, épületszínt azonban ezeken belül vendéglátó, kereskedelmi és vegyes kiszolgáló funkciók vannak jelen. Utóbbiak összességében a keleti oldal 70%-át töltik ki. A Pázmány Péter utca túloldalán már a XV. kerület ezen térségére jellemző kisvárosias lakóterület található.

Az Árpád úti csomópontnál a felüljáró műtárgytól délre kondicionáló zöldfelület és használaton kívüli terület, valamint, attól északra kereskedelmi, szolgáltatás, lakóterület és használaton kívüli terület helyezkedik el. A felüljárótól északra a XV. kerületi oldalon terül el a Városháza park, a IV. kerületben kisebb zöldfelületek inkább kondicionáló hatásuk miatt fontosak.

A vizsgált területen belül az Árpád úttól északra fekvő vasúti területek kiterjedése és aránya a délihez képest növekvő mértéket mutat és csökken a környező egyéb funkciók mértéke, mint a lakóterület, kereskedelem, szolgáltatás. A XV. kerületi oldalon jellemzően lakófunkció található, míg a IV. kerületi területeken a lakófunkció mellett még a közlekedési infrastruktúrához kapcsolódó vasútállomási és buszvégállomási területek is megjelennek.

70. sz. vasútvonal Rákospalota- Újpest v.á. és Külső- Szilágyi úti szakasz

Rákospalota- Újpest vasútállomástól észak felé a IV. kerületi oldalon jelentősen lecsökken a lakóterületek aránya, helyét inkább a városüzemeltetési területek, közúti területek és villamos veszi át. A bővített vágánytengelyek itt is folytatódnak, leghamarabb a 70-71. sz. vasútvonal elválása után látható jelentős területi csökkenés. A XV. kerületi oldalon a környező funkciók jellemzően még mindig a lakóterületek. A Géza fejedelem térenél található egy nagyobb kiterjedésű védelmi funkciójú erdősáv. A Géza fejedelem útjától északra lévő területeket a vizsgálati lehatároláson belül kelet felé (XV. kerület) jellemzően lakófunkciójú és kondicionáló zöldfelületek jellemzik, illetve épületszínt megjelenik egy oktatást, nevelést képviselő épület, a vasúttól nyugatra (IV. kerület) pedig a buszvégállomáshoz kapcsolódó védelmi és egyéb kondicionáló zöldfelületek jellemzőek. A 70. sz. vasútvonal mentén az Óceán-árok utcától északra a keleti területen továbbra is a lakófunkció a meghatározó, míg nyugatra egyéb kondicionáló zöldfelületek jelennek meg szélesebb sávban a villamos területe mellett egészen a Külső Szilágyi út szakaszáig. A Káposztásmegyeri lakótelepi beépítésből fakadóan tömbszínt jellemzően lakófunkciójú terület található, épületszínt azonban már megjelennek a vegyes kiszolgáló funkciók a Lóverseny tér környékén. Ezen szakasz két végén kisvízfolyások: a Szilas- patak és a Csömöri –patak medre fut.

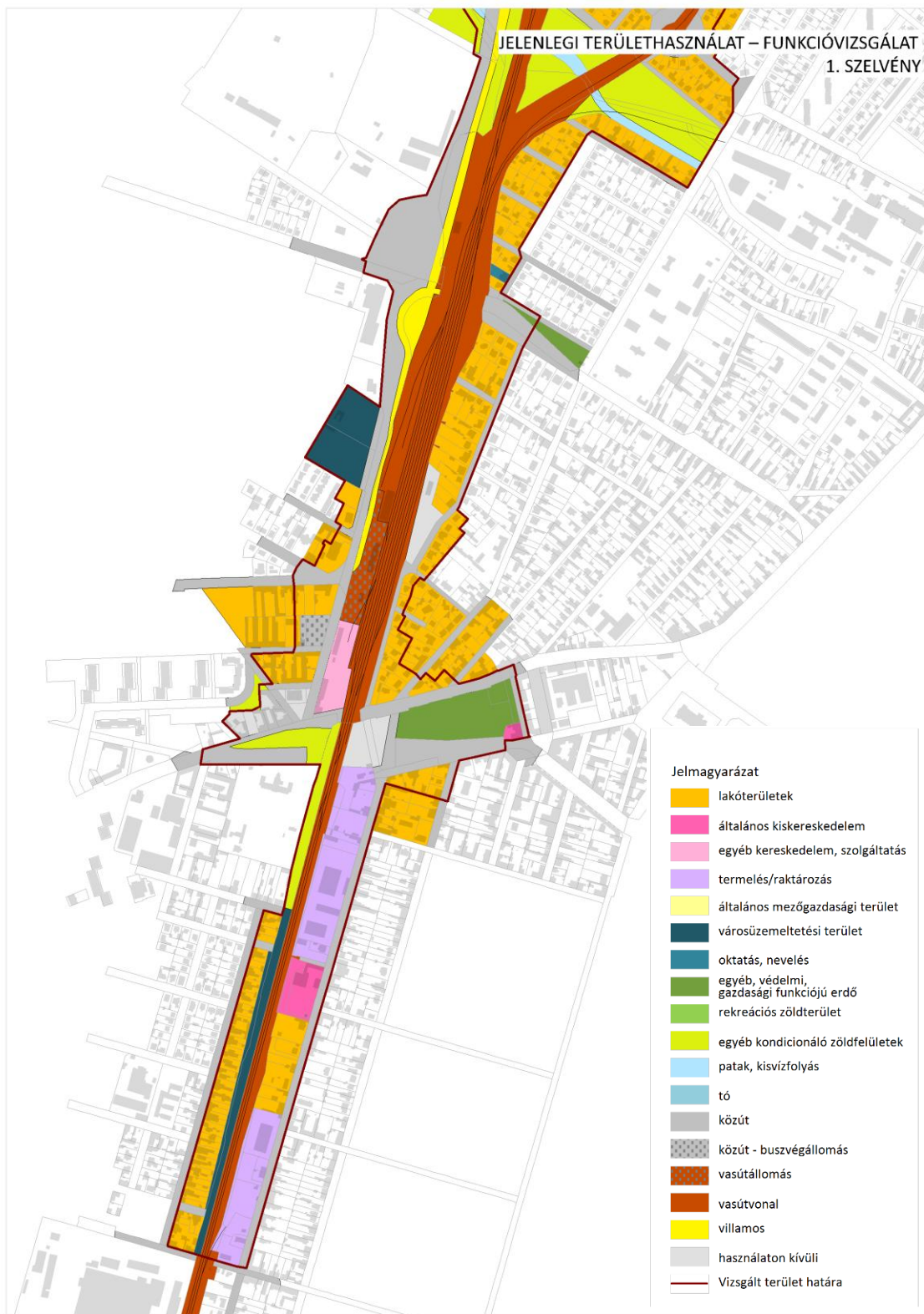
71. sz. vasútvonal Rákospalota - Újpest v.á. és Dunakeszi úti szakasz

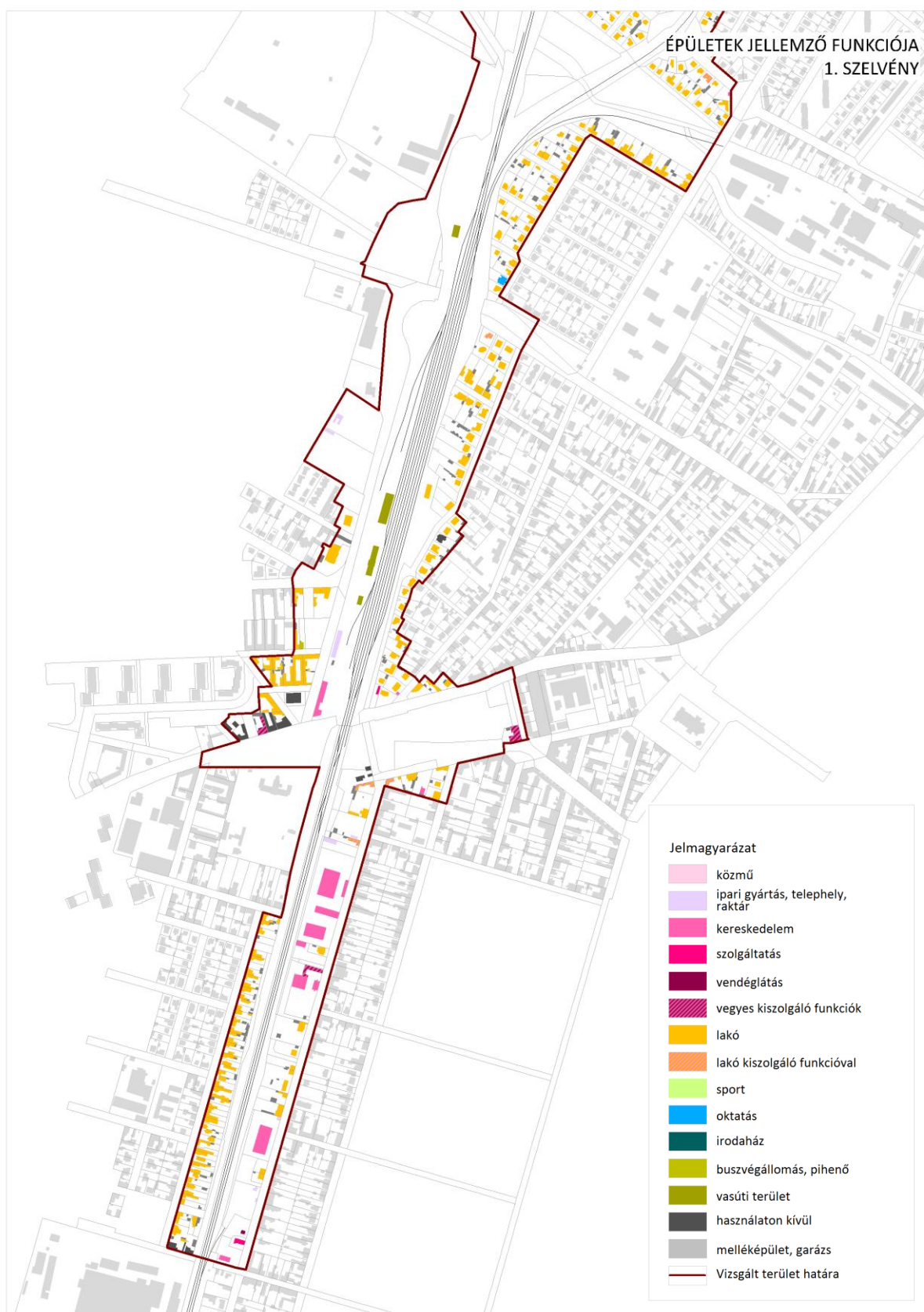
A vágányok a XV. kerületi Győztes utca vonalában történő szétválása után, a Kovácsi Kálmán tér környezetében a 71. sz. vonalat a Szilas-patak kisvízfolyása keresztezi, melynek mentén egyéb kondicionáló zöldfelületek, a töltés melletti erdősült sávok jelennek meg, majd a Kovácsi Kálmán tértől északra ismét kertvárosias lakóterületek veszik közre a vasútvonalat.

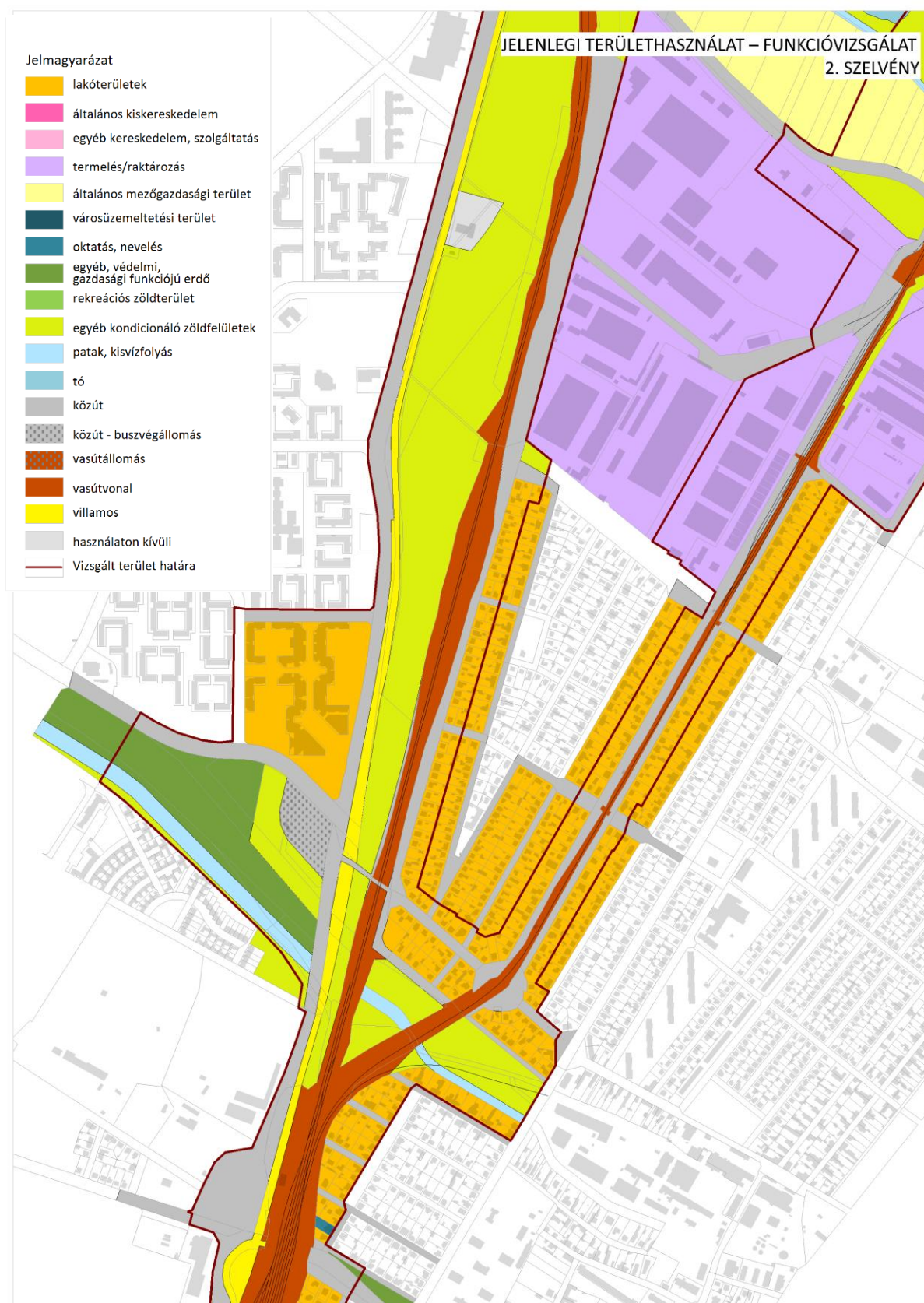
Az épületvizsgálatok alapján látható még a lakóterületen belül egyéb kiszolgáló vagy szolgáltatással jelölt épület is. Meghatározó változás a Székely Elek utcától északra történik, ahol a vasút nyugati oldalán termelés/raktározás funkció a jellemző, míg keleti oldalán egy kisebb szakaszon még egy hosszabb

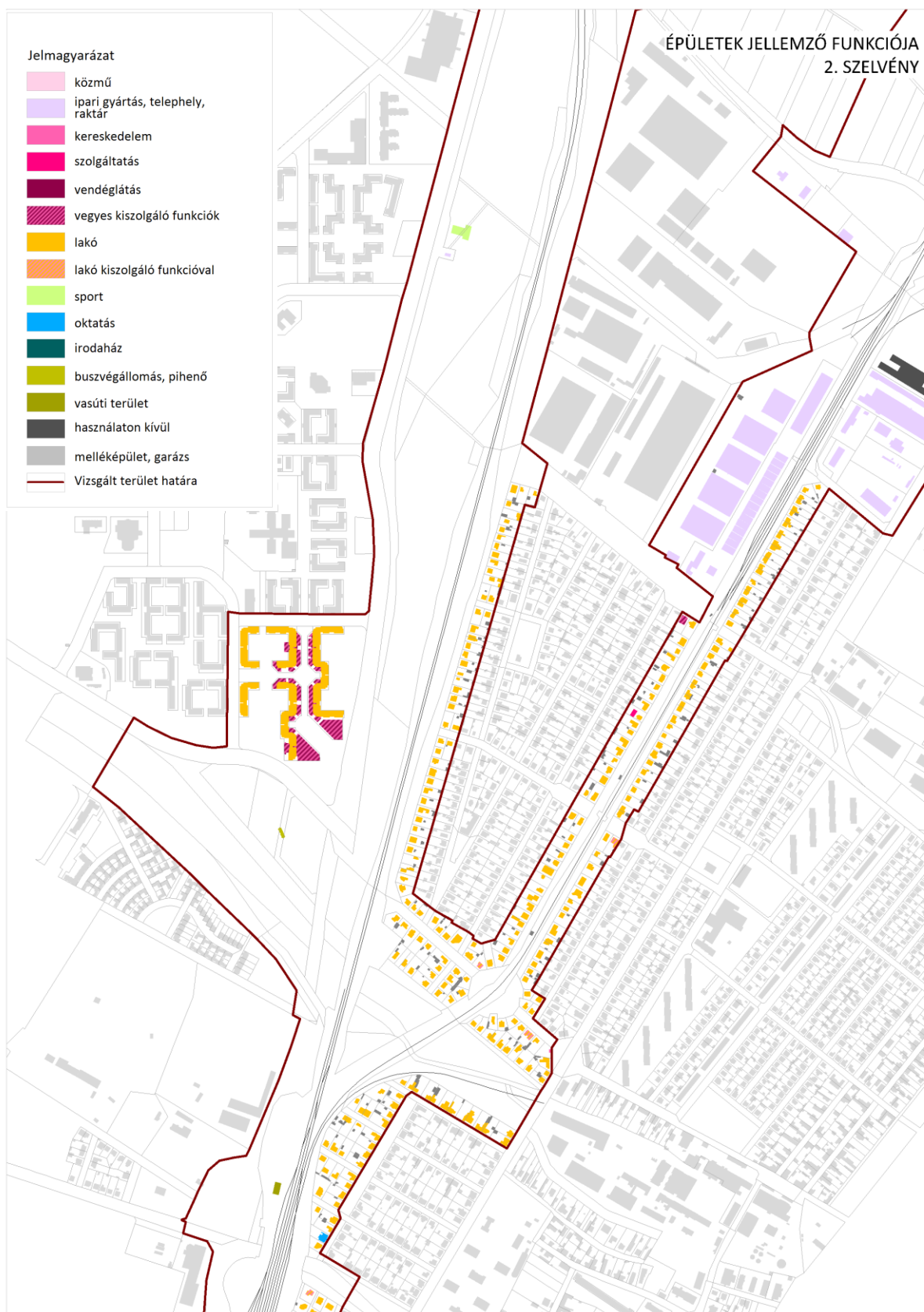
lakótömb ékelődik a gazdasági rendeltetésű területek közé. Az épületvizsgálatok alapján látszik, hogy a gazdasági területek épületszinten akár iroda funkció befogadására is alkalmasak.

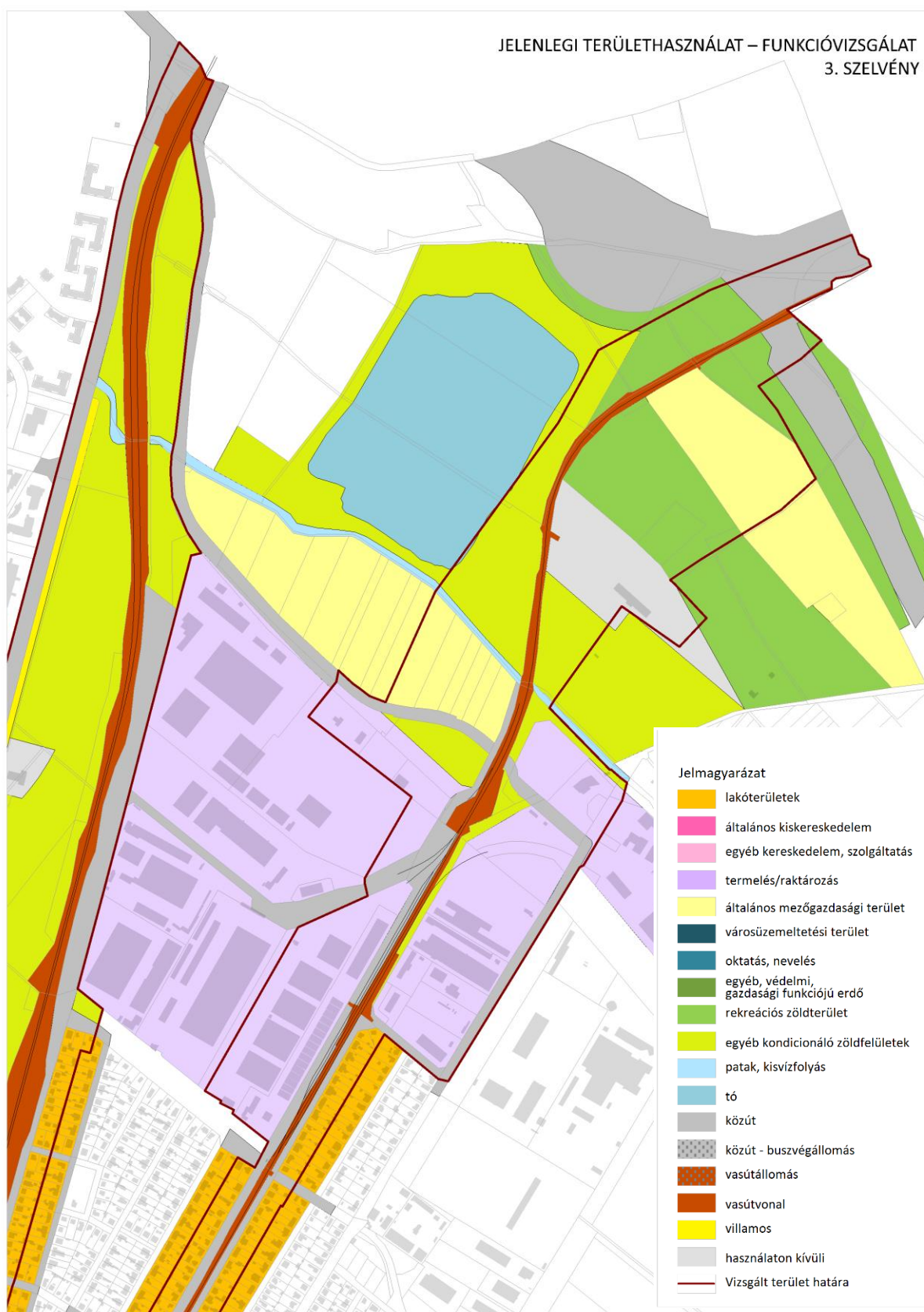
A Csömöri patak magasságában és attól északra az egyéb kondicionáló zöldfelületek, a védelmi, gazdasági funkciójú erdőterületek már nagyobb arányban jelennek meg a vasút két oldalán a Dunakeszi út vonaláig. Ettől északabbra elvétve használaton kívüli és mezőgazdasági területek jellemzik a vonal két oldalát egészen a városhatárig és az M0 körgyűrű vonaláig, a vonaltól nyugatra - a vizsgálati területen kívül - található egy korábbi bányató.

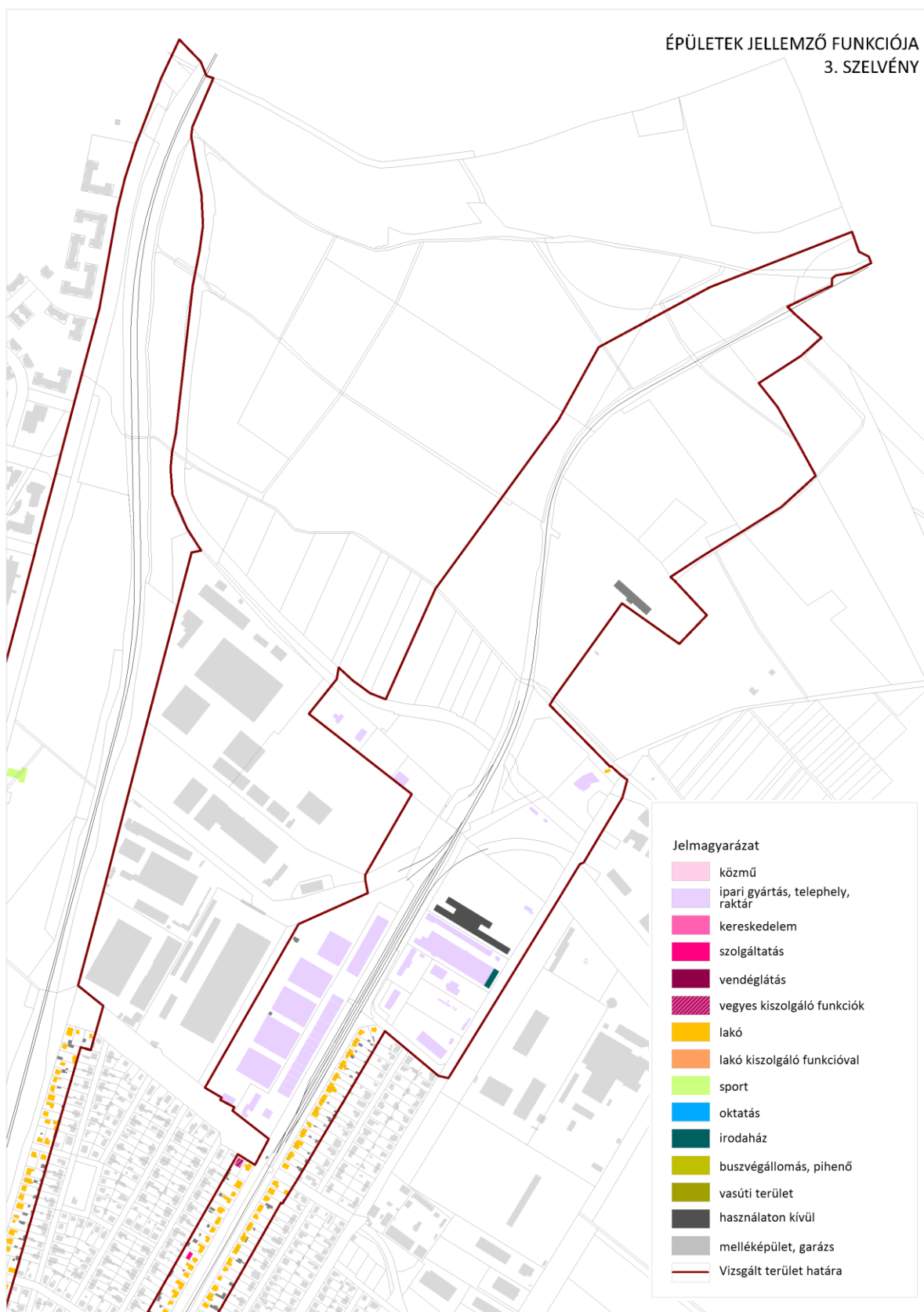












4.2. TELEKSTRUKTÚRA VIZSGÁLATA – TELEKMÉRET

A vizsgált terület telekstruktúrájáról elmondható, hogy igen változatos, és nagy különbségek találhatók az egyes területrészek között, melyek az alábbiakban szakaszonként kerülnek bemutatásra, utalva már a fejlesztés során jelentkező kisajátítási igényekre is:

70. sz. és 71. sz. vasútvonal Istvántelek v.á. és Rákospalota- Újpest v.á. közötti közös szakasz

Istvántelek vasútállomás környezetében a vizsgálati területet a kis területű, zömében nyeles telkek alkotják, melyeknek átlagos alapterülete 500-2.500 m² közötti. Ezek általánosságban az előző vizsgálatban bemutatott lakófunkciójú területek, melyeket nem érint a vasútvonal fejlesztése miatti kisajátítási igény. A jelenlegi vasúti területek mellett elterülő hosszanti telkek, melyek átlagos telekmérete 10-25.000 m² közötti, nagyrészt vasút számára kerülnek majd kisajátításra.

A jelenlegi vasúti területek számára fenntartott telkek átlagos mérete 10-50.000 m² között mozog.

A vizsgált terület IV. kerületi oldalán a vasúttól távolabb szabályos telekalakulatok figyelhetők meg, mely egy rendezett lakóterület jelenlétére utal. A közterületek átlagos mérete 2.500-5.000 m² között mozog.

Az Árpád úti csomóponthoz közeledve megjelennek nagyobb, szabálytalan méretű telkek, melyek a jellemzően használaton kívüli, zöldfelületi és gazdasági funkciók jelenlétéből fakad, és amelyek többséggel közterületek. Ezek mérete jellemzően 5-25.000 m² között van.

A Rákospalota-Újpest vasútállomás környezetében megjelenő vasúti területbővület a legnagyobb telekterületek közé tartozik, ezek bővítésére, így kisajátításra nincs szükség. Ezek átlagos telekterülete eléri a 100.000 m²-t.

A vasúti területek környezetében megjelennek olyan kisebb, szabályosabb telkek, melyek telekmérete átlagosan 500-1.000 m² körüli értéket mutat, ami szintén a tervezett lakóterületi, jellemzően kertvárosi struktúrára utal a XV. kerület peremén. A vasúttól nyugatra az újpesti oldalon egy kicsit szabálytalanabb telekstruktúra figyelhető meg, az 500 m²-es telkektől (családi házas beépítés) az 5-10.000 m²-es telkekig (MÁV terület).

70. sz. vasútvonal Rákospalota- Újpest v.á. és Külső- Szilágyi úti szakasz

Rákospalota-Újpest vasútállomás területén, a keleti oldalon (XV. kerület) jellemzően az 500-2.500 m² telekterület a jellemző, mely telkek kiosztása a közterületek megfelelő megközelíthetősége érdekében alakult így. A nyugati oldalon (IV. kerület) a vegyes területhasználatból adódóan vegyes telekméretek tükröződnek. A Fóti út- Géza fejedelem útja környékén lévő nagyobb telkek általánosnak mondhatóak, jelentős részük közterületként funkcionál, melyek bővítése nincs napirenden.

A Fóti úttól északra fekvő nagyobb méretű telkek átlagosan 25-100.000 m² között mozognak. A vasút számára történő kisajátítási igény főleg a vasúti elágazás területét érinti, mely beékelődött a két vasúti terület közé.

Az Óceán-árok utca térségében a Szilas-patak mentén jellemzően nagy telkek találhatóak, melyek túlnyomó része közterület. Ezek átlagos telekterülete 2.500-25.000 m² között van. Az Óceán-árok utcával párhuzamosan közút céljára történő kisajátítási igény keletkezik, mely kerületközi kapcsolatokat biztosít. Ettől északra a 70. sz. vasútvonal mentén szintén igény lépett fel vasúti területek bővítésére, mely a vasút keleti és nyugati oldalt is érinti.

A IV. kerületi oldalon a Káposztásmegyeri lakótelep esetében a 25-50.000 m²-es telekterület a jellemző, ami a lakótelepi beépítésből adódó úszótelkes struktúrára vezethető vissza. Ezek elsősorban közterületek. A 70. sz. vasútvonal mentén az 5-10 000 m²-es telekterület tekinthető általánosnak, de megjelennek ennél nagyobbak is, melyek jellemzően gazdasági funkciójú területek. A vasúti területek telkeinek átlagos telekmérete 25-50.000 m². A lakótelepet elhagyva egészen a Külső-Szilágyi út szakaszáig ez a vegyesség jellemző.

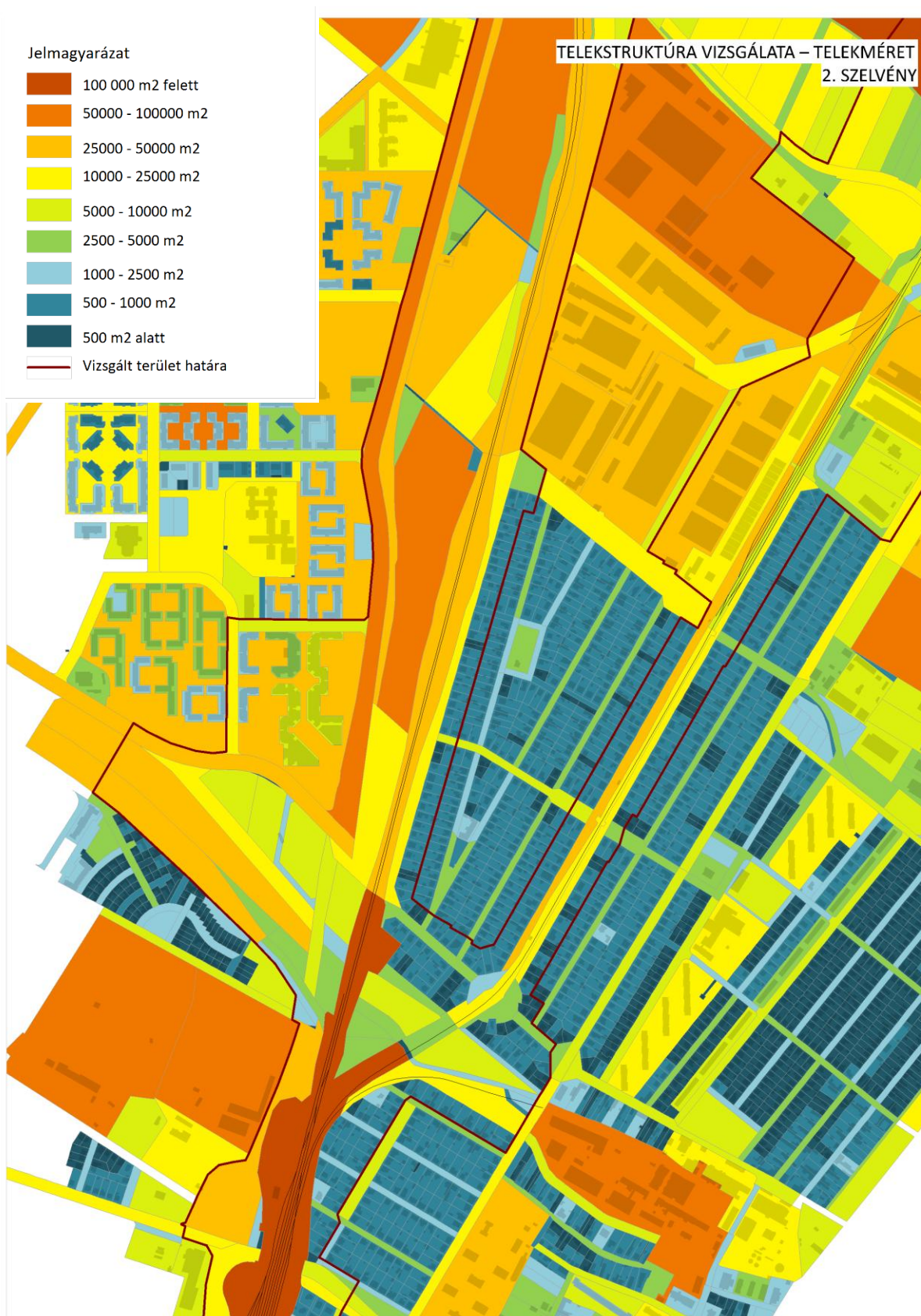
71. sz. vasútvonal Rákospalota- Újpest v.á. és Dunakeszi úti szakasz

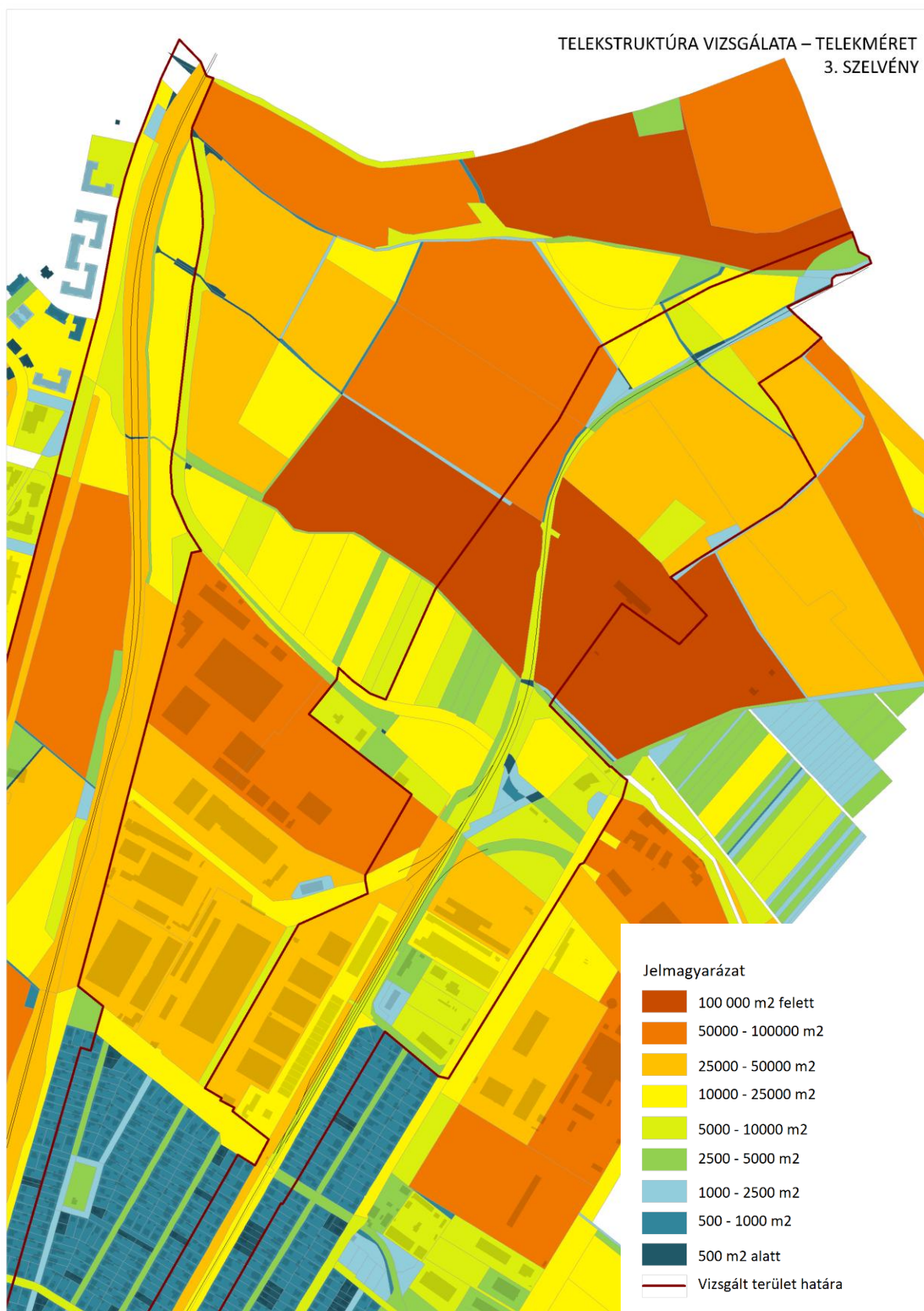
A 71. sz. vasútvonal esetében elmondható, hogy az elágazást követően megjelennek ismét a családi házas beépítésű, kis méretű telkek, melyek átlagosan 500-1 000 m²-esek. Ez szintén a rendezett, tervezett lakóterület kialakítás eredménye. A rendezettség megjelenik a közterületek kialakításában is, melyeknek közel azonos telekmérete és struktúrája ugyanezen okra vezethető vissza. Ezen szakasz mentén a vasút részéről megjelenő kisajátítási igény jelenlegi közúti közterületeket is érint.

A Székely Elek utcától északra fekvő gazdasági területek jellegűkből adódóan már nagyobb telekmérettel rendelkeznek, melyek átlagosan 25-50.000 m² területet mutatnak. A szakasz ezen részén várható a vasútfejlesztésből adódó legnagyobb mértékű kisajátítási igény. Ez a nagymértékű területbővítés egészen az Dunakeszi útig érinti a vasutat övező területeket.

A Dunakeszi út esetében várható egy közút számára kijelölt közterületi bővítés, illetve a vasút számára történő kisajátítás Újmajor környezetében. Az itt lévő telkek nagy része a Dunakeszi út mentén teleknyúlványos, melyek főként nagy kiterjedésű mezőgazdasági és erdőterületek, átlagosan 25-100.000 m² közötti telekterülettel.













4.3. ÉPÜLETEK JELLEMZŐ SZINTSZÁMA

A vizsgált területen a szintszám vizsgálat alapján elmondható, hogy elég egyöntetű, kis különbségek tapasztalhatók az egyes területrészek között, melyek az alábbiakban szakaszonként kerülnek bemutatásra:

70. sz. és 71. sz. vasútvonal Istvántelek v.á. és Rákospalota- Újpest v.á. közötti közös szakasz

Istvántelek vasútállomás környezetében jellemzően földszintes vagy földszint és tetőtérrel rendelkező épületek jelennek meg, elsősorban látható néhány F+1 szintes épület. Ez a struktúra egészen az Árpád úti felüljáróig megmarad, ahol az Újpesti oldalon található néhány F+1 és F+2 szintes épület. Rákospalota-Újpest vasútállomás környezetében szintén újra a földszintes épületek lesznek jellemzőek.

A vasúti területen található egy F+1 szintes állomási épület.

70. sz. vasútvonal Rákospalota- Újpest v.á. és Külső- Szilágyi úti szakasz

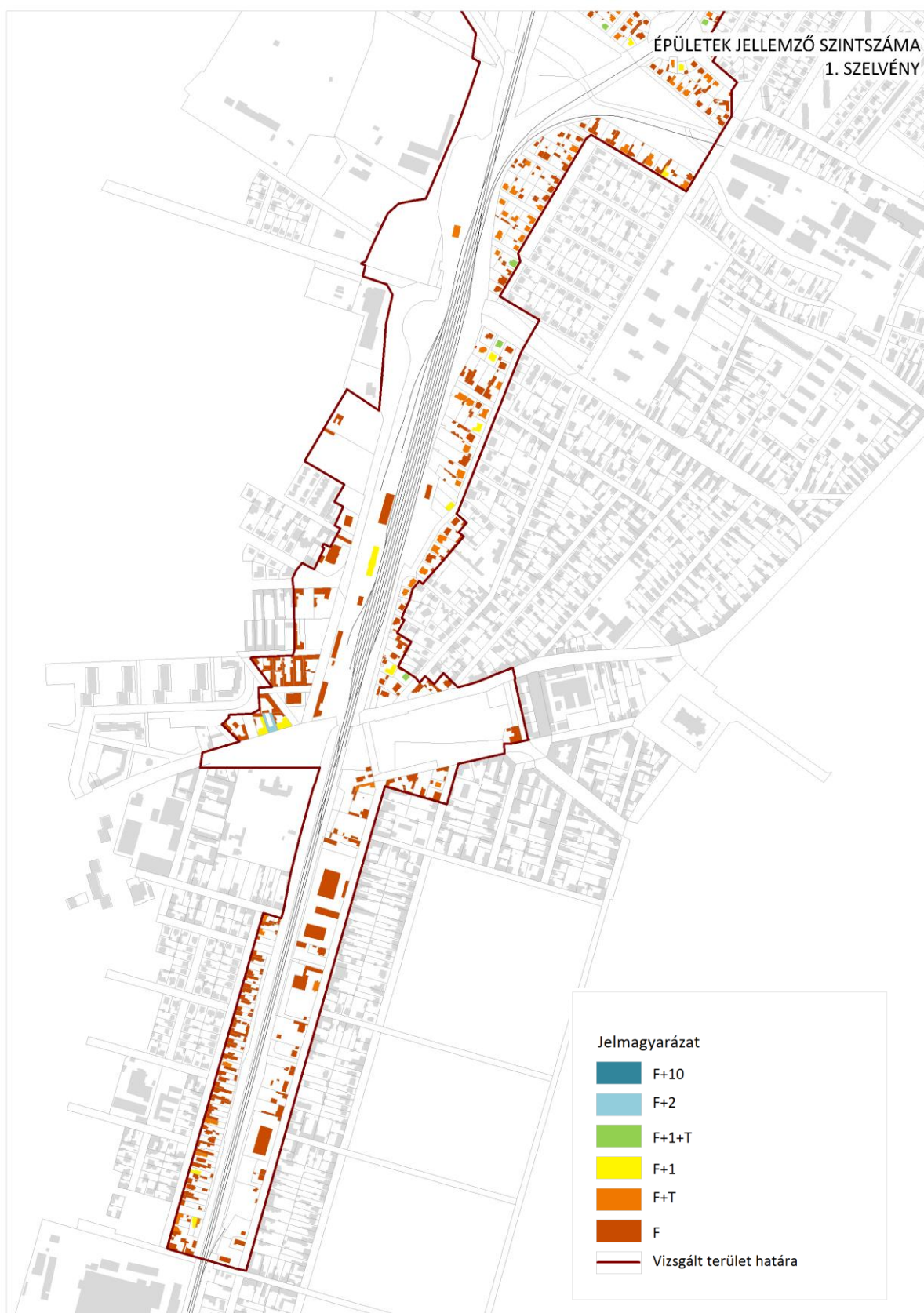
Rákospalota-Újpest vasútállomástól északra a földszintes, földszint +tetőtér a legáltalánosabb épületszint megjelenés, elvétve látható F+1, F+2 szintszám családi házas épület. Az Óceán-árok utca mentén elhelyezkedő panelházak (Káposztásmegyeri lakótelep) jellemzően az F+10 szintszámú épületmagasságot hozzák, mely a környéken általánosnak mondható. A XV. kerületi oldalon jellemzően még mindig a földszintes beépítés az uralkodó, legfeljebb F+1+T jelenik meg legmagasabb beépítésként.

71. sz. vasútvonal Rákospalota- Újpest v.á. és Dunakeszi úti szakasz

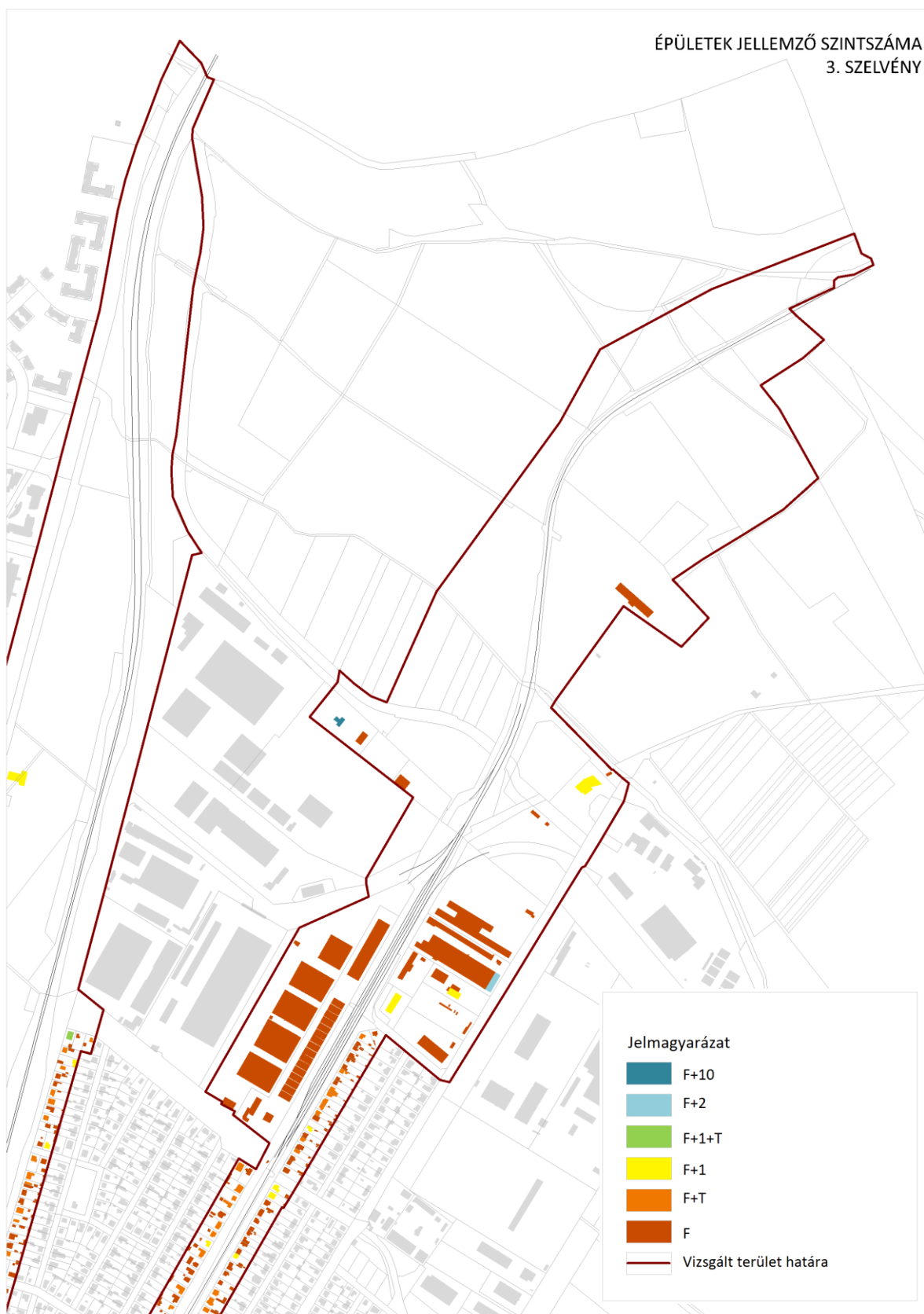
A 71. sz. vasútvonal nyomvonala mentén a kertvárosias beépítésre jellemzően itt is a földszintes, F+T a jellemző, a legmagasabb érték F+1+T –ben nyilvánul meg.

A Sipos tér környezetében megjelenő gazdasági területek jellemző szintmagassága szintén a földszintes értéket mutatja.

A Dunakeszi út mentén lévő szeméttégető épülete emelkedik ki a környezetéből F+10 szintes magasságával.







4.4. AZ ÉPÍTÉSZETI ÖRÖKSÉG VIZSGÁLATA

Az építészeti örökség tekintetében (lásd 3.2.1. fejezet) megállapítható, hogy a teljes vizsgált területen mindössze két védett épület található. A Görgey Artúr utca és a Szilágyi utca találkozásánál lévő Brunovszky-vendéglő műemléki védettségű, valamint egy a vasúti területen található épület fővárosi helyi védelemmel rendelkezik.



A műemléki védettségű Brunovszky-vendéglő



A fővárosi helyi védelem alatt álló állomásépület

A 70. sz. vasútvonal nyugati oldalát jelentős részben érinti nyilvántartott régészeti terület. Mivel a vasútvonal fejlesztése a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (Kötv.) szerint ún. nagyberuházás, ezért a Kötv. 23/C. § (1) bekezdése értelmében beruházónak *előzetes régészeti dokumentációt* kell készítenie. A dokumentációt a FŐMTERV Zrt. megrendelésére a Magyar Nemzeti Múzeum Nemzeti Régészeti Intézet 2022-ben elkészítette.

5. KÖRNYEZETIÁLLAPOT-JELLEMZŐK

Földtani közeg és talajok

A fejlesztéssel érintett vasúti nyomvonalak az MBFSz földtani térképe szerint folyóvízi-eolikus homok (felső-pleisztocén), Lejtő- (deluviális, csuszamlásos, omlásos, szoliflukciós), futóhomok és mocsári üledék képződmények **földtani rétegein** halad keresztül. Az agrotopográfiai adatbázis alapján a vizsgált térségben humuszos homoktalajok dominálnak, míg a patakok mentén réti talajok találhatók. A talajok minősége szempontjából az érintett terület gyenge vagy közepes minőségű talajtípusokkal jellemezhető (jellemzően 10-50 talajértékszám között). A vizsgált területen művelés alatt álló **termőföld** csak a XV. kerület külterületi részén maradt fenn. A Dunakeszi és M0 autópálya közötti sávban átlagosnál jobb minőségű termőföldként nyilvántartott (3. osztályú legelő, 5. osztályú szántó és 5-6. osztályú rét) ingatlanok találhatók, azokat a tervezett vasútfejlesztés terület-igénybevétele csak kis mértékben érinti.

A vizsgált területen ismert talajszennyezettségről, folyamatban lévő kármentesítési eljárás alá volt ingatlanról nincs tudomás. A XV. kerületi 88863/5 hrsz. ingatlanon (ma FKF hulladékudvar) feltárt szénhidrogén szennyezettséget az elmúlt években sikeresen kármentesítették, az eljárást lezártak nyilvánították. Potenciálisan talajszennyezett területek a XV. kerületben a Károlyi Sándor út menti ipari-gazdasági zónában találhatók, ahol a korábban végzett gazdasági tevékenységek a felszíni alatti közeg elszennyeződésével járhattak. Emellett a vasúti területek is általában véve potenciális talajszennyezett területként tekintendők az évszázadosan végzett vasúti üzem eredményeként.

Vízminőség

A vizsgált terület a **felszín alatti vizek** védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet szerinti érzékenységi kategóriákat figyelembe véve, a felszín alatti víz állapota szempontjából „érzékeny” (XV. kerület) illetve „fokozottan érzékeny” (IV. kerület) besorolású területen húzódik a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet melléklete alapján. A projekt érinti a Budapest IV. kerület északi részébe benyúló, Balpart I. és II. vízbázis „A” hidrogeológiai védőövezetét a Budapest IV. és XV. kerületének északi részébe benyúló, Balpart I. és II. vízbázis „B” hidrogeológiai védőövezetét, azaz a kutak 50 éves elérési idejű zónáját.

A terület alatt sekély porózus felszín alatti víztest (sp.1.13.1) területén található. A terület a Duna balparti vízgyűjtő területéhez (Budapest -Vác) tartozik. A sekély porózus felszín alatti víztestek minősítése a területen gyenge (sp.1.13.1), az állapot változása javuló.

A **talajvízszint** a nyomvonal mentén a Duna közelsége, beljebb a sekélyföldtani viszonyok miatt erősen változik, általánosságban a felszínközeli szinttől a 8-10 méteres szintfelületig. A Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat (MBFSz) talajvízszint mélységi térképe alapján a 71. sz. vasút Rákospalota-Újpesti megállónál a talajvíztükör nyugalmi szintje 2-4 m-rel a felszín alatt van. Ez a Szilas-patak keresztezését megelőzően egy rövid szakaszon átmenetileg lecsökken (1-2 m), majd megnövekszik 4-8 m-re a Mogyoródi-patak keresztezéséig, ahol megint lecsökken 1-2 m-re.

A vizsgált terület a Közép-Duna Vízügyi Igazgatóság által kezelt **Közép-Duna-völgyi vízgyűjtő alegység**ben található (VGT 1-9). Az érintett kisvízfolyások erősen módosítottak, mivel a vízrendezési célú beavatkozások háttérbe szorították az ökológiai szempontokat. Vízhatalóság szempontjából valamennyi érintett vízfolyás II. osztályú, de a településeken áthaladó vízfolyásszakaszok még szennyezettebbek lehetnek (nem áll rendelkezésre naprakész vizsgálati adat). A Szilas-patak fizikai-kémiai minősítése a VGT II. szerint összegezve „rossz”, ökológiai állapota „gyenge”.

Levegőminőség

A vasútvonallal tervezett fejlesztés környezetében kialakuló légszennyezettséget főképp az alábbi légszennyező források emissziója határozza meg:

- közúti közlekedés,
- környező ipari létesítmények emissziója,
- háztartások egyedi fűtése.

A tervezési terület levegőminőségének fő befolyásolója a felszíni közlekedés. Északi irányból a fővárosi agglomerációjából jelentős átmenő forgalom jelenik meg. A 71. sz. sz. vasútvonal villamos üzemű, működése során közvetlenül nem bocsát ki légszennyező anyagokat, a levegőminőségre közvetlenül semleges, de a levegőtisztaság-védelemmel összefüggő, közvetett, pozitív hatása az egyéb légszennyezést okozó közlekedési módok kiváltásában van. A 71. sz. sz. vasútvonal fővárosi szakaszán számottevő ipari pontforrásként a rákospalotai Hulladékhasznosító (HUHA) említhető. A levegőminőséget a helyi kibocsátások mellett a háttérszennyezettség és a morfológiai adottságok (légmozgás korlátozottsága) határozzák meg.

A 71.-es vonal közvetlen környezetében rendszeres immissziós adatokat biztosító légszennyezettségi mérőállomás nem üzemel. A legközelebbi OLM automata mérőállomásai Káposztásmegyeren a Lakkozó u. 4. (a vasúttól ~700m) alatt és a XV. kerületi Kőrakás Park (a 71.-es vonal északi végétől ~3600 m) területén található, azok adatai szolgálnak hiteles tájékoztatásul a térség levegőminőségére (városi háttérszennyezettséget mérő állomások). A 2020-as évben NO₂ órás határérték túllépés a Káposztásmegyeren 11-szer, a Kőrakás Parkban 3-szor fordult elő, CO órás határérték túllépés nem volt, PM₁₀ a Káposztásmegyeren 16 napon, a Kőrakás Parkban 18 napon át lépte át a 24 órás határértéket. A mérőállomások éves átlagértékei alapján a nitrogén dioxid az éves egészségügyi határértéket nem lépte túl.

Zaj- és rezgésterhelés

A vizsgált terület szűk környezetében a vonal vasúti forgalma mellett más domináns zajforrások is befolyásolják a védendő homlokzatoknál kialakuló terhelést:

- A 70. sz. vasútvonallal párhuzamos szakaszokon a 70. sz. vasútvonal dominál.
- A 70. sz. vasútvonal személyvonat elhaladásai, azonban ezeken a pontokon – zajvédelmi szempontból – már a 71. sz. vasútvonal elhaladásai dominálnak.
- A fenti mérési pontok közötti szakaszokon a nagyobb forgalmú, vasútvonalat keresztező és a vasút közelében (párhuzamosan) haladó közutak dominanciája figyelhető meg.

A vizsgált vasútvonal mentén a kisvárosias, kertvárosias, falusias funkciójú területeken található (leginkább lakófunkcióval rendelkező) épületek képezik a legérzékenyebb hatásviselők körét. A KHT keretében elvégzett immisszió számítások alapján, az összeadódó hatás eredményeként a 70. sz. vonallal párhuzamos XV. kerületi szakaszon 5 dB alatti határérték meghaladások feltételezhetők a legközelebbi házszor homlokzatain az éjszakai időszakban. A helyszíni zaj- és rezgésmérések alapján a nappali időszakban nem volt határérték meghaladás mérhető, de az éjszakai időszakra vonatkoztatva a nappali mérési eredményeket, több helyen határérték közeli terhelés lehetséges. A terület zajhelyzetéről áttekintést nyújtanak a 2017-es stratégiai zajtérkép alábbi kivágatai.



Közüti zaj – egész nap (Lden)

forrás: zajterkepek.hu



Vasúti zaj – egész nap (Lden)

6. A TÁJI ÉS TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK ÉS ÖRÖKSÉG, JELLEMZŐ TÁJKARAKTER, ZÖLDINFRASTRUKTÚRA-HÁLÓZAT

Táji és természeti adottságok

A vizsgált terület a Duna bal partján, a Pesti hordalékkúp-síkságon helyezkedik el a Btf. 100-120 m szinten, gyakorlatilag sík felszínű területen. A hullámos síkságot a Duna bal parti mellékfolyóinak völgyei szabdalják szét Ny-K-i irányban.

A vizsgált terület **tájtípusát** tekintve települési (urbánus) táj, ahol az épített elemek dominálnak. Az antropogén hatások által jelentősen átalakított térségben természetes vegetáció csak nyomokban található. A terület nem érintett az OTRT-ben meghatározott tájképvédelmi terület övezetével. A területen országos és helyi jelentőségű védett természeti terület vagy emlék, ex lege védett természeti terület, Natura 2000 terület nem található. Az OTRT-ben meghatározott ökológiai hálózat elemei közül az ökológiai folyosó övezete érinti a vizsgált területet a Szilas-patak, a Csömöri-patak, valamint a Mogyoródi-patak mentén, azok medrét és (kisebb-nagyobb mérekkű) parti sávját magában foglalva. A területet átszelő

Szilas-patak szabályozott mederviszonyai és intenzíven fenntartott parti sávja ellenére is meghatározó ökológiai kapcsolatot képez a Duna és a külső pesti szabadterületek között. A Csömöri-patak a 70. sz. vasútvonal környezetében csatornázott jellegű, míg a XV. kerületi, 71. sz. vasútvonal által is keresztezett szakaszán szintén szabályozott medrű, de természetközeli állapotú, sűrű szegélynövényzet kíséri. A Mogyoródi-patak medre erősen mesterséges jellegű, burkolt mederrel, széles parti sávja intenzív kaszálással fenntartott.

Élőhelyvédelem

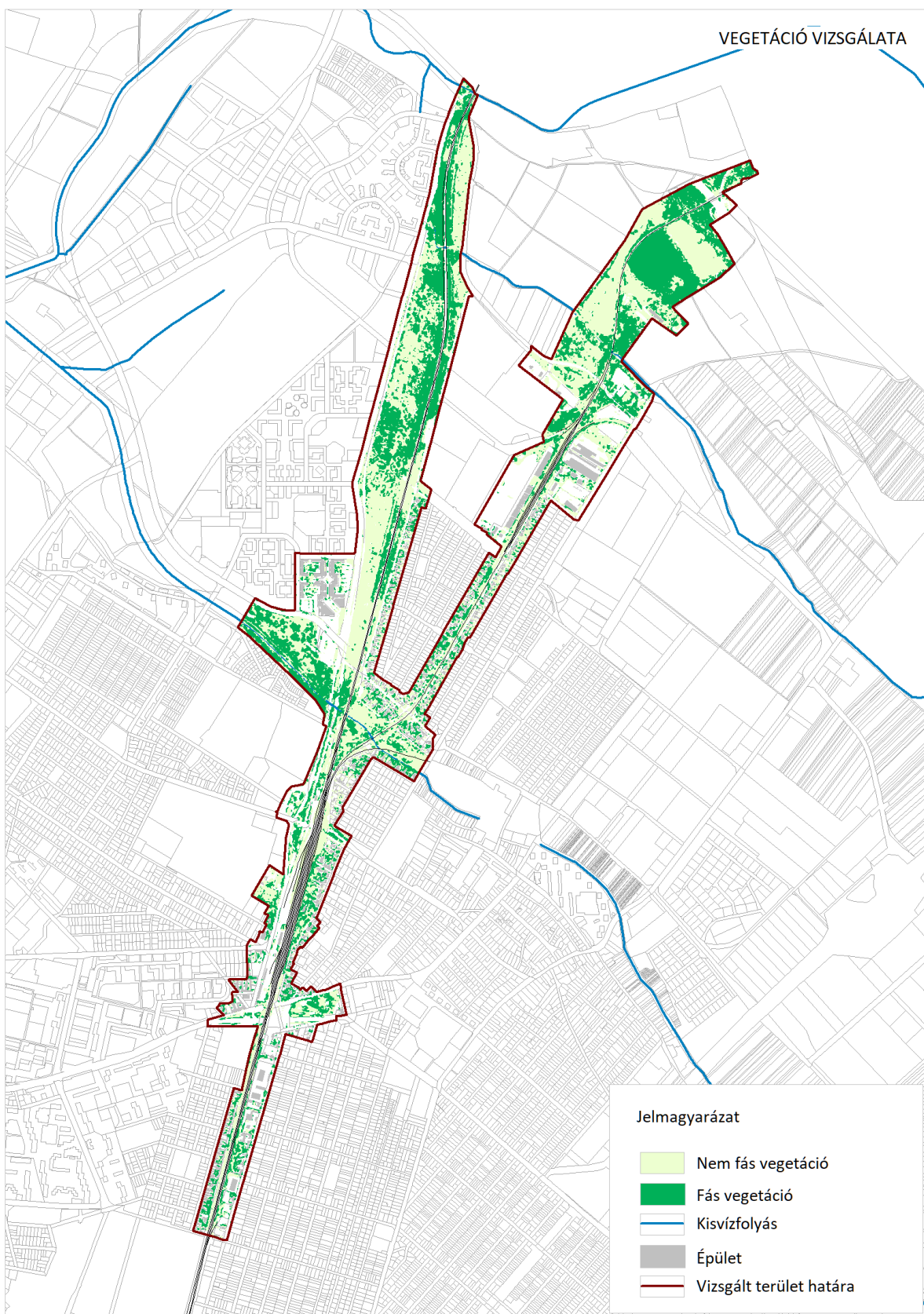
Az M3 metró meghosszabbításhoz kapcsolódóan készített környezeti hatástanulmány (a továbbiakban: KHT)⁴ keretében végzett vizsgálatok alapján vizsgált területsávok élővilág-védelmi szempontból az alábbiak szerint jellemezhetők (délről északra haladva).

- Rákospalota-Újpest állomás – Rákospalota-Kertváros szakasz (00+00 – 29+00 hm szelvény között):** Természetes növénytakarót ezeken a területeken nem találunk már, jelentős a burkolt felületek, valamint a növénymentes területek aránya. A lakóterületen és a parkokban gyakran találkozhatunk díszcserjékkel, díszfákkal, valamint intenzíven nyírt, vetett gyepekkel. A 71. sz. vasút töltésén fehérakáccal (*Robinia pseudoacacia*), nyugati ostorfával (*Celtis occidentalis*), zöld juharral (*Acer negundo*) jellemezhető keskeny cserje vagy fasor húzódik szinte végig, degradált aljnövényzettel. Botanikai szempontból érdemes megemlíteni a 71. sz. vasútvonal kiágazásánál található vizes élőhelyet, amely a 71. sz. vasútvonal, 70 sz. vasútvonal és a Szilas-patak burkol medre között jött létre fragmentumként. Az élőhely legmélyebb pontját egy rontott nádas foglalja el, körülötte vasúti töltésre felkúszva keskeny füzeset találunk. A vasutat kísérő (Csomádi út menti) keskeny üde fasorban fehér nyár (*Populus alba*), dió (*Juglans regia*) és fehér akác található. A szakasz végén, a bal oldalon a vasúttal párhuzamosan az ipartelepek és a Dunakeszi út között egy keskeny üde erdősávot találunk, amely valószínűleg a vasút vízelvezető árka miatt alakult ki. A lombkoronaszintben a fehér nyár (*Populus alba*) és a rezgő nyár (*Populus tremula*) a gyakori és előfordul benne szórványosan a zöld juhar (*Acer negundo*) a második szintben. A vasútvonal jobb oldalán egy szintistán zöldjuharból álló fiatalost találunk, azon túl iparterületek húzódnak. Zoológiai szempontból a vizsgált területen általánosságban előforduló fajok, és/vagy az emberi jelenlétet jól tűrő, vagy azt kereső fajok dominanciája figyelhető meg, köszönhetően a terület nagyfokú beépítettségének. A védett és fokozottan védett fajok száma a területen alacsony, az előforduló védett fajok nagy része a madarak osztályából kerül ki. Kételtűek szempontjából a Szilas-patak burkolt medre nem alkalmas sem szaporodóhelynek sem élőhelynek, azonban a vasútvonalak közé zárt vizes élőhelyen előfordulhatnak.
- Rákospalota-Kertváros – M0 közötti szakasz (29+00 – 39+00 hm szelvény között):** A vizsgált szakasz botanikai szempontból degradált területeken halad keresztül. A szakasz elején a Dunakeszi út és Csömöri-patak között a vágány bal oldalán üde erdősávot és mögötte aranyvesszőt találunk. A jobb oldalon a vasútvonal és az FKF hulladékgyűjtő udvara között egy kis foltban még fehérnyarast találunk. A csömöri-patak felé az üde erdőfolt átadja a helyét tájidegen fajokból álló bálványfásnak (*Ailanthus altissima*), aljnövényzete degradált. A Csömöri-patak szabályozott mederrel és meredek rézsúkkal rendelkezik, a rézsúkon változatos légyszárú állomány, a mederben pedig széleslevelű gyékény (*Typha latifolia*) kisebb foltjai találhatók. A Csömöri-patakot elhagyva a bal oldalon egy kisebb foltban még üde nyarast folt található, amely a patakot kíséri, majd egy körülkerített, üde és félszáraz gyepterület következik. (Az élőhely mögött horgászto található a vizsgált területen kívül.) A jelenlegi vasút mellett annak szegélyzónájában a kerítés és a vasút között még egy spontán akácost is találunk, nitrofitá aljnövényzettel. A körbekerített terület és a vasút között a jellegtelen üde gyept kisebb foltokban elárasztotta az aranyvessző (*Solidago gigantea*). Elhagyva a körbekerített részt a vágány bal oldalán egy haza nyárfából álló fásítás található, közte egy középfeszültségű távvezeték

⁴ Forrás: Mott MacDonald - 71-es sz. Rákospalota-Újpest - Vácraút-Vác vasútvonal elővárosi célú fejlesztése - Környezeti hatástanulmány, 2022. október

pásztájával, majd az M0 és M2 autóutak külön szintű csomópontja található. Az aljnövényzete igen változatos képet mutat, alapvetően a jellegtelen üde gyepek fajai uralkodók, de a nád is megjelenik foltokban benne, illetve erősen fertőződik aranyvesszővel. A pásztában is hasonló degradált gyeptet találunk. A patakot elhagyva a jobb oldalon ültetett és spontán akácok húzódnak a nyomvonal mentén. Az akácok között egy kisebb folt félszáraz gyeppel húzódik a nyomvonal mentén. A spontán akácot elhagyva a tervezett nyomvonal elhagyja a jelenlegi 71. vasút nyomvonalát és attól 40-50 m-re jobbra fog futni az ívkorrekció után. Az ívkorrekcióval érintett szakasz roncs terület, melyet 2021-ben fosztottak meg termőföldjéről, fiatal ültetett akácot (üzemtervezett erdőterület), felhagyott szántót érintve kanyarodik az M0 hídjá alá. Mielőtt a hidat elérné hasonló üde nyarast érint a nyomvonal, mint bal oldalon.

- 70. sz. vv. terhérvonati kitérő vágányok területe:** Az eredeti vegetáció helyét jelentős hányadban beépített és közlekedési területek vették át. A vizsgált területen védett vagy fokozottan védett növényfaj egyedének előfordulására nem lehet számítani. A területen regisztrált élőhelyek: jellegtelen száraz-félszáraz gyepek, lágyszárú évelő özőnfajok állományai, őshonos fajú facsoportok, erdősávok és fasorok, őshonos lombos fajokkal elegyes idegenhonos lombos és vegyes erdők, nem őshonos fajok spontán állományai és nem őshonos fajú facsoportok, erdősávok és fasorok. A terület érdekes színfoltja a 70. sz. vasútvonal töltése melletti homoki gyeppel maradvány, mint helyi védelemre javasolt terület. A fenti fajok mellett a gyeppel megjelenik a változó gurgolya (*Seseli varium*), a hasznos tisztesfű (*Stachys recta*), a zászlós csüdfű (*Astragalus onobrychis*), magyar szegfű (*Dianthus pontederæ*) is. A védelemre javasolt terület erősen cserjésedik már, a 2008-ban felmért terület 2/3-a (az Árokhát út és Székely Elek utca (Sipos-tér) között) mára becserjésedett ezüsthával, fehér akáccal és gyalogakáccal. A 2008-ban előkerült védett budai imola (*Centaurea sadleriana*) egy példány felmérés idején nem került elő, viszont a töltés aljában gyakori volt a réti imola (*Centaurea jacea*). A vizsgált területen általánosságban előforduló fajok, és/vagy az emberi jelenlétet jól tűrő, vagy azt kereső fajok dominanciája figyelhető meg, köszönhetően a terület nagyfokú beépítettségének. A védett és fokozottan védett fajok száma a területen alacsony, az előforduló védett fajok nagy része a madarak osztályából kerül ki. Madártani szempontból célirányos bejárásokat tartottak 2022 júliusában a fokozottan védett gyurgyalag (*Merops apiaster*) állományának felmérésére. A felmérés nem hozott eredményt, a vasútvonal letörésében összesen 10 db már nem használt költőüreget regisztráltak. Ennek ellenére a faj potenciálisan jelen lehet a jövőben, hiszen a megbontott töltésoldalon könnyen megtelepedhet ismét.



Zöldfelületi rendszer

A zöldfelületi rendszer különböző jellegű és funkciójú, változatos zöldfelületi elemekből épül fel. A zöldfelületi elemek tipologizálhatók kiterjedésük, eltérő ökológiai jellemzőik, és rekreációs használatuk alapján.

A vizsgált terület nagyrészt lakóterületeket foglal magába, többnyire kedvező zöldfelületi aránnyal bíró kis- és kertvárosias lakóterületek találhatók a vasúti nyomvonalak mentén. Az újpesti oldalon, a Külső Szilágyi út mentén magas lakosságszámú lakótelepek találhatók. A kis- és kertvárosias területeken közcélú zöldfelületekben szegényebbek, a telepsterű beépítésekhez viszont számos közösségi zöldterület került kialakításra. A vizsgált területen belül két meglévő **közpark** terület: a IV. kerületi Szilas-park, valamint a XV. kerület Karácsony Benő park található.

A XV. kerületben a lakóterületek mellett a Szerencs utca – Árpád út, valamint a Székely Elek út, illetve Ajándék utca vonalától északra gazdasági telephelyek kísérik a 71. számú vasútvonalat, jelentős beépítettséggel, alacsony zöldfelületi aránnyal és csekély mértékű fásítással.

A zöldfelületi rendszer szempontjából meghatározó jelentőségűek a vasútvonalak mentén fennmaradt, jelenleg inkább csak **kondicionáló jellegű, de rekreációs céllal fejleszthető zöldfelületek**:

- Újpesten a Külső Szilágyi út – vasútvonal között részben a metrófejlesztés számára fenntartott kiszélesedő zöldsáv, amelyet mára részben rekreációs területként használnak a környékbeli lakosok, illetve e területen épült fel az új íjászcarnok is. A terület ökológiai értéke is számottevő (lásd Élőhelyvédelem alfejezet)
- A XV. kerületben a 71. sz. és 70 sz. vasútvonal, valamint a Szilas-patak által közrezárt, üde zöldfelület.
- A XV. kerület külterületi szakaszán, a horgásztó környezetében jelentősebb fás vegetáció, valamint mezőgazdaságilag hasznosított gyepterületek találhatók. A horgásztó térsége távlatban rekreációs célra jelölt a TSZT-ben.

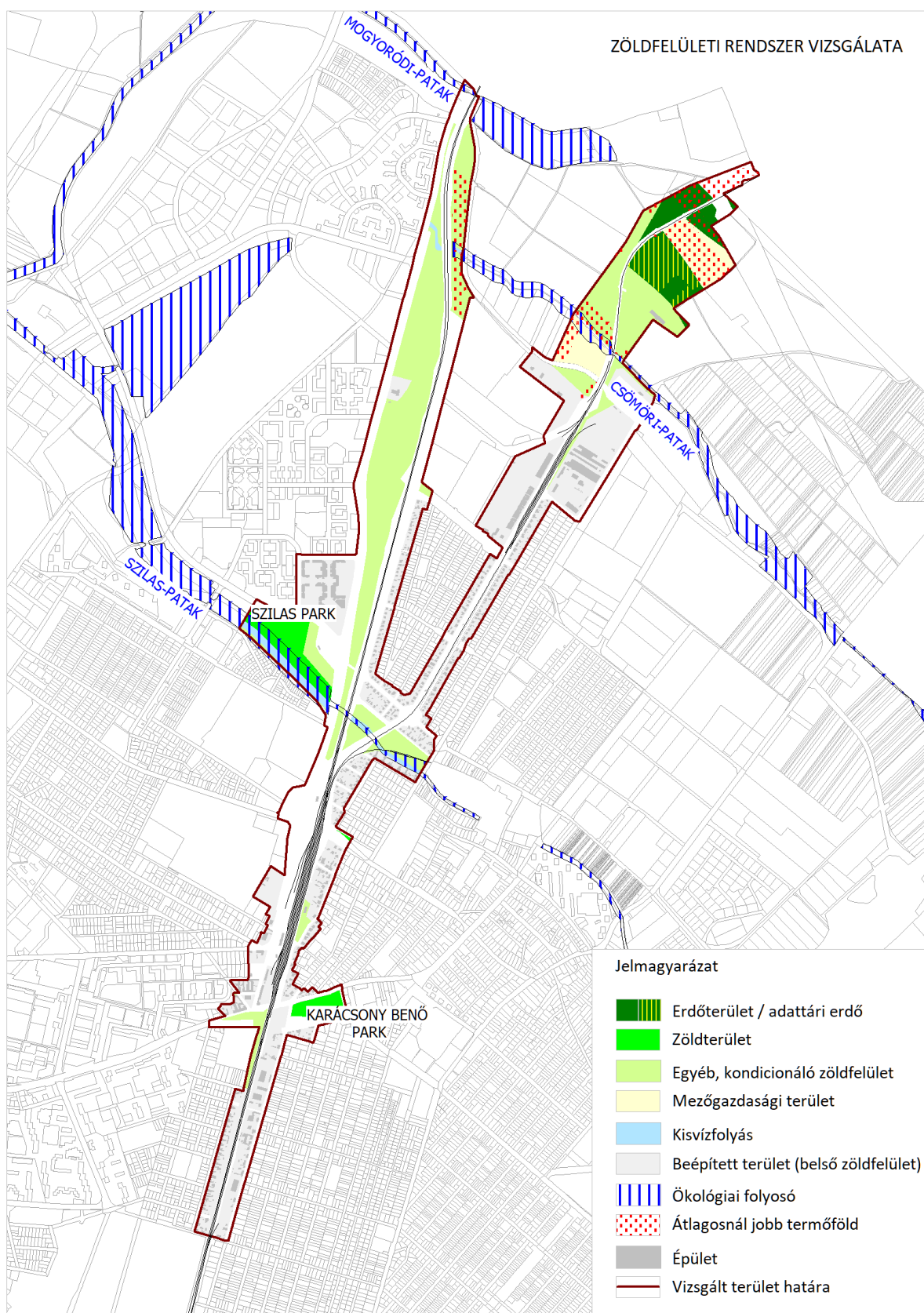
A szabadtéri rekreáció szempontjából meghatározó, korlátozottan **közhasználatú intézmények** köréből a 70. sz, vasútvonal mentén található Fóti út – Erdősor út között elhelyezkedő Tarzan Park és az UTE és UFC használatában lévő sportterület érdemel említést.

A vizsgálattal érintett közterületek részben, szakaszosan fásítottak. **Településképvédelmi jelentőségű fasor** a vizsgált területtel érintett közterület-szakaszok közül Újpesten a Görgey Artúr utca, Vécsei Károly utca mentén, míg a XV. kerületben a Pázmány Péter utca mentén jelölt, azokra a tervezett vasútfejlesztés ugyanakkor nincs hatással. A terület fás vegetációjának alakulásáról a műholdfelvételen alapuló felmérés nyújt áttekintést (I. Vegetáció vizsgálata című térkép).

A vizsgált területen az erdőről szóló törvény hatálya alá tartozó, **Országos Erdőállomány Adattárban szereplő erdőterület** a XV. kerület területén található. A tervezett nyomvonal-korrekciónal érintett 30/A jelű erdőrészlet védelmi elsődleges rendeltetésű, akácos telepítésű, állami tulajdonú erdőterület.



Érintett erdőrészek a 71. sz. vasútvonal mentén (forrás <https://erdoterkep.nebih.gov.hu/>)



7. KÖZLEKEDÉS

7.1 VASÚTHÁLÓZAT

A Budapest központú országos vasúti hálózat fővárosba vezető 11 eleme közül kettő, a 70. számú Budapest-Vác és a 71. számú Budapest-Veresegyház vonalak és az azokat befogadó vasúti területek határozzák meg a vizsgált területet.

A 70. számú Budapest-Vác vonal – amelyik az egyik legforgalmasabb a fővárosba befutó vonalak közül – az Észak-pesti agglomerációs övezet települései számára biztosított elővárosi kapcsolatok mellett országos és nemzetközi forgalmat is bonyolít. A 71. számú Budapest-Veresegyház vonal kizárólag az Észak-pesti agglomerációs övezet településeit kapcsolja össze a fővárossal. A vonalak vonatforgalma – amely a vizsgált területen Rákospalota-Kertváros és Rákospalota-Újpest megállókkal rendelkezik – a Budapesten belüli, vagyis a városi közösségi közlekedésben is szerepet vállal.

A Budapesten jelenleg Nyugati pályaudvari végpontonál üzemelő két vonal Rákospalota-Újpest vasútállomásnál válik szét. A közös szakasz vonatforgalma mintegy 160 szerelvény naponta, utasforgalma meghaladja a 30000 utas/nap/2irány értéket. A nagyobb jelentőségű 70. számú Budapest-Vác vonalon bonyolódik a vonatforgalom 60%-ával az utasforgalom 90%-a. A 71. számú Budapest-Veresegyház vonal vizsgált területre eső szakaszán tehervonat forgalom lényegében nincsen.

A vizsgált területen lévő vasútállomások, megállóhelyek le-felszálló forgalma hétköznapi reggel 6.45-7.45 között:

	Reggeli csúcsórai utasszám			
	Bp. felől leszálló	Bp. felé felszálló	Vác felé felszálló	Vác felől leszálló
Rákospalota-Újpest	34	524	141	833
Rákospalota-Kertváros	0	62	4	16

Rákospalota-Újpest vasútállomás hálózati szerepe a budapesti hálózatban Kőbánya-Kispest állomáséhoz hasonló jelentőséggel bír, a vonatforgalom északi kapuja. Vonatfogadó és -indítóvágányainak száma hét (II-VIII.), ezen kívül több rakodó-, kihúzó- és egyéb mellékvágánnyal (I., IX-XIX.) rendelkezik, melyek jelentős része használaton kívül van. „Rákospalota-Újpest állomás szerepéhez és forgalmához méltatlan állapotban van: a fényjelzős mechanikus berendezés és a jelfeladás hiánya forgalmi kapacitáskorlátot jelent, az alacsony és keskeny peronok nemcsak kényelmetlenek és az utascseréidőt növelik, hanem az utasvédelem miatt szintén kapacitáskorlátot okoznak, amelyet tovább súlyosbít az, hogy az állomás korábbi átépítésekor is már a 71. sz. vonal páratlan irányának átemelésével számoltak, azt előkészítették, viszont emiatt kihagytak néhány végponti vágánykapcsolatot, amely miatt a 71. sz. vonal felől egyes vágányok nem érhetők el – amely az utasvédelmi problémákkal együtt tovább növeli a kapacitásproblémákat.”

Azonban nem csak a vasútállomások és megállóhelyek, hanem a vasútvonalak teljes infrastruktúrája elavult, felújításuk régóta tervezett. A 71. számú Budapest-Veresegyház vonal villamosítása 1999-re fejeződött be, de továbbra is egy vágánnyal rendelkezik, amely jelentősen korlátozza a vonatforgalom gyakoriságát. Az elkészült engedélyezési terv szerint „az alacsony pályasebesség, a nagy állomástávolságok, az állomásközkben az egyvágányú pálya és az önműködő térközbiztosító rendszer hiánya miatti kötöttségek korlátozzák a vonal kapacitását, nem teszik lehetővé óránként 1-nél több – plusz reggel, délután a csúcsirányban további 1 – pár ütemes személyszállító vonat közlekedését”.

A szuburbanizáció kedvezőtlen hatásai miatt a fejlesztésükre készült engedélyezési tervek mielőbbi megvalósítása lenne kívánatos közlekedéspolitikai szempontból.

A két vasútvonal jelentős elvágó hatást gyakorol a környezetre, ez tükröződik a többi közlekedési hálózat mai kialakításában és működésében is.

7.2 VÁROSI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A városi közlekedés villamos és autóbusz vonalai jellemzően a vizsgált terület mentén észak-déli irányban, a közeli központokra szervezettek.

A vasúti területet csak három helyen keresztezik a városi közösségi közlekedés hálózatai, amelyek közül meghatározó a IV. kerület és a XV. kerület közötti kapcsolatokat kizárólagosan biztosító Illyés Gyula utca-Árpád út felüljáró (25, 104-104A-204, 170, 196-196A, autóbusz vonalak, együttes forgalmuk mintegy 17000 utas/nap/2irány) és a Fóti út-Pozsonyi utca aluljáró (12-es villamos és a 270-es autóbusz, együttes forgalmuk mintegy 4000 utas/nap/2irány), amelyek a vasútvonalak közös szakaszának a balesetmentes keresztezését teszik lehetővé.

A Székely Elek utcai autóbusz közlekedés helyi jelentőségű és csak a 71. számú Budapest-Veresegyház vonalat keresztezi szintbeni közúti-vasúti átljáróban.

7.3 KÖZÚTHÁLÓZAT

A vasútvonalak elvágó hatása legjobban a közúthálózaton érzékelhető, a IV. kerület és a XV. kerület 6,5 km hosszú határán csak 5 jármű közlekedésre alkalmas közterület átvezetés alakult ki a városfejlődés során. Ezek a Szerencs utca-Elem utca szintbeni közúti-vasúti átljáró (mintegy 16000 E/nap/2irány forgalommal), a Illyés Gyula utca-Árpád út felüljáró (mintegy 24000 E/nap/2irány forgalommal), Fóti út-Pozsonyi utca aluljáró (mintegy 11000 E/nap/2irány forgalommal), a Töltés utcai szintbeni közúti-vasúti átljáró (mintegy 3000 E/nap/2irány forgalommal) és a Mogyoródi-pataknál lévő vasút alatti kapcsolat. (Az Árokhát út, Székely Elek út, Dunakeszi utca szintbeni közúti-vasúti átljárói (ez utóbbi mintegy 4000 E/nap/2irány forgalommal) csak a kisebb jelentőségű 71. számú Budapest-Veresegyház vonal keresztezését biztosítják.)

A Szerencs u.-Elem u szintbeni keresztezés a vasútfejlesztési engedélyezési terv déli szakaszhatáránál helyezkedik el, azonban ez nem része az engedélyezési terveknek, így nem jelenik meg tárgyi telepítési tanulmánytervben sem. A szintbeni közúti-vasúti átljáró jövőjével a vasútvonal belsőbb szakaszának terve fog foglalkozni.

A vasúti területek nyugati, IV. kerületi oldalán markáns közúthálózati elemként a Szilágyi utca-Külső Szilágyi utca épült ki – forgalomterhelése mintegy 15000-18000 E/nap/2irány – a Görgey Artúr utcától északra, a Káposztásmegyeri lakóteleppel összefüggésben. A vasúti területek keleti, XV. kerületi oldalain hasonló jelentőségű, sugárirányú kapcsolatot biztosító közúti elem nem található.

7.4 KERÉKPÁROS ÉS GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

A vizsgált területen kiépített önálló kerékpáros infrastruktúra észak-déli irányban csak a Szilágyi utca-Külső Szilágyi utca vonalában épült, kelet nyugati-irányban viszont még egyáltalán nem létezik. Közbringa rendszer nem érhető el.

Az észak-déli irányban 5,2 km hosszúságban elnyúló és nagyobb részben beépítésre nem szánt területfelhasználásból következően a vizsgált terület esetében a gyalogos közlekedés nem meghatározó tényező. Az jellemzően a vasútvonalak és a városi közösségi közlekedés megállóhelyeihez kapcsolódóan jelenik meg. Azonban a vasúti infrastruktúra elválasztó hatása – amely a veszélyes üzemnek számító vonatközlekedés miatt csak a külön szintben vagy szintben kiépített közlekedési kapcsolatokon, 11 helyszínen (Szerencs utca-Elem utca, Tavasz utcai gyalogos felüljáró, Illyés Gyula utca-Árpád úti felüljáró, Fő úti szintbeni gyalogos átljáró, Rákospalota-Újpest vasútállomás gyalogos felüljárója, Fóti út-Pozsonyi utcai aluljáró, Töltés utcai és Töltés téri szintbeni gyalogos átljáró, a Mogyoródi-pataknál lévő vasút alatti kapcsolat, Árokhát út, Székely Elek út,) keresztezhető gyalogosan – kedvezőtlen módon befolyásolja a vizsgált terület két oldalán fekvő, ráadásul közigazgatási szempontból amúgy is már kerületekbe tartozó területek együttműködését.

7.5 GÉPJÁRMŰELHELYEZÉS, PARKOLÁS

A vizsgált területet nagyobb részben beépítésre nem szánt, elsősorban vasúti területek alkotják, amelyek estében a rendeltetésszerű használat biztosításához érdemi parkolóhely nem szükséges, ezért ez a tényező nem releváns. A vasúti terület mellett közvetlenül általában gazdasági, kereskedelmi és alacsony intenzitású lakóterületek találhatók, ahol jellemzően biztosítottak a telken belüli parkolási igények.

A vizsgált területen jelenleg nincsen kijelölt és kiépített (közvilágítással, csapadékvíz elvezetéssel, szilárd burkolattal és az átszállás minimalizálása érdekében célirányos telepítéssel rendelkező) P+R parkoló, azonban Rákospalota-Újpest vasútállomás területén az ilyen funkciójú parkolás már most is jelen van.

A főváros külső részén, alacsony intenzitású beépítéssel rendelkező környezetben elhelyezkedő vizsgált terület nem tartozik várakozási övezetbe.

8. KÖZMŰVESÍTÉS, ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS, CSAPADÉKVÍZ-GAZDÁLKODÁS

8.1. VÍZELLÁTÁS

A vizsgált terület és térségének vízellátásáról a 20. számú Pesti alap, valamint a 44. számú Újpesti nyomászóna vezetékei gondoskodnak. Az ivóvízellátást és a megfelelő tűzvíz igényt a Fővárosi Vízművek Zrt. biztosítja.

A vizsgált területet több helyen is nagyobb átmérőjű ivóvíz főnyomóvezeték keresztezi, illetve érinti:

- Tó utca – vasútvonal – 87589/11 hrsz.-ú ingatlan – 87589/3 hrsz.-ú ingatlan – Pázmány Péter utca nyomvonalon: DN 500 – DN 800-as méretű, eternit, gömbgrafitos öntött vas (GÖV) és öntött vas anyagú ivóvíz főnyomóvezeték – 20. sz. nyomászóna,
- Tavasz utca – vasútvonal – Pázmány Péter utca – Radda Barnen utca nyomvonalon: DN 700-as méretű, sentab anyagú ivóvíz főnyomóvezeték – 44. sz. nyomászóna,
- Vécsei Károly utca – Szilágyi utca – vasútvonal – Pázmány Péter utca nyomvonalon: DN 800 méretű, öntött vas anyagú ivóvíz főnyomóvezeték – 20. sz. nyomászóna,
- Fő út – vasútvonal – Pázmány Péter utca – Bácska utca – Hubay Jenő tér – Illyés Gyula utca nyomvonalon: DN 400 méretű, öntött vas anyagú ivóvíz főnyomóvezeték – 20. sz. nyomászóna,
- Tábor utca – vasútvonal – Géza fejedelem tér – Pozsony utca nyomvonalon: DN 1000 méretű, öntött vas, GÖV és acél anyagú ivóvíz főnyomóvezeték – 20. sz. nyomászóna,
- Óceánárok utca – Külső Szilágyi út – vasútvonal – Harsányi Kálmán utca – Árokhát út nyomvonalon: DN 1200 méretű, sentab és acél anyagú ivóvíz főnyomóvezeték – 20. sz. nyomászóna.

A terület és környezetének elosztóhálózata (DN < 300) jellemzően DN 200-as, DN 150-es, DN 100-as és DN 80-as mérettel épült ki, anyagát tekintve pedig KPE, GÖV, öntött vas és eternit. Egyes elosztóvezetékek keresztezik a vasútvonalat.

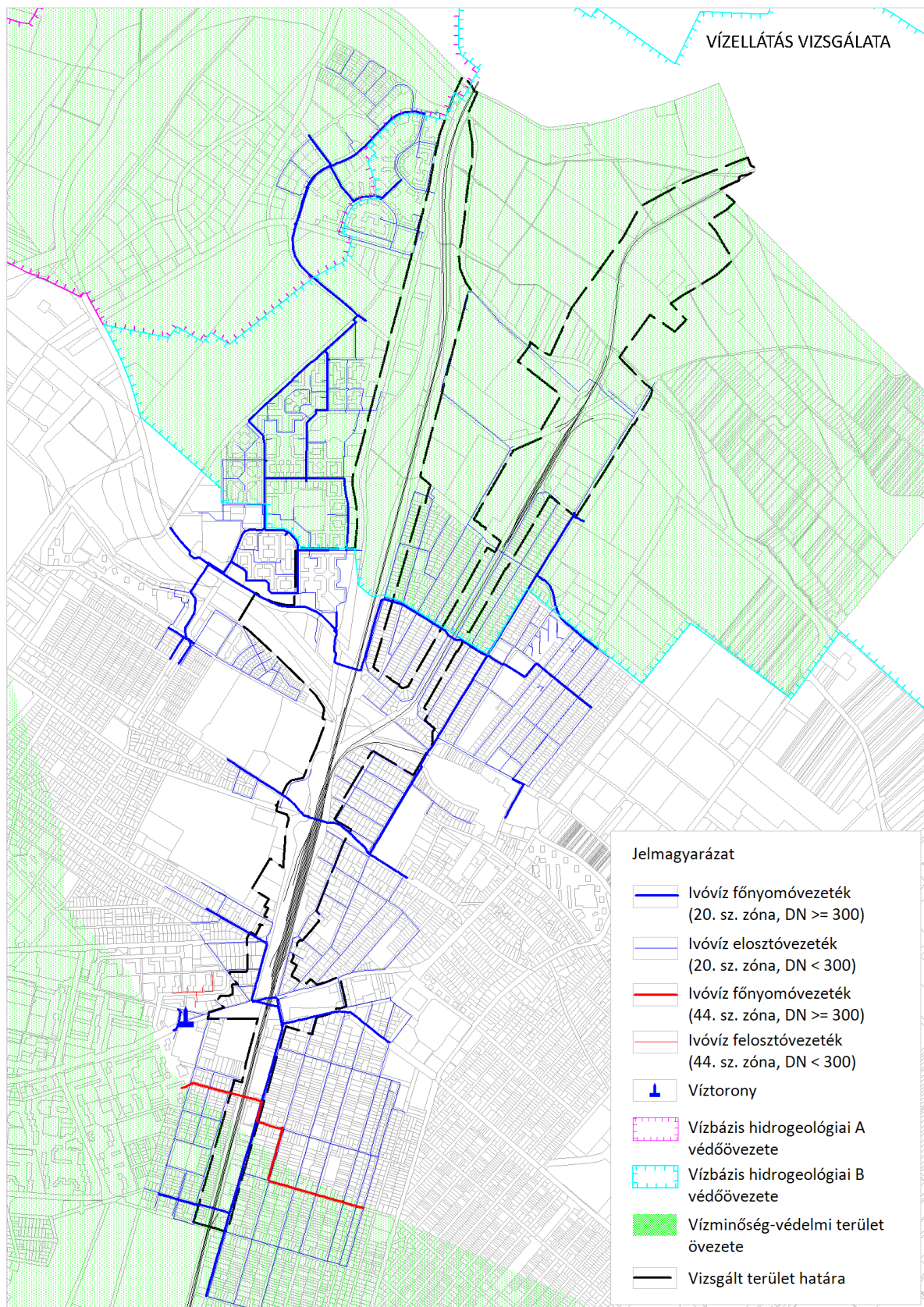
A területen és térségében ipari vízvezeték nem található.

A területet vízbázis védőterületek (belső, külső, hidrogeológiai A, hidrogeológiai B) érintik: északi része kismértékben a Budapest IV., Balpart I. Vmt. vízbázis hidrogeológiai A védőterületén, nagyobb része (a IV. kerületi Galopp utca és a XV. kerületi Árokhát út vonalától északra) pedig ezen vízbázis hidrogeológiai B védőterületén helyezkedik el. Továbbá a terület IV. kerületi részét kismértékben érinti az Aquaworld B-121 kataszteri számú karsztkút hidrogeológiai B védőidomát.

A vizsgált terület egy része a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 4. számú melléklete alapján kijelölt Vízhőszárazsági védelmi terület övezetében található: északon a IV. kerületi Galopp utca és a XV. kerületi Árokhát út vonalától északra található terület, valamint kismértékben a déli része.

A vizsgált területen és a környezetében található utcákban föld alatti és föld feletti tűzcsapok találhatóak, amelyek biztosítják a megfelelő tűzvíz igényt. Vizsgálva a tűzcsapok 100 m-es ellátási körzetét megállapítható, hogy a területen található olyan terület, amely területet nem fedi le a közterületen található tűzcsapok ellátási körzete. Ezért az oltóvíz biztosítását a területen belül tűzcsap(ok) kialakításával

vagy egyéb módon szükséges megoldani, mert biztosítani kell a 100 m-es ellátási körzetet és jelenleg a közterületen található tűzcsapok ezt nem teszik lehetővé.



8.2. CSATORNÁZÁS

A terület és térségének a csapadék- és szennyvíz összegyűjtése részben egyesített rendszerű csatornahálózattal, részben elválasztott rendszerű szennyvíz- és csapadékvíz csatornákkal történik. Mind a szennyvízelvezetést, mind a csapadékelvezetést a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. biztosítja. A csatornahálózat által összegyűjtött vizek befogadója az Észak-pesti Szennyvíztisztító Telep, ahol a szennyvizek megtisztításra kerülnek.

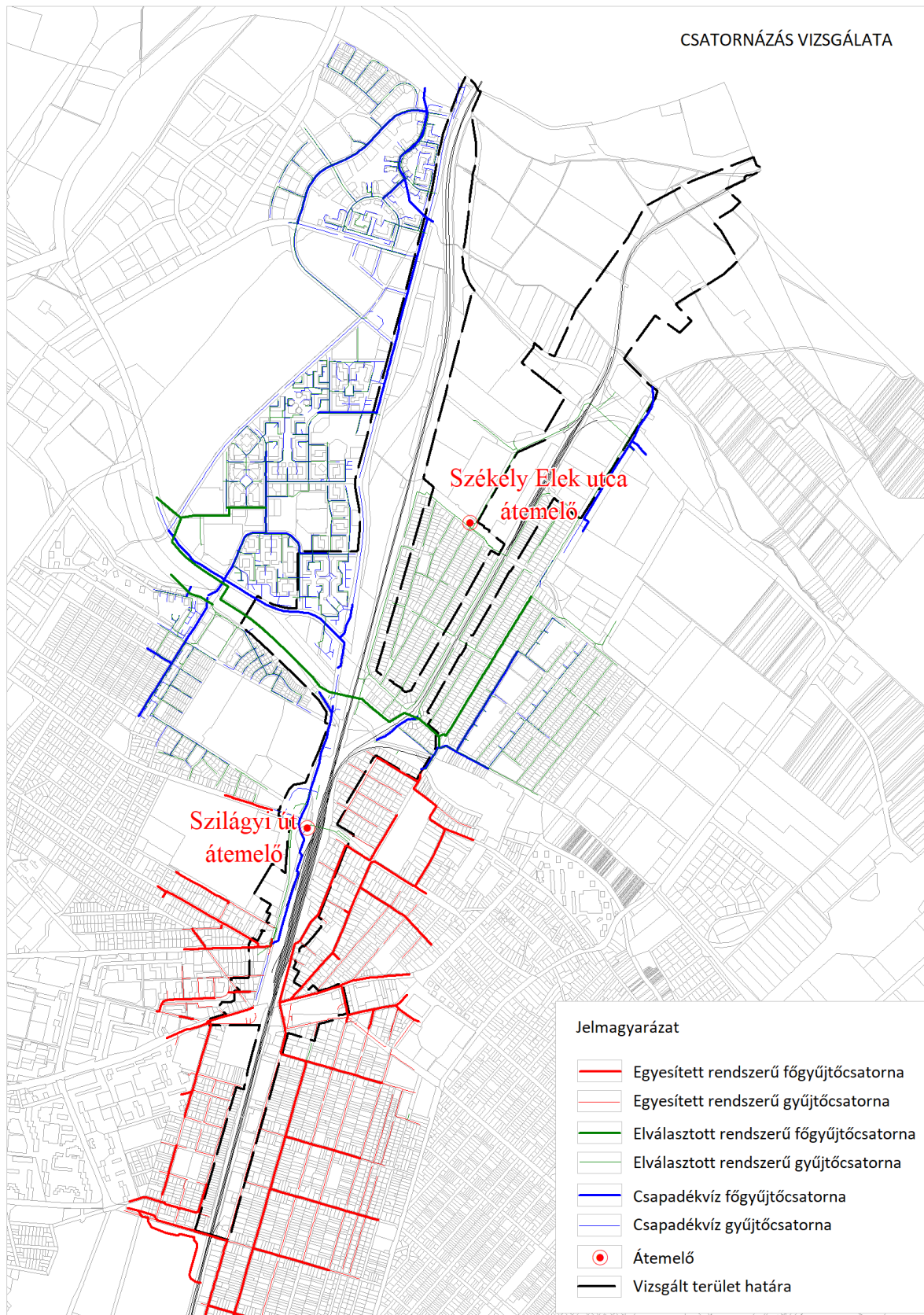
A vizsgált terület több nagyméretű főgyűjtőcsatorna is található:

- Pázmány Péter utca – Szerencs utca – vasútvonal – Elem utca nyomvonalon: $\varnothing 176$ – $\varnothing 210$ -es méretű, vasbeton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Károlyi Sándor út – Pozsony utca – Sín utca – Pázmány Péter utca – Dobó utca – Bethlen Gábor utca nyomvonalon: 50/75 – 60/90 – 70/105 – 90/135 – 100/150 – 160/200-as méretű, téglabeton és téglavasbeton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Bácska utca – Deák utca – Fő út nyomvonalon: 50/75 – 60/90 – $\varnothing 80$ – $\varnothing 83$ -as méretű, beton, ÜPE, eternit és vasbeton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Sződliget utcában: 80/120-as méretű, PVC és beton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Árpád úton: $\varnothing 100$ -as méretű, beton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Dobó utcában: 63/95-ös méretű, beton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Vécsei Károly utca – Görgey Artúr utca nyomvonalon: 50/75 – 68/102-es méretű, téglabeton és ÜPE anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- 88195 hrsz-ú területen a Görgey Artúr utcától északra található területen: 60/90 – $\varnothing 60$ – $\varnothing 80$ -as méretű, beton anyagú elválasztott rendszerű csapadék főgyűjtőcsatorna, amely befogadja a Szilas-patak,
- Károlyi Sándor út – Töltés tér – vasútvonal – Kovácsi Kálmán tér – vasútvonal – Szilas-patak part nyomvonalon: $\varnothing 60$ – $\varnothing 120$ – $\varnothing 136$ – $\varnothing 159$ -es méretű, PVC és vasbeton anyagú elválasztott rendszerű szennyvíz főgyűjtőcsatorna,
- Közvágóhíd utca – Károlyi Sándor út nyomvonalon: $\varnothing 80$ -as méretű, beton anyagú elválasztott rendszerű csapadékvíz főgyűjtőcsatorna, amely befogadja a Szilas-patak,
- Töltés tér – 88219 hrsz-ú terület nyomvonalon: $\varnothing 60$ -as méretű, beton anyagú elválasztott rendszerű csapadékvíz főgyűjtőcsatorna, amely befogadja a Szilas-patak,
- Külső Szilágyi út – Óceánárok utca nyomvonalon: $\varnothing 60$ -as méretű, beton anyagú elválasztott rendszerű csapadékvíz főgyűjtőcsatorna, amely befogadja a Szilas-patak,
- Galopp utca – Hajló utca nyomvonalon: $\varnothing 60$ – $\varnothing 80$ – $\varnothing 120$ -as méretű, beton és vasbeton anyagú elválasztott rendszerű csapadékvíz főgyűjtőcsatorna, amely befogadja a Szilas-patak,
- Bőrröndös utca – Külső Szilágyi út nyomvonalon: $\varnothing 60$ – $\varnothing 80$ – $\varnothing 100$ -as méretű, beton és vasbeton anyagú elválasztott rendszerű csapadékvíz főgyűjtőcsatorna, amely befogadja a Mogyoródi-patak,
- 76539/84 hrsz.-ú terület – Székpatak utca – 76512/398 hrsz.-ú terület nyomvonalon: $\varnothing 260$ -as méretű, vasbeton anyagú elválasztott rendszerű csapadékvíz főgyűjtőcsatornában vezetve a Csömöri-patak, amely befogadja a Mogyoródi-patak.

A vizsgált területen a gyűjtőcsatornák elválasztott rendszerű szennyvízcsatorna esetében jellemzően $\varnothing 30$ -as, $\varnothing 40$ -es és $\varnothing 50$ -es méretűek és jellemzően beton, eternit, acél és PVC anyagúak, elválasztott rendszerű csapadékcsatorna esetében jellemzően $\varnothing 30$ -as, $\varnothing 40$ -es és $\varnothing 50$ -es méretűek és jellemzően beton anyagúak, míg egyesített rendszerű gyűjtőcsatornák esetében jellemzően $\varnothing 30$ -as, 33/49, $\varnothing 40$ -es és $\varnothing 50$ -es méretűek, anyagát tekintve pedig jellemzően beton, PVC és ÜPE anyagúak.

- A területet érintő csatornák jellemzően (főgyűjtőcsatornák és gyűjtőcsatornák) gravitációs jellegűek, átemelő a vizsgált területen és közelében az alábbi helyeken találhatóak.

- Szilágyi út csapadékvíz átemelő: a MÁV állomás területén, a közúti aluljáró mellett, amelynek beépített névleges kapacitása 150 l/s,
- Székely Elek utca (Sípos Dénes utca) szennyvízáttemelő: Székely Elek utca – Kanizsai Dorottya utca sarkán, amelynek beépített névleges kapacitása 56,5 l/s.



8.3. VILLAMOSENERGIA-ELLÁTÁS

A vizsgált területet nagyfeszültségű átviteli vagy elosztóhálózati nyomvonal nem érinti.

Budapest területén az elosztóhálózati engedélyes az ELMŰ Hálózati Kft., a villamosenergia-ellátás hálózata a vizsgálati területen is kiépültek. A térségben a középvezetékű hálózat két feszültségszinten üzemel. A Székely Elek út – Sípos tér vonalától délre a középvezetékű hálózat 10 kV-os feszültségszinten üzemel, attól északra jellemzően 20 kV-os szabadvezetékes, helyenként földkábeles nyomvonalak érintik a vizsgálati területet.

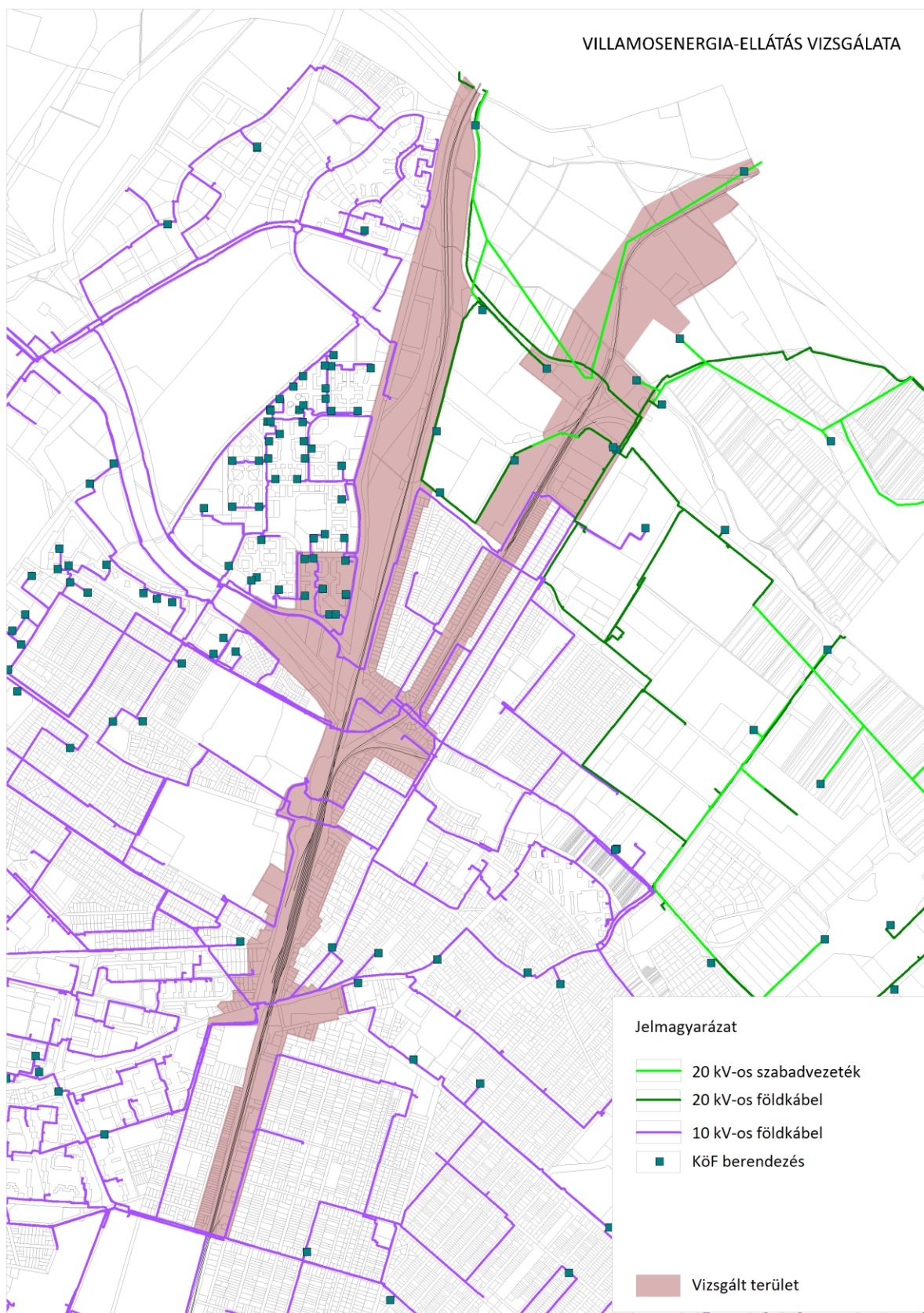
A 10 kV-os rendszer földkábelként létesült, az alábbi helyszíneken érinti a vizsgálati területet:

- Elem utca – Pázmány Péter utca nyomvonala
- Árpád út – Karácsony Benő park
- Kossuth utca
- Lahner Gy. u.
- Szilágyi utca
- Tábor utca – Géza fejedelem tér
- Csákó utca
- Erdősor út – Töltés tér
- Óceánárok utca – Külső Szilágyi út
- Óceánárok utca – Harsányi Kálmán utca
- Sípos tér – Székely Elek út
- Csomád utca – Ajándék utca
- Galopp u. – Külső Szilágyi út.

A 20 kV-os rendszer táppontja a közeli Fót 120/20 kV-os alállomás, az alábbi helyszíneken érinti a vizsgálati területet:

- Sípos tér – Székely Elek út (földkábel)
- Sípos tér – Harsányi Kálmán utca (földkábel)
- Sípos tér – Csomád utca – Károlyi Sándor út (földkábel, szabadvezeték)
- Károlyi Sándor út – Újmajor utca– Dunakeszi út (földkábel)
- Harsányi Kálmán utca – Dunakeszi út (földkábel)
- 70. sz. vasútvonal mellett, Budapest közigazgatási határánál (földkábel)
- 71. sz. vasútvonal mentén Újmajor utca – Budapest közigazgatási határ közötti szakaszán (szabadvezeték).

A kiefeszültségű elosztóhálózat jellemzően szabadvezetékes kivitelben létesült, a Lóverseny tér térségében már földkábelként került kialakításra a Külső Szilágyi úti közvilágítási hálózathoz hasonlóan.



8.4. GÁZELLÁTÁS

Budapest gázellátását az MVM Főgáz Földgázhálózati Kft., mint elosztóhálózati engedélyes biztosítja. A vizsgálati terület közelében található az FGSZ Zrt. üzemeltetésű Rákospalota gázátadó állomás, amely a térség földgáz elosztóhálózatának táppontja. Az Újpesti Erőmű betáplálása nagynyomású hálózatról történik, amelynek nyomvonala érinti a vizsgálati területet. A Rákospalota 2 – BE Újpesti Erőmű nagynyomású földgázvezeték 35 bar, DN 300-as mérettel létesült (biztonsági övezete 9-9 m széles sáv). A vizsgálati területet a Felsőkert utcánál keresztezi, majd halad tovább a Visonta utca – Harsányi Kálmán utca – Szilágyi utca – vasúti terület – Klára utca – Elem utca – Bécsi utca nyomvonalon az erőmű területén elhelyezett nyomásszabályzóig.

A Rákospalota gázátadóból táplált 6 bar nagyközépnomású hálózat a gázelosztó hálózat gerince. Egyik iránya DN 400 mérettel létesült a Felsőkert utca – Dunakeszi út – Megyeri út nyomvonalon, így keresztezi mind a 71. sz., mind a 70. sz. vasúti vonalat.

Egy másik iránya szintén DN 400 mérettel létesült a Külső Fóti út mentén, ennek DN 200 méretű leágazása a Szántófield utca – Székely Elek út nyomvonalán halad és keresztezi a 71. sz. vasúti vonalat.

Ennek egyik DN 150 méretű leágazása az Istvánteleki út – Árpád út – Szilágyi utca – Lahner György utca nyomvonalán halad és táplálja meg a közeli nagyközép/kisnyomású hálózati nyomásszabályzót.

További jelentős gerincirány az DN 700-as nagyközépnomású elosztóvezeték, amely a Külső Fóti út – Csobogós utca – Fő út nyomvonalon éri el a vizsgálati területet a Karácsony Benő parknál, majd déli irányba fordulva halad a Pázmány Péter utca nyomvonalán, és a Tavas utcánál keresztezi a vasúti területet.

A nagyközépnomású hálózatról kapnak közvetlen ellátást az ipari nagyobb fogyasztók, valamint a hálózati gáznyomásszabályzók, amelyekből kisnyomású elosztóvezetéseken keresztül vételeznek az egyes fogyasztók.

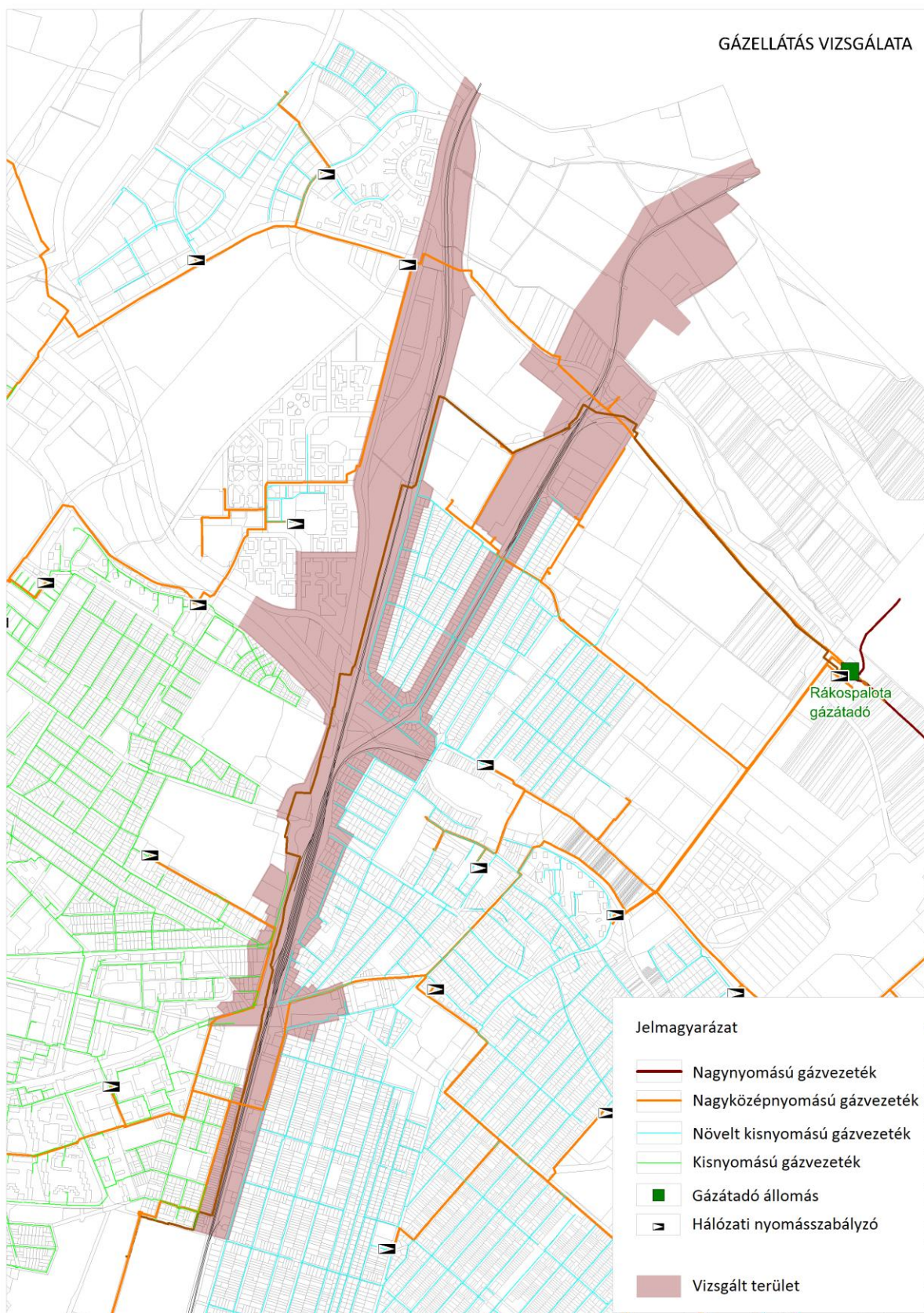
A IV. kerületi oldalon a kisnyomású hálózat 30 mbar nyomáson üzemel, a XV. kerületben növelt kisnyomáson (100 mbar) üzemel a hálózat. A kisnyomású hálózat szintén több helyen érinti és keresztezi a vizsgálati területet.

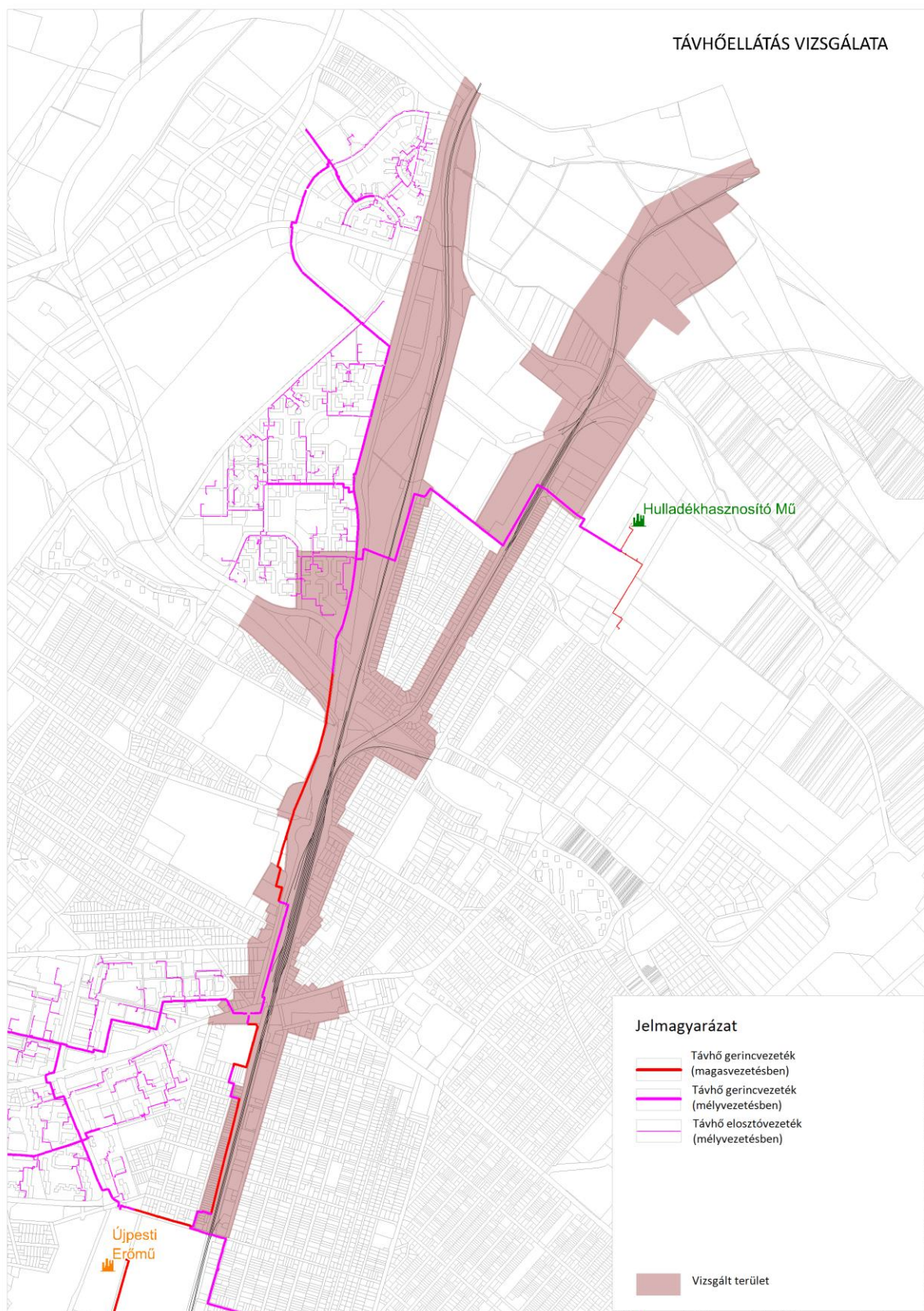
8.5. TÁVHŐELLÁTÁS

A vizsgálati terület déli határában üzemel a térség távhőhálózatának jelentős hőbázisa, az Újpesti Erőmű, az ÉK-i szomszédságban pedig a rákospalotai hulladékhasznosító mű. A hőtermelőkből kiindulóan nagyatmértékű távhővezetékek létesültek a vizsgálati területet is érintően.

A hálózat egyik Fv 2 DN 600 gerinciránya magasvezetésben halad az Elem utcában, majd mélyvezetésben a Klára utca – Tó utca nyomvonalán, ezt követően ismét felszín felett halad a vasúttal párhuzamosan. A Tavas utcát elérve mintegy 200 fm nyomvonalon térszín alatt üzemel, majd ismét magas vezetésben éri el az Árpád utat. Itt Fv 2 DN 600 mérettel térszín alatt létesült, majd Fv 2 DN 600 mérettel halad tovább a Szilágyi utcával párhuzamosan a rákospalotai Hulladékhasznosító Mű felé. Az erőműből kiinduló másik vezetékrendszer az Elem utca – Rózsa utca nyomvonalon létesült. A hálózatrendszer az Újpesti lakótelep hőigényét teljes mértékben kiszolgálja.

Az energiahatékonysági és klímavédelmi törekvések a távhőhálózat lefedettségének további bővítését teszik indokolttá Budapesten. A gázhálózatok kiterjedtsége a távhőszolgáltatási kör bővítését nehezítik, a párhuzamos infrastruktúrák üzemeltetése összességében költséges.





8.6. ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS

Vezetékes elektronikus hírközlés

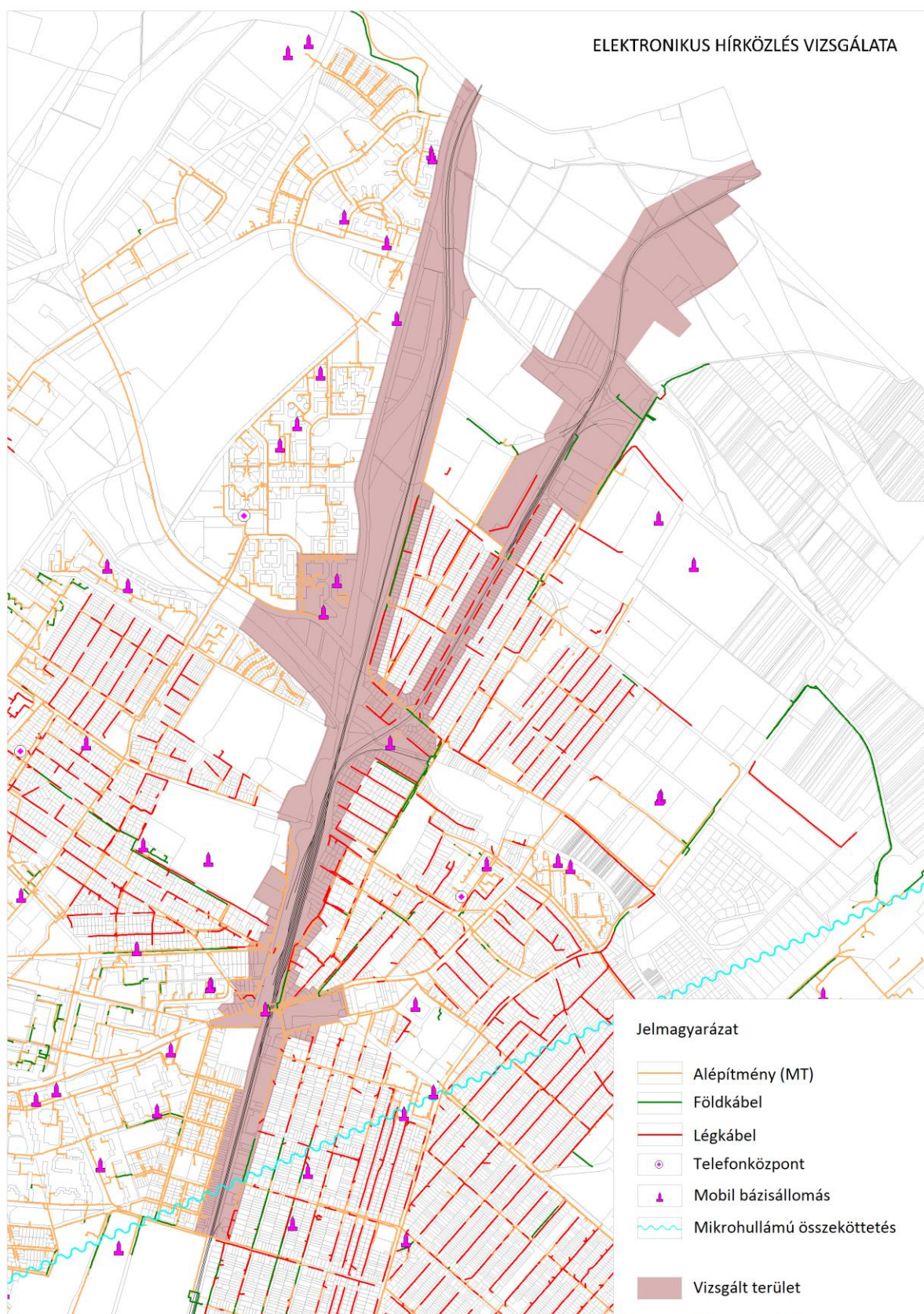
A térség a Magyar Telekom Nyrt. (volt MATÁV Rt.) ellátási területéhez tartozik. A vizsgálati terület IV. kerületi részének felhasználóit a Káposztásmegyer RSS és az Újpest EWSD host, a XV. kerületi felhasználókat pedig a Rákospalota EWSD host szolgálja ki, kültéri nagyelosztós rendszerű, rézkábelrel kiépített hálózaton keresztül. A kiépült hálózat jellemzően földalatti kivitelű, alépítményben, helyenként közvetlenül földbefektetett kábeles rendszerű és valamennyi ingatlan önálló csatlakozással rendelkezik.

A Telekom hálózatán kívül a vizsgálati területen jelen van a V-Hálózat (korábban: Vodafone Magyarország Zrt.) telekommunikációs hálózata, a D-Infrastruktúra (korábban: Digi) hálózata, az Invitech Kft. alépítményei, az NSN Trafficom hírközlési hálózata, és az ELMŰ iparági hírközlési hálózata is.

Vezeték nélküli elektronikus hírközlés

A térségben valamennyi mobil szolgáltató hálózata a jelenlegi igényeknek megfelelően kiépült. Több ingatlanon mobil bázisállomás szektorsugárzói üzemelnek. A Magyar Telekom Nyrt., a One Magyarország Zrt., valamint a Yettel Magyarország Zrt. mobil szolgáltatásait 2G, 4G/LTE technológiával nyújtják. Hálózataik fejlesztését a szolgáltatók mind vezetékes, mind vezetékek nélküli elektronikus hírközlési szolgáltatások tekintetében az új igények megjelenésével és új szolgáltatások nyújtásának céljából, saját beruházásban végzik.

A terület déli és délkeleti részét érinti a Magyar Telekom Nyrt. ± 50 m széles magassági korlátozása, amelyet a Gödöllő 9 – János-hegy 1 végpontok közötti mikrohullámú kapcsolat biztosítása érdekében szükséges fenntartani (azimut $247,1^\circ$). A magassági korlátozás mértéke a vizsgálati terület érintett szakaszán 100 méter, így gyakorlati építési korlátozó hatást nem jelent.



8.7. CSAPADÉKVÍZ-GAZDÁLKODÁS

A klímaváltozás egyik jelentős hatása, hogy az utóbbi időszakban egyre nagyobb problémát jelentenek a rövid ideig tartó, de nagy intenzitású, nagy mennyiségű csapadékesemények, amelyek villámárvizek, elöntések kialakulásához vezethetnek. Megállapítható ugyanakkor, hogy egyre ritkábban esik az eső, de egyben az éves csapadékmennyiség nem változik számottevően. Problémát jelent továbbá, hogy a társadalmi-gazdasági igények sokszor ellentétesek a villámárvizekkel, elöntésekkel szembeni védekezés szempontjaival, a csapadékvíz helyben tartása, hasznosítása nem megoldott, a vízelvezető infrastruktúrák (árkok, csatornák, tározók) fenntartása nem megfelelő.

A TSZT/FRSZ módosítás által érintett területen a meglévő csatornák részben egyesített rendszerben, részben elválasztott rendszerben épültek ki. Az egyesített rendszerben csatornázott területeken a szennyvizek mellett a csapadékvizek is egy csatornába kerülnek elvezetésre, míg elválasztott rendszerben kiépített elvezetőhálózat esetében a csapadékvizek összegyűjtése és elvezetése külön csatornába történik. Ahol a csapadékvíz összegyűjtésére és elvezetésére nem került kiépítésre zárt csatorna, ott jellemzően vagy az utca zöldfelületén szikkadnak el a csapadékvizek, vagy burkolt/burkolatlan árkok segítségével történik a csapadékvíz elszikkasztása, elvezetése. Az árokhálózat egy része a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. kezelésében van, másik részét pedig a kerület üzemelteti, tartja fenn.

Az elválasztott rendszerű csapadékvíz csatornák befogadója részben felszíni víztest, részben pedig egyesített rendszerű csatorna. A TSZT/FRSZ módosítás által érintett területen több, nagyobb felszíni víztest is található: Mogyoródi-patak, Csömöri-patak, Szilas-patak.

Az egyesített rendszerű csatornahálózatok esetén jelenleg számítani kell arra, hogy csapadékos időben, esetleg a közcsatorna-hálózat átmeneti üzemzavara esetén, a csatornában szállított víz szintje átmenetileg megemelkedik. A megemelkedő vízállás kiöntést okozhat a visszaáramlás ellen nem védett, mélyen fekvő vizes szerelvényeken keresztül. Egyesített rendszerű csatornák biztonságos működése érdekében azonban figyelembe kell venni, hogy az időszakonkénti záporterhelés biztosítsa továbbra is a csatornarendszer átöblítését, ami által csökken a kiülepedés, és ennek járulékos következményeinek (szaghatásnak, dugulásnak) gyakorisága.

A Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. jelenlegi gyakorlata szerint történik új építés, beépítés esetén a területen keletkező csapadékvizek elvezetésének szabályozása, mégpedig úgy, hogy az Általános Csatornázási Terv alapján meghatározott, a területre vonatkozó lefolyási tényező alapján megállapított mennyiségű csapadékvíz elvezetése történhet egyesített rendszerű csatornahálózatba bevezetésre. Amennyiben az így meghatározott csapadékmennyiségen felüli csapadékvíz mennyiség keletkezne a területen, úgy azt a mennyiséget ingatlanon belül létesített csapadékvíztározóba szükséges összegyűjteni és abból csak fékezetten, késeltetve kerülhet elvezetésre a csapadékvíz a csatornába. Figyelembe kell venni, hogy a területen kiépített csatornahálózat kétéves gyakoriságú, 15 perces fajlagos csapadékhozamok elvezetésére képes.

A kerületek részéről a TSZT/FRSZ módosítás által érintett területen tervszerű csapadékvíz-gazdálkodásról jelenleg nem beszélhetünk. A hatályos kerületi építési szabályzatok a csapadékvíz elvezetésével, visszatartásával kapcsolatban az alábbi előírásokat tartalmazzák:

- Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 33/2018.(XI. 14.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros IV. kerület 2. számú, Újpesti lakótelep városzerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatáról
 - 10. § (5) Minden 25 m² vízszintes tetőfelületi vetületként (zöldtető kialakítása esetén 50 m²-enként) valamint 25 m² burkolt felületenként (kötelező zöldfelület feletti területről) 1 m³ esővíztároló (ciszterna) kialakítása szükséges telken belül, amely túlfolyójából fékezetten vezethető ki a közterületi befogadóba a csapadékvíz a (6)-(7) bekezdés figyelembevételével.
 - 10. § (6) Az Lke-1 jelű építési övezetben lévő építési telken keletkező csapadékvíz közterületre nem vezethető ki, a csapadékvizet építési telken belül kell helyben tartani, elszikkasztani, vagy elválasztott rendszerben kiépített csapadékcatornába vezetendő.

- 10. § (7) A Vi-2/IV-2/6, Vt-H/IV-2/2, Vt-H/IV-2/3 és Vt-H/IV-2/5 jelű építési övezet területén új beépítés esetén többlet csapadékvíz csak késleltetett módon kerülhet elvezetésre.
- Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 5/2018. (I. 26.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros IV. kerület 5. számú, Újpest kertváros Városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatáról
 - 10. § (2) Az Lke-1 jelű építési övezetben lévő építési telken keletkező csapadékvíz közterületre nem vezethető ki, a csapadékvíz építési telken belül kell helyben tartani, elszikkasztani.
 - 10. § (5) A Vi-2/IV-5/6 jelű építési övezet területén új beépítés esetén többlet csapadékvíz csak késleltetett módon kerülhet elvezetésre.
 - 10. § (6) Minden 25 m² vízszintes tetőfelületi vetületként (zöldtető kialakítása esetén 50 m²-enként) valamint 25 m² burkolt felületenként (kötelező zöldfelület feletti területről) 1 m³ esővíztároló (ciszterna) kialakítása szükséges telken belül, amely túlfolyójából fékezten vezethető ki a közterületi befogadóba a csapadékvíz meglévő csapadékvíz csatorna, nyílt vízvezető árok, élővíz kezelői hozzájárulás vagy befogadói nyilatkozat szerint.
- Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 2/2019. (I.30.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros IV. kerület 6. számú, Északi kertváros városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatáról
 - 10. § (3) Az Lke-1 jelű építési övezetben lévő építési telken keletkező csapadékvíz közterületre nem vezethető ki, a csapadékvíz építési telken belül kell helyben tartani, elszikkasztani.
 - 10. § (4) Az Lk-1/IV-6, Ln-3/IV-6 és a Vi-2/IV-6, illetve Vi-3/IV-6 jelű építési övezet területén új beépítés esetén a nem zöldtetőként kialakított tetőzet vagy burkolt felület növekedéséből adódó többlet csapadékvíz csak késleltetett módon kerülhet elvezetésre.
 - 10. § (7) Záportározót kell létesíteni, amennyiben a telek beépítettsége, burkoltságának növelése miatt az elvezetendő csapadékvíz mennyisége meghaladja a telekről korábban elvezetendő csapadékvíz mennyiségét. A záportározó méretét a befogadó kapacitás ismerete alapján kell meghatározni, annak hiányában úgy kell meghatározni, hogy a beruházás előtti és a beruházás utáni tető- és burkolt felületek különbözetére számolva - a zöldtető figyelmen kívül hagyásával -
 - a) minden megkezdett 50 m² tető- és burkolt többletfelület vízszintes vetületi területére számolva 1 m³ helyi záportározó térfogatot kell kialakítani, és
 - b) a záportározó túlfolyójából fékezten kivezethető vízmennyiséget úgy kell meghatározni, hogy a vízkifolyás intenzitása nem haladhatja meg a telekről a beruházást megelőző vízkifolyás intenzitását.
- Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 3/2019. (I.30.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros IV. kerület 9. számú, Káposztásmegyer lakótelep városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatáról
 - 10. § (4) A Gksz-2/IV-9/1, Gksz-2/IV-9/2 és Vi-2/IV-9/17 jelű építési övezetek kivételével minden 25 m² vízszintes tetőfelületi vetületként (zöldtető kialakítása esetén 50 m²-enként) valamint 25 m² burkolt felületenként (kötelező zöldfelület feletti területről) 1 m³ esővíztároló (ciszterna) kialakítása szükséges telken belül, amely túlfolyójából fékezten vezethető ki a közterületi befogadóba a csapadékvíz a (6)-(7) bekezdés figyelembevételével.
 - 10. § (5) Az Lke-1 jelű építési övezetben lévő építési telkeken keletkező csapadékvíz közterületre nem vezethető ki, a csapadékvíz építési telken belül kell helyben tartani, elszikkasztani, vagy elválasztott rendszerben kiépített csapadékcsatornába vezetendő.
 - 10. § (6) A Vi-2/IV-9/1, Vi-2/IV-9/2, Vi-2/IV-9/3, Vi-2/IV-9/4, Vi-2/IV-9/5, Vi-2/IV-9/6, Vi-2/IV-9/7, Vi-2/IV-9/8, Vi-2/IV-9/9, Vi-2/IV-9/13, Vi-2/IV-9/15, Vi-2/IV-9/16, Vi-2/IV-9/17, Vi-2/IV-9/20, K-Közl/IV-9/1, K-Közl/IV-9/2, K-Rek/IV-9/3 és K-Rek/IV-9/4 jelű építési

övezetekben új beépítés esetén a többlet csapadékvíz csak késleltetett módon kerülhet elvezetésre

- Budapest Főváros XV. kerületi Önkormányzata Képviselő-testületének 17/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Kerületi Építési Szabályzatáról
 - 7. § (5) A csapadékvíz helybeni ártalommentes visszatartását a telek beépítettségi és burkoltsági arányának megfelelően fékezett és késleltetett módon biztosítani kell.
 - 7. § (6) A jelentős változással érintett területek esetében - amennyiben a meglévő épületek elbontása után, vagy korábban beépítetlen területen új beépítés jön létre - a csapadék helyben tartását biztosítani kell.
 - 109. § (4) A Gksz-2/SZ-1, Gksz-2/SZ-2, Gksz-2/SZ-3, Gksz-2/SZ-5, Gksz-2/SZ-6, Gksz-2/SZ-7, Gksz-2/SZ-9 és a Gksz-2/SZ-15 jelű építési övezetek területén a lokális vizek visszatartására az átépülő telkeken helyi csapadékvíz gyűjtő medence építése szükséges, kivéve, ahol a csapadékvíz az előtisztítás után elvezethető az élővízi befogadóba.

A kerületek célja, hogy a klímaváltozás hatásaira is választ adjanak.

A Budapest Főváros IV. kerület Újpest Klímastratégiája című dokumentumban az alábbi intézkedési javaslatok fogalmazódnak meg a csapadékvíz-gazdálkodással kapcsolatban:

- A1 – Klímavészhelyzeti és extrém időjárási helyzetekre való felkészülés: Az extrém eloszlású csapadék következtében beálló villámárvizek ugyancsak jelentős fenyegetést jelentenek. Az önkormányzat felelős vezetőinek tájékoztatása és felkészítése a környezeti káresemények előfordulásakor hozandó intézkedésekről, az értesítendőkről, illetve riasztásra kijelöltek köréről, a szakszemélyzet helyszínre érkezéséig meghozandó intézkedésekről és a kármentesítési munkák alatti feladatokról az aktuális tervek alapján.
- A6 – A csapadékvíz tározás telken belüli jó-gyakorlatainak elterjesztése: A jövőben várható extrém időjárási jelenségek (zivatarok) és a növekvő nyári hőség miatt a jelenleg működő csapadékvíz elvezető rendszerek működőképességének fenntartása kétséges, illetve az öntözési kapacitások fejlesztése fontos feladat. Ösztönözni kell azoknak az innovatív megoldásoknak az elterjedését, amelyek segítségével a csapadékvíz dekoncentráltan (telken belül) tárolható, illetve alkalmazható öntözésre. Az intézkedés során versenyeztethetők és díjazhatók a leginkább innovatív helyi megoldások.
- A9 – A felszíni kisvízfolyások ökológiai szempontú revitalizálása: A Csömöri-patak a Mogyoródi-patak és Szilas-patak medrét korábban főként vízrendezési céllal alakították át. A potenciális zöldfolyosók kialakításával (NWRM) javul a környék mikroklimája, rekreációs jellegű területek hozhatók létre. A programban együtt kell működni a környező önkormányzatokkal is. A vízfolyások rehabilitációját követően rekreációs célú fejlesztések is megvalósulhatnak a területen (pld. pihenőpadok kihelyezése).
- Sz14 – Telken belüli csapadékvíz tárolás népszerűsítése: A víztárolás alternatív és egyéni módszereit bemutató kommunikációs anyagok kidolgozása és lakossághoz történő eljuttatása. Esetlegesen egy bemutató kert (pl. közösségi kert keretein belül) létesítése.

A Budapest Főváros XV. kerület Klímastratégiájában az alábbi intézkedési javaslatok fogalmazódnak meg a csapadékvíz-gazdálkodással kapcsolatban:

- A1 - Zöldfelületek, vízfelületek arányának növelése, illetve a zöldterületi ellátottság javítása: többek között a csapadékvíz-tározás megoldása a kerület északi részén
- A5 – Újszerű csapadékvíz menedzsment rendszerek kialakítása („Szivacs-város”): A klimatikus vízmérleg már napjainkban is kifejezett deficittel rendelkezik, amely a közeli jövőben tovább romlik majd. Kulcsfontosságú lesz ennek folyományaként a csapadékvíz mikroszintű (lehetőleg telken belüli) visszatartása. A kerület eltérő beépítettségű részeire helyspecifikus megoldások

kidolgozása szükséges. A meglévő csapadékvíz gyűjtő program tapasztalatai, illetve a LIFE Runoff projekt átfogó budapesti csapadékvíz-gazdálkodási stratégia és beavatkozási terve (egyszerűsített lefolyási modell alapján meghatározásra kerülnek a klímaváltozás hatására kialakuló jellemző gyakoriságú csapadékok elvezetéséhez, kezeléséhez és hasznosításához szükséges beavatkozások) alapján ki kell terjeszteni az intézkedést a lakosság, a cégek és az önkormányzati intézmények széles körére. A műszaki fejlesztések mellett fenn kell tartani egy olyan tanácsadó szolgáltatást, amely segíti a résztvevőket a megfelelő megoldások megtalálásában.

- A6 – Szélsőséges időjárási rendszerekre való felkészülés: A jövőben a különböző szélsőséges időjárási jelenségek (villámárvizek, szélviharok, extrém magas hőmérsékletek) előfordulási gyakorisága növekedni fog. a megfelelő szintű rezilienciát segítheti egy komplex menedzsment terv összeállítása, amely kiterjed a következő kérdésekre:
 - A közlekedési hálózat felkészítése a szélsőséges időjárási jelenségekre
 - Az időjárási szélsőségek figyelembevétele az épületek állagmegóvásánál, felújításánál
 - A lakosság – különösen a kitett és érzékeny csoportok – felkészítése
 - A szociális ellátórendszer felkészítése (a működő eddigi idősgondozási rendszer kiegészítése)
- Sz4 - Tematikus szemléletformáló kampányok és tájékoztató tevékenységek: A kerületi klímapolitika sikeres megvalósításának fontos eszközei lehetnek a tematikus tájékoztató kampányok, amelyek egy-egy szakterületre fókuszálva aktív, illetve passzív eléréseket biztosíthatnak. Fontos, hogy az egyes célcsoportokat a megfelelő formában és üzenetekkel tudjuk megcélózni. A kerület szempontjából kiemelkedő az idősebb korosztályok bevonása és megszólítása, illetve az, hogy a három eltérő adottságú kerület-rész a helyi specifikumoknak megfelelő témákról értesülhessen.

9. KATASZTRÓFAVÉDELEM, A TERÜLETEK HASZNÁLATÁT, ÉPÍTÉSI TEVÉKENYSÉGET BEFOLYÁSOLÓ VAGY KORLÁTOZÓ TÉNYEZŐK

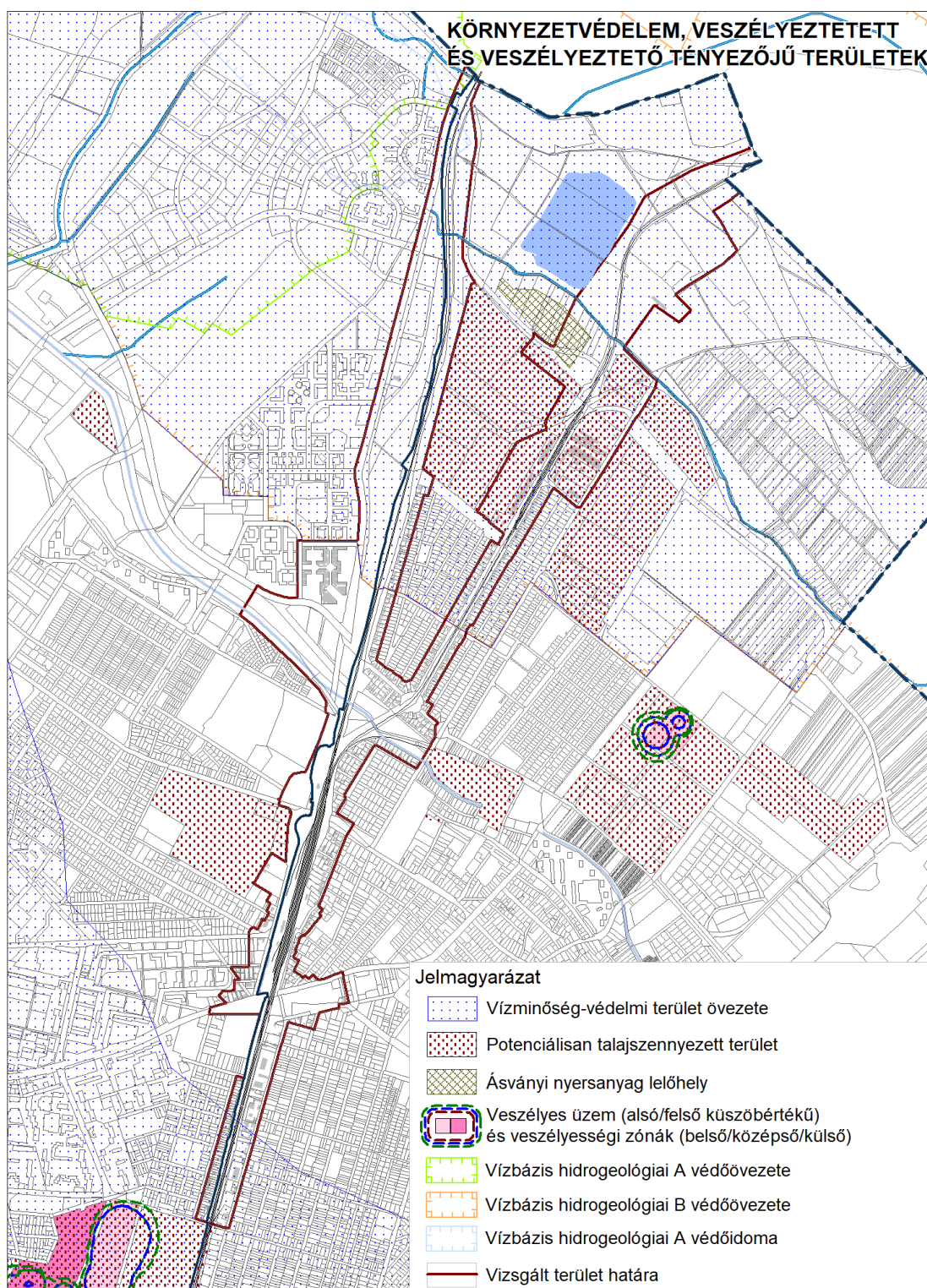
A katasztrófavédelmi törvény hatálya alá tartozó veszélyes anyagokkal foglalkozó üzemek a vizsgált területen kívül találhatóak a IV. és XV. kerületben, azok veszélyességi zónái (belső, középső, külső) sem érintik a vizsgált területet.

A vizsgált terület északi részét (a IV. kerületi Galopp utca és a XV. kerületi Árokhát út vonalától északra), valamint kis mértékben a déli részét érinti a vízminőség-védelmi terület övezete.

Potenciálisan talajszennyezett területek a XV. kerületben Károlyi Sándor út menti ipari-gazdasági zónában érintik a vizsgált területet.

Ásványi nyersanyag lelőhely (közlekedésépítési kavics) található a Csömöri-patak és a Dunakeszi út közötti területen.

A területet továbbá érinti a Budapest IV., Balpart I. Vmt. vízbázis hidrogeológiai A védőterülete és hidrogeológiai B védőterülete, valamint az Aquaworld B-121 kataszteri számú karsztkút hidrogeológiai B védőidoma.



ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT

10. FEJLESZTÉSI ÉS RENDEZÉSI JAVASLAT ÖSSZEFOGLALÓJA (A FEJLESZTÉSBEN JAVASOLT VÁLTOZÁSOK, A RENDEZÉST ÉRINTŐ MÓDOSÍTÁSOK BEMUTATÁSA, ÖSSZEFÜGGÉSEIK FELTÁRÁSA, SZAKÁGI JAVASLATOK ÖSSZEFOGLALÁSA)

A Kormány a 2021-2027 közötti európai uniós programozási időszak kötöttpályás közlekedési projektjeinek előkészítéséhez szükséges átcsoportosítások érdekében az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról szóló 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat alapján az Építési és Közlekedési Minisztériumot (ÉKM) jelölte ki, hogy előkészítse a Rákospalota-Újpest–Vácrátót–Vác vasútvonal (71. sz. vasútvonal) elővárosi célú fejlesztésének tervezését.

A tervezés során meghatározásra kerültek a tervezett vasútfejlesztés területigényével járó szükséges TSZT/FRSZ tervmódosítások részletei. A módosítások a 70. sz. és 71. sz. vasútvonal KÖK területfelhasználásának módosulása mellett a csatlakozó területek területfelhasználási átsorolását is jelenti a közlekedési és várostervezési szempontok figyelembevételével. A tervezett területfelhasználási egységek határának alapjául a Rákospalota-Újpest (bez.)–Vácrátót–Vác (kiz.) vasútvonal fejlesztésének engedélyezési tervében (FŐMTERV Zrt., 2022.10.) szereplő kisajátítási határok szakmailag felülvizsgált javaslata adja. A területfelhasználási módosítások mellett egyéb (jelentős változással érintett területek, közlekedési infrastruktúra számára irányadó helybiztosítás, tervezett külön szintű közúti-vasúti keresztezés), továbbá vonalas jellegű (meglévő vasútállomás, II. rendű főút nyomvonala, tervezett településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala, meglévő vasút nyomvonala), valamint magassági szabályozási (kertvárosias magassággal beépült kisvárosias lakóterület) tervi elemek módosítására is sor kerül.

A TSZT tervlapjai közül az alábbiak módosulnak:

- 1. Területfelhasználás
- 2. Közlekedési infrastruktúra
- 3. Az épített környezet értékeinek védelme b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása
- 6. Védelmi, korlátozási területek

A TSZT-vel összhangban a hatályos FRSZ 1. melléklete is módosul. Mind a TSZT 1., 2. és 6. tervlapja, mind az FRSZ 1. melléklete esetében a 65-214 és 65-232 szelvényeket érinti módosítás. A TSZT 3. b). tervlapja esetében csak a 65-232 szelvényeket érinti módosítás, illetve ezzel összefüggésben módosul az FRSZ 3. melléklete is.

A TSZT/FRSZ módosításokat részletesen a *11.1. A településszerkezeti változások bemutatása* és a *11.2. A fővárosi rendezési szabályzat változásainak bemutatása* fejezetek tartalmazzák.

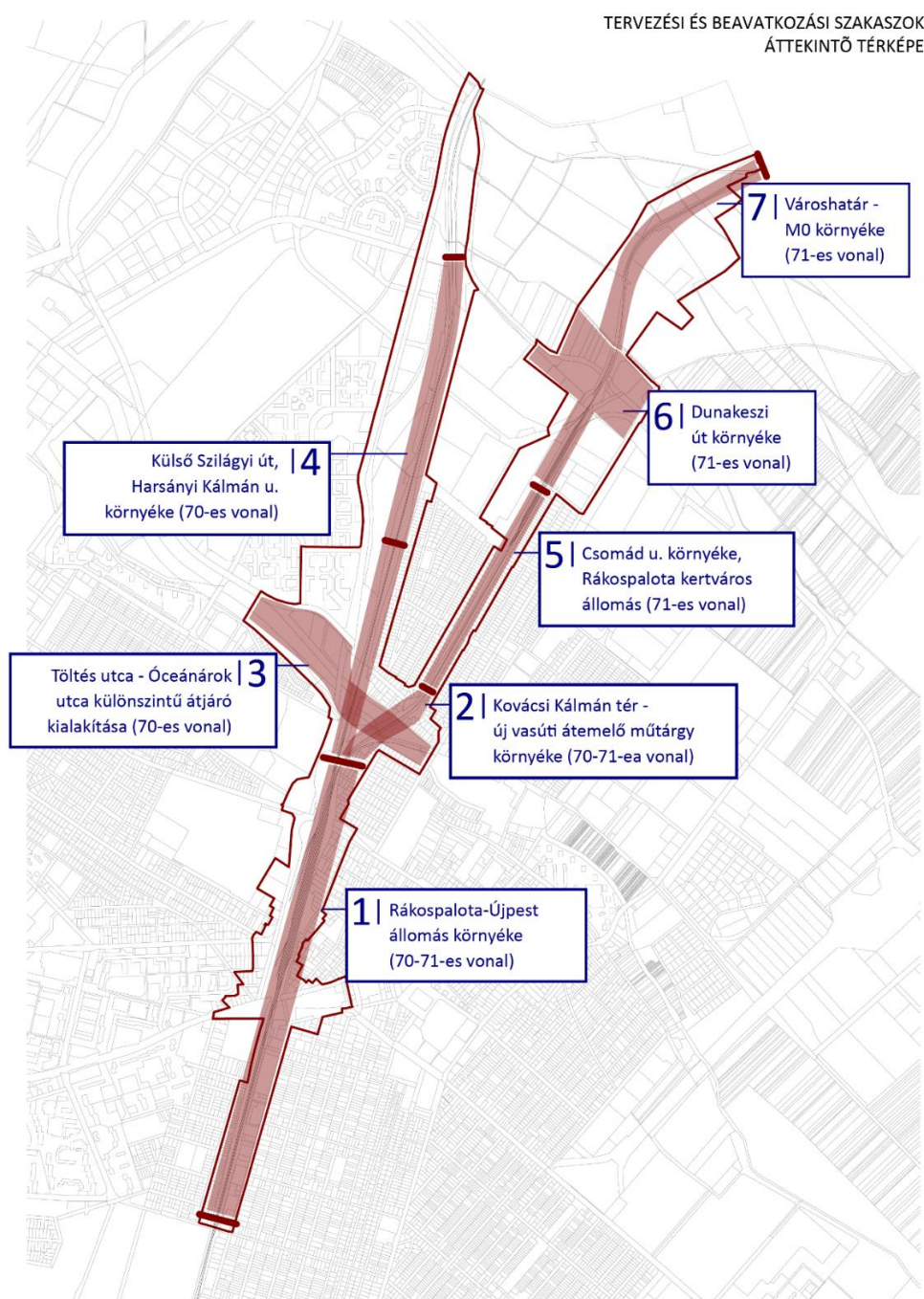
A **környezeti elemek** tekintetében elmondható, hogy a tervezett beavatkozáshoz kapcsolódóan az egyik legfontosabb környezeti tényező a zajterhelés. A vasútfejlesztés okozta várható környezeti terhelés csökkentésére tesz javaslatot a vasúttervekhez készült környezeti hatástanulmány (Mott MacDonald, 2022.), amely részletesen tárgyalja a várható zajviszonyokat. Zajvédelmi intézkedésként zajárnyékoló fal létesítését javasolja azokon a szakaszokon, ahol zajszint növekedése miatt határérték túllépés várható (lásd: 16. *Védelmi és korlátozó elemek* c. fejezet). További, környezeti szempontból kedvező módosítás, hogy az erdő-és zöldterület területfelhasználási egységek kiterjedése összességében növekszik, bár az üzemtervezett erdőterület igénybevétellel és fakivágással járó munkálatok kedvezőtlen környezeti hatásként azonosíthatók. A zöldfelületi javaslatok a *13. Tájrendezési és zöldinfrastruktúra-fejlesztési javaslat, csapadékvíz-gazdálkodása* fejezetben kerülnek kifejtésre.

Közművesítés szempontjából nem szükséges a TSZT vagy az FRSZ módosítása. A majdani építés során a tervezett út-, műtárgy- és közműépítésekkel kapcsolatban a közműszolgáltatókat meg kell keresni, akik megvizsgálják az adott hálózatukat és nyilatkoznak arról, hogy az építéssel érintett tervezési területen hálózatfelújítás, illetve fejlesztés tervezett-e. Új közműlétesítmény építése, meglévő átépítése, kiváltása és megszüntetése csak az adott közműszolgáltató hozzájárulása után történhet. A vonatkozó javaslatokat a *14. Közművesítés, elektronikus hírközlési javaslat* fejezet tartalmazza.

Közlekedés tekintetében a TSZT és az FRSZ is módosításra kerül. A vasúti pálya bővítésének következtében megnövekedő vasúti forgalom elvágó hatásának csökkentése érdekében a szintbeni vasúti átjárók különszintű keresztezésekké épülnek át. Az ebből adódó nyomvonalkorrekciók, módosítások területigénye a részletes tervek alapján került meghatározásra. Szintén módosul a településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala a Vak Bottyán utcai különszintű vasúti keresztezés térségében.

11. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLAT

A jelenlegi módosítási igények megállapítása során az a cél, hogy azonosításra kerüljenek azok a szükséges településrendezési változtatások, amelyek nélkül az engedélyezési terv nem hagyható jóvá és a fejlesztés nem megvalósítható. Az engedélyezési tervcsomag a teljes projektre vonatkozóan meghatároz tervezési, illetve beavatkozási szakaszokat, a módosítási igények ezzel összhangban, szakaszonként kerülnek ismertetésre a továbbiakban.

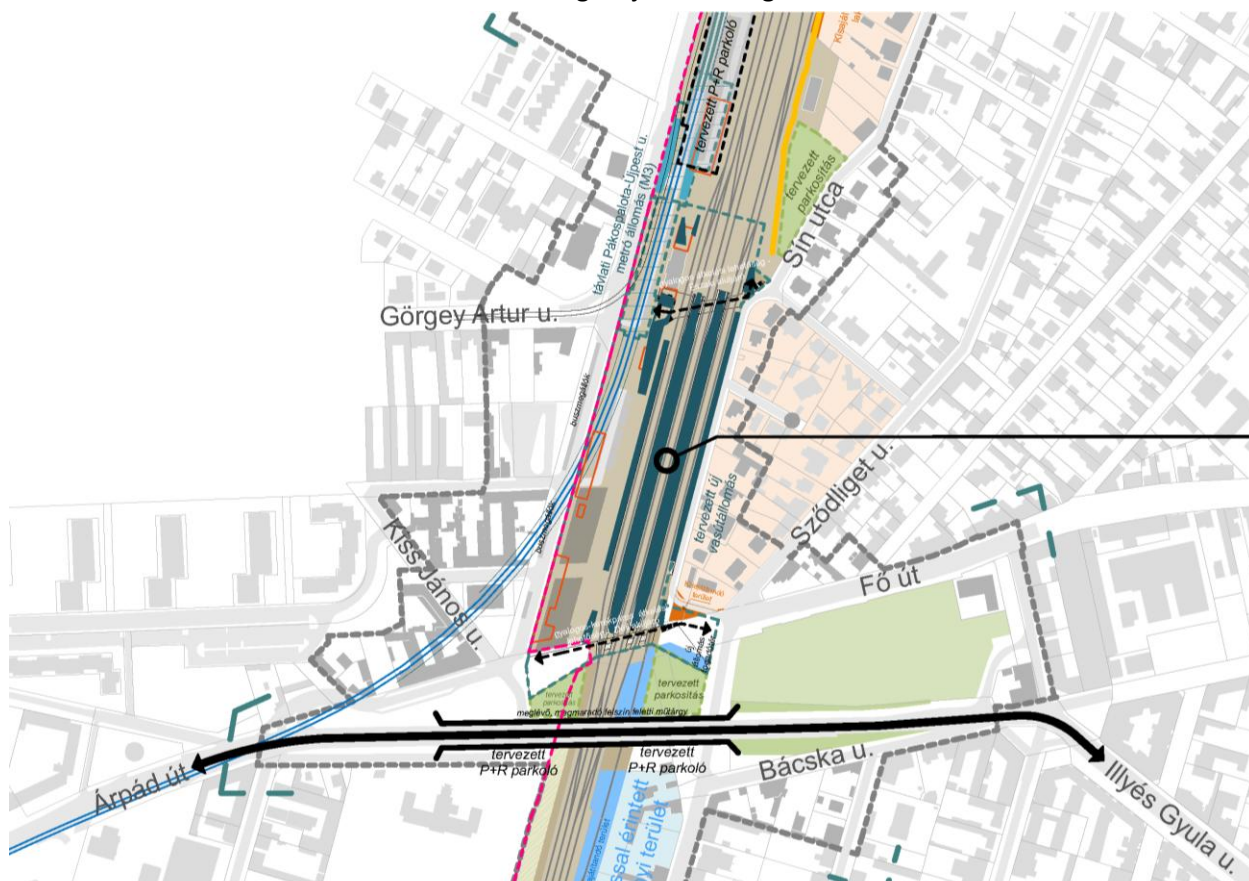


11.1. A TELEPÜLÉSSZERKEZETI VÁLTOZÁSOK BEMUTATÁSA

11.1.1. RÁKOSPALOTA-ÚJPEST ÁLLOMÁS KÖRNYÉKE (70-71. SZ. VONAL)

A beruházás Rákospalota-Újpest állomás környezetében jár a legjelentősebb változással. A vasúti infrastruktúra a vizsgált szakasz déli részén a vasúti területek szélesítését igényli, az új vágánykép elsősorban a XV. kerületi Pázmány Péter utca menti vegyesen gazdasági és lakófunkciójú területei rovására kerül megvalósításra. A geometriai kialakításból adódó kisajátítási igény (szélső vágánytengelytől mért 9,0 méteres sáv) önmagában is több telket, épületet érint. Egyes telkek esetében a geometriai kialakításból adódó kisajátítási igény felveti a telek rendeltetésszerű használatának ellehetetlenülését, így a telek teljes kisajátításával járhat.

Rákospalota-Újpest állomás tervezett átépítése is meghatározó, elsősorban amiatt, hogy az állomás a Görgey Artúr utcától délre tolódik, az Árpád út - Görgey Artúr utca közötti szakaszra. Ezáltal az új állomás déli peron aluljárója a Fő út vonalába esik, így véglegesen rendezésre kerül a két kerület között ennek a fontos gyalogos kapcsolatnak helyzete. Ugyanakkor az északi peron aluljáró a Görgey utca vonalában megépülve szintén biztosítja majd a két kerület összekötését, távlatban pedig a XV. kerület számára a tervezett M3 metróhosszabbítás itt létesülő megállójának a megközelítését is.



Rákospalota-Újpest állomás környéke (kép forrása: Engedélyezési terv alapján Urban-Lis Stúdió)

1. Területfelhasználás

- a módosítási igények a XV. kerület közigazgatási területét érintik,
- a KÖk területfelhasználási egységet keleti irányban összesen 1,09 hektáron növelni szükséges a kisajátítási terv szerinti vasúti telekalakítás végrehajthatósága érdekében, amelyből 0,98 hektár nem közterületi ingatlant érint,
- a Vi-2 területen a területfelhasználási egység változásával összhangban a *jelentős változással érintett terület* jelölést is módosítani szükséges,
- a vasút nyugati oldalán a kisajátítási terv szerinti terület a KÖk területfelhasználási egység része, ennek a kisajátítási igénynek módosítási következménye nincs.

2. Közlekedési infrastruktúra

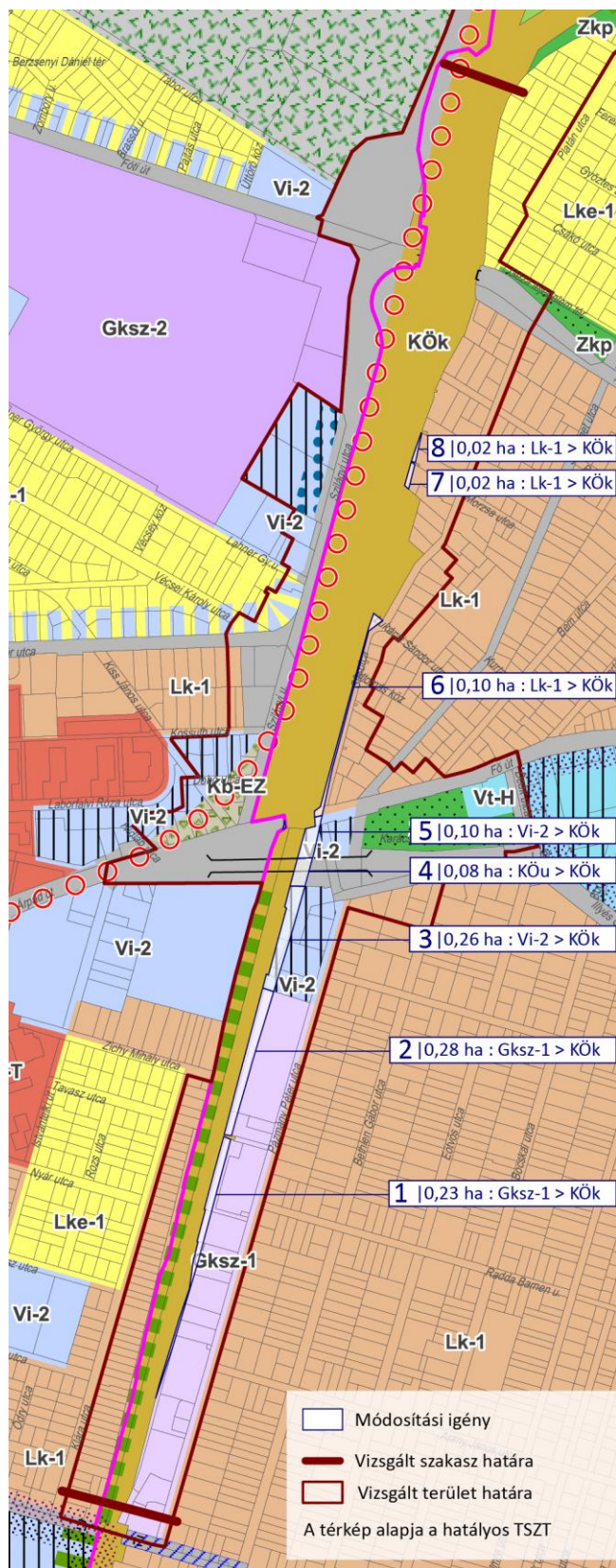
- az Árpád út felé tolódó peronok figyelembevételével a *meglévő vasútállomás* jelölés áthelyezése javasolt a Görgey Artúr utca vonalától délre.

3. Az épített környezet értékeinek védelme

- a „b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása” című tervlapon az érintett Lk-1 jelű területfelhasználási egység területén a „Kertvárosias magassággal beépült kisvárosias lakóterület (max. 8,0 m beépítési magasság)” elemet a területfelhasználás változással összhangban módosítani szükséges.

6. Védelmi, korlátozási területek

- a *vasútvonalak védőtávolságát* pontosítani kell a módosuló vágánykép szélső vágányainak figyelembevételével.

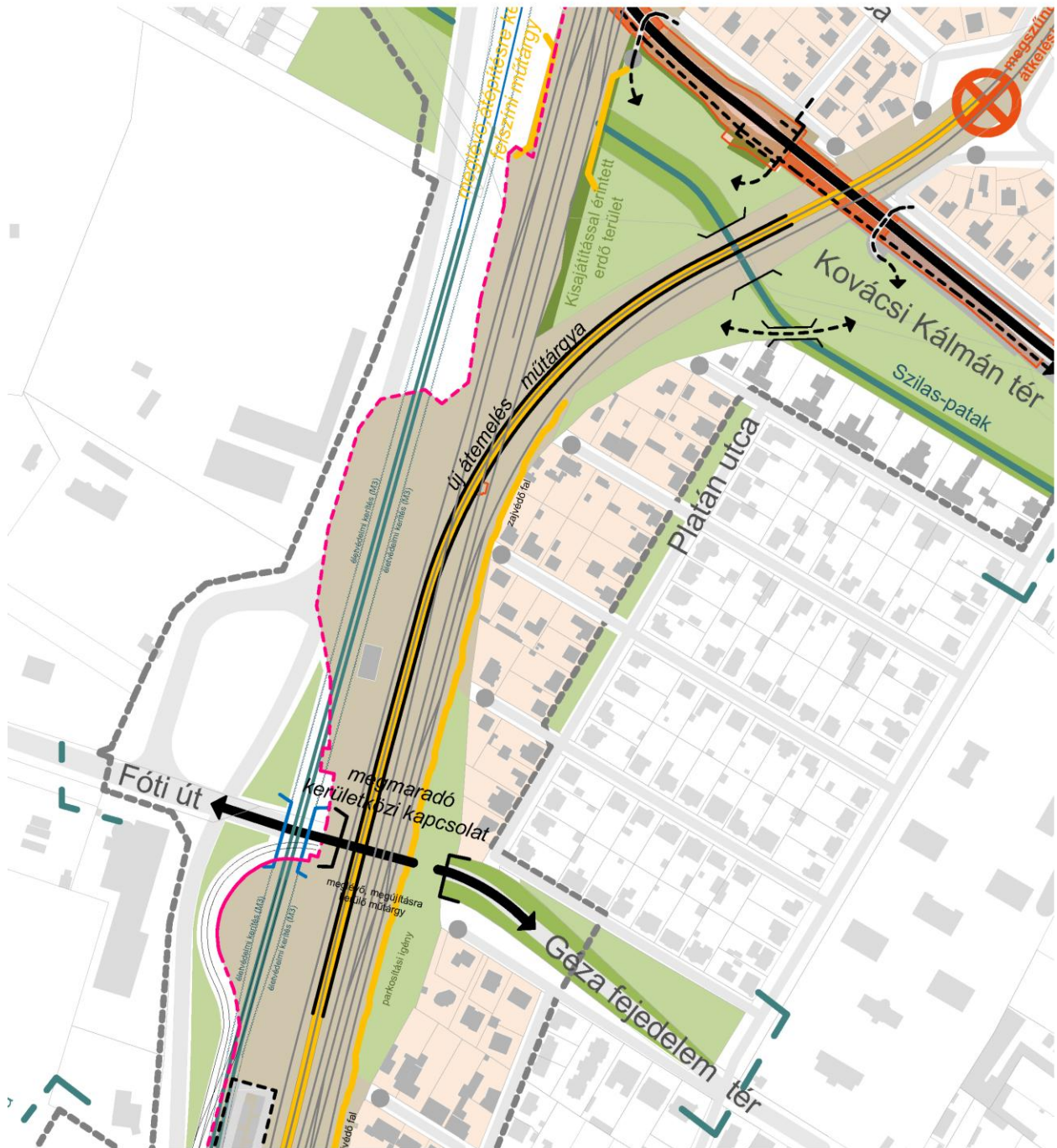


TSZT Szerkezeti tervlap 1. Területfelhasználás tervlapján az eltérések jelölése

A változásokat bemutató térképen a TSZT módszertanához illeszkedve a 100 m² feletti módosítási igények jelennek meg felirattal, az ennél kisebb területegységek módosítási igénye, korrekciója a térképen vastag kék vonallal jelenik meg.

11.1.2. KOVÁCSI KÁLMÁN TÉR – ÚJ VASÚTI ÁTEMELŐ MŰTÁRGY KÖRNYÉKE (70-71. SZ. VONAL)

A vasútvonal fejlesztésének markáns, környezet átalakító hatása a két vasútvonal elágazásánál, tervezett vasúti átemelés (a 71. sz. vonal bal pályája egy vasúti felüljáróval keresztezi a 70. sz. vonalat), amely a térségi közlekedés szempontjából indokolt és szükséges, azonban a XV. kerületben lévő szomszédos kertvárosi lakó környezet jelentősen átformálja. A műtárgy mellett a 71. sz. vonal másik vágánya terepszinten marad. Az engedélyezési terv szerint a 71. sz. vonal vasúti felüljárója a forgalmasabb 70. sz. vonal forgalmából származó zajt csökkenti az árnyékoló hatása folytán. A 71. sz. vonal zajterhelésének csökkentésére a lakóterület felőli oldalon zajvédő fal kerülne kiépítésre.



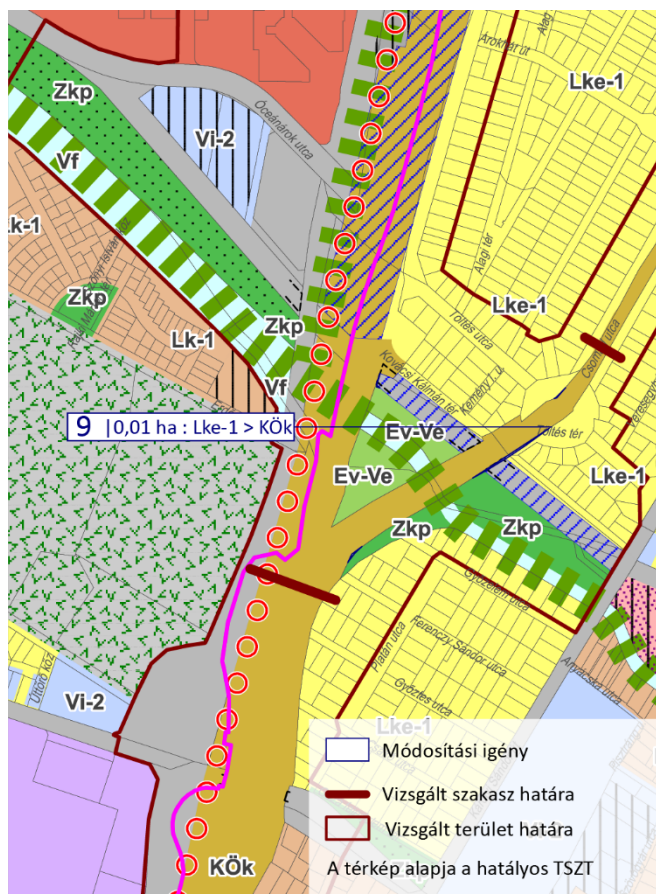
Az új átemelés műtárgyának környezete (kép forrása: Engedélyezési terv alapján Urban-Lis Stúdió)

1. Területfelhasználás

- a módosítási igények a XV. kerület közigazgatási területét érintik,
- a KÖk területfelhasználási egység területén összesen 0,02 hektáron növelni szükséges a kisajátítási terv szerinti vasúti telekalakítás végrehajthatósága érdekében,
- az Óceánárok utca és a Közvágóhíd utca között, a vasútvonalak külön szintű keresztezésére tervezett „elkerülő út” KÖu besorolású területének pontosítása szükséges.

6. Védelmi, korlátozási területek

- a vasútvonalak védőtávolságát pontosítani kell a módosuló vágánykép szélső vágányainak figyelembevételével.



TSZT Szerkezeti tervlap 1. Területfelhasználás tervlapján az eltérések jelölése

A változásokat bemutató térképen a TSZT módszertanához illeszkedve a 100 m² feletti módosítási igények jelennek meg felirattal, az ennél kisebb területegységek módosítási igénye, korrekciója a térképen vastag kék vonallal jelenik meg.

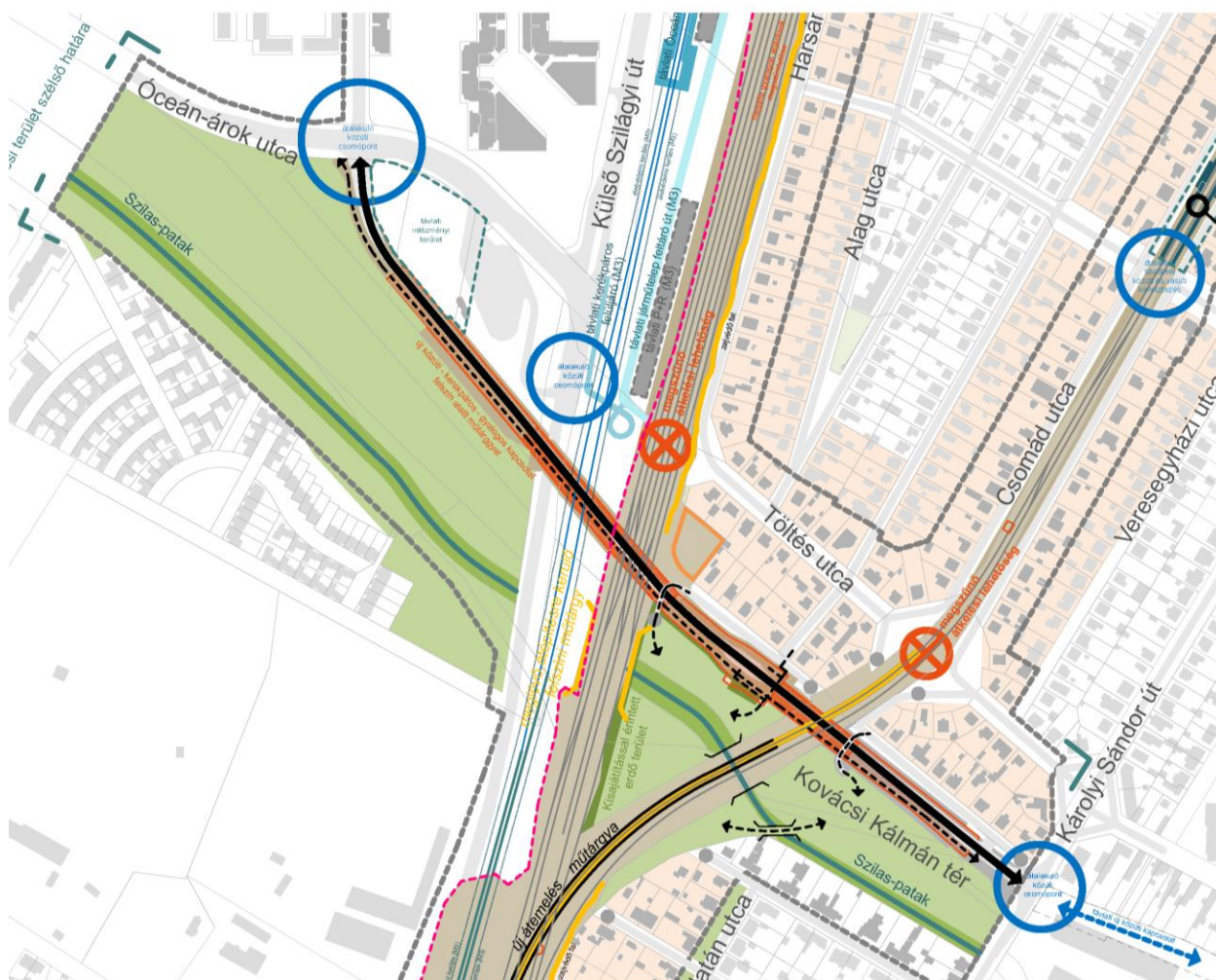
11.1.3. ÓCEÁNÁROK U. – KÖZVÁGÓHÍD UTCA KÜLÖNSZINTŰ ÁTJÁRÓ KIALAKÍTÁSA (70. SZ. VONAL)

A vasúti és a közúti hálózatok szintbeni keresztezési pontja baleseti szempontból kritikus helyszínnek számít. A Töltés utca esetében a vonatközlekedés jelentős bővítése, illetve a 70. és 71. vonalak külön szintű keresztezésére tervezett vasúti átemelés Töltés térig ható magassági vonalvezetése is szükségessé teszi a forgalmas szintbeni keresztezés külön szintűvé alakítását.

A Töltés utca esetében a szintbeni keresztezés teljesen (gyalogos, kerékpáros, gépjármű forgalom) megszűnik, amely egy az Óceánárok utca – Közvágóhíd utca „elkerülő” szakasz építését teszi szükségessé. A döntéselőkészítési tanulmány alapján a vasút az érintett szakaszon kétvágányú lesz, a pályasebesség pedig 80 km/h, melyhez a használt ívek paraméterei illeszkednek.

A közúti aluljáróban a Kemény István u. magasságában buszöböl pár kerül kialakításra, az útpálya déli oldalán elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút is tervezett.

Az aluljáró helyigénye a XV. kerületi oldalon alapvetően adott, csak kisebb pontosítások szükségesek, a IV. kerületi oldalon ugyanakkor a nyomvonal eltér a hatályos településrendezési tervekben szereplőktől, így azok jelentősebb módosítása szükséges.



Óceánárok u. – Közvágóhíd u. külön szintű átjáró kialakítása (kép forrása: Engedélyezési terv alapján Urban-Lis Stúdió)

1. Területfelhasználás

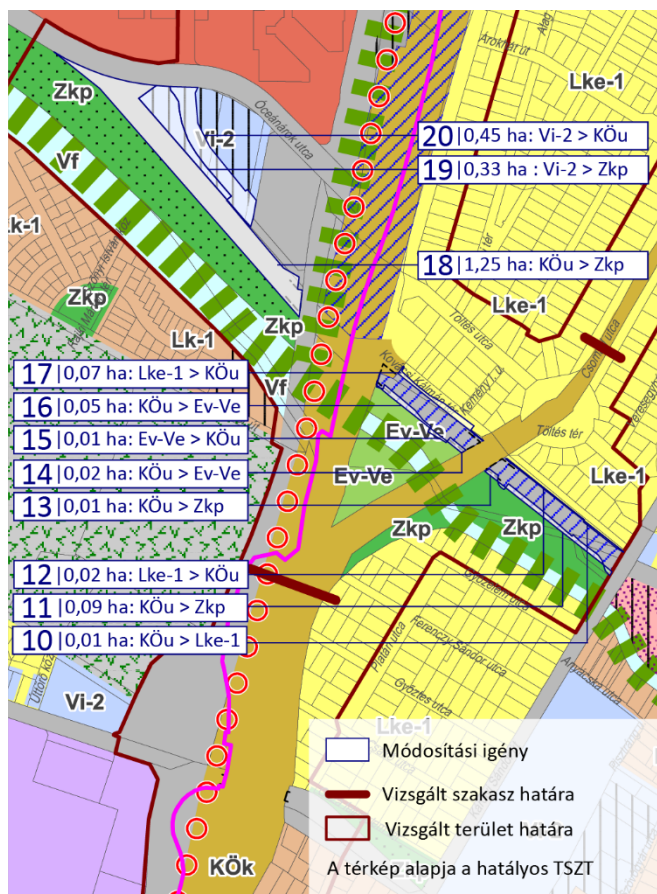
- a módosítási igények a XV. kerület (10-17. ssz.) és a IV. kerület (18-20. ssz.) közigazgatási területét is érintik
- a „Közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás” jelölés a tervezett szakaszon törlésre javasolt,
- a javasolt közúti vonalvezetés alapján, valamint a tervezett keresztmetszeti kialakítás miatt a KÖu területfelhasználási egység határa módosítást igényel. A IV. kerületben a nyomvonal áthelyezése miatt jelentősen csökken a beépítésre szánt terület, és nő a közparki terület kiterjedése,
- a Vi-2 területen a területfelhasználási egység változásával összhangban a jelentős változással érintett terület jelölést is módosítani szükséges.

2. Közlekedési infrastruktúra

- a Töltés utca elkerülésére tervezett Óceánárok utca - Közvágóhíd utca II. rendű főút nyomvonalának módosítása a IV. kerületben, az 1. Területfelhasználás melléklet módosított KÖu területének megfelelően,
- a településszerkezeti jelentőségű kerékpáros nyomvonal áthelyezése javasolt a Töltés utcáról az Óceánárok utca - Közvágóhíd utca „elkerülő” szakaszra.

6. Védelmi, korlátozási területek

- a vasútvonalak védőtávolságát pontosítani kell a módosuló vágánykép szélső vágányainak figyelembevételével.



TSZT Szerkezeti tervlap 1. Területfelhasználás tervlapján az eltérések jelölése

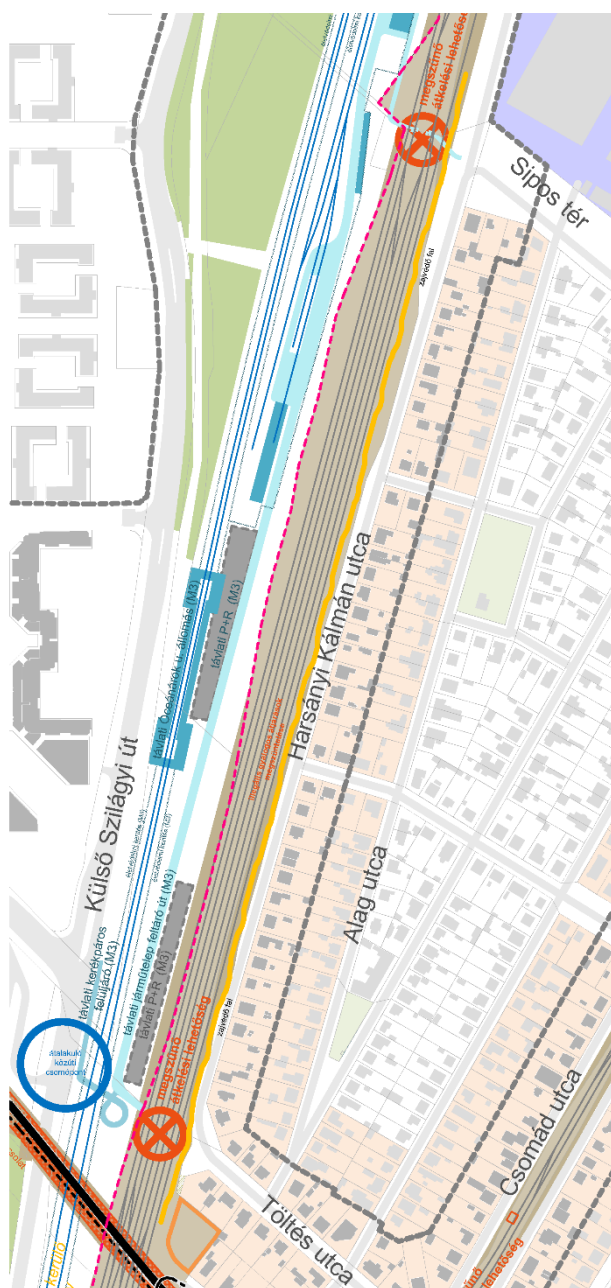
A változásokat bemutató térképen a TSZT módszertanához illeszkedve a 100 m² feletti módosítási igények jelennek meg felirattal, az ennél kisebb terület egységek módosítási igénye, korrekciója a térképen vastag kék vonallal jelenik meg.

11.1.4. KÜLSŐ SZILÁGYI ÚT, HARSÁNYI KÁLMÁN U. KÖRNYÉKE (70. SZ. VONAL)

Rákospalota-Újpest állomás vágányhálózata a Külső Szilágyi út környékén még öt vágány plusz két távlati vágány létesítését tartalmazza, amely a Dunakeszi útig nyúlik el.

A tervezett vágánykép a Harsányi Kálmán utca mentén zajvédelmi műtárgy létesítését előírva a jelenlegi közterület szűkítését eredményezi, azonban ezt nem szükségszerű visszapótolni a lakóterület rovására történő szabályozással a közterület megmaradó szélessége alapján.

A IV. és XV. kerület közötti gyalogos és kerékpáros forgalom körülményesebbé válik a vasúton lévő legális (a legészakabbra elhelyezkedő a Töltés utca és Sipos tér) és számos illegális gyalogos átközelkedés lehetőség fizikai lehetőségének megszüntetésével. Ezek tervszerű pótlását jelentő fejlesztést nem tartalmaz az engedélyezési terv az adott szakaszon.

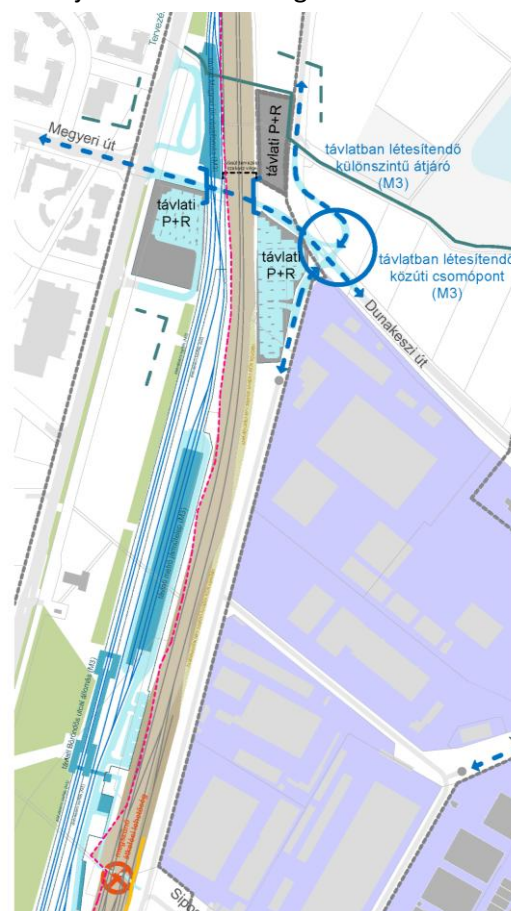


Külső Szilágyi út, Harsányi Kálmán u. környéke – déli szakasz

(kép forrása: Engedélyezési terv és M3 metró meghosszabbításának terve alapján Urban-Lis Stúdió)

A vasút engedélyezési terve a Sipos tértől északra jelentősebb változást a jelenlegi helyzethez képest nem hordoz.

Nem számol a terv ugyanakkor az M3 metró meghosszabbításának terveiben, továbbá a hatályos településrendezési tervekben is szereplő különstíntű kapcsolat kialakításával, ezáltal a Megyeri út - Dunakeszi út összekötésének lehetősége a vasútfejlesztés időtávjában nem tud megvalósulni.



Az M3 metróvonal meghosszabbításának tervei a metró járműtelep gépjármű kapcsolatát egyetlen helyen, a zsák utcává váló Töltés utcáról biztosítja, amely egyben a vonal Óceánárok utcai megállójához kapcsolódó 100 férőhelyes P+R parkolót is működtetné, szintben keresztezve a 70. sz. vasútvonalat. A metró terveiben továbbá gyalogos-kerékpáros felüljáró létesítése is szerepelt a kiszolgáló út és a Külső Szilágyi út között a metróval való átkelés okán. A vasútvonal fejlesztésének tárgyi terve azonban a Töltés utcai keresztezés teljes megszüntetésével és a vasút keleti oldalán zajvédő fal létesítésével számol, amely így a metróvonal meghosszabbítás tervének részleges felülvizsgálatát teszi szükségessé.

1. Területfelhasználás

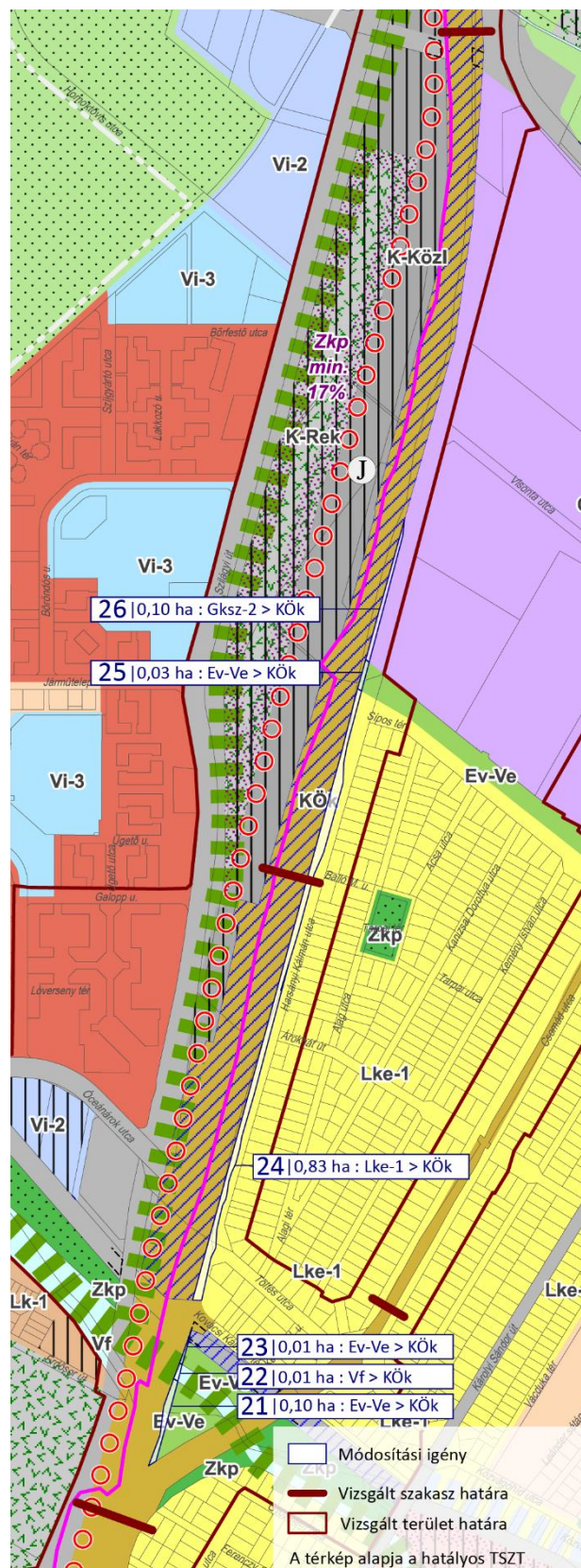
- a módosítási igények a XV. kerület közigazgatási területét érintik,
- a KÖk területfelhasználási egységet keleti irányban összesen 1,09 hektáron növelni szükséges a kisajátítási terv szerinti vasúti telekalakítás végrehajthatósága érdekében.
- a teljes tervezési szakaszon (XV. és IV. kerületben is) a „Közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás” jelölés törlése javasolt, akár a tervezési szakaszon túl a városhatárig.

2. Közlekedési infrastruktúra

- A településszerkezeti jelentőségű kerékpáros nyomvonal áthelyezése javasolt a Töltés utcáról az Óceánárok utca - Közvágóhíd utca „elkerülő” szakaszra

6. Védelmi, korlátozási területek

- a vasútvonal védőtávolságát pontosítani kell a módosuló vágánykép szélső vágányainak figyelembevételével.



TSZT Szerkezeti tervlap 1. Területfelhasználás tervlapján az eltérések jelölése

A változásokat bemutató térképen a TSZT módszertanához illeszkedve a 100 m² feletti módosítási igények jelennek meg felirattal, az ennél kisebb területegységek módosítási igénye, korrekciója a térképen vastag kék vonallal jelenik meg.

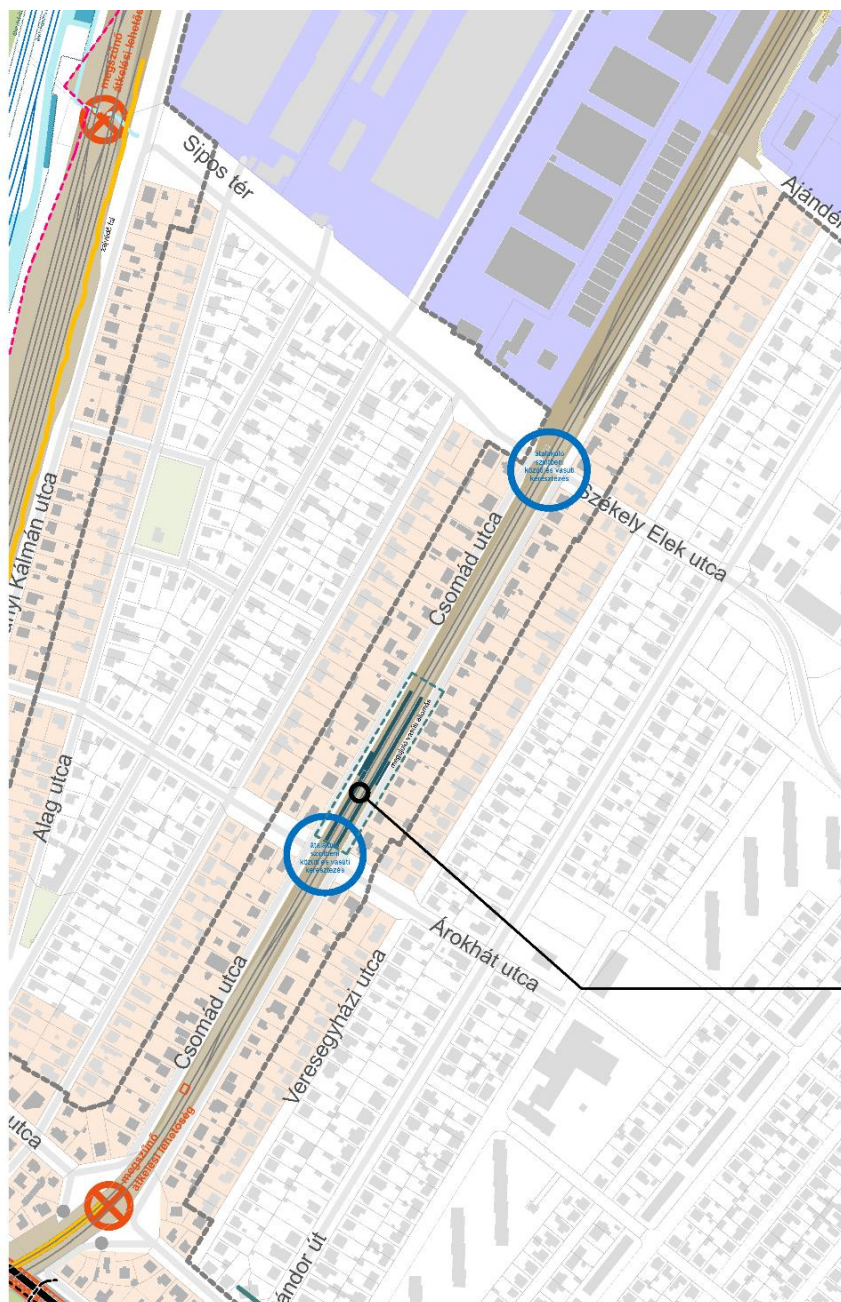
11.1.5. CSOMÁD U. KÖRNYÉKE, RÁKOSPALOTA-KERTVÁROS ÁLLOMÁS (71. SZ. VONAL)

A kertvárosias lakókörnyezetté vált Csomád utcában az eddig egyvágányú vasúti pálya régóta tervezett módon kétvágányúra bővül, Rákospalota-Kertváros megállóhely megtartásával, amely budapesti léptékben is egyedi épített környezetet eredményez.

A vasútpálya korszerűsítése elsősorban a szélső vágánytengelytől mért 8-9 méteres puffer sáv miatt okoz kisajátítási igényt.

Az engedélyezési terv a megszűnő Töltéstéri meglévő keresztezés mellett a két további szintbeni átkelő átépítés utáni megtartásával számol (Árokhát utca, Székely Elek utca) a területen. A Töltés téri átkelő megszüntetésével alapvetően az Árokház utca felel majd a kertvárosi területek feltárásáért. A Székely Elek úti keresztezés a lakóterület kiszolgálása mellett a tőle északra eső jelentős kiterjedésű gazdasági terület feltárását is szolgálja távlatban is.

A fentiekben túlmenően Rákospalota-Kertváros megállóhely kialakítása is további területigénnyel jár a közterület rovására, ahol közterületen mintegy 20 felszíni parkoló létesítése is tervezett.



Csomád utca környéke, Rákospalota kertváros állomás (kép forrása: Engedélyezési terv alapján Urban-Lis Stúdió)

1. Területfelhasználás

- a módosítási igények a XV. kerület közigazgatási területét érintik,
- a KÖk területfelhasználási egységet mindkét irányban összesen 0,49 hektáron növelni szükséges a kisajátítási terv szerinti vasúti telekalakítás végrehajthatósága érdekében.

6. Védelmi, korlátozási területek

- a *vasútvonal védőtávolságát* pontosítani kell a második vágány építésének figyelembevételével.



TSZT Szerkezeti tervlap 1. Területfelhasználás tervlapján az eltérések jelölése

A változásokat bemutató térképen a TSZT módszertanához illeszkedve a 100 m² feletti módosítási igények jelennek meg felirattal, az ennél kisebb területegységek módosítási igénye, korrekciója a térképen vastag kék vonallal jelenik meg.

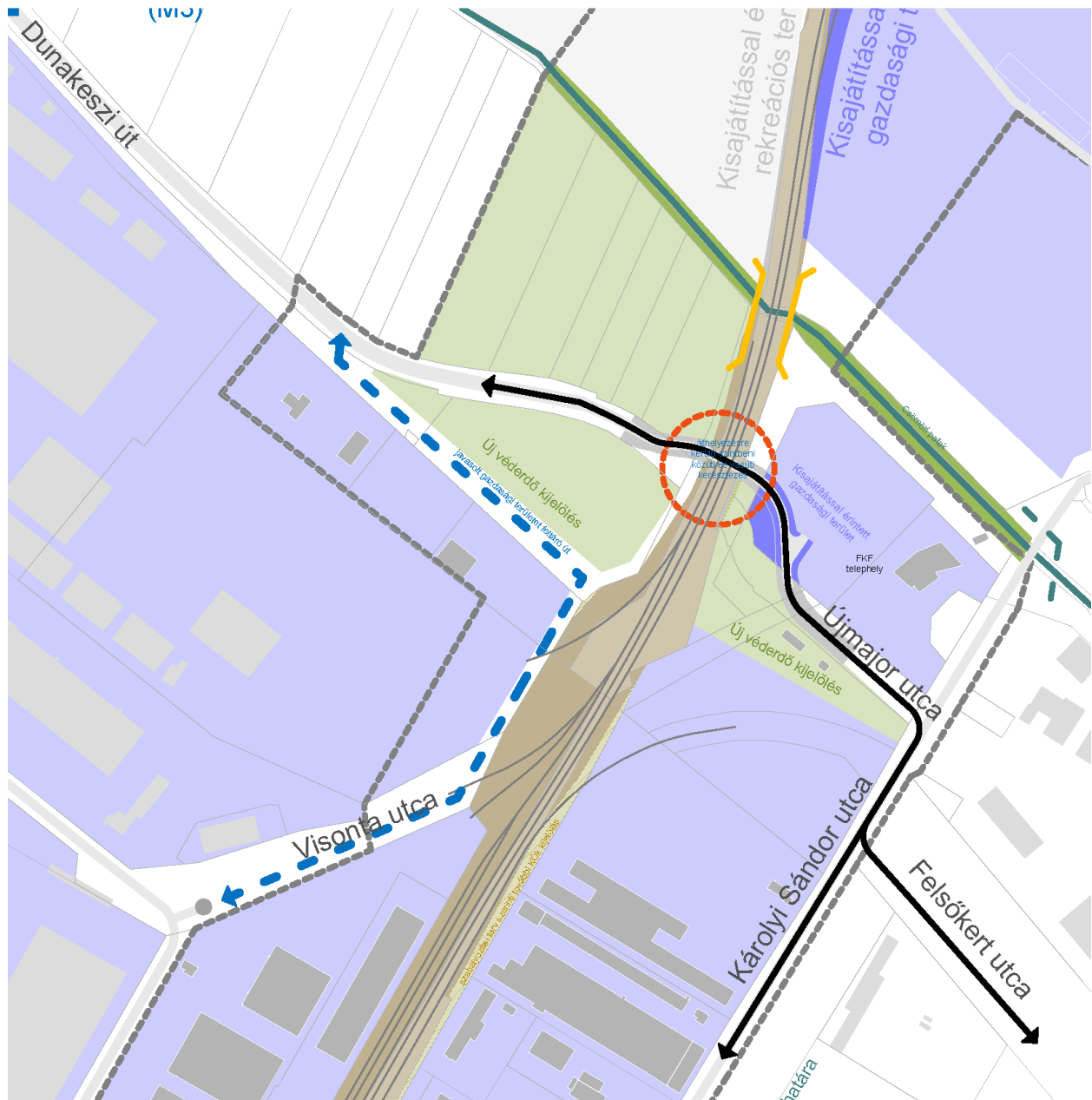
11.1.6. DUNAKESZI ÚT KÖRNYÉKE (71. SZ. VONAL)

A vasúti és a közúti hálózatok egyik meglévő szintbeni keresztezési pontja a Dunakeszi úti közúti-vasúti átjáró, amely a vasúti pályákra vonatkozó tervezési előírások figyelembevétele miatt korrigálásra kerül a 71. sz. vasútvonalon. Távolatban – az M3 metró Káposztásmegyerig történő meghosszabbítása, valamint a 70. sz. vasútvonalat keresztező Megyeri út - Dunakeszi út külön szintű kapcsolat létrejötté után – szükségessé válhat itt is a külön szintű keresztezés kialakítása. Ez a külön szintű keresztezés nem jelenik meg az engedélyezési tervben, de az a településrendezési tervekben szükség szerint továbbra is biztosítható.

A hatályos településrendezési tervek (TSZT-FRSZ-KÉSZ) a Dunakeszi út, mint II. rendű főút esetében ma is számolnak külön szintű keresztezéssel a meglévő átjárótól déli irányban. Ezzel szemben az engedélyezési tervben a jelenlegi szintbeni átjárótól kis mértékben északi irányba elhúzva valósul meg az új szintbeni átjáró. A fejlesztés figyelembevételével a távlati külön szintű kapcsolat helyének újragondolása javasolt, amely a településrendezési tervek jelentős átalakítását igényli a területen.

Az engedélyezési terv továbbra is számol a Visonta utcai (Harsányi Kálmán utcai) gazdasági területre vezető iparvágánnyal, ahol a hatályos KÉSZ ugyanakkor új közterületet szabályoz ki a vasúti terület

rovására. Továbbra is indokolt a Visonta utca megnyitása a Dunakeszi úttal való összeköttetésének megteremtése a gazdasági terület kedvezőbb, lakóterületeket kímélő megközelítése érdekében. Az engedélyezési tervben szereplő nyomvonal kialakítás érdemben érinti a településrendezési tervekben kijelölt erdőterületeket, továbbá belemetsz az FKF telephelyébe.



Dunakeszi út környéke (kép forrása: Engedélyezési terv alapján Urban-Lis Stúdió)

1. Területfelhasználás

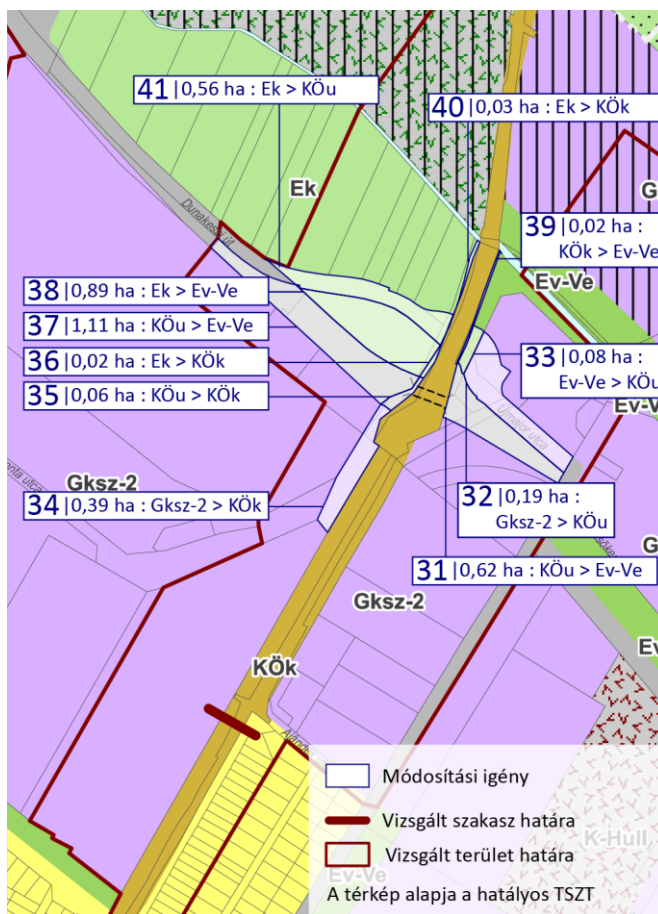
- a módosítási igények a XV. kerület közigazgatási területét érintik,
- a KÖk területfelhasználási egységet mindkét irányban összesen 0,47 hektáron növelni szükséges a kisajátítási terv szerinti vasúti telekalakítás végrehajthatósága érdekében,
- a Dunakeszi út 71 sz. vasútvonalon levő szintbeni keresztezésének kismértékű, északi irányban tervezett áthelyezése figyelembevételével módosítani szükséges a KÖu területek területi kijelölésén, ugyanakkor csomópont és gazdasági terület által közrezárt területen védelmi erdő (Ev-Ve) kijelölése szükséges.
- a tervezett külön szintű közúti-vasúti keresztezés jelölését a ma működő nyomvonalra javasolt áthelyezni a területtakarékosság jegyében.

2. Közlekedési infrastruktúra

- a Dunakeszi út, mint II. rendű főút nyomvonalának módosítása az 1. Területfelhasználás tervlap módosított KÖu területének figyelembevételével.
- a Dunakeszi út és a vasútvonal tervezett külön szintű közúti-vasúti keresztezés jelölését a ma működő nyomvonalra javasolt áthelyezni.

6. Védelmi, korlátozási területek

- a vasútvonal védőtávolságát pontosítani kell a második vágány építésének figyelembevételével.



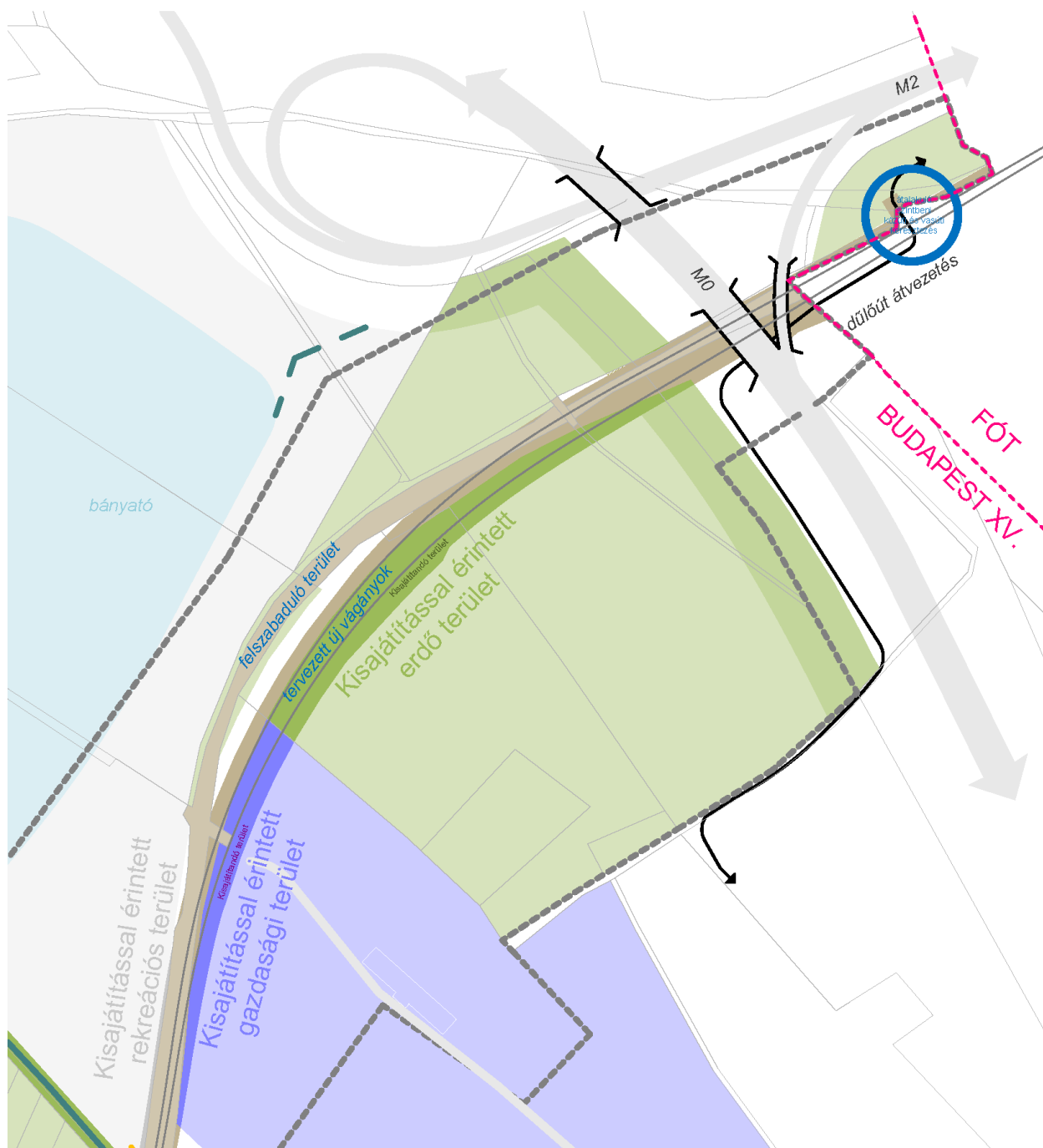
TSZT Szerkezeti tervlap 1. Területfelhasználás tervlapján az eltérések jelölése

A változásokat bemutató térképen a TSZT módszertanához illeszkedve a 100 m² feletti módosítási igények jelennek meg felirattal, az ennél kisebb területegységek módosítási igénye, korrekciója a térképen vastag kék vonallal jelenik meg.

11.1.7. VÁROSHATÁR - M0 KÖRNYÉKE (71. SZ. VONAL)

A Dunakeszi úttól a városhatárig tartó területen a meglévő és a korábbi tervek alapján a településrendezési tervekben kijelölt nyomvonaltól geometriájában eltér az engedélyezési tervben szereplő vasúti nyomvonal. Az új nyomvonálvezetés számos helyen igényli a TSZT, az FRSZ és a KÉSZ módosítását, mely gazdasági, kis részen rekreációs továbbá erdőként kijelölt területeket is érint.

Az M0-tól észak-keletre eső területen a településhatáron a meglévő dűlőút átvezetését továbbra is biztosított marad, az engedélyezési terv a meglévő szintbeni keresztezés átépítésével, ezzel a vasúti terület minimális bővítésével számol.



Városhatár – M0 környéke (kép forrása: Engedélyezési terv alapján Urban-Lis Stúdió)

1. Területfelhasználás

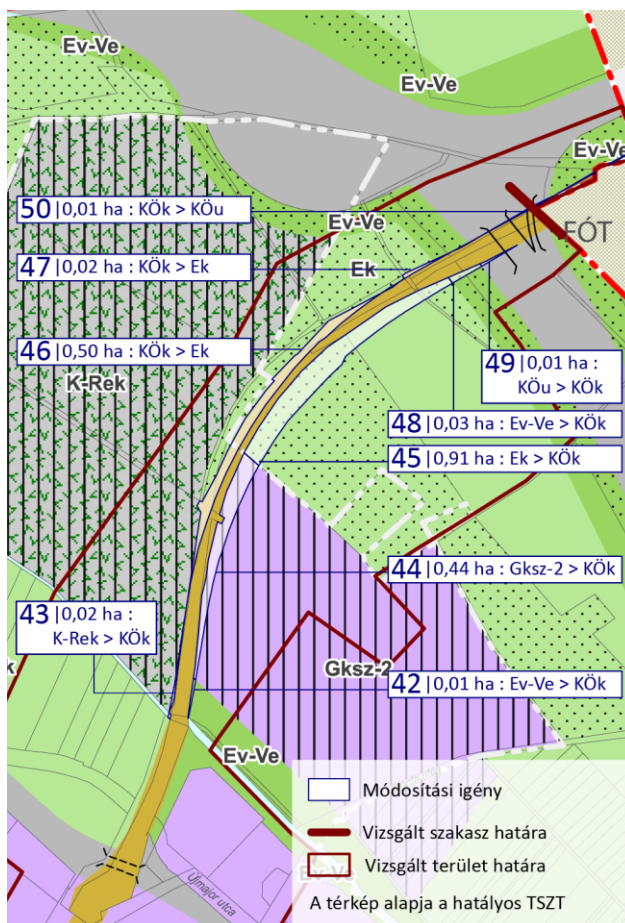
- a módosítási igények a XV. kerület közigazgatási területét érintik,
- az engedélyezési terv a korábbi tervekhez képest korrigált ívet javasol a szakaszra, emiatt a hatályos helybiztosításhoz képest délnyugaton többlet KÖk területre van szükség, míg északkeleten csökkenthető a terület biztosítás, az új nyomvonal összességében 0,90 hektárral több KÖk területfelhasználás kijelölését igényli,
- a Gksz-2 területen a területfelhasználási egység változásával összhangban a *jelentős változással érintett terület* jelölést is módosítani szükséges.

2. Közlekedési infrastruktúra

- a meglévő *vasútvonal felszínén* jelölés pontosítása az 1. Területfelhasználás tervlap módosított KÖk területének figyelembevételével.

6. Védelmi, korlátozási területek

- a *vasútvonal védőtávolságát* pontosítani kell a második vágány és a módosuló tervezett nyomvonal korrekció figyelembevételével.



TSZT Szerkezeti tervlap 1. Területfelhasználás tervlapján az eltérések jelölése

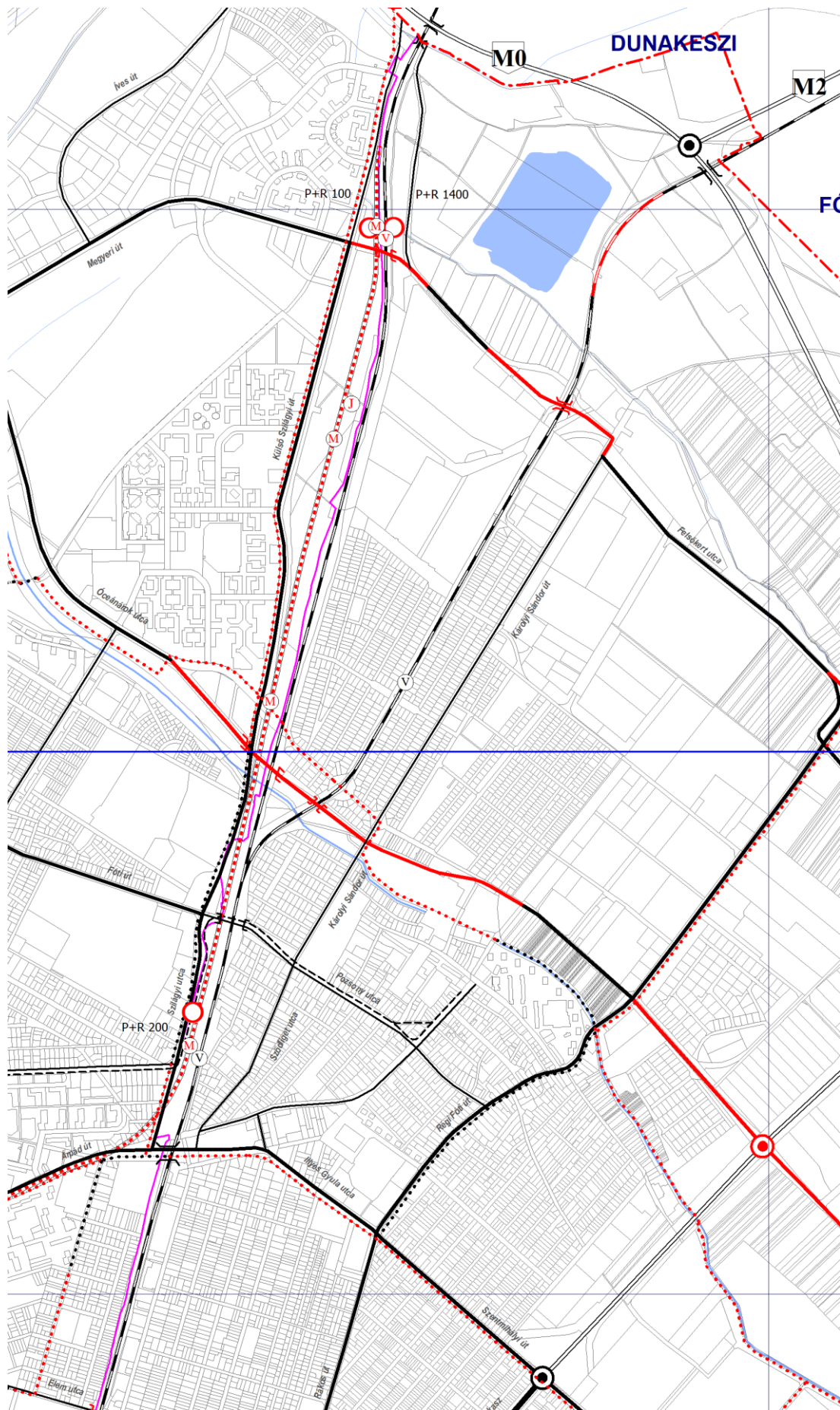
A változásokat bemutató térképen a TSZT módszertanához illeszkedve a 100 m² feletti módosítási igények jelennek meg felirattal, az ennél kisebb területegységek módosítási igénye, korrekciója a térképen vastag kék vonallal jelenik meg.

A területfelhasználási egységek változása számszerűsítve a következő:

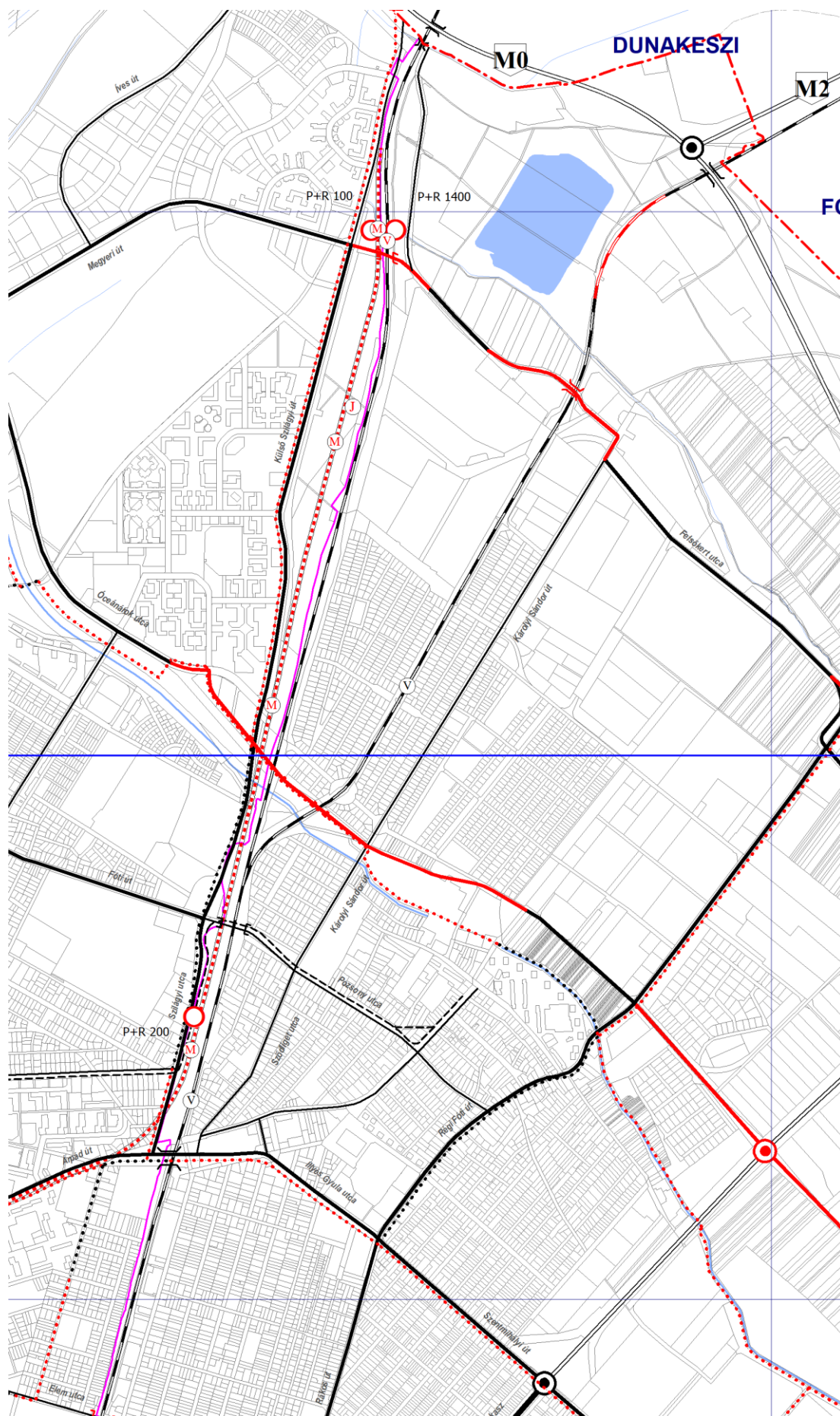
Területfelhasználási egység jele, megnevezése	Jelenlegi terület (ha)	Változás (ha)	Tervezett terület (ha)
IV. kerület			
Beépítésre szánt területek			
Vi-2 - Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület	236,20	-0,7751	235,42
Beépítésre nem szánt területek			
KÖu - Közúti közlekedési terület	135,44	-0,8022	134,64
KÖk - Kötőpályás közlekedési terület	5,55	+0,0022	5,55
Zkp - Közkert, közpark	28,58	+1,5751	30,16

Területfelhasználási egység jele, megnevezése	Jelenlegi terület (ha)	Változás (ha)	Tervezett terület (ha)
XV. kerület			
Beépítésre szánt területek			
Lk-1 - Kisvárosias, jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület	233,34	-0,1345	233,20
Lke-1 - Kertvárosias, intenzív beépítésű lakóterület	383,32	-1,4168	381,90
Vi-2 - Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület	81,88	-0,3650	81,51
Gksz-1 - Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület	85,98	-0,5023	85,48
Gksz-2 - Gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület	317,63	-1,5942	316,03
K-Rek - Nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület	43,41	-0,0187	43,39
Beépítésre nem szánt területek			
KÖu - Közúti közlekedési terület	219,27	-0,6282	218,64
KÖk - Köttéppályás közlekedési terület	44,68	+4,0565	48,73
Vf - Folyóvizek medre és partja	9,92	-0,0170	9,90
Zkp - Közkert, közpark	36,04	+0,0881	36,13
Ev-Ve - Védőerdő	119,67	+2,4327	122,10
Ek - Közjóléti erdő	572,10	-1,9007	570,20

A TSZT 2. tervlapján a területfelhasználási egységeket érintő módosításokkal összhangban az alábbi változtatások szükségesek:

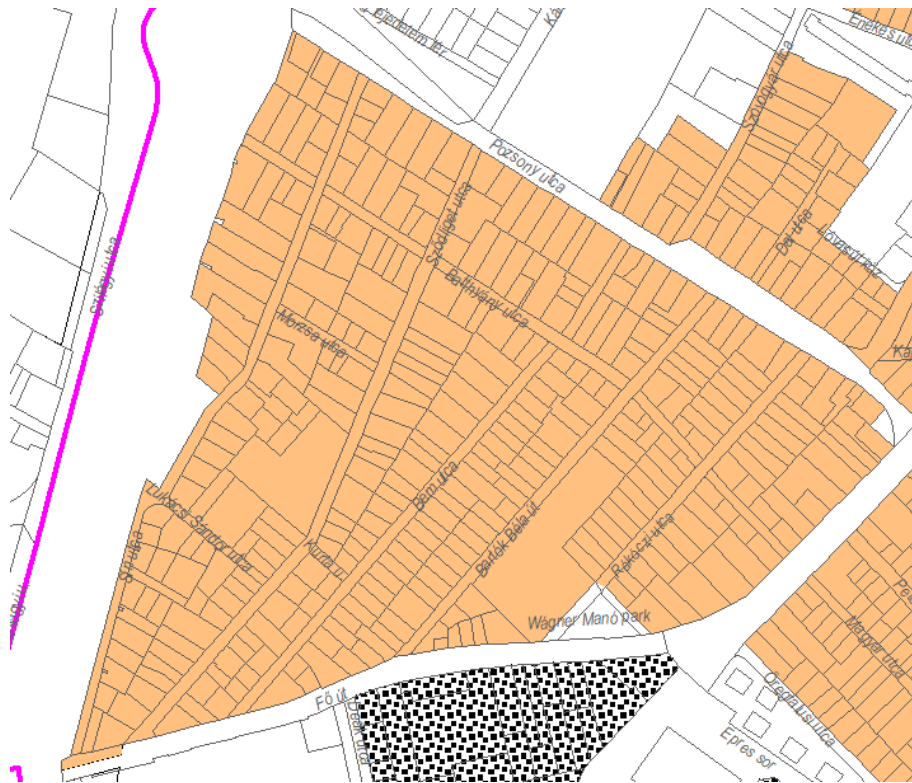


TSZT 2. Közlekedési infrastruktúra tervlap részlete (hatályos)



TSZT 2. Közlekedési infrastruktúra tervlap részlete (javaslat)

A TSZT 3. Az épített környezet értékeinek védelme b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása tervlapja módosul:

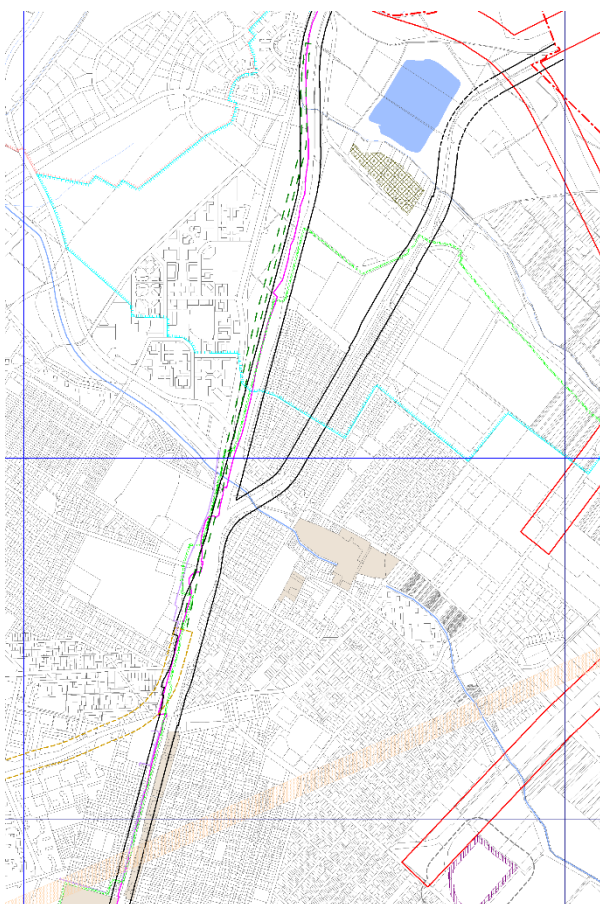


TSZT 3. Az épített környezet értékeinek védelme b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása tervlap részlete (hatályos)

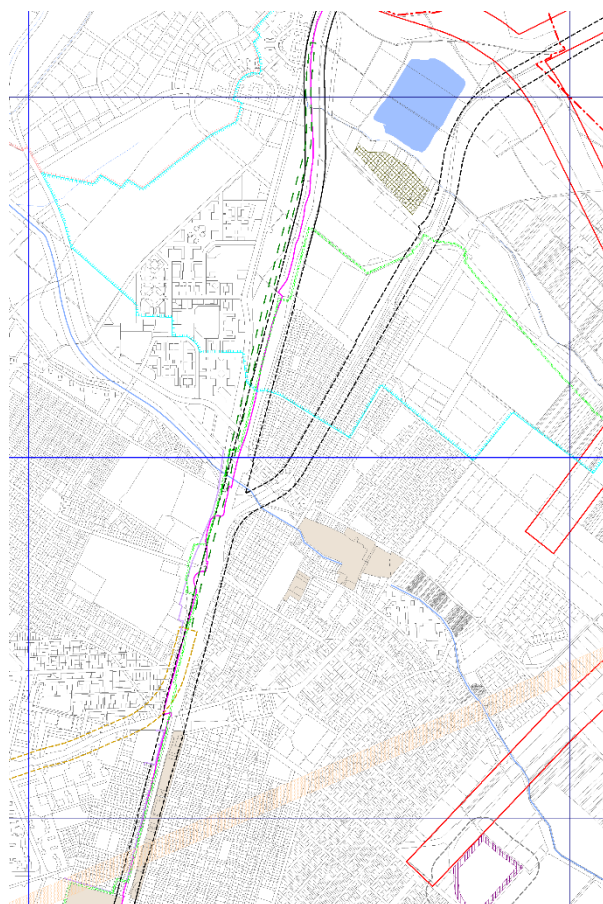


TSZT 3. Az épített környezet értékeinek védelme b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása tervlap részlete (javaslat)

A TSZT 6. tervlapján a *vasútvonalak védőtávolsága* jelölés a 70-es és 71-es vasútvonal hosszában a területigény és a nyomvonal változásának függvényében módosításra kerül és *meglévőről tervezettre* módosul:



TSZT 6. Védelmi, korlátozási területek tervlap részlete
(hatályos)



TSZT 6. Védelmi, korlátozási területek tervlap részlete
(javaslat)

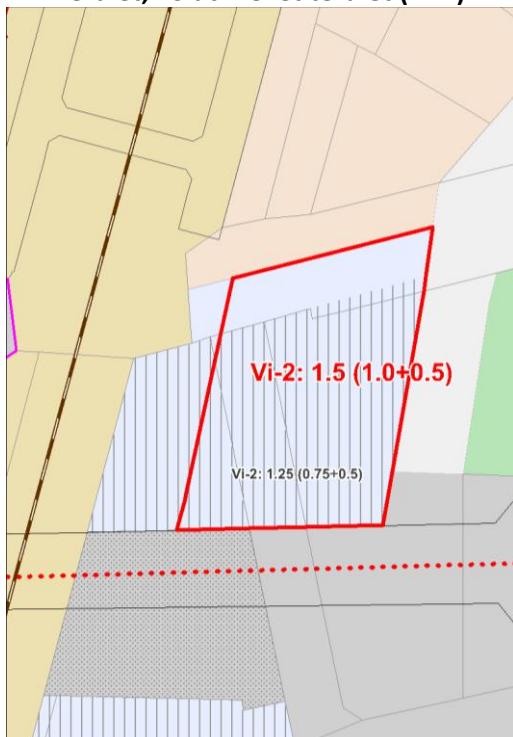
11.2. A FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT VÁLTOZÁSAINAK BEMUTATÁSA

A Fővárosi rendezési szabályzat 1. és 3. mellékletét a TSZT módosításával összhangban módosítani szükséges.

Módosítások javaslatok az FRSZ 1. mellékletén:

- **A területfelhasználási egységeket érintő változások** a TSZT-vel kapcsolatban az előző fejezetben kifejtettekkel azonosak.
- Az FRSZ meghatározza az egyes beépítésre szánt területfelhasználási egységek területén a **beépítési sűrűség értékét** is. A beépítési sűrűség tekintetében egy helyen történik változás, amely az alábbiak szerint tervezett:

XV. kerület, Fő út mellet terület (Vi-2)



A XV. kerületben a Fő út és az Árpád úti felüljáró közötti Vi-2 területen a vasúti helybiztosítással csökken (1041 m^2 -rel) a beépítésre szánt terület és így az építhető szintterület nagysága, ezért a területnagyság kompenzálásaként – a területen a $bs + bsp = 1,5 (1,0 + 0,5)$ beépítési sűrűség tervezett.

- Az FRSZ meghatároz **területi**, valamint **nyomvonalas közlekedési elemeket**, továbbá **műtárgy** és **egyéb közlekedéssel kapcsolatos jelöléseket** a TSZT 1. és 2. mellékletének megfelelően. Ugyanakkor az FRSZ csak a közúti-vasúti keresztezéseket jeleníti meg, a vasúti területeken belüli műtárgyakat, a vasút-vasút esetleges külön szintű keresztezéseit nem. A 70-71 sz. vasútvonalak elágazásánál a 71. sz. Budapest – Veresegyház vonal bal vágányán vasúti felüljáró tervezett a távlati vonatforgalom lebonyolíthatósága miatt, amely nem jelenik meg az FRSZ-ben. A közlekedéssel kapcsolatos jelöléseket érintő módosítások az alábbiak:
 - Rákospalota-Újpest vasútállomás északi és déli peron aluljáróját *Egyéb közlekedési műtárgyként* fel kell tüntetni.
 - A Görgey Artúr utca magasságában lévő *P+R parkoló elhelyezésére alkalmas területet* ki kell terjesztetni északi irányba a tervezett 245 férőhely figyelembevételével. (Az Árpád úti műtárgy alatt tervezett, három részre tagolódó, együttesen mintegy 70 férőhelyes P+R parkoló nem kerül be a TSZT-be és az FRSZ-be, mert a megjelenítés határa minimum 100 férőhely).
 - A *településszerkezeti jelentőségű kerékpáros nyomvonal* áthelyezése javasolt a Töltés utcáról az Óceánárok utca - Közvágóhíd utca „elkerülő” szakaszra.

- A 71. sz. vasútvonal két oldalán levő Óceánárok utca - Közvágóhíd utca „elkerülő” szakasz KÖu területéről az FRSZ 5. melléklete szerinti 2.E – 2. E keresztmetszet, míg a 70. sz. vasútvonal területéről a 3.B – 3. B keresztmetszet *irányadó területbiztosítással érintett közlekedési nyomvonalak minimális infrastruktúrája* jelölés törlése szükséges.

Módosítások javaslatok az FRSZ 3. mellékletén:

- A „Kertvárosias magassággal beépült kisvárosias lakóterület (max. 8,0 m beépítési magasság)” elemet TSZT 3. Az épített környezet értékeinek védelme b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása szerkezeti tervlappal összhangban módosítani szükséges.

12. JAVASLAT AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET FEJLESZTÉSÉRE ÉS AZ ÉPÍTÉSZETI ÖRÖKSÉG MEGŐRZÉSÉRE

Az épített értékek védelmét alapvetően a hatályban lévő értékvédelmi rendszer hivatott biztosítani nemzetközi, országos és helyi szinten. A módosítással érintett területen több művi érték védelmi elem (műemlék, fővárosi helyi védett épület, nyilvántartott régészeti terület – lásd 4.4. fejezet) érinti. A vasútvonal engedélyezési tervéhez készült Környezeti hatástanulmány (készítette: a FŐMTERV Zrt. megbízásából a Mott MacDonald Magyarország Kft. – 2022. október) kitér a környezeti elemek várható állapotváltozására, valamint a káros hatásokat megelőző, csökkentő intézkedésekre a beruházás kapcsán. A Környezeti hatástanulmány megállapítja, hogy „A beruházás hatása az épített környezetre terhelő mértékű lesz. A beruházási terület lakott terület közvetlen környezetében található, amely különösen az építés idején terheli azt. A fejlesztés megvalósítása miatt számos épület lebontására szükség van, köztük lakóingatlanok kisajátítására és bontására számítani kell, így ezekben esetekben a hatás megszüntető lesz. Megjegyezzük azonban, hogy hosszú távon a beruházás, mivel hozzájárul az északi agglomeráció korszerűbb és gyorsabb eléréséhez, az érintett települések fejlődéséhez is hozzájárul mely közvetve javító az épített környezet szempontjából.

A kulturális örökség értékeit tekintve a hatás elviselhető tekintettel arra, hogy bár a beruházás régészeti területet és szomszédos műemlékeket egyaránt érint, de tartós kedvezőtlen hatás ezekre nem valószínűsíthető. Ugyan a terület már bolygatott, de új régészeti értékek előkerülése nem kizárható, mely egyben értékteremtő hatással jár.

Az üzemelés a meglévő vonalszakaszon jelentős változást nem okoz, bár a nagyobb sebességből és járatsűrűséből adódóan az épített struktúrákat a jelenleginél nagyobb terhelés éri, ez várhatóan elviselhető lesz.”

13. TÁJRENDEZÉSI ÉS ZÖLDINFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSI JAVASLAT, CSAPADÉKVÍZ-GAZDÁLKODÁS

A vizsgált terület a Trtv.-ben megállapított **tájképvédelmi** terület övezetével nem érintett. A környezeti hatástanulmány (a továbbiakban: KHT) vizsgálata alapján a tervezési területen belül a vasúti beruházás által érintett egyedi tájérték nem található. A tervezett vasútfejlesztés és a hozzá kapcsolódó településrendezési tervmódosítások tájképvédelmi szempontból nem jelentenek számottevő változást, mivel az érintett terület táj- és településszerkezetét a meglévő vasútvonal már nagyban meghatározza, szinte minden környező tájalelem a vasútvonalhoz igazodott az idők folyamán.

A tervezett létesítmények közül várhatóan negatív településképi hatással járnak:

- a XV. kerületi kertvárosias lakóterületek határán tervezett zajárnyékoló falak,
- a tervezett vasúti „átemelési műtárgy” a Kovácsi Kálmán tér környéki lakóterületeken,
- a Rákospalota-Kertváros és Káposztásmegyer között tervezett 7 vágányos félreállító vágányok látványa.

Az új létesítmények megvalósításával mind a településszerkezet, települési funkciók, illetve a területhasználatok, településjelleg kis mértékben megváltozik. Az állomások és megállóhelyek az építés során ugyanakkor egységes arculatot kapnak, a funkciójuk sok esetben kibővül, és jelentős zöldfelületi átalakulás, fejlesztés is megvalósulhat. A kapcsolódó zöldfelületi fejlesztések színvonalas megvalósítása kulcsfontosságú az új építmények településképkébe történő illesztése érdekében. A tervezett tervmódosítások eredményeként a zöld- és erdőterületek tervi aránya kis mértékben növekszik, ami kedvező a településképi és az élővilág szempontjából.

A tervezett fejlesztés **természetvédelmi** oltalom alatt álló területet, illetve egyedi értéket nem érint. Egyéb, természeti szempontból védelmet érdemlő élőhelyek a vizsgált területen belül nem találhatók. A IV. kerületben tervezett tehervonati félreálló vágányok által érintett, korábbi szakértői javaslat alapján helyi természetvédelemre érdemes területként nyilvánított „Váci vasút menti töltés” élővilágát a KHT keretében részletesen vizsgálták. A helyszíni felmérések alapján az egykori homoki gyepfolt maradvány mára sokat veszített természetes jellegéből, erősen cserjésedik. A védett és fokozottan védett fajok száma a területen alacsony, a vasút melletti töltés letöréseiben a gyurgyalgafészkek már használaton kívül

vannak. Az engedélyezési tervben javasolt hatáscsökkentő intézkedések betartásával a későbbi időszakban esetlegesen még is megtelepedő fokozottan védett fajokra gyakorolt hatások mérsékelhetők. A fejlesztéssel érintett vasútvonalak hatásterületén belül az egykori vegetációt szinte teljes egészében visszaszorította az emberi tevékenység. A területen belül dominálnak a tájidegen fasorok, facsoportok, száraz gyepek és özönfajokkal ellepett fátlan területek. A vizsgált területen található vízelvezető árkok, kisvízfolyások mentén sok esetben keskeny üde cserjések és fasorok alakultak ki. Az ökológiai hálózat **ökológiai folyosójának** övezete a vasútvonalak által keresztezett három kisvízfolyás: a Szilas-patak, Csömöri-patak, Mogyoródi-patak mentén érinti a vizsgált területet. A tervezett vasútfejlesztés a vízfolyások menti ökológiai kapcsolatokra csak az építés fázisában lesz várhatóan negatív hatással. Az ökológiai kapcsolatokra nézve fragmentációs és barrier hatás már jelen van az üzemelő vasútvonal és a vasútvonal menti sűrű beépítettségű urbánus területek miatt, e tekintetben a tervezett fejlesztések nem okoznak érdemi változást. A hazai utak, vasutak mentén ma már mindenhol megjelentek tájidegen agresszív fajok, így jelen projekt megvalósítása esetén is számolni kell ezen fajok fokozottabb megjelenésével.

A **zöldinfrastruktúra hálózat szempontjából** kiemelendő, hogy számottevő fakivágás a tervezési területen belül a XV. kerület külterületi szakaszán tervezett vasútvonal ívkorrekciója kapcsán tervezett, a nyomvonal itt kismértékben üzemtervezett **erdőrészletet** érint. A telepített akácos erdőállomány az előzetes számítások szerint kevesebb, mint 1 ha nagyságban érintett. A KHT tartalmaz előzetesen az erdőről szóló törvény szerinti csereerdősítésre alkalmas területet, továbbá jelen TSZT módosítás során biztosított az erdőterületként besorolt területfelhasználási egységek szinten tartása az új erdő kijelölések eredményeként (az erdő területfelhasználási egységek nagysága 0,53 ha-ral növekszik a TSZT módosítás eredményeként). A további fakivágások elsősorban az Óceánárok utca – Közvágóhid utcai új felszín alatti átkötés kapcsán várhatók. A kivágott faegyedek pótlásáról a kivitelezés során lehetőség szerint helyben (az adott kerületrészen) szükséges gondoskodni.

A TSZT előírása szerint a hatályos építési szabályzatokban szereplő zöldterületként besorolt övezetek nagysága összességében nem, vagy csak meghatározott kivételek esetében csökkenhet. Ez azt jelenti, hogy a TSZT-ben nem jelölt zöldterületek helye, geometriai formája változhat, de összességében területük – a kerület közigazgatási területét tekintve – csak az előzőekben felsorolt esetek miatt lehet kisebb. **A TSZT módosítási igények eredményeként a Zkp jelű zöldterületi területfelhasználási egységek, és ez által a zöldterületi övezetek nagysága a IV. kerületen belül összesen 1,58 ha-ral, míg a XV. kerületen belül összesen 0,09 ha-ral növekszik, így a tervjavaslat a fenti követelménynek megfelel.**

A tervezési területet érintő településképvédelmi jelentőségű meglévő fasorokra a tervezett vasútfejlesztés nincs hatással, azok szerepeltetése továbbra is indokolt a TSZT 4. tervlapján.

Csapadékvíz-gazdálkodás

A klímaváltozás egyik jelentős hatása, hogy az utóbbi időszakban egyre nagyobb problémát jelentenek a rövid ideig tartó, de nagy intenzitású, nagy mennyiségű csapadékesemények, amelyek villámárvizek, elöntések kialakulásához vezethetnek. Megállapítható ugyanakkor, hogy egyre ritkábban esik az eső, de egyben az éves csapadékmennyiség nem változik számottevően. Problémát jelent továbbá, hogy a társadalmi-gazdasági igények sokszor ellentétesek a villámárvizekkel, elöntésekkel szembeni védekezés szempontjaival, a csapadékvíz helyben tartása, hasznosítása nem megoldott, a vízelvezető infrastruktúrák (árkok, csatornák, tározók) fenntartása nem megfelelő.

A TSZT/FRSZ módosítás által érintett területen tervszerű csapadékvíz-gazdálkodásról jelenleg nem beszélhetünk.

A TSZT/FRSZ módosítás által érintett területen a meglévő csatornák részben egyesített rendszerben, részben elválasztott rendszerben épültek ki.

Az egyesített rendszerű csatornahálózatok esetén jelenleg számítani kell arra, hogy csapadékos időben, esetleg a közcsatorna-hálózat átmeneti üzemzavara esetén, a csatornában szállított víz szintje átmenetileg megemelkedik és akár elöntést is okozhat. Egyesített rendszerű csatornák biztonságos működése érdekében azonban figyelembe kell venni, hogy az időszakonkénti záporterhelés biztosítsa

továbbra is a csatornarendszer átöblítését, ami által csökken a kiülepedés, és ennek járulékos következményeinek (szaghatásnak, dugulásnak) gyakorisága. Az elöntések elkerülése érdekében azonban az ingatlanról elvezetni kívánt csapadékvíz bevezetésének késleltetéséről, fékezett kivezetéséről kell gondoskodni. Ezzel elkerülhetővé válhat az egyesített rendszerű csatorna túlterhelése.

Elválasztott rendszerű csatornahálózatú területek esetén jellemzően árokok biztosítják a csapadékvíz elszikkadását, elvezetését, de egyes helyeken a zöldfelületeken történik annak elszikkadása. Az árokhálózat egy része a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. kezelésében van, másik részét pedig az érintett kerületek üzemeltetik, tartják fenn. Mivel ezen befogadók fontos szerepet töltenek be a csapadékvizek elvezetésében, ezért folyamatos fenntartásuk, karbantartásuk, a vezetőképességük megtartása, javítása kiemelkedő feladat.

A módosítás hatására a csapadékvíz elvezetését, illetve befogadását biztosító felszíni vizek, patakok vízállító képessége továbbra is biztosított marad, a patakkeresztezések átalakítása során megfelelő keresztmetszettel tervezett a csapadékvizek végbefogadóba történő továbbítása. A felszíni befogadóba történő csapadékvíz bevezetése előtisztítást igényel. Az előtisztításhoz hordalékfogó műtárgy és olajfogó kiépítése szükséges. A beépítések hatására a területen keletkező többlet csapadékvizek részben a terület adottságából adódóan elszikkadnak, részben az újonnan kialakított zöldfelületre kerülnek, ahol ugyancsak elszikkadnak, részben a meglévő csapadékvíz-elvezető rendszerbe kerülnek, részben pedig ezen meglévő rendszerek kiváltásával, átépítésével kerülnek elvezetésre.

A hatályos kerületi építési szabályzatok (Budapest Főváros IV. kerület 2. számú, Újpesti lakótelep városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzata, Budapest Főváros IV. kerület 5. számú, Újpest kertváros Városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzata, Budapest Főváros IV. kerület 6. számú, Északi kertváros városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzata, Budapest Főváros IV. kerület 9. számú, Káposztásmegyer lakótelep városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzata, Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Kerületi Építési Szabályzata) a csapadékvíz elvezetésével, visszatartásával kapcsolatban tartalmaz már előírásokat.

Mind a IV kerület, mind a XV. kerület esetében a kerületi klímastratégiában megfogalmazódnak intézkedési javaslatok a csapadékvíz-gazdálkodással kapcsolatban.

A csapadékvíz-gazdálkodás fenntartása, fejlesztése érdekében mind a kerületi építési szabályzatban, mind a klímastratégiákban meghatározottakat figyelembe kell venni, gondoskodni kell azok végrehajtásáról.

14. KÖZMŰVESÍTÉS, ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉSI JAVASLAT

Közművesítés szempontjából nem szükséges a TSZT vagy az FRSZ módosítása.

A módosítás hatására többlet közműigény nem keletkezik.

Új közműlétesítmény építése, meglévő átépítése, kiváltása és megszüntetése csak az adott közműszolgáltató hozzájárulása után történhet.

A TSZT/FRSZ módosítás által érintett területet több helyen érintik vízi- és energiaközmű, valamint elektronikus hírközlési nyomvonalak. A keresztezések átalakítását, módosítását és a szükséges hálózati kiváltásokat, illetve egyéb, a közművezetéseket érintő beavatkozásokat a műszaki irányelveknek, a műszaki szabványoknak megfelelően, azt betartva és az egyes közműszolgáltatók előírásai alapján kell elvégezni, végrehajtani.

A módosítás által érintett területet érinti a Budapest IV., Balpart I. Vmt. vízbázis hidrogeológiai A védőterülete és hidrogeológiai B védőterülete, valamint az Aquaworld B-121 kataszteri számú karsztkút hidrogeológiai B védőidoma. A fejlesztés során figyelembe kell venni a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendeletben előírtakat.

15. KÖZLEKEDÉS

15.1 VASÚTI KÖZLEKEDÉS

A vasúti fejlesztés Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiában (BAVS) megfogalmazott célja, hogy a 71. számú Budapest-Veresegyház vasútvonalon távlatban óránként 6 pár személyvonat közlekedtetése legyen biztosított. Ennek érdekében az elkészült tervek az alábbi vasúti fejlesztéseket tartalmazzák:

Rákospalota-Újpest állomástól délre a jelenlegi 3 nyíltvonalai vágány távlatban 5-re bővül, amelyből 1 továbbra is a Külső körvasút kapcsolatát is biztosítja.

Rákospalota-Újpest vasútállomás távlatban is megtartja személyforgalmi és teherforgalmi szerepét is. A személyforgalmú állomásrész peronjai az Árpád út felé tolódnak el, így kedvezőbb elérhetőséget biztosítanak az ott közlekedő autóbuszok megállóinak irányába. Az állomás átszálló szerepe az M3 metró vonal Káposztásmegyeri lakótelepig tervezett meghosszabbítása után várhatóan jelentősen csökkenni fog.

Az állomás peronjainak kezdő és végpontjaihoz egy-egy akadálymentesített gyalogos aluljáró kapcsolódik. A mintegy 12,0 méter szélességű, a gyalogos és kerékpáros forgalom számára is igénybe vehető déli aluljáró a Fő út vonalában valósul meg, kiváltva a mai szintbeni gyalogos keresztezést. A gyalogosforgalom számára használható északi aluljáró legkisebb szélessége 9,0 méter.

Az állomásokon a 70. sz. vonal távlati forgalmának figyelembevételével 250 méter, a 71. sz. vonalon 160 méter hasznos hosszúságú peronok épülnek a 400 és 600 férőhelyes motorvonati (FIRT és emeletes KISS) közlekedés biztosításához.

Rákospalota – Újpest vasútállomástól északra a 70. sz. vonal felé két (távlatban négy) vágány, a 71. sz. vonal felé további két vágány vezet, utóbbi irányban a bal vágány külön szintben kerül átvezetésre a 70 sz. vonal jobb oldali vágányai felett, így a tervezett vasútiforgalom egymás szintbeni keresztezése nélkül, konfliktusmentesen közlekedhet.

Rákospalota-Kertváros megállóhely kétvágányú, 160 m hosszú szélsőperonos megállóhelyé épül át, amelyek szintben közelíthetők meg az utasforgalom számára.

15.2 KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS, VASÚTI KERESZTEZÉSEK

A vasúti fejlesztés keretében – különös tekintettel a jelentősen emelkedő vasúti forgalomra – a közúti-vasúti keresztezések is felülvizsgálatra kerülnek. Távlatban az alábbi helyszíneken lesz biztosított a vasútvonal keresztezése:

a 70-es és 71-es vv. közös szakaszán:

- a Tavasz utca és a Pázmány Péter utca között gyalogos felüljáró (meglévő, megmaradó)
- az Árpád úti különszintű közúti felüljáró (meglévő, megmaradó)
- a Fő utcai szintbeni gyalogos átjáró megszűnik, helyén gyalogos-kerékpáros aluljáró épül (vasútállomás peronjainak elérhetőségét is biztosítja)
- a Görgey Artúr és a Lukácsi Sándor utca közötti gyalogos felüljáró megszűnik, a helyén gyalogos aluljáró épül (vasútállomás peronjainak elérhetőségét is biztosítja)
- a Pozsony utca - Fóti út közötti közúti aluljáró (közúti és villamos közlekedés, gyalogos közlekedés nem biztosított)

a 70-es vasútvonalon:

- a Szilas-pataktól északra (Kovácsi Kálmán tér) új közúti, kerékpáros és gyalogos átvezetés a térszín alatt (Óceánárok utca – Közvágóhíd utca új nyomvonala)
- a Töltés utcai szintbeni vasúti átjáró megszűnik
- a Böröndös utcai villamos megálló és a Székely Elek út (Sipos tér) közötti közúti átjáró megszűnik
- a Megyeri út – Dunakeszi út között tervezett különszintű keresztezés a tárgyi vasúti beruházás keretében nem valósul meg

- a Külső Szilágyi út és a Dunakeszi út közötti (Mogyoródi -patak) közúti aluljáró (meglévő, megmaradó)

a 71-es vasútvonalon:

- a Szilas-pataktól északra (Töltés tér) új közúti, kerékpáros és gyalogos átvezetés a térszín alatt (Óceánárok utca – Közvágóhíd utca új nyomvonala)
- a Töltés utcai szintbeni vasúti átjáró megszűnik
- az Árokhát úti szintbeni átjáró (meglévő, megmaradó)
- a Székely Elek úti szintbeni átjáró (meglévő, megmaradó)
- a Dunakeszi úti meglévő szintbeni átjáró a jelenlegi helyétől kb. 30 méterre északra áthelyezésre kerül
- Dunakeszi úti tervezett külön szintű keresztezés a tárgyi vasúti beruházás keretében nem valósul meg

15.3 GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

Rákospalota- Újpest vasútállomás átépítéséhez kapcsolódóan a Fő utcai szintbeni gyalogos átjáró megszűnik, helyén a peronok elérhetőségét is biztosító gyalogos-kerékpáros aluljáró épül. Az állomás északi részén a Görgey Artúr és a Lukácsi Sándor utca között kapcsolatot biztosító gyalogos felüljáró elbontásra kerül, a peronkapcsolatokat itt is gyalogos aluljáró fogja biztosítani.

A Szilas-pataktól északra a Töltés utcai szintbeni vasúti átjáró mind a 70-es, mind a 71-es vasútvonalon megszűnik. A Közvágóhíd utca és az Óceánárok utca nyomvonalát összekötő, a vasútvonalakat aluljáróban keresztező új nyomvonal mentén önálló kerékpárút és járda is épül.

A Sipos térnél található, a Bőröndös utcai villamos megálló és a Székely Elek út közötti, főként a gyalogosforgalom által használt közúti átjáró megszűnik.

A vasúti pálya felújítása során az illegális, nem kijelölt vasúti keresztezések (pl. az Óceánárok utcai villamos megálló és a Harsányi Kálmán utca között, a Lóverseny tér és az Árokhát utca között stb.) megszüntetésre kerülnek.

15.4 GÉPJÁRMŰELHELYEZÉS, PARKOLÁS

Rákospalota-Újpest vasútállomás

A vasúti beruházáshoz kapcsolódóan a Rákospalota-Újpest vasútállomás térségében új P+R parkolók kerülnek kialakításra az Árpád úti felüljáró alatt, valamint a Szilágyi utca melletti területen.

Az Árpád úti felüljáró alatti parkolók részben vasúti területen épülnek. A három különböző méretű, együttesen mintegy 70 férőhelyes P+R parkoló közül a kettő az Árpád útról nyílik, ezek egymással szemben helyezkedik el, míg a harmadik parkoló a vágányok túlsó oldalán a Pázmány Péter úthoz kapcsolódik.

A Szilágyi utca melletti részen egy 42 férőhelyes kisebb parkoló, valamint K+R parkoló és taxi-állomás épül, melyhez a Görgey Artúr utca térségében egy 245 férőhelyes P+R parkoló kapcsolódik.

Rákospalota-kertváros megállóhely

Rákospalota – Kertváros megállóhelynél közvetlenül a Csomád utcához kapcsolódó, 25 férőhelyes párhuzamos parkoló épül. Az utca nyugati oldalán 17 db, a keleti oldalán 8 db parkoló kerül elhelyezésre.

16. VÉDELMI ÉS KORLÁTOZÓ ELEMEL (VESZÉLYEZTETETT, ILLETVE VESZÉLYEZTETŐ TÉNYEZŐJŰ TERÜLETEK; VÉDŐTERÜLETEK, VÉDŐSÁVOK; A TÁJ, A TERMÉSZETI ÉS AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET, A KÖRNYEZETI ELEMEL VÉDELMEVEL KAPCSOLATOS KORLÁTOZÁSOK TERÜLETEI)

A fejezet a „Rákospalota-Újpest (bez.) - Vácrátót - Vác (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének döntés-előkészítő tanulmány, megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési terv, kiviteli terv és kapcsolódó tenderdokumentáció elkészítése” című dokumentáció „E0 – KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY” és „E1 - KÖRNYEZETVÉDELMI TERV” kötetei alapján készült.

Talaj- és vízvédelem

A tervezett fejlesztés **termőföld**ként nyilvántartott földrészleteket a XV. kerület külterületi részén érint. A Dunakeszi és M0 autótút közti sávban átlagosnál jobb minőségű termőföldként nyilvántartott (3. osztályú legelő, 5. osztályú szántó és 5-6. osztályú rét) ingatlanok találhatóak, azokat a tervezett vasútfejlesztés terület-igénybevétele csak kis (várhatóan ~0,4 ha nagyságban) mértékben érinti. A létesítés során a felső talajréteget leszedik, külön kezelik és deponálják, és a projekt lezárásával annak környezetében fennmaradó zöldfelületek állapotjavítására használják fel.

A beruházás a TSZT-ben a korábbi területhasználatok alapján kijelölt, potenciálisan talajszennyezett területeket érint, továbbá a vasúti területen belül általában véve számolni kell szennyezettségek felbukkanásával. Az építési, terepfeltöltési munkák során felhasznált talaj, illetve töltőanyag talajmechanikai tulajdonságai mellett azok szennyezettségét is meg kell vizsgálni. Csak olyan anyagok használhatók fel, melyek a földtani közeget és a felszín alatti vizeket nem veszélyeztetik. Az építési munkákra használt anyag kémiai minőségének meg kell felelnie a vonatkozó szennyezettségi határértékeknek.

A nyomvonal szinte teljes egésze a **felszín alatti vizek** védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet szerinti, a felszín alatti víz állapota szempontjából „érzékeny” besorolású területen halad, illetve a Rákospalota-Kertvárostól északra található Duna Balpart I. és II. vízbázis „B” hidrogeológiai védőövezete fokozottan érzékeny kategóriába tartozik. Fokozottan érzékeny területen a Korm. rendelet 10. § (2) ad) alapján a rendelet 1. számú melléklet szerinti szennyező anyagnak a felszín alatti vízbe történő közvetett bevezetése tilos, melyet a kivitelezés és üzemeltetés során be kell tartani. A 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet 5. melléklete értelmében a hidrogeológiai „B” védőövezeten a vasútépítés nincs korlátozva. A KHT vizsgálatainak eredménye szerint a nyomvonalon és annak környezetében ívóvíz célú víztermelő kutak nem találhatóak. Lévéen a vasútvonal ezen szakaszán nincs és nem is tervezett semmilyen teherszállítás, az ezen a vonalon közlekedő új szerelvények környezeti kockázatot a vízbázisra nem jelentenek. A villamos vontatás miatt üzemanyagok nem kerülhetnek ki a környezetbe. A kenőanyagokból, illetve olajsármazékokból olyan kis mennyiségeket használnak, ami havária esetén is csak helyi szennyeződést okozhat.

A KHT keretében a tervezett felszín alatti műtárgyak, (azon belül külön az Újpesti tervezett Károlyi Sándor út – Óceánárok utca felszín alatti összekötését szolgáló műtárgy) felszín alatti vízre gyakorolt hatását hidrodinamikai modellezéssel vizsgálták. A modell-eredmények alapján a **talajvízszint** változása 20 centiméter alatti, így nem tekinthető jelentősnek. A műtárgyak lokálisan megváltoztatják ugyan az áramlási irányokat, de távolabbi környezetükre való hatásuk kismértékű.

A KHT-ben megállapításra került, hogy a vasútvonal normál üzeme tehát sem a felszín alatti vizeket, sem a talajt közvetlenül nem befolyásolja.

Felszíni vizek

A nyomvonal és hatásterülete teljes terjedelmében a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság által kezelt Közép-Duna-völgyi vízgyűjtő alegységen található (VGT 1-9). A vízgyűjtő-gazdálkodási terv szintjén a tervezési egység a „Szilas-patak és vízgyűjtője” nevű víztest.

A vasútfejlesztési projekt az alábbi kisvízfolyásokat érinti: Szilas-patak, Csömöri-patak, Mogyoródi-patak. A keresztezett patakok közül a mindhárom patak hídja bontás utáni felújítással érintett. Az érintett hidak, átvezetők keresztmetszetei az átbocsátóképesség bővülése irányába változnak, az áthidalt időszakos vagy állandó vízfolyások áramlását nem rontják, többnyire (a várható csapadékkintenzitás növekedése miatt) bővítik, így a projekt az érintett patakok Víz Keretirányelv szerinti minőségi besorolását nem módosítja. A normál üzemelésnek nincsenek közvetlen hatásai a felszíni vizekre. A villamosüzemű személyszállítás, a rendszeresen karbantartott, korszerű szerelvények együttesen garantálják, hogy szennyezés vagy káros anyag, sem folyékony, sem a vizeket károsító, zavaró módon nem kerülhet ki a rendszerből. A csapadékvíz-elvezetés, csapadékvíz-elvezető csatornákon keresztül kell megvalósuljon, viszont felszíni befogadóba történő bevezetése előtt olajfogó műtárgyat kell létesíteni.

Levegőtisztaság-védelem

A KHT megállapítja, hogy a korszerűsített 71. sz. sz. vasútvonal üzeme, valamint az emelt sebesség levegőtisztaság-védelmi szempontból nem okoz érzékelhető hatást. A légszennyező komponensek közül az ágyazat porszennyezését lehet a közvetlen hatásterületen említeni, de ez is csak az üzemi területen belül jelentkezik. A fejlesztés negatív hatásai elsősorban az építési fázisban jelentkeznek időszakosan, de terhelő mértékben – legjelentősebb a porszennyezés, ami a földmunkákhoz kapcsolódik.

A tervezett településrendezési eszköz-módosítások során új pontforrást eredményező, beépítésre szánt terület, illetve építési övezet nem kerül kijelölésre.

A 71. sz. sz. vasút fejlesztése levegővédelmi szempontból regionálisan kedvező, elsősorban mivel kapacitás növekedést teremt a közösségi közlekedés „villamos meghajtású” területén, ami közvetlenül nulla kibocsátású, környezetbarát közlekedési alternatíva. Általános levegőminőség javító intézkedések között lehet megemlíteni a vasútfejlesztéssel párhuzamosan tervezett zöldfelület-fejlesztéseket, amelyek hozzájárulhatnak a helyi klíma és levegőminőség javulásához.

Zaj-és rezgésvédelem

A KHT keretében elvégzett részletes felmérés során megállapították, hogy jelen állapotban a 71. sz. vasútvonal határérték alatti terhelést okoz a hatásterületen, Rákospalota-Újpest állomásnál azonban a 70 és 71. sz. vasútvonal együttes hatása miatt a Sín utca melletti, valamint a Győztes utca vasútvonalhoz legközelebbi ingatlanok esetében az éjszakai 55 dB-es határérték meghaladás tapasztalható.

A KHT megállapította, hogy a projekt megvalósulásával a forgalom és a sebesség is megnő, ráadásul több helyen 2 vágányon halad majd a forgalom, ellenben a meglévő pálya felújításra kerül, tehát a pályahibák miatti zajok megszűnnek. A számítási eredmények alapján több helyen határérték túllépés várható, melyet a jogszabályi előírások szerint határértékre vagy – jelen állapoti határérték meghaladás esetén – a jelen állapoti terhelésre kell csökkenteni. Az engedélyezési terv tartalmazza a zaj- és rezgésterhelés csökkentésére vonatkozó részletes intézkedéseket, és lehetséges műszaki megoldásokat.

A nyomvonal mentén **zajárnyékoló falak** szükségesek és tervezettek az alábbi budapesti szakaszokon:

- XV. ker. Fő úttól északra eső szakasz mentén a vasút jobb oldalán egészen az átemelési műtárgyig (~Ferenczy Sándor utca vonaláig): a 000+32 – 006+12 hm szelvény között 3,5 m magas fal, míg a 006+12 és 008+52 hm szelvény között 4,0 m magas fal tervezett);
- XV. ker. 088+31 és 099+60 hm szelvény (~Kovácsi Kálmán tér – Sípos tér) között 4,0 m magas fal tervezett.

A határértéket megközelítő, vágányokhoz legközelebbi homlokzati terhelések ellen alacsony zajárnyékoló falak alkalmazása tervezett, melyekkel a számítások szerint kb. 2 dB-es csökkenés érhető el az érintett homlokzatoknál. A további szakaszokon, illetve ahol a határérték hagyományos zajárnyékolással nem tartható, rugalmas rögzítés, rugalmas sín alátét, illetve alágazati szőnyeg, esetleg sínkamra elem alkalmazása szükséges és tervezett.

A hagyományos falakkal való védelem mellett is néhány védendő homlokzat esetében határértéken felüli terhelés várható, melyekre hatékonyabb egyedi védelmet (passzív védelem, pl. nyílászáró csere) lehet

alkalmazni. Ezek a homlokzatok a tervezési területen belül a következők: XV. kerület, Fő út 94., Sín utca 31., 33., 35. és 51. házszám.

Rákospalota-Kertváros további szakaszain határértéket megközelítő, de el nem érő zajterhelés várható (jelenlegi immisszió határérték alatt 2-3 dB). A határértéket megközelítő homlokzati terhelések csökkentésére, továbbá ahol a hagyományos zajárnyékolás nem lehetséges, alternatív (rezgés- és zajcsillapítási lehetőség alkalmazása szükséges/lehetséges, mint a rugalmas sínrögzítés, sínkamra elemek, keresztalj alátét.

Rákospalota-Újpest állomás tervezett, zajárnyékoló hatást eredményező kialakításával az állomás mögötti homlokzatok terhelései hozzávetőleg a jelen állapoti értékekre csökkenthetők.

A **tehervonati félreállító vágányok** megépülése esetén a KHT az alábbiakat állapította meg:

- a Harsányi Kálmán utca felőli homlokzatok szinte biztosan zajvédelemre szorulnak a jelenlegi – amúgy is túllépéssel terhelt – immissziós állapot fenntartásához, mely a vágányok távolsága miatt reduktorral ellátott 4 méter magas falakkal biztosítható (lásd fent);
- a közút (és villamos) hatásaival együtt zajárnyékolás nélkül szintén 6 dB meghaladás várható a távlati állapotban a kritikus homlokzatokon – a Külső Szilágyi út mentén – tehát az ottani homlokzatokat érő terhelést leginkább a közúti zaj határozza meg. A terhelés csökkentésére alternatív zaj- és rezgéscsökkentés szükséges.

A KHT részletesen vizsgálta az **átemelési műtárgy zaj és rezgésterhelését** Rákospalota-Újpest állomáson. Az elvégzett vizsgálatok alapján megállapítható, hogy az átemelési műtárgy esetében a szerelvények elhaladásából származó zaj akár 10-15 dB-lel is meghaladhatja a töltésen történő áthaladás zaját általános vasúti forgalom tekintetében – mivel a 71. sz. vasútvonalon csak Flirt szerelvények közlekednek, ez az érték 8-10 dB többletnek becsülhető. A becslések alapján szakértő bevonásával történő tervezés és kivitelezés esetén a vasúti forgalom zaja kb. 3-4 dB-lel emelkedik a hídon való áthaladások során (a modellszámítás nem tartalmazza a híd lesugárzásából származó többletet), ezért az átemelési műtárgyon és a hozzá kapcsolódó töltésen futó, földszinti nyílászárók feletti magasságban található sínszakasz talpfáira szerelhető alacsony/mini zajárnyékolófal alkalmazása szükséges a sínszakasz mindkét oldalán.

A KHT megállapította, hogy a mérési eredmények alapján a vágánytengelytől körülbelül 20 méteres távolságon belül alakulhatnak ki emberre ható **rezgés**gyorsulási határérték meghaladások, ezért a legközelebbi vasúti tengely 20 méteres puffertérületén belül található – és kisajátításra nem kerülő – szakaszok mindkét irányában hozzávetőleg 10 méteres többlet távolságig rezgéscsillapítás szükséges. A rezgésterhelési határértékek betarthatósága érdekében a nyomvonal 20 méteres környezetében található védendő (lakó) épületek mentén alagyazati szőnyeg és/vagy rugalmas sín alátét, rugalmas sínrögzítés (vagy ezek csillapításával azonos hatékonyságú, egyéb rezgéscsillapítás) beépítése szükséges és tervezett. A terv külön foglalkozik az átemelési műtárgy rezgés és zajcsökkentési lehetőségeivel, amelyek közül a legmegfelelőbb műszaki megoldás a továbbtervezés során kerülhet meghatározásra.

Hulladékkezelés

A tervezési területen a Fővárosi Önkormányzat A BKM Zrt.-n keresztül biztosítja a hulladékkezelési közszolgáltatás ellátását, vagyis a települési szilárd hulladék rendszeres gyűjtését, elszállítását, valamint kezelését. A hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény alapján megkövetelt háznál történő szelektív hulladékgyűjtés rendszere kiépült a kerületben. Az újonnan beépülő területek a meglévő hulladékgazdálkodási rendszerbe csatlakoztathatóak. A veszélyes hulladékok gyűjtése, tárolása és elszállítása a 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet előírásai szerint történhet.

A területen tehát – a közelség elvére is tekintettel – hulladékkezelő kapacitások és kezelő szervezetek minden hulladéktípusra megtalálhatók. A vasúti üzemelési hulladék összetétele, mennyisége nem tér majd el várhatóan a jelenlegi üzemelési hulladékokétól. Kezelése így a jelenlegi rendszerben és módszerekkel történik.

Klímavédelem

A Környezeti Hatástanulmányhoz külön klímakockázati dokumentáció készült, az alábbiakban a klímakockázati dokumentáció fő megállapításait, összefoglalóját adjuk meg.

A projekt kitettség-elemzése alapján a projekt és annak területe a „Megnövekvő UV sugárzás”-sal szemben alacsony, míg az „Átlagos felszíni hőmérséklet lassú növekedése”, „Hőhullámos napok számának növekedése”, „Csapadékesemények intenzitásának növekedése”, „Viharos időjárási események intenzitásának, pl. széllekecsesség növekedése” megnevezésű klímakockázati elemekkel szemben közepes kitettségű.

A meghatározott érzékenységből és kitettségéből együttesen értékelhető a beruházás sérülékenysége. Ez alapján a projektet klímavédelmi szempontból érintő magas kockázatú események a következők: „Csapadék események intenzitásának növekedése”, „Átlagos felszíni hőmérséklet és a hőhullámos napok számának növekedése”, „Viharos időjárás (széllekecsések)”.

A beruházás döntően urbanizált területet érint, azonban újabb burkolt (térkő, aszfalt-) felület kialakításával, jár (pl.: P+R parkolók), amely hozzájárul a városi hősziget hatáshoz. Ezt némiképpen kompenzálja az állomások környékének és a parkolók fásítása. A kötöttpályás közlekedés fejlesztésének jelentős közvetett hatásai összességében (pl. kiváltott buszvonalak és személygépjárműre alapozott egyéni közlekedés) további jelentős pozitív hatással vannak az érintett városok és a térség klímájára. A beruházás a főváros klímaadaptációs képességét negatívan nem befolyásolja.

Közművesítés

Az Újpesti Erőmű gázigényét biztosító nagynyomású gázvezeték biztonsági övezete érinti a tervezési területet. A tervlapon tájékoztató elemként szerepel továbbá térszín feletti távhő gerincvezeték, amely nyomvonala érinti a vizsgálati területet.

Magassági építési korlátozásként van jelen a terület déli részén a Magyar Telekom 30 m feletti magasságban bejegyzett mikrohullámú nyomvonalvédelme, a nagy magasság miatt gyakorlati építési korlátozást nem okoz.

A módosítás által érintett területet érinti a Budapest IV., Balpart I. Vmt. vízbázis hidrogeológiai A védőterülete és hidrogeológiai B védőterülete, valamint az Aquaworld B-121 kataszteri számú karsztút hidrogeológiai B védőidoma. A fejlesztés során figyelembe kell venni a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendeletben előírtakat.

17. A MÓDOSÍTÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK BEMUTATÁSA

A módosítással érintett területek egyfelől a IV. és a XV. kerület területét érintik; a tervezett módosítások összefoglalását a „10. Fejlesztési és rendezési javaslat összefoglalója” című fejezet, míg részletes bemutatásukat a „11. Településrendezési javaslatok” című fejezet tartalmazza (l. fentebb).

18. A TERÜLETRENDEZÉSI KÖVETELMÉNYEKEL VALÓ ÖSSZHANG IGAZOLÁSA

A tervezett területfelhasználás módosítások az Országos Területrendezési Tervhez (OTrT) illetve a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéhez (BATrT) kapcsolódó jogszabályi előírásokkal nem ellentétesek, az országos és kiemelt térségi területfelhasználási kategóriákra, az országos és térségi műszaki infrastruktúra-hálózatokra, valamint az országos és kiemelt térségi övezetekre **vonatkozó követelmények teljesülnek.**

A Trtv. 39. § (1) bekezdése szerint *a törvénnyel való összhang megteremtése érdekében történt felülvizsgálat alapján elfogadott településrendezési tervben a természetközeli területként és erdőterületként kijelölt övezetek nagysága a település közigazgatási területére vonatkozóan összességében nem csökkenhet.* **A módosítási igények eredményeként a tervezési területen belül az erdőterületi területfelhasználási egységek nagysága összességében 0,53 ha-ral növekszik, így a tervjavaslat fenti előírásnak megfelel.**

A vasútfejlesztés területi igénybevételével érintett erdőterületek részben Országos Erdőállomány Adattárban szereplő, egyúttal az erdők övezetébe tartozó erdőrésztetek. Az erdőrésztetek

igénybevétele az Étv. (2009. évi XXXVII. törvény) rendelkezéseinek megfelelően csereerdősítést igényel, amelyre vonatkozóan az engedélyezési terv tartalmaz javaslatot. Az erdők övezetére vonatkozó, a TSZT-ben érvényesítendő előírás szerint (Trtv. 29. §) „Az erdők övezetébe tartozó területeket az adott településnek a településrendezési tervében legalább 95%-ban erdőterület övezetbe kell sorolnia. Az e törvény hatálybalépését megelőzően kijelölt beépítésre szánt területek, valamint az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott területek, továbbá az Ország Szerkezeti Terve és a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve által kijelölt települési térség területein lévő erdők övezetének területét a számításnál figyelmen kívül kell hagyni.” **A tervmódosítási igények alapján az erdők övezetébe tartozó erdőterületek nagysága ~0,4 ha-nagysággal csökken, amely alapján a fenti követelményt a TSZT továbbra is biztosítani tudja.**

A tervmódosítás keretében beépítésre nem szánt terület helyett beépítésre szánt terület egy helyen kerül kijelölésre: közúti közlekedési terület kerül átsorolásra kertvárosi lakóterület területfelhasználási egységbe, 0,01 ha nagyságban (lásd: Óceánárok u. – Közvágóhíd utca külön szintű átjáró kialakítása módosuló területfelhasználási egységek átsorolása, lásd: 10. sz. eltérés), amelyre a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet alábbi átmeneti rendelkezése vonatkozik:

„78/D. § (4) Helyi építési szabályzat készítése és módosítása során nem minősül új beépítésre szánt terület kijelölésnek

b) ha a közút elhelyezése céljára szolgáló terület csökkentése miatt növekszik a beépíthető terület nagysága.”

Azaz a fentiekben vázolt, csupán a közterület korrekciójából fakadó átsorolás **nem minősül új beépítésre szánt területnek**, így az új beépítésre szánt területekre vonatkozó (többek között a Trtv. 12. §-ban foglalt) előírásoknak való megfelelésség igazolása nem szükséges.

A területrendezési követelményeknek való megfelelés részletes igazolását a „20.3. Területrendezési tervvel való összhang” fejezet mutatja be.

19. A MÓDOSÍTÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEKRE A BIOLÓGIAI AKTIVITÁSÉRTÉK SZÁMÍTÁSA ÉS EREDMÉNYE

A településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 18. § (1) bekezdés a) pontja alapján „egy hektár területnagyságot meghaladó új beépítésre szánt terület kijelölésével járó településterv készítése vagy módosítása során, ideértve azt az esetet is, ha az új beépítésre szánt részterületek nagysága összesen haladja meg az egy hektárt, a Méptv. 8. § (3) bekezdés b) pontjában meghatározott követelmény teljesülése érdekében, az újonnan kijelölt beépítésre szánt területtel összefüggő biológiai aktivitásérték egyenleg fenntartását a rendezési terv alátámasztó munkarészában kell igazolni”.

Továbbá a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 78/D. § (4) bekezdése szerint: „Helyi építési szabályzat készítése és módosítása során nem minősül új beépítésre szánt terület kijelölésnek

b) ha a közút elhelyezése céljára szolgáló terület csökkentése miatt növekszik a beépíthető terület nagysága.”

A TSZT módosítási igények szerint mindösszesen 0,01 ha, a fenti előírás alapján új beépítésre szánt területnek nem minősülő lakóterület kijelölése történik jelenleg beépítésre nem szánt területfelhasználási kategória helyett (KÖu->Lke-1), amely az 1 ha területet sem haladja meg, így a biológiai aktivitásérték szinten tartását igazoló számítás elvégzése nem szükséges.

JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

20. TSZT

20.1. VÁLTOZÁSOK

A **TSZT 1. tervlapján** az alábbi változtatások szükségesek:

- A 70-es és 71-es vasútvonal KÖk területfelhasználási egysége az engedélyezési tervnek megfelelően növekszik a csatlakozó IV. és XV. kerületi területfelhasználási egységek (Lk-1, Lke-1, Vi-2, Gksz-1, Gksz-2, K-Rek, KÖu, Ev-Ve, Ek, Vf) rovására. Ehhez igazodva módosulnak egyes területeken *a jelentős változással érintett terület* jelölés, továbbá a *közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítás* jelölés törlésre kerül a 70. sz. vasútvonalról.
- A IV. kerületi Óceánárok utca és a XV. kerületi Közvágóhid utca összeköttetését biztosító külön szintű átjáró (aluljáró) kialakítása és az ehhez vezető javasolt közúti vonalvezetés alapján, valamint a tervezett keresztmetszeti kialakítás miatt a KÖu területfelhasználási egység határa módosul, amelyhez igazodva a csatlakozó IV. és XV. kerületi területfelhasználási egységek (Lke-1, Vi-2, KÖu, Zkp, Ev-Ve) is módosulnak. A IV. kerületi Vi-2 terület módosulásához igazodva változik *a jelentős változással érintett terület* jelölés, valamint a *közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítás* jelölés törlésre kerül a XV. kerületi KÖu szakasról.
- A XV. kerületben a Dunakeszi út 71 sz. vasútvonalon levő szintbeni keresztezésének, északi irányban tervezett áthelyezése figyelembevételével módosul a KÖu területfelhasználási egység határa, amelyhez igazodva módosulnak a csatlakozó Ev-Ve, Ek és Gksz-2 területfelhasználási egységek határai is. Ezzel összefüggésben a *tervezett külön szintű közúti – vasúti keresztezést* biztosító műtárgy (híd) jelölés is módosul (északabbra kerül). Az új csomópont és gazdasági terület által közrezárt területen védelmi erdő (Ev-Ve) kerül kijelölésre közjóléti erdőből (Ek).

A **TSZT 2. tervlapján** a területfelhasználási egységeket érintő módosításokkal összhangban az alábbi változtatások szükségesek:

- Óceánárok utca – Közvágóhid utca *tervezett II. rendű főút nyomvonala* módosul.
- A Dunakeszi út *tervezett II. rendű főút nyomvonala*, illetve a *tervezett külön szintű közúti – vasúti keresztezés* jelölése módosul.
- A 71. sz. vasútvonal városhatár környéki részén a meglévő *vasútvonal felszínen* jelölés pontosításra kerül.
- A Töltés utcáról az Óceánárok utca – Közvágóhid utca „elkerülő” szakaszra átkerül a *tervezett településszerkezeti jelentőségű kerékpárút* jelölés.
- Rákospalota-Újpest vasútállomás *meglévő vasútállomás, vasúti megállóhely* jelölése átkerül a IV. kerületi Görgey Artúr utca vonalától délre.

A **TSZT 3. Az épített környezet értékeinek védelme b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása tervlapján** az alábbi változtatás szükséges:

- A XV. kerületi Sín utca és Rákospalota-Újpest vasútállomás között, az Lk-1 területfelhasználás módosulásával összhangban módosul a *„Kertvárosias magassággal beépült kisvárosias lakóterület (max. 8,0 m beépítési magasság)”* elem.

A **TSZT 6. tervlapján** a területfelhasználási egységeket érintő módosításokkal összhangban az alábbi változtatás szükséges:

- A *vasútvonalak védőtávolsága* jelölés a 70-es és 71-es vasútvonal hosszában a területigény és a nyomvonal változásának függvényében módosításra kerül és *meglévőről tervezettre* módosul.

A tervezett módosítások a TSZT egyéb tervlapjain nem eredményeznek módosulást egyik terület esetében sem.

20.2. TERÜLETI MÉRLEG

A kerületi bontásban megadott tervezett területfelhasználás a IV. kerületre, a XV. kerületre és a kerületek összességére vonatkozóan az alábbiak szerint módosul:

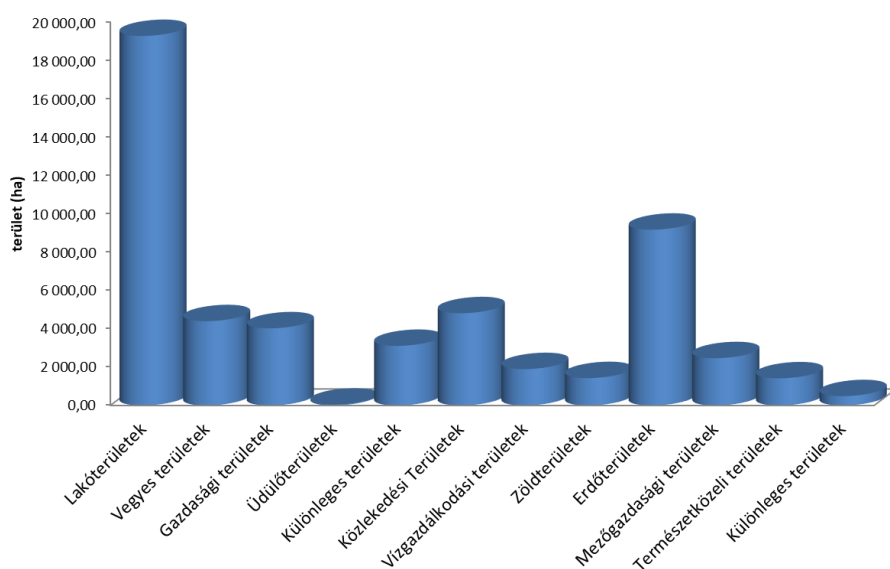
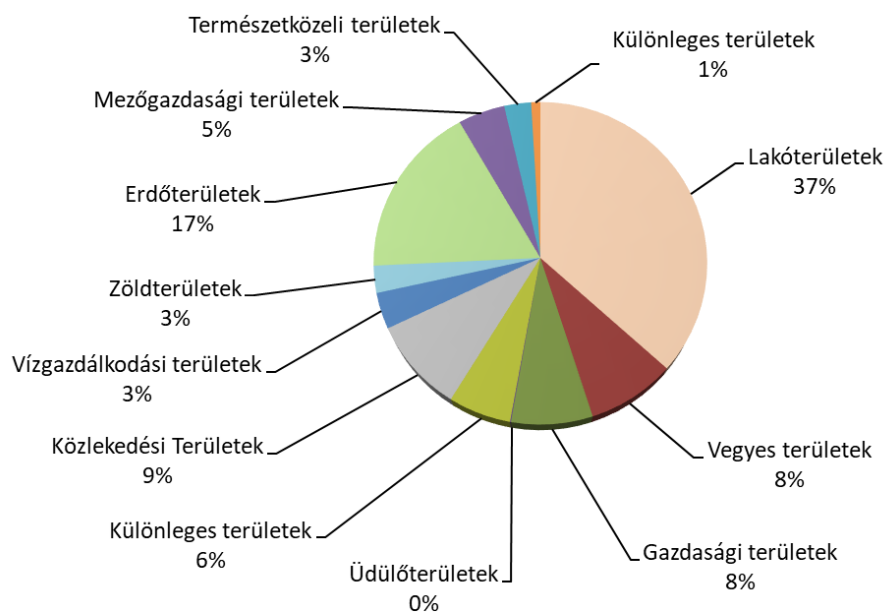
		IV.	XV.	Σ
Kisvárosias, jellemzően zártosú beépítésű lakóterület	Lk-1	119,17	233,20	1 116,00
Kertvárosias, intenzív beépítésű lakóterület	Lke-1	189,97	381,90	8 624,24
Lakóterületek területfelhasználási egység összesen:		538,41	903,53	19 272,98
Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület	Vi-2	235,42	81,51	2 171,14
Vegyes területfelhasználási egység összesen:		366,11	121,98	4 395,00
Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület	Gksz-1	22,83	85,48	797,86
Gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület	Gksz-2	159,00	316,03	3 152,98
Gazdasági területek területfelhasználási egység összesen:		189,41	402,98	4 020,74
Nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület	K-Rek	74,04	43,39	700,23
Különleges területek területfelhasználási egység összesen:		174,57	114,75	3 106,65
Beépítésre szánt területek összesen		1 268,50	1 543,24	30 842,40
Közúti közlekedési terület	KÖu	134,64	218,64	3 003,36
Kötőpályás közlekedési terület	KÖk	5,55	48,73	841,86
Közlekedési területek összesen:		140,19	267,37	4 814,02
Folyóvizek medre és partja	Vf	141,88	9,90	1 658,95
Vízgazdálkodási területek összesen:		146,11	9,90	1 895,27
Közkert, közpark	Zkp	30,16	36,13	962,85
Zöldterületek összesen:		30,16	36,13	1 428,25
Védőerdő	Ev-Ve	115,96	122,10	1 391,81
Közzóléti erdő	Ek	133,94	570,20	7 706,33
Erdőterületek összesen		286,01	692,30	9 168,78
Beépítésre nem szánt területek összesen		613,71	1151,20	21 669,77

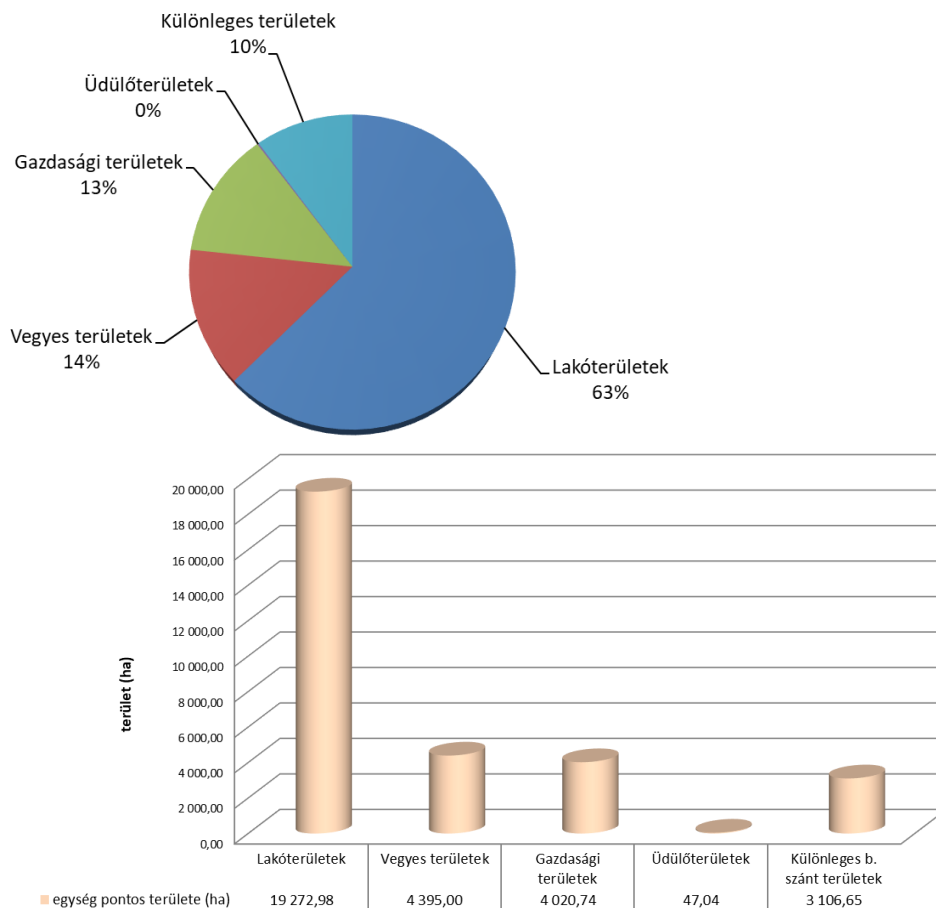
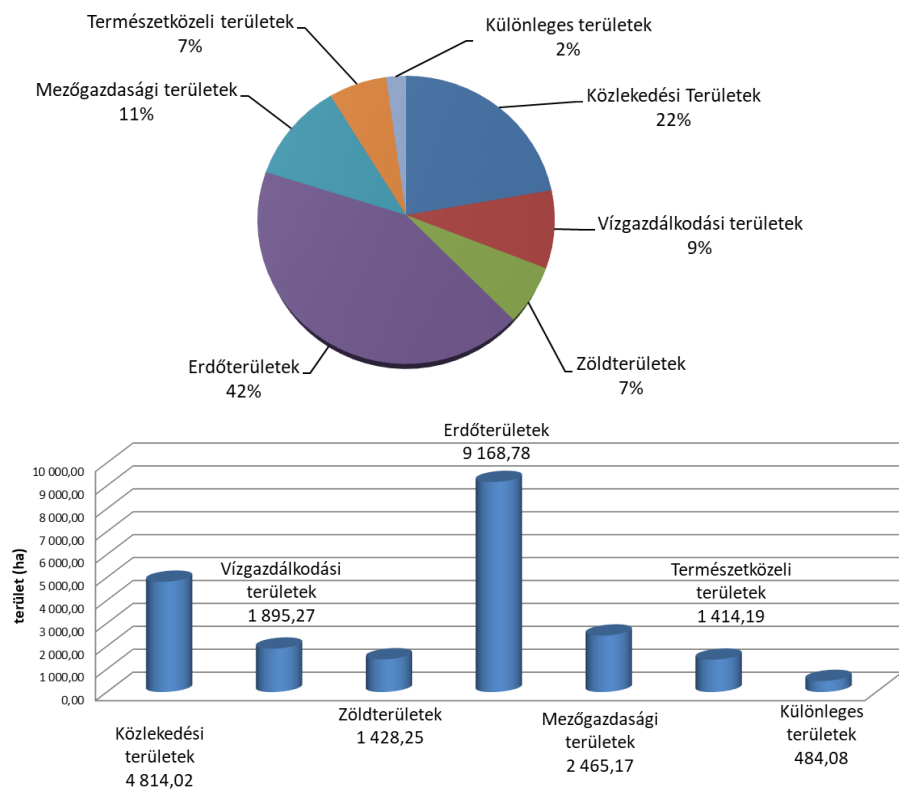
A változások a TSZT területi mérlegét több tekintetben módosítják: területfelhasználási egységek megoszlása, beépítésre szánt területek megoszlása, beépítésre nem szánt területek megoszlása, lakóterületek, vegyes területek, gazdasági területek, különleges területek (beépítésre szánt), közlekedési területek, vízgazdálkodási területek, zöldterületek, erdőterületek megoszlása.

A főváros közigazgatási területe 52.512 ha. Az OTÉK kategóriái szerint a beépítésre szánt terület 30.842 ha, beépítésre nem szánt terület 21.670 ha, ami a teljes terület 58,7%-át, illetve 41,3%-át jelenti.

Módosul a 20., 21., 22., 23., 24., 25., 26., 27., 28., 29. és 32. ábra:

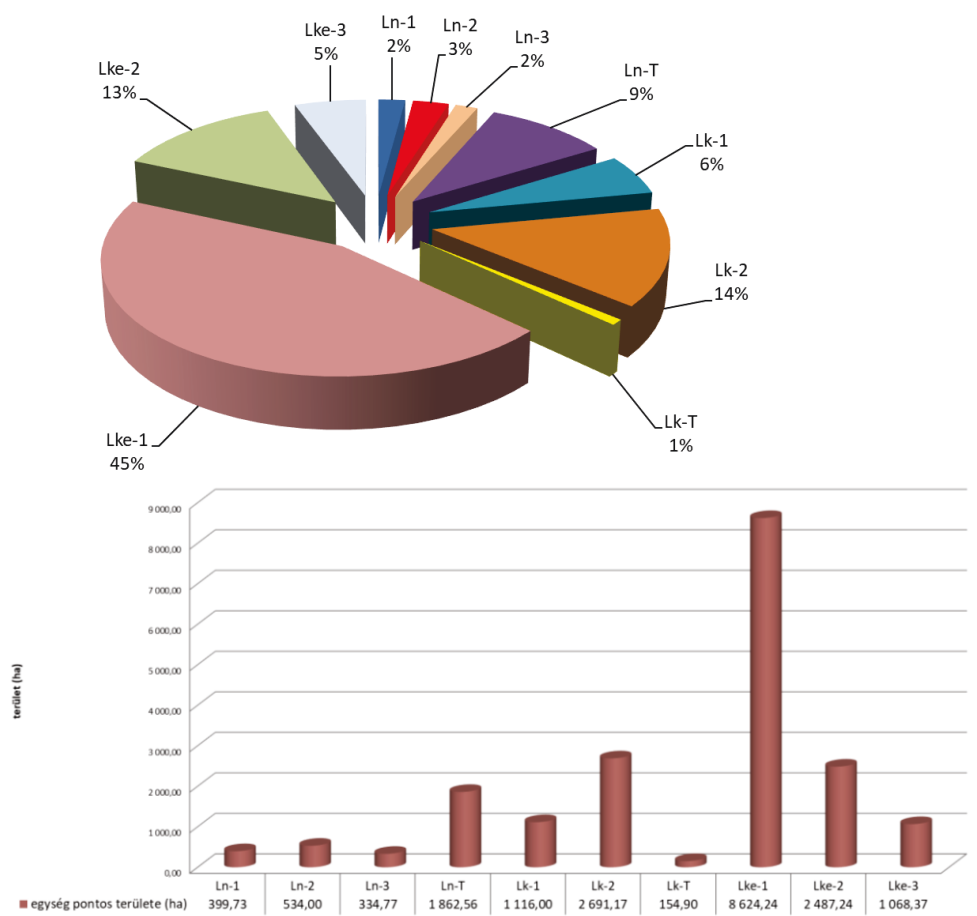
20. ábra: Területfelhasználási egységek megoszlása

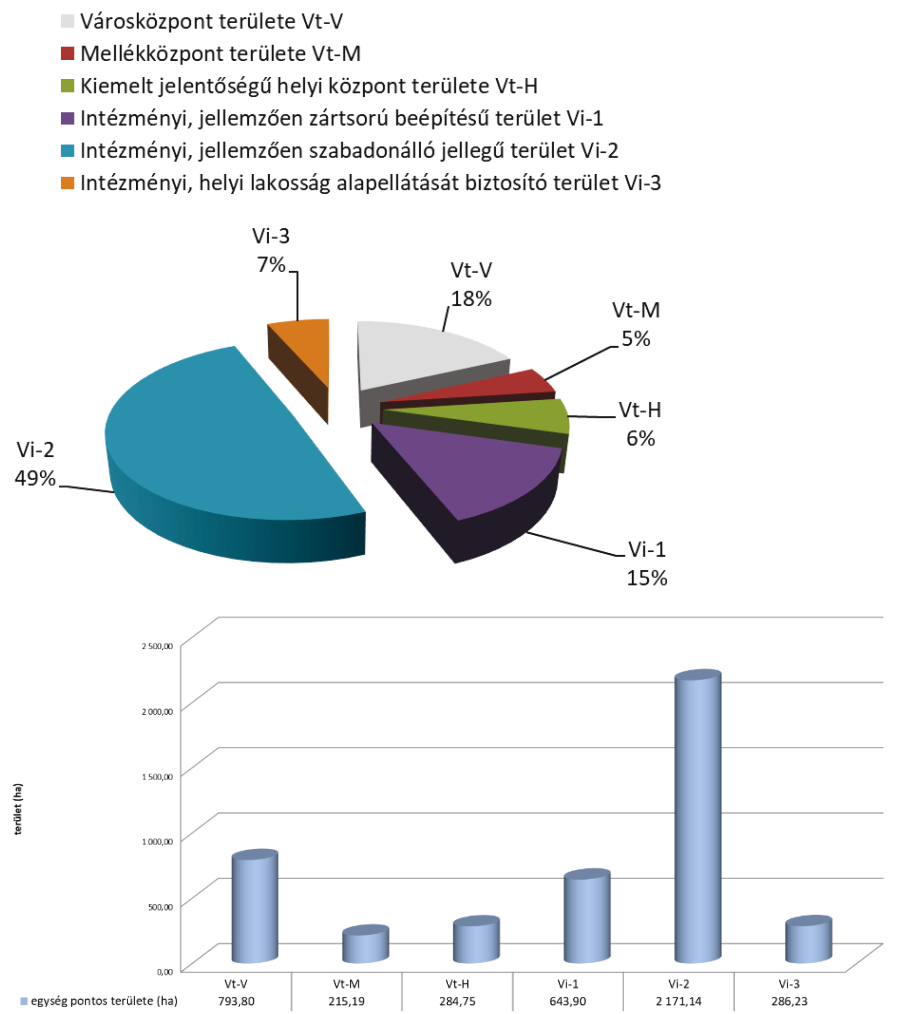
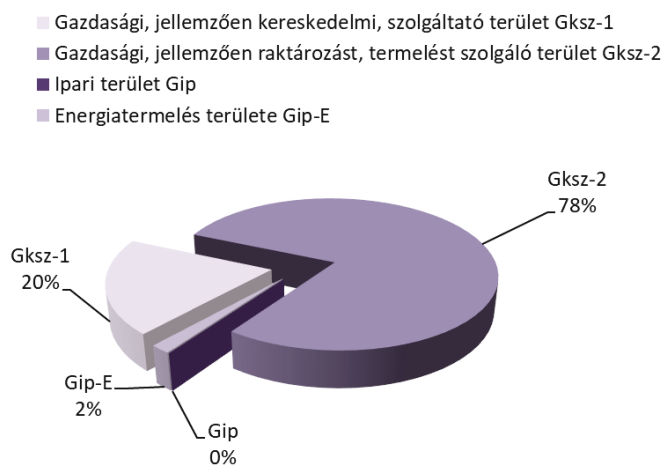


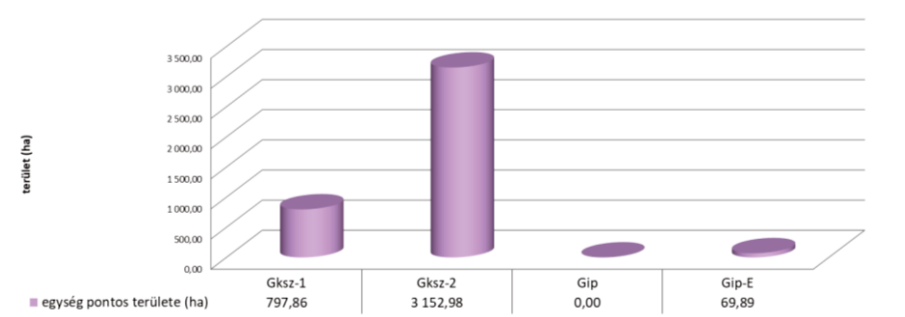
21. ábra: Beépítésre szánt területek megoszlása**22. ábra: Beépítésre nem szánt területek megoszlása**

23. ábra: Lakóterületek megoszlása

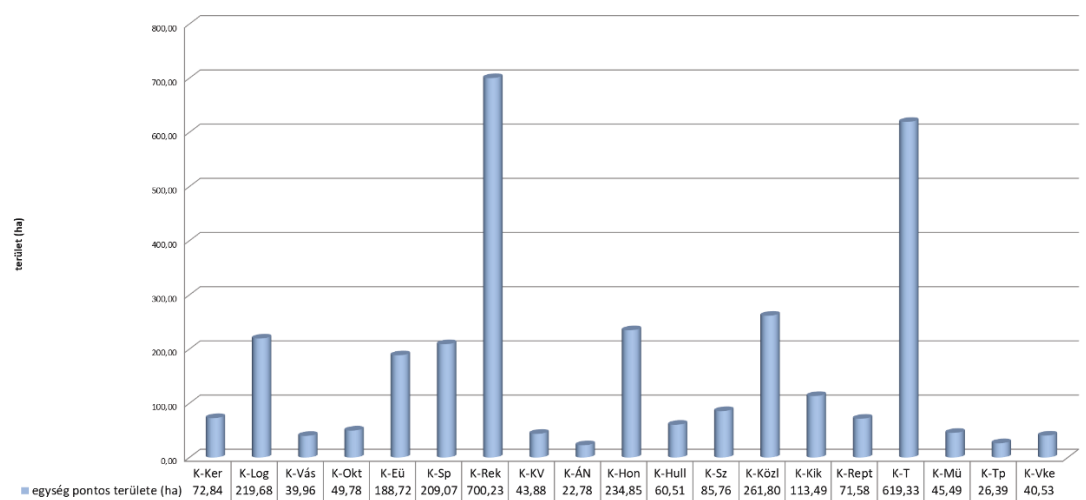
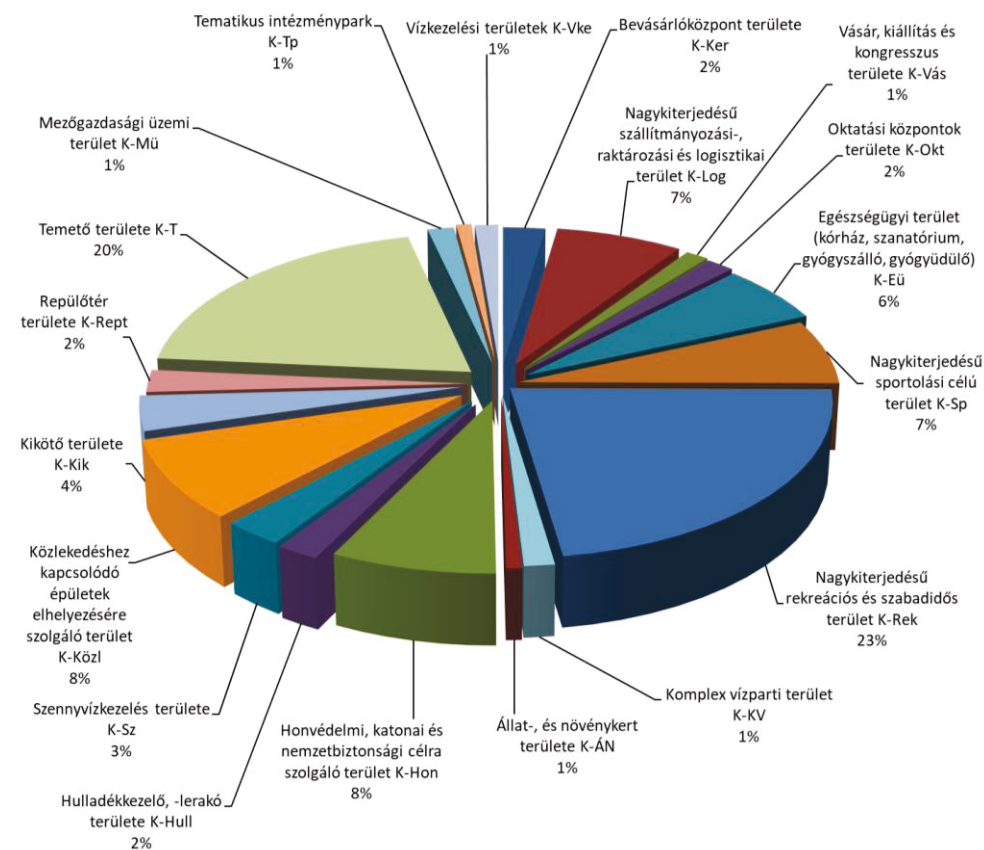
- Nagyvárosias, magas intenzitású, jellemzően zárt sorú, zárt udvaros beépítésű lakóterület Ln-
- Nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület Ln-2
- Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület Ln-3
- Nagyvárosias telepszerű lakóterület Ln-T
- Kisvárosias, jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület Lk-1
- Kisvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület Lk-2
- Kisvárosias, telepszerű lakóterület Lk-T
- Kertvárosias, intenzív beépítésű lakóterület Lke-1
- Kertvárosias, laza beépítésű lakóterület Lke-2
- Kertvárosias, sziluettérzékeny, hegyvidéki lakóterület Lke-3

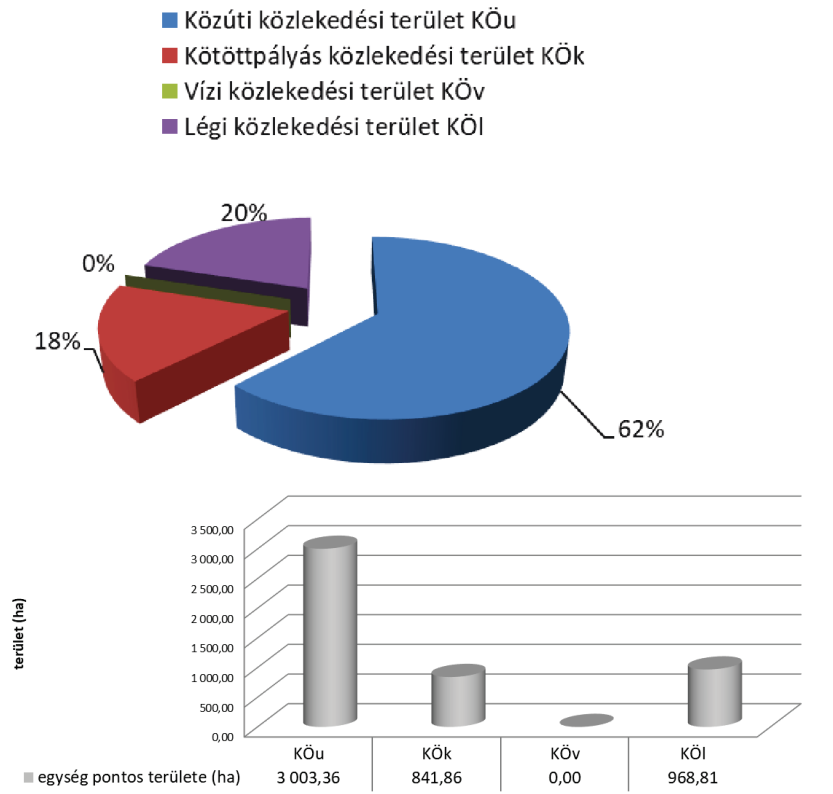
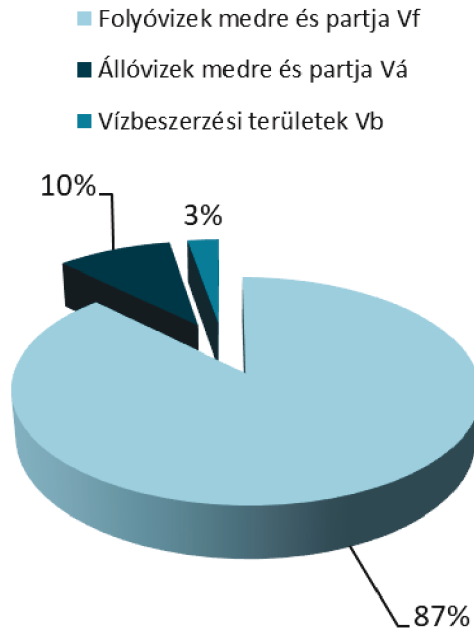


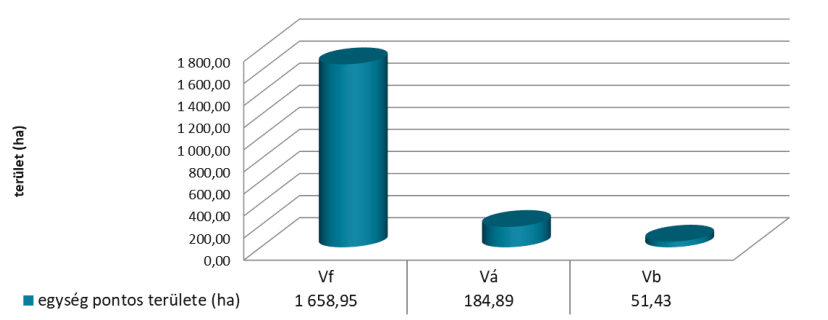
24. ábra: Vegyes területek megoszlása**25. ábra: Gazdasági területek megoszlása**



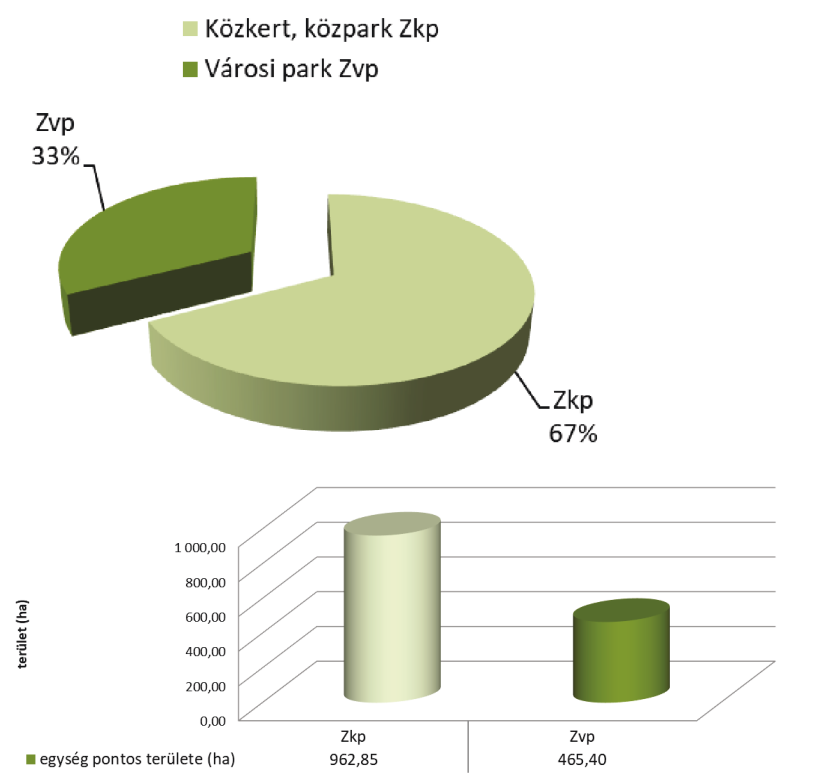
26. ábra: Különleges területek (beépítésre szánt) megoszlása



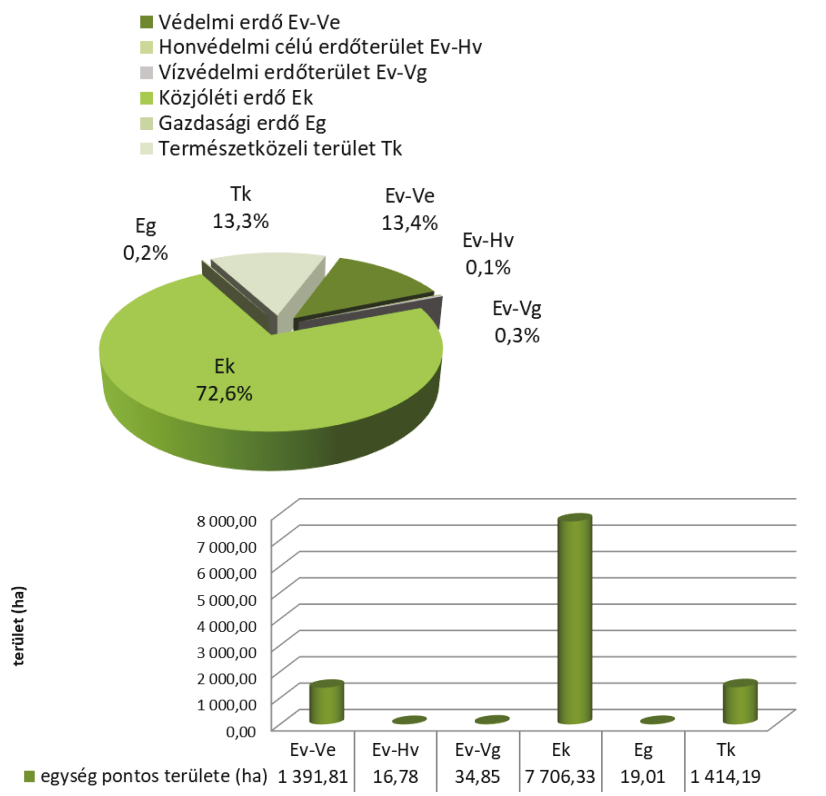
27. ábra: Közlekedési területek megoszlása**28. ábra: Vízgazdálkodási területek megoszlása**



29. ábra: Zöldterületek megoszlása



32. ábra: Erdőterületek és természetközeli területek megoszlása



A változások a TSZT területi mérlegében **rögzített beépítésre szánt területek fejlesztési potenciálját** is érintik, ugyanis **jelentős változással érintett területek** is **módosulnak**. A Beépítésre szánt területek fejlesztési potenciálja az alábbi sorokban módosul:

Területfelhasználási egység	Területfelhasználási egység kódja	Kialakult terület (ha)	Jelentős változással érintett ALULHASZNOSÍTOTT terület (ha)	Jelentős változással érintett ÜRES terület (ha)	Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető terület (ha)	Összterület (ha)
Vegyes területek						
Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület	Vi-2	1082,20	628,11	438,96	33,83	2183,10
Gazdasági területek						
Gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület	Gksz-2	1980,65	512,86	347,45	312,21	3153,17
Különleges területek						
Nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület	K-Rek	486,44	60,44	135,31	18,06	700,25
ÖSSZESEN:		25940,39	2302,84	1861,82	769,07	30874,12

A módosítás **jelentős változással érintett, illetve infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető területek beépülése esetén a közterületek, közparkok, valamint az egyéb beépítésre nem szánt területek táblázatát, a tervezett többszintes területfelhasználás táblázatát, a tervezett átmeneti területfelhasználás táblázatát és a tervezett távlati területfelhasználás táblázatát nem érinti.**

20.3. TERÜLETRENDEZÉSI TERVVEL VALÓ ÖSSZHANG

Jelen fejezet a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: Trtv.) és annak végrehajtási rendelete (a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet) által meghatározott követelményeknek való megfelelést mutatja be.

A Trtv. a hatálya az alábbi:

„2. § (1) A Második Részben foglalt Országos Területrendezési Terv (a továbbiakban: OTTrT.) területi hatálya kiterjed az ország teljes közigazgatási területére.

(2) A Harmadik Részben foglalt, a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervének (a továbbiakban: BATrT.) területi hatálya Budapestre, valamint Pest vármegyének az 1/1. mellékletben felsorolt, a budapesti agglomerációhoz tartozó településeire (a továbbiakban együtt: Budapesti Agglomeráció) terjed ki.”

Jelen TSZT módosítás keretében, az eljárási rend betartása mellett a Trtv. által rögzített **OTTrT és BATrT rendelkezéseinek való megfelelést** is vizsgálni szükséges.

20.3.1. AZ ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV ÉS A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV ÖSSZEFÜGGÉSEINEK BEMUTATÁSA

Területfelhasználási kategóriák

Az OTTrT szerint az Ország Szerkezeti Tervén ábrázolt országos területfelhasználási kategóriák közül a tervezési terület erdőgazdálkodási, mezőgazdasági és települési térségbe sorolt. Az OTTrT területfelhasználási kategóriára vonatkozó előírásait a megyei és kiemelt térségi területrendezési tervek készítése során kell érvényesíteni.

Új beépítésre szánt területek kijelölése

A tervmódosítás keretében beépítésre nem szánt terület helyett beépítésre szánt terület egy helyen kerül kijelölésre: közúti közlekedési terület kerül átsorolásra kertvárosi lakóterület területfelhasználási egységbe, 0,01 ha nagyságban (lásd: Óceánárok u. – Közvágóhíd utca különbszintű átjáró kialakítása módosuló területfelhasználási egységek átsorolása, lásd: 10. sz. eltérés), amelyre a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet alábbi átmeneti rendelkezése vonatkozik:

„78/D. § (4) Helyi építési szabályzat készítése és módosítása során nem minősül új beépítésre szánt terület kijelölésnek

b) ha a közút elhelyezése céljára szolgáló terület csökkentése miatt növekszik a beépíthető terület nagysága.”

Azaz a fentiekben vázolt, csupán a **közterület korrekciójából fakadó átsorolás nem minősül új beépítésre szánt területnek**, így az új beépítésre szánt területekre vonatkozó (többek között a Trtv. 12. §-ban foglalt) előírásoknak való megfelelésség igazolása nem szükséges.

20.3.1.1. AZ OTTrT ÉS A BATrT RÉSZÉT KÉPEZŐ TÉRSÉGI ÖVEZETEK ÉRVÉNYESÍTÉSE A TSZT-BEN

ÖKOLÓGIAI HÁLÓZAT ELEMEI

Ökológiai hálózat magterület övezete

A módosítással érintett területet az országos ökológiai hálózat magterület övezete **nem érinti**.

Ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete

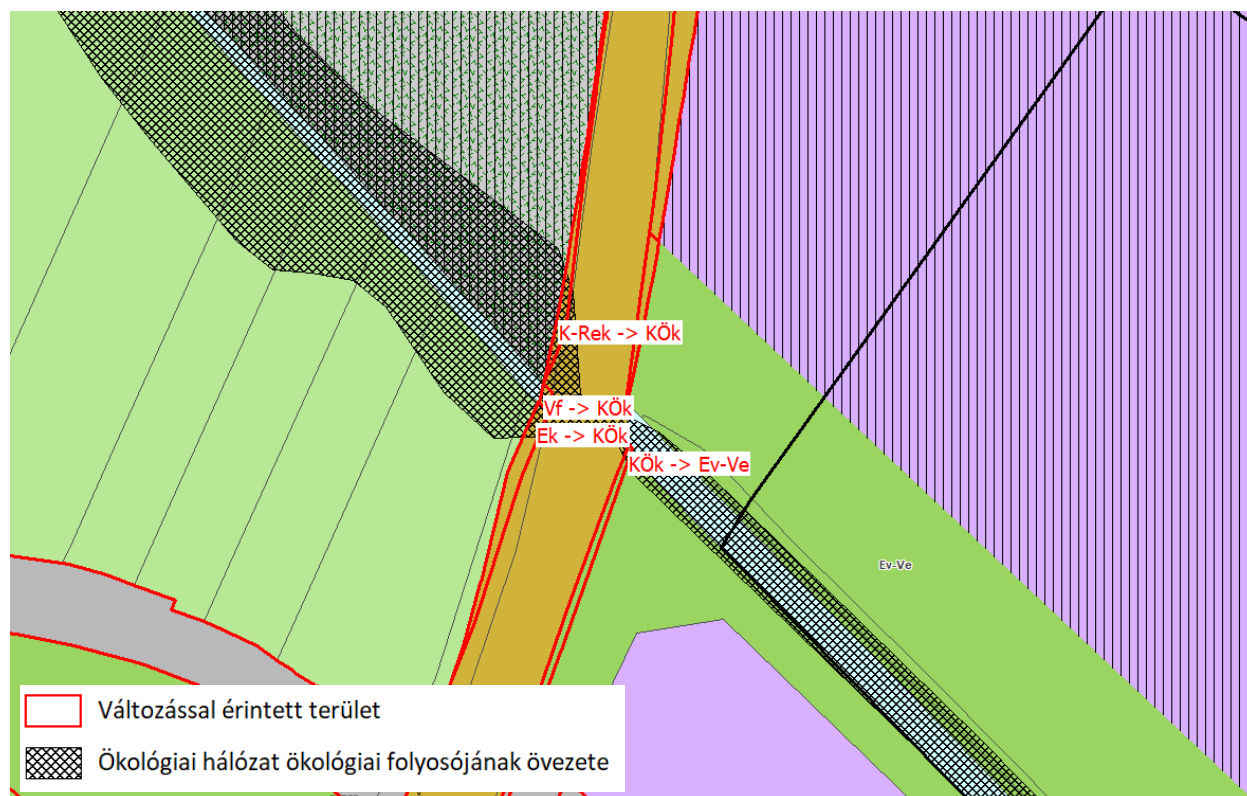
Az övezetre egyfelől a **Trtv. 26.§** előírásai vonatkoznak, mely szerint az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében – kivéve, ahol az Ország Szerkezeti Terve és a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti

Terve települési térséget határoz meg – a településrendezési tervben olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat magterülete és az ökológiai hálózat ökológiai folyosója természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem veszélyezteti.

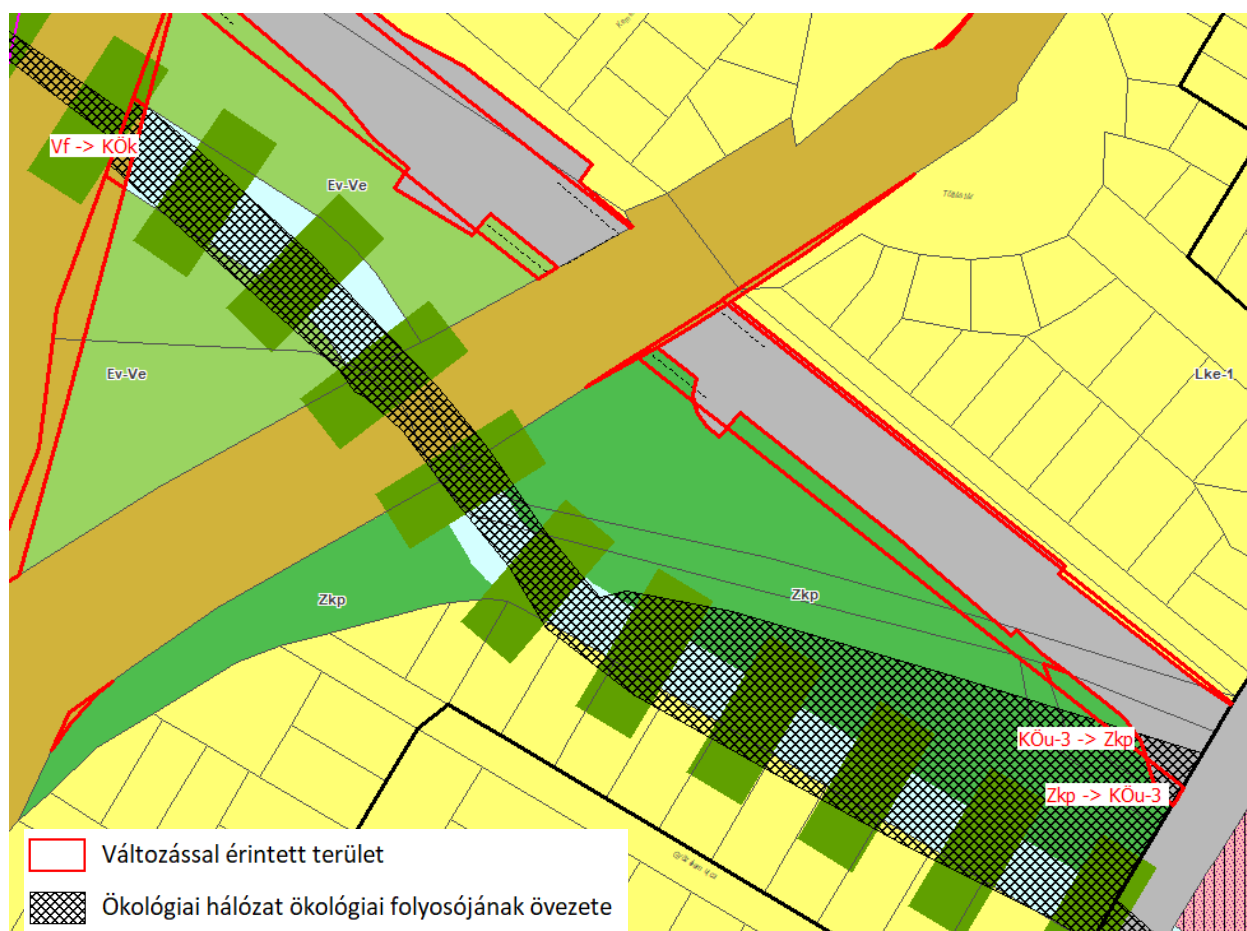
Az ökológiai folyosó övezetben új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki, kivéve, ha a települési területet a magterület vagy a magterület és az ökológiai folyosó körülzárja, vagy a magterület övezetében történelmi sportterületek találhatók, és a kijelölést más jogszabály nem tiltja.

Ezen felül, az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala, továbbá az erőművek az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával jelölhetők ki és helyezhetők el.

Az övezetre a Trtv. 26. § szerinti övezeti előírások alkalmazása mellett a BATrT területére hatályos 44. § előírásai szintén vonatkoznak, amely szerint a településrendezési tervben a település közigazgatási határához 200 méternél közelebb lévő ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében – kivéve, ahol a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve települési térséget jelöl – új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki.



Ökológiai folyosó övezetét érintő módosítások, IV. kerület, Csömöri-patak (Σ157 m²)



Ökológiai folyosó övezetét érintő módosítások, XV. kerület, Szilas-patak ($\Sigma 219 \text{ m}^2$)

A településszerkezeti terv tervezett módosítása a fenti előírásoknak megfelel. Az ökológiai folyosó övezetét csak korrekciós jelleggel, elhanyagolható nagyságban (összesen 376 m^2 -en) érintik a tervezett övezeti módosítások, összességében a vasúti területek kis mértékű növekedését eredményezve. Az övezetben új beépítésre szánt terület kijelölése nem történik. Figyelembe véve a Csömöri-patak és Szilas-patak érintett szakaszainak állapotát, a módosítások az ökológiai hálózat ökológiai folyosója természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem veszélyeztetik

Ökológiai hálózat pufferterületének övezete

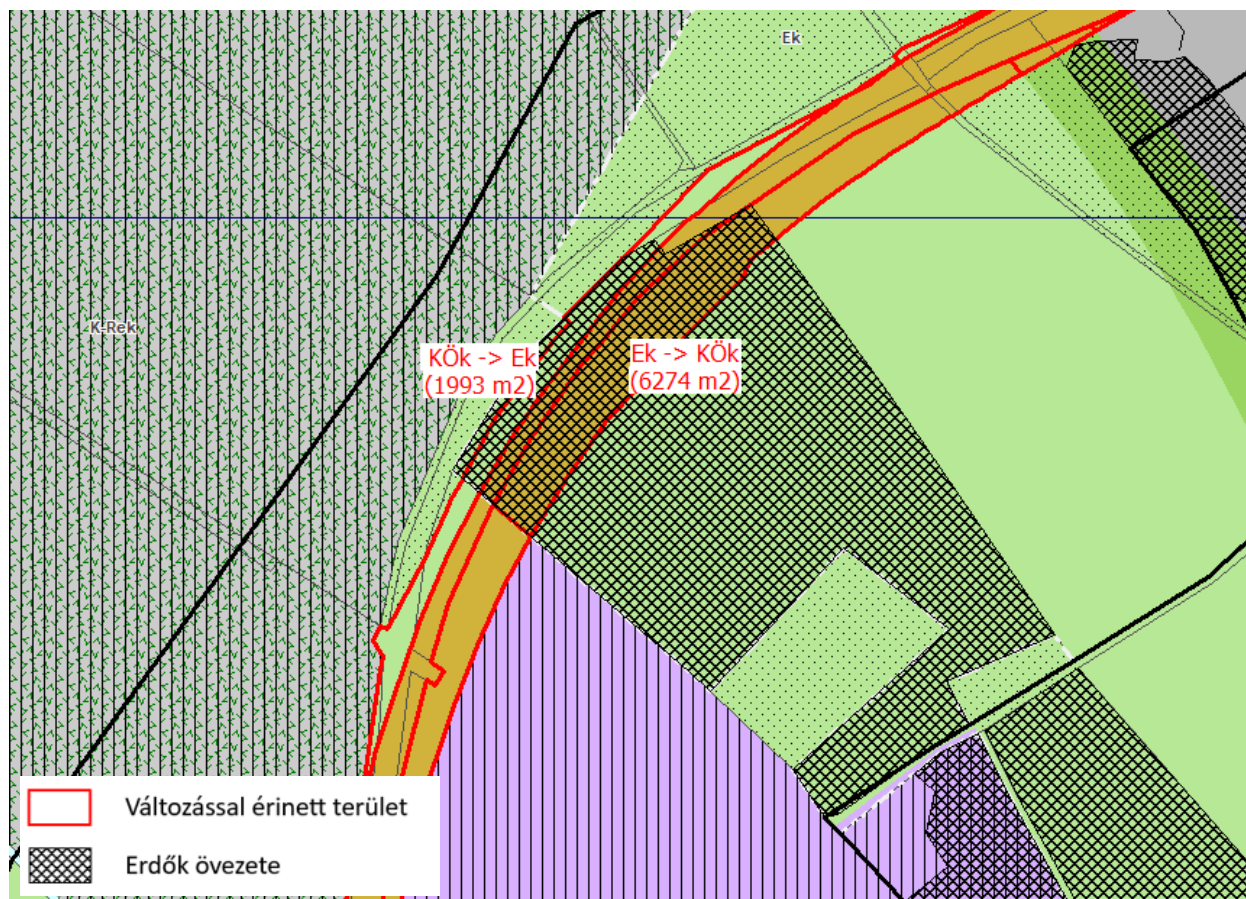
A módosítással érintett területet az országos ökológiai hálózat pufferterületének övezete **nem érinti**.

KIVÁLÓ TERMŐHELYI ADOTTSÁGÚ SZÁNTÓK ÖVEZETE

A módosítással érintett területet a kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete **nem érinti**.

ERDŐK ÖVEZETE

A **Trtv. 29. §** előírásai szerint az erdők övezetébe tartozó területeket az adott településnek a településrendezési tervében legalább 95%-ban erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolnia. Az e törvény hatálybalépését megelőzően kijelölt beépítésre szánt területek, valamint az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott területek, továbbá az Ország Szerkezeti Terve és a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve által kijelölt települési térség területein lévő erdők övezetének területét a számításnál figyelmen kívül kell hagyni.



Erdők övezetét érintő átsorolások módosítások XV. kerület

Az erdőt területfelhasználási egységek arányának alakulását az erdők övezetében az alábbi táblázat mutatja be:

	Terület (ha)	Területi arány (%)
Erdők övezete	5 628,2	
TSZT-ben kijelölt erdőterület területfelhasználási egység	5 211,4	92,6

Trtv. szerinti kivételek:

Erdők övezete a korábban kijelölt beépítésre szánt területek, valamint a BATrT szerinti települési térség területein lévő erdők övezetének területének kivonásával	5 299,8	
TSZT-ben kijelölt erdőterület területfelhasználási egység	5 005,4	94,4

Figyelmen kívül hagyva a közparkokat, valamint a közutak területeit (2009. évi XXXVII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott területek)	5 265,8	
TSZT-ben kijelölt erdőterület területfelhasználási egység	5 005,4	95,1

TSZT módosítás után erdőterület területfelhasználási egység	5 005,0	95,0
-------------------------------------------------------------	---------	-------------

A településszerkezeti terv tervezett módosítása a fenti előírásoknak megfelel. A módosítás során az erdők övezetébe tartozó erdőterületek nagysága összességében ~0,4 ha-nagysággal csökken, amellyel az az erdők övezetén belül az erdőterületek nagysága minimális mértékben csökken, de a fenti, 95%-os követelményt a TSZT továbbra is biztosítani tudja

TÁJKÉPVÉDELMI TERÜLET ÖVEZETE

A módosítással érintett területet a tájképvédelmi terület övezete **nem érinti**.

VILÁGÖRÖKSÉGI ÉS VILÁGÖRÖKSÉGI VÁROMÁNYOS TERÜLETEK ÖVEZETE

A módosítással érintett területet a településszerkezeti tervben kijelölésre került világörökségi helyszín, világörökségi várományos helyszín, valamint azok védőövezetének területe **nem érinti**.

VÍZMINŐSÉG-VÉDELMI TERÜLET ÖVEZETE

A 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 5. § előírásai szerint a vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédelemmel érintett területeket. A kijelölt vízvédelemmel érintett területekre vonatkozó egyedi szabályokat a helyi építési szabályzatban kell megállapítani.

A módosítással érintett terület a vízminőség-védelmi terület övezetét érinti, a tervezéssel érintett terület északi része kismértékben vízbázis hidrogeológiai A védőterületén, nagyobb része (a IV. kerületi Galopp utca és a XV. kerületi Árokhát út vonalától északra) pedig vízbázis hidrogeológiai B védőterületén helyezkedik el. **A településszerkezeti terv tervezett módosítása során a vízminőség-védelmi területek lehatárolása nem változik, a terv a fenti előírások figyelembevételével, ezeknek megfelelően készült.**

HONVÉDELMI ÉS KATONAI CÉLÚ TERÜLET ÖVEZETE

A módosítással érintett területet a honvédelmi és katonai célú terület övezete – amelyet ténylegesen a Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály adatszolgáltatásában szereplő különleges honvédelmi területek alkotják – **közvetlenül nem érinti**.

RENDSZERESEN BELVÍZJÁRTA TERÜLET ÖVEZETE

A módosítással érintett területet a rendszeresen belvízjárta terület övezete **nem érinti**.

NAGYVÍZI MEDER ÖVEZETE

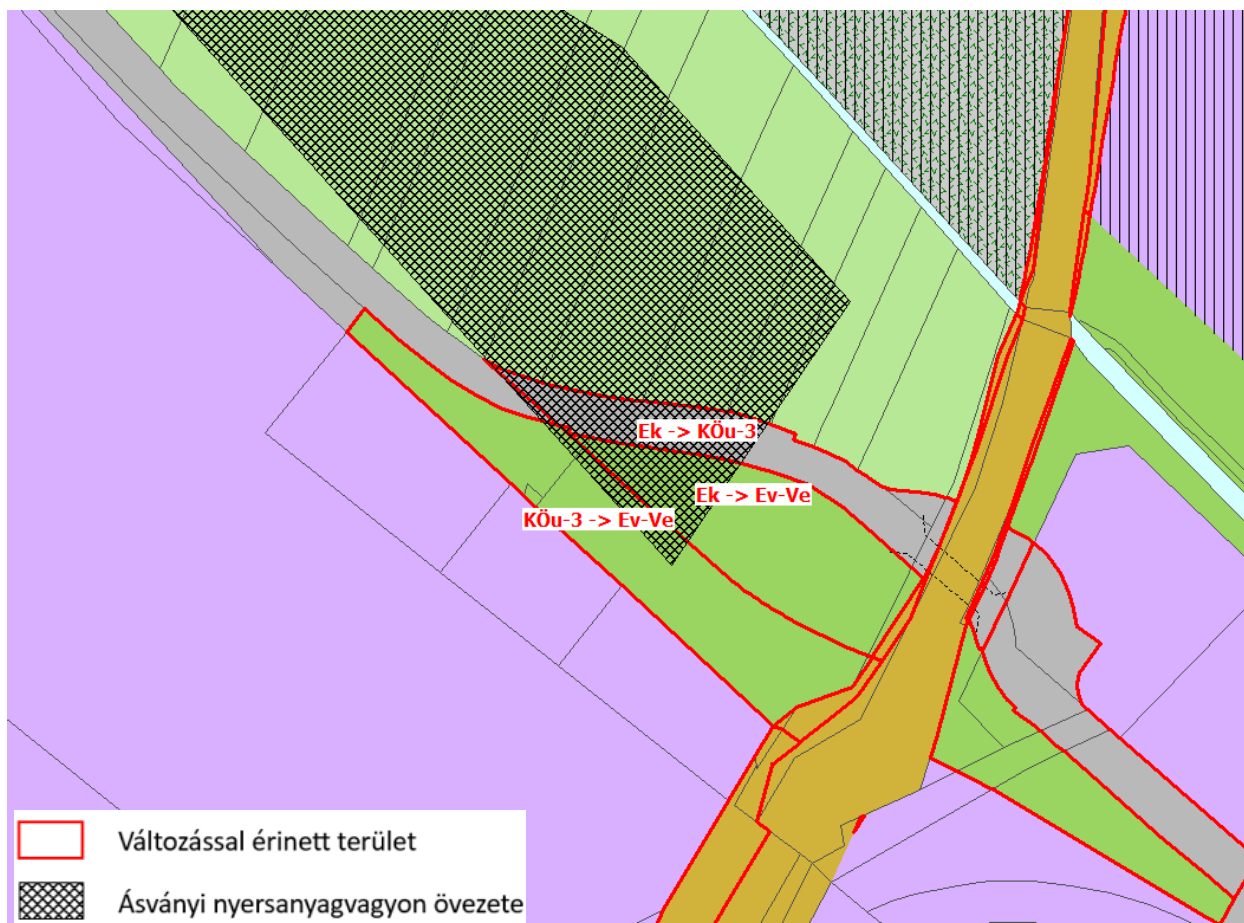
A módosítással érintett területet a nagyvízi meder övezete **nem érinti**.

ÁSVÁNYI NYERSANYAGVAGYON ÖVEZETE

A 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 8. § előírásai szerint „(1) Az ásványi nyersanyagvagyon övezetét a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.

(2) Az (1) bekezdés szerinti területen, a településrendezési eszközökben csak olyan területfelhasználási egység, építési övezet vagy övezet jelölhető ki, amely az ásványi nyersanyagvagyon távlati kitermelését nem lehetetleníti el.”

Az ásványi nyersanyagvagyon övezetét a településszerkezeti terv a Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat által nyilvántartott ásványi nyersanyag előfordulásoknak megfelelően tartalmazza 2019. január 1-i állapot szerint. A módosítással érintett területeket kis részben (összesen 0,6 ha nagyságban) érinti a „Rákospalota 88865/4 hrsz.” megnevezésű közlekedésépítési kavics ásványi nyersanyag lelőhelyet, az alábbi ábrán jelölt módon. **A településszerkezeti terv tervezett módosítása a fenti előírásoknak megfelel, az ásványi nyersanyagvagyon távlati kitermelését nem lehetetleníti el.**



FÖLDTANI VESZÉLYFORRÁS TERÜLET ÖVEZETE

A **9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 11. §** előírásai szerint a földtani veszélyforrás terület övezetében a földtani veszélyforrással érintett terület kiterjedését a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni. Az érintett területen új beépítésre szánt terület csak akkor jelölhető ki, ha ahhoz a bányafelügyelet a településrendezési eszközök egyeztetési eljárása során adott véleményében hozzájárul.

A Településszerkezeti terv 5. tervlapja „Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek” az alábbi védelmi, korlátozási elemeket tartalmazza:

- Csúszásveszélyes területek (Magyar Állami Földtani Intézet adatszolgáltatása alapján)
- Alábányászott területek (Magyar Bányászati és Földtani Hivatal adatszolgáltatása alapján)
- Feltöltött területek

A módosítással érintett területet a kijelölésre került csúszásveszélyes, alábányászott és feltöltött területek **közvetlenül nem érintik.**

20.3.2. A BATRT ÉS A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV ÖSSZEFÜGGÉSEINEK BEMUTATÁSA

Új beépítésre szánt terület kijelölésének előírásai

A tervmódosítás keretében beépítésre nem szánt terület helyett beépítésre szánt terület egy helyen kerül kijelölésre: közúti közlekedési terület kerül átsorolásra kertvárosi lakóterület területfelhasználási egységbe, 0,01 ha nagyságban (lásd: Óceánárok u. – Közvágóhíd utca különbsztű átjáró kialakítása módosuló területfelhasználási egységek átsorolása, lásd: 10. sz. eltérés), amely ugyanakkor a 419/2021.

(VII. 15.) Korm. rendelet 78/D. § (4) átmeneti rendelkezése értelmében **nem minősül új beépítésre szánt terület kijelölésnek.**

A Trtv. 38. § további előírásai szerint új lakóterület, illetve vegyes terület csak a települési térséghez kapcsolódóan jelölhető ki. 5 ha-t meghaladó kiterjedésű új lakóterület vagy vegyes terület csak ott jelölhető ki, ahol annak legtovábbi pontjától a meglévő vagy kiépítendő közösségi közlekedés megállóhelyig a közforgalom számára szabályosan használható közúton mért távolság nem haladja meg az 5 km-t.

A településszerkezeti terv tervezett módosítása a fenti előírásoknak megfelel. A módosítás során 5 ha-nál nagyobb területi kiterjedésű új lakó- illetve vegyes terület nem került kijelölésre. A kijelölésre került új, mindösszesen 0,1 ha nagyságú lakóterület a szomszédos lakóterület területfelhasználási egységhez kapcsolódik.

A Trtv. 39. § előírásai szerint az e törvénnyel való összhang megteremtése érdekében történt felülvizsgálat alapján elfogadott településrendezési tervben a természetközeli területként és erdőterületként kijelölt övezetek nagysága a település közigazgatási területére vonatkozóan összességében nem csökkenhet.

Erdőterületek és természetközeli terület területfelhasználási egység területi változása:

	Terület (ha)	
	Hatályos TSZT szerint	TSZT módosítása után
Erdőterület területfelhasználási egységek	9 168,24	9 168,78
Természetközeli terület területfelhasználási egységek	1 414,19	1 414,19
Összesen:	10 582,43	10 582,96

A településszerkezeti terv tervezett módosítása a fenti előírásnak megfelel, a terv módosításának eredményeként az erdőterületként kijelölt területfelhasználási egységek nagysága növekedett.

A Trtv. 39. § további előírásai szerint az egymással határos, összességében legalább 10 ha-t meghaladó új sportolási célú területet beépítésre nem szánt különleges terület települési területfelhasználási egységbe kell sorolni, további átsorolás nem hajtható végre.

A településszerkezeti terv tervezett módosítása a fenti előírásoknak megfelel. A terv módosítása során új sportolási célú terület nem került kijelölésre.

A települési térség növekményére vonatkozó előírások

A Trtv. 40. § előírásai szerint a település közigazgatási területére vonatkoztatott területén a településrendezési tervben a beépítésre szánt terület növekménye nem haladhatja meg a törvény 8. mellékletében foglalt területi mérleg szerinti települési térség területének 2%-át.

A településszerkezeti terv tervezett módosítása a fenti előírásnak megfelel, a településszerkezeti terv tervezett módosítása során a beépítésre szánt terület összességében 4,8 ha-val csökken.

20.3.2.1. A BATRT RÉSZÉT KÉPEZŐ TÉRSÉGI TERÜLETFELHASZNÁLÁSI KATEGÓRIÁK ÉRVÉNYESÍTÉSE A TSZT-BEN

ERDŐGAZDÁLKODÁSI TÉRSÉG

A **Trtv. 11. § a)** előírása szerint az erdőgazdálkodási térségben az erdőterület övezetét a térséget lefedő erdők övezetére vonatkozó szabályok szerint, valamint az erdőtelepítésre javasolt terület övezetére vonatkozó szabályok figyelembevételével kell, meglévő és tervezett erdő övezetként differenciáltan lehatárolni.

Az erdőgazdálkodási térségre vonatkozó szabályok tehát az erdők övezetére vonatkozó szabályokon keresztül kerülnek érvényesítésre (lásd 20.3.1.1. fejezet)

NAGY KITERJEDÉSŰ ZÖLDTERÜLETI TELEPÜLÉSI TÉRSÉG

A módosítással érintett területet a nagy kiterjedésű zöldterületi települési térség területe **nem érinti**.

MEZŐGAZDASÁGI TÉRSÉG

A **Trtv. 11. § b)** előírása szerint a mezőgazdasági térség területének legalább 75%-át a mezőgazdasági terület övezetébe kell sorolni, a fennmaradó részen nagyvárosias lakóterület és vegyes terület építési övezet nem jelölhető ki.

A Településszerkezeti terv a mezőgazdasági térségen belül összességében 1 452 ha mezőgazdasági terület területfelhasználási egységet jelöl ki. Ez 20 %-os arány. Beépítésre szánt területek a térség 1%-át teszik ki. Nagyvárosias lakóterület nem került kijelölésre a térségen belül. A térségen belül összesen kb. 8 hektárnyi területen intézményi, jellemzően szabadonálló terület területfelhasználási egység található. A beépítésre nem szánt területek közül – nem számítva a mezőgazdasági területeket – az erdőterületek a térség 50%-át, a természetközeli területek a térség 18%-át, a közlekedési területek a térség 7%-át, míg az egyéb beépítésre nem szánt területek a térség kb. 3%-át teszik ki.

A módosítás során a mezőgazdasági térségen belül összesen 2,1 ha területfelhasználási egység kerül átsorolásra az alábbiak szerint:

Térségi területfelhasználás		Terület (ha)
mezőgazdasági térség		6 682,2
Hatályos TSZT szerinti besorolás	TSZT módosítása utáni besorolás	
Ek	Ev-Ve	0,88
Ek	KÖk	0,34
Ek	KÖu-3	0,57
Ev-Ve	KÖk	0,04
KÖk	Ev-Ve	0,008
KÖk	Ek	0,23
/KÖk	KÖu-1	0,01
KÖu-1	KÖk	0,01
Vf	KÖk	0,002
Összesen		2,09

Átsorolásra kerülő területek aránya a mezőgazdasági térségen belül	0,003%
--------------------------------------------------------------------	--------

A mezőgazdasági térségen belül a mezőgazdasági területek nagysága nem változott, nagyvárosias lakóterület és vegyes terület újonnan nem került kijelölésre.

KERTES MEZŐGAZDASÁGI TÉRSÉG

A módosítással érintett területet a kertes mezőgazdasági térség területe **nem érinti**.

VÍZGAZDÁLKODÁSI TÉRSÉG

A Trtv. 11. § c) előírása szerint vízgazdálkodási térség területét – e törvény hatálybalépését megelőzően már jogszerűen kijelölt beépítésre szánt területek kivételével – vízgazdálkodási terület, vízgazdálkodási célú erdőterület, vízgazdálkodási célú mezőgazdasági terület, természetközeli terület, zöldterület, továbbá különleges beépítésre nem szánt honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célú terület vagy honvédelmi célú erdőterület övezetbe kell sorolni, és a működési területével érintett vízügyi igazgatási szervvel egyeztetve kell pontosítani.

A településszerkezeti terv a vízgazdálkodási térségen belül eső területek több, mint 96%-át a Trtv. előírásainak megfelelő területfelhasználási egységbe sorolja. A fennmaradó területet nagyrészt különleges, nagyterjedésű rekreációs és szabadidős területek (1,1%), valamint erdőterületek (közjóléti erdő (0,8%); védőerdő (0,5%)) és közúti közlekedési területek (0,6%) fedik le, de egyéb területfelhasználási egységek is megtalálhatók a térségen belül.

A terv módosítása a vízgazdálkodási térség összesen 146 m² területét érinti közvetlenül, amely a térség elhanyagolható (százalékban nem kifejezhető) részét teszi ki. A módosítás során korrekciós jelleggel a kötöttpályás közlekedési területek kerültek kis mértékben növelésre a **vízgazdálkodási térségen belül**.

TELEPÜLÉSI TÉRSÉG

A Trtv. 11. § előírásai szerint a települési térség területén bármely építési övezet, övezet kijelölhető.

A települési térségen belül a hatályos jogszabályok nem írnak elő korlátozást, így **a vonatkozó előírás nem igényel igazolást**.

SAJÁTOS TERÜLETFELHASZNÁLÁSÚ TÉRSÉG

A módosítással érintett területet a sajátos területfelhasználású térség területe **nem érinti**.

20.4. A BIOLÓGIAI AKTIVITÁSÉRTÉK SZÁMÍTÁS EREDMÉNYE

A Méptv. 8. § (3) b) pontja szerint igazolni szükséges, hogy a település közigazgatási területének biológiai aktivitás értéke az új beépítésre szánt területkijelöléssel nem csökken. A településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 18. § (1) bekezdés a) pontja alapján „egy hektár területnagyságot meghaladó új beépítésre szánt terület kijelölésével járó településterv készítése vagy módosítása során, ideértve azt az esetet is, ha az új beépítésre szánt részterületek nagysága összesen haladja meg az egy hektárt, a Méptv. 8. § (3) bekezdés b) pontjában meghatározott követelmény teljesülése érdekében, az újonnan kijelölt beépítésre szánt területtel összefüggő biológiai aktivitásérték egyenleg fenntartását a rendezési terv alátámasztó munkarészában kell igazolni”.

Továbbá a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 78/D. § (4) bekezdése szerint: „Helyi építési szabályzat készítése és módosítása során nem minősül új beépítésre szánt terület kijelölésnek

b) ha a közút elhelyezése céljára szolgáló terület csökkentése miatt növekszik a beépíthető terület nagysága.”

A TSZT módosítási igények szerint mindösszesen 0,01 ha, a fenti előírás alapján új beépítésre szánt területnek nem minősülő lakóterület kijelölése történik jelenleg beépítésre nem szánt területfelhasználási kategória helyett (KÖu->Lke-1), amely az 1 ha területet sem haladja meg, így a biológiai aktivitásérték szinten tartását igazoló számítás elvégzése nem szükséges.

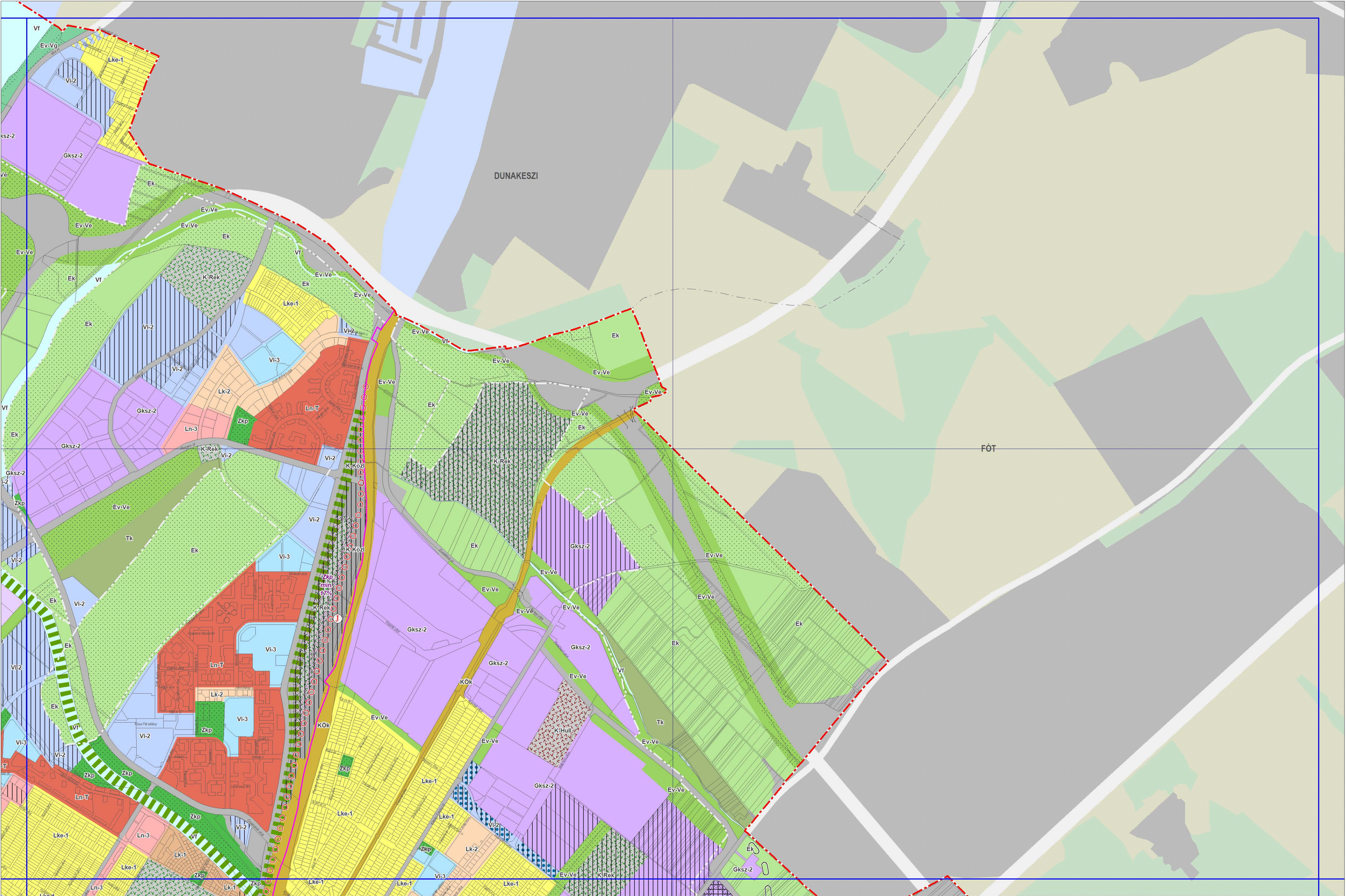
SZERKEZETI TERVLAP

1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

3. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME B) ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELMEVEL KAPCSOLATOS MAGASSÁGI KORLÁTOZÁSOK TERÜLETI LEHATÁROLÁSA

6. VÉDELMI, KORLÁTOZÁSI TERÜLETEK



BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

.../2025. (... ..) Főv. Kgy. határozattal módosított,
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT

SZERKEZETI TERVLAP

1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

Készült a Lechner Tudásközpont
adatszolgáltatása alapján.

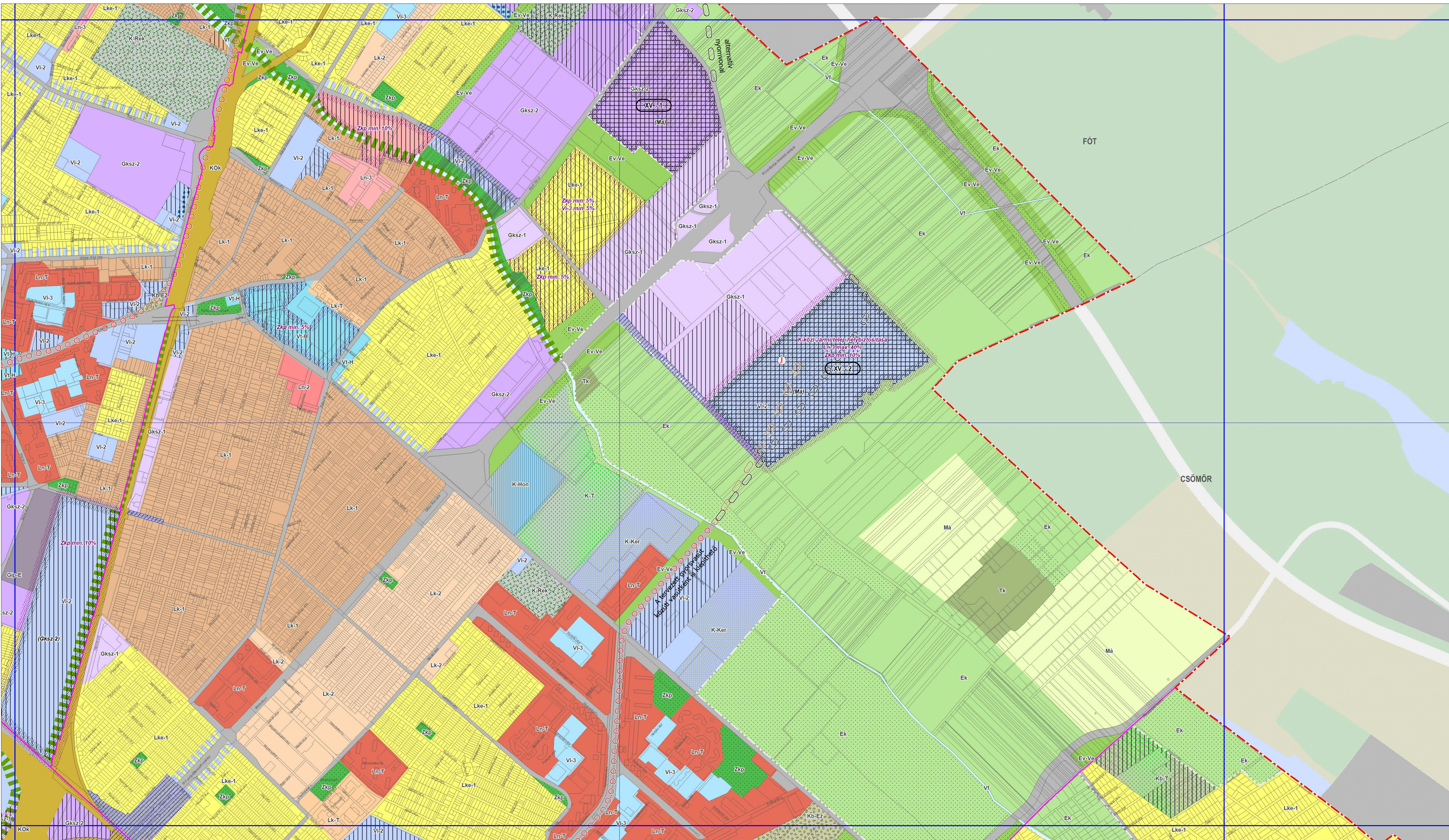
65-214 SZELVÉNY



65-123	65-124	65-213	65-214
65-141	65-142	65-231	65-232
65-143	65-144	65-233	65-234
65-321	65-322	65-411	65-412
65-324	65-413	65-414	65-423
65-342	65-431	65-432	65-441
65-344	65-433	65-434	65-443
			65-212

M=1:10 000

1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS



65-241
65-232 SZELVÉNY



65-123 65-124 65-213 65-214
65-141 65-142 65-231 65-232 65-241
65-143 65-144 65-233 65-234 65-243 65-244
65-321 65-322 65-411 65-412 65-421 65-422
65-324 65-413 65-414 65-423 65-424
65-342 65-431 65-432 65-441 65-442
65-344 65-433 65-434 65-443
55-212

M=1:1

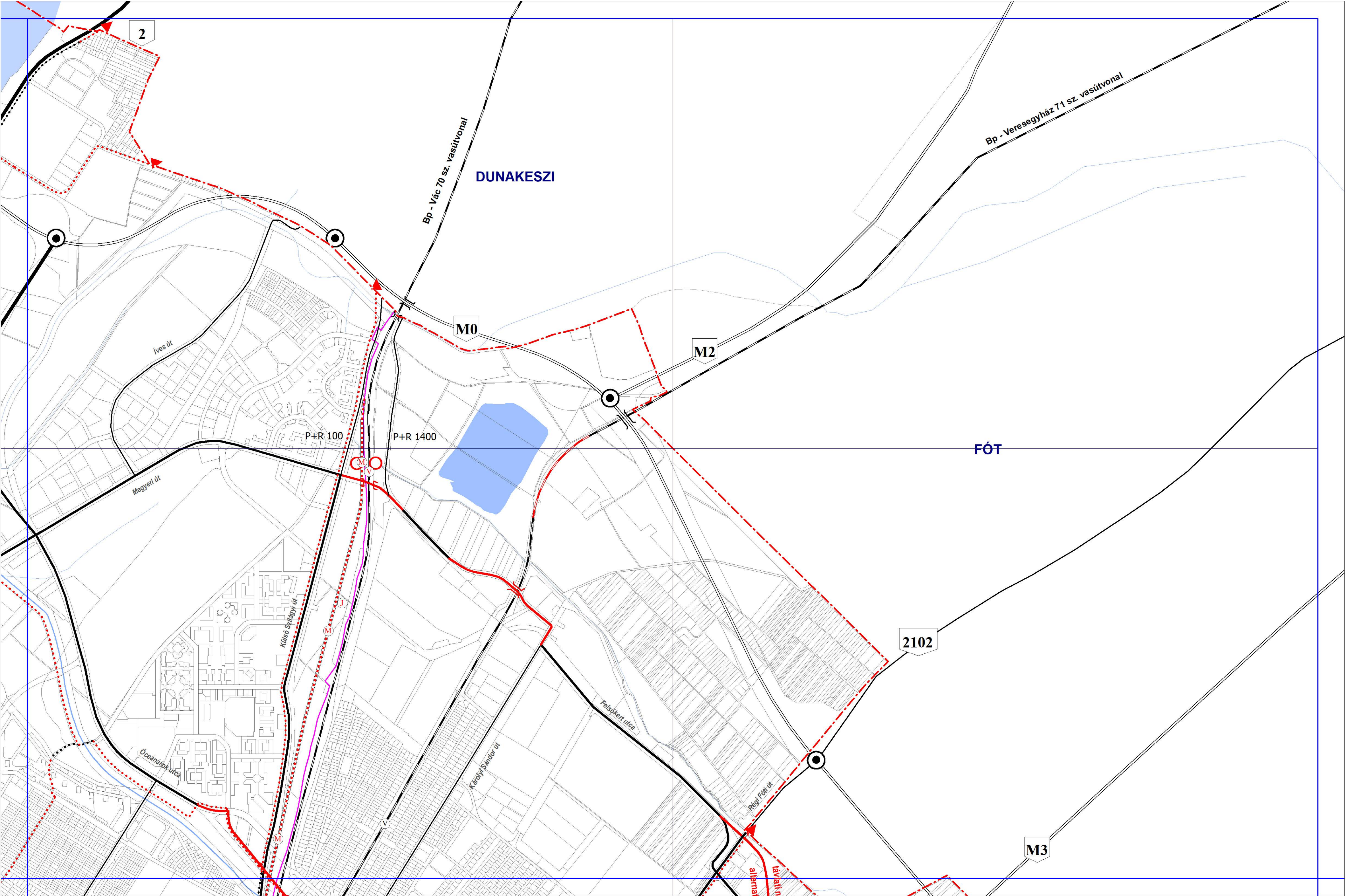
M=1:10 000

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

.../2025. (... ..) Főv. Kgy. határozattal módosított,
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT

SZERKEZETI TERVLAP

2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA



JÖVÁHAGYANDÓ ELEMÉK

MEGLÉVŐ	TERVEZETT	
		Gyorsforgalmi út
		I. rendű főút
		II. rendű főút
		Településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút, egyéb agglomerációs közút
		Gyorsvasút vonal (metró, HÉV, regionális gyorsvasút)
		Vasútvonal felszínén
		Vasútvonal felszín alatt
		Közü vasút (villamos) vonal felszínén
		Közü vasút (villamos) vonal felszín alatt
		Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
		Speciális közlekedési létesítmények (gyermek vasút, sikló, íbregő)
		Duna-híd
		Közü alagút
		Különszintű közút – vasúti keresztezés
		P+R rendszerű parkolási létesítmény a minimálisan biztosítandó kapacitással. Tervezett elemként jelöltek a már működő, de több mint 50%-al bővíthető létesítmények is
		Közlekedési közlekedési járműtelep
		Egyéb közösségi közlekedési járműtelep
		Vasúti személypályaudvar
		Vasúti teherpályaudvar
		Távolsági, helyközi autóbusz-pályaudvar
		Helyi autóbusz-pályaudvar
		Nemzetközi kereskedelmi repülőtér
		Egyéb kereskedelmi repülőtér
		Országos jelentőségű kikötő (teherkikötő)
		Nemzetközi személyhajó állomás

TAJÉKOZTATÓ ELEMÉK

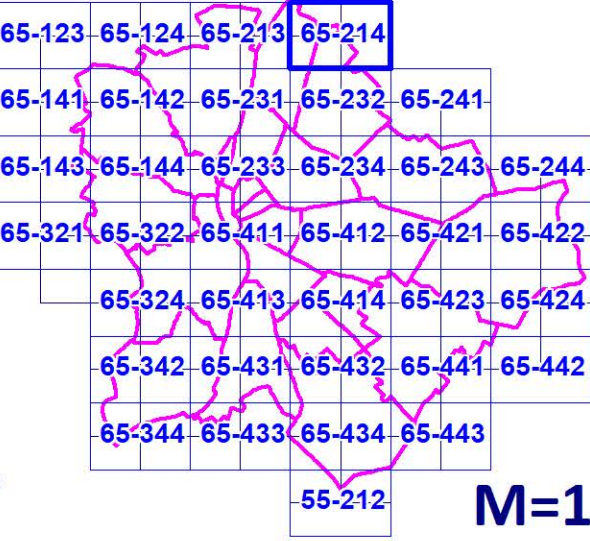
		Gyorsvasúti megálló
		Fontosabb különszintű közút csomópont
		Vasútállomás, vasút megállóhely
		Jelentősebb logisztikai központ

ALAPTÉRKÉPI ELEMÉK

	Budapesti közigazgatási határ
	Kerületi határ
	Telekhatár

Készült a Lechner Tudásközpont
adatszolgáltatása alapján.

65-214 SZELVÉNY



M=1:10 000

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

.../2025. (... ..) Főv. Kgy. határozattal módosított,
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT

SZERKEZETI TERVLAP

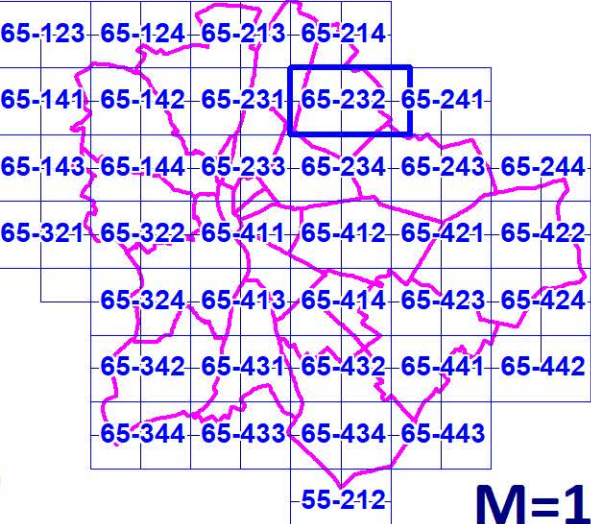
2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

JÓVÁHAGYANDÓ ELEMÉK	
MEGLÉVŐ	TERVEZETT
TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK	
ALAPTERKÉPI ELEMÉK	

Készült a Lechner Tudásközpont
adatszolgáltatása alapján.

65-241
65-232 SZELVÉNY

BUDAPEST



M=1:10 000

BUDAPEST FŐVÁROS

TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

.../2025. (... ..) Főv. Kgy. határozattal módosított,
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT

SZERKEZETI TERVLAP

3. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME

b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása

ÉPÍTETT ÓRÓKSEG MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ TERÜLETEI

- Egyedi magassági szabályozást igénylő terület
- Magassági korlátozással érintett védett terület
- Kiemelten védendő karakterű terület (I. parkánymagassági kategória)
- Karakterőrző terület (II. parkánymagassági kategória)
- Karakterőrző területen megengedett 25,0 m-es parkánymagasság

EGYES VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT, JELLEMZŐEN ÚJ BEÉPÍTÉSŰ, MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ TERÜLETEK

- Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület
- (II. parkánymagassági kategória)

MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ, EGYES KISVÁROSOS ÉS KERTVÁROSOS LAKÓTERÜLETEK

- Hegyvidéki zónában elhelyezkedő kisvárosias lakóterület
(max. 9,0 m beépítési magasság)
- Kertvárosias magassággal beépült kisvárosias lakóterület
(max. 8,0 m beépítési magasság)
- Lke-3 jelű, születtérzékeny, hegyvidéki kertvárosias lakóterület
(max. 6,5 m beépítési magasság)

MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ, EGYES DUNAI SZIGETEK BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEI

- Szigetek magassági korlátozással érintett beépítésre szánt területei

MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA IGÉNYBE VEHETŐ TERÜLETEK

- Magasház elhelyezésére kijelölt terület,
ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 m
- Magasház elhelyezésére kijelölt terület,
ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 m
- Magasház elhelyezésére kijelölt terület,
ahol az épület legmagasabb pontja 90,0 m

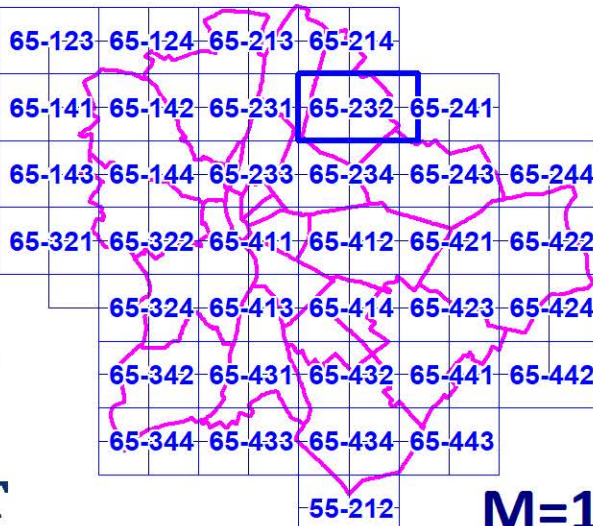
ALAPTÉRKEPI ELEMOK

- Budapest közigazgatási határa
- Kerülethatár
- Telekhatár

Készült a Lechner Tudásközpont
adatszolgáltatása alapján.

65-241
65-232 SZELVÉNY

 **BUDAPEST**



M=1:10 000

BUDAPEST FŐVÁROS

TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

.../2025. (... ..) Főv. Kgy. határozattal módosított,
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT

SZERKEZETI TERVLAP

6. VÉDELMI, KORLÁTOZÁSI TERÜLETEK

MÁS JOGSZABÁLYALY ÉRVÉNYESÜLŐ ELEMÉK

Meglévő	Tervezett
	Gyorsforgalmi utak és főútvonalak kulturális szakaszainak védőtávolsága (1988. évi I. törvény alapján)
	Városok védtávolsága (253/1987. (XII. 20.) Korm. rendelet alapján)
	Közfürdő, fürdő, strand, uszoda, vízgyűjtő terület (2010. évi XLV. törvény alapján)
	220 kV-os távfeszültségű átviteli és elosztóállomás védőtávolsága (MAVIR Zrt. adatszolgáltatása)
	120 kV-os távfeszültségű átviteli és elosztóállomás védőtávolsága (MAVIR Zrt. és ELMŰ Nyrt. adatszolgáltatása)
	Nagynyomású gázvezeték és létesítmények biztonsági övezete (FŐGÁZ Földgázszolgáltatási Rt., FGSZ Zrt. és MGT Zrt. adatszolgáltatása)
	Termálvizek biztonsági övezete (FGSZ Zrt. adatszolgáltatása)
	Kőszelvények biztonsági övezete (FGSZ Zrt. adatszolgáltatása)
	Kutatóreaktor biztonsági övezete (1996. évi CXVI. törvény és HAS569 OAH rendelet alapján)
	Országos Művelődési Központ védőtávolsága (Antenna Hungaria Zrt. adatszolgáltatása)
	Víztermelői kút belső védőtávolsága (Fővárosi Vízüzem Zrt., FK-KHO, KDV-VIZIG adatszolgáltatása)
	Víztermelői kút külső védőtávolsága (Fővárosi Vízüzem Zrt., FK-KHO, KDV-VIZIG adatszolgáltatása)
	Hidrológiai A védőtávolság (Fővárosi Vízüzem Zrt., Erd. és Tervezési Vízkezelő Rt., FK-KHO, KDV-VIZIG adatszolgáltatása)
	Hidrológiai B védőtávolság (Fővárosi Vízüzem Zrt., Erd. és Tervezési Vízkezelő Rt., FK-KHO, KDV-VIZIG adatszolgáltatása)
	Árvízvédelmi körzetsík (Magyar Bányászati és Földtanai Szolgálat adatszolgáltatása)
	Bányatelek (Magyar Bányászati és Földtanai Szolgálat adatszolgáltatása)
	Településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területek

TERVI ELEMÉK

	Gyorsforgalmi vonal térszín alatti szakaszainak védelmi zónája
	Gyorsforgalmi vonal felszíni szakaszainak védőtávolsága
	Távhő kooperációs gerincvezeték

TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK

	Hajózási biztonsági szempontból a területekhez kapcsolódó parthasználatok a kikötői parthasználatot
	Távhő gerincvezeték térszín felett (FŐTÁV Zrt. adatszolgáltatása alapján)
	Árvízvédelmi körzetsík
	II. rendű árvízvédelmi védvonal
	Nagyvízi meder (KDV VIZIG adatszolgáltatása 2019)
	Hullámmér
	Víznyelvény
	Honvédelmi és katonai célú terület határa
	Védőtávolság rendelkezési honvédelmi és katonai célú építmény (Honvédelmi Minisztérium adatszolgáltatása)
	Művelődési és szórakozási magassági korlátozás (Antenna Hungaria Zrt. és Magyar Telekom Nyrt. adatszolgáltatása)

	10 - 20 m
	20 - 30 m
	30 m felett

ALAPTERKÉPI ELEMÉK

	Budapest közigazgatási határa
	Kerületi határ
	Telekhatár

65-123	65-124	65-213	65-214
65-141	65-142	65-231	65-232
65-143	65-144	65-233	65-234
65-321	65-322	65-411	65-412
65-324	65-413	65-414	65-423
65-342	65-431	65-432	65-441
65-344	65-433	65-434	65-443
		55-212	

Készült a Lechner Tudásközpont adatszolgáltatása alapján.

65-214 SZELVÉNY



M=1:10 000

BUDAPEST FŐVÁROS

TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

.../2025. (... ...) Főv. Kgy. határozattal módosított,
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT

SZERKEZETI TERVLAP

6. VÉDELMI, KORLÁTOZÁSI TERÜLETEK

MÁS JOGSZABÁLYALY ÉRVÉNYESÜLŐ ELEMÉK

Meglévő	Tervezett

21. FRSZ

**Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének
.../2025. (....) önkormányzati rendelete
a Budapest fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelet
módosításáról**

Budapest Főváros Önkormányzat Közgyűlése a magyar építészetről szóló 2023 évi C törvény 225. § (10) bekezdés 1. pontjában kapott felhatalmazás alapján, és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva; a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 62. § (1) bekezdés a) pontja alapján a 11. melléklete szerint érintett véleményezésre jogosult szervek, továbbá a Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének a partnerségi egyeztetés szabályairól szóló 20/2022. (VI. 30.) önkormányzati rendelete alapján az abban szereplő érintettek véleményének kikérésével a következőket rendeli el

1. §

A Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 1. melléklete az 1. melléklet szerint módosul.

2. §

A Rendelet 3. melléklete a 2. melléklet szerint módosul.

3. §

E Rendelet a kihirdetését követő 30. napon lép hatályba.

dr. Számadó Tamás s.k.
főjegyző

Karácsony Gergely s.k.
főpolgármester

1. melléklet az .../2025. (...) önkormányzati rendelethez

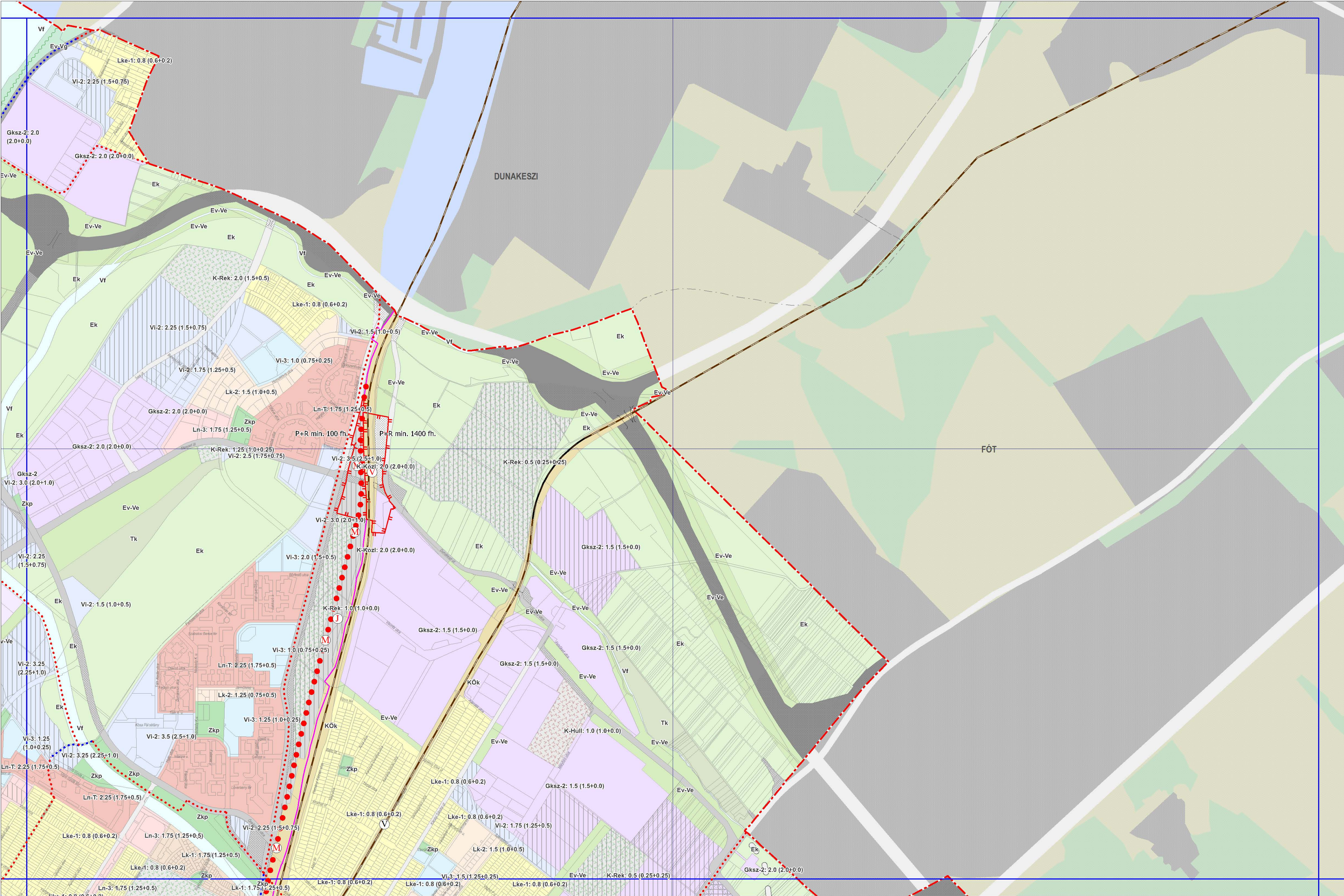
A Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelet 1. melléklet („A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek” című, M=1:10.000 méretarányú tervlapsorozat) 65-214 és 65-232 szelvénye helyébe a következő 65-214 és 65-232 szelvény lép:

BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

.../2025. (...) önkormányzati rendelettel módosított,
az 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott FRSZ

1. MELLÉKLET

A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉGE
ÉS AZ INFRASTRUKTÚRA ELEMEEK



Készült a Lechner Tudásközpont
adatszolgáltatása alapján.

65-214 SZELVÉNY



65-123	65-124	65-213	65-214		
65-141	65-142	65-231	65-232	65-241	
65-143	65-144	65-233	65-234	65-243	65-244
65-321	65-322	65-411	65-412	65-421	65-422
	65-324	65-413	65-414	65-423	65-424
	65-342	65-431	65-432	65-441	65-442
	65-344	65-433	65-434	65-443	
			55-212		

M=1

M=1:10 000

BUDAPEST FŐVÁROS

RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

.../2025. (....) önkormányzati rendelettel módosított,
az 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott FRSZ

1. MELLÉKLET

A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉGE
ÉS AZ INFRASTRUKTÚRA ELEMEEK

Készült a Lechner Tudásközpont
adatszolgáltatása alapján.

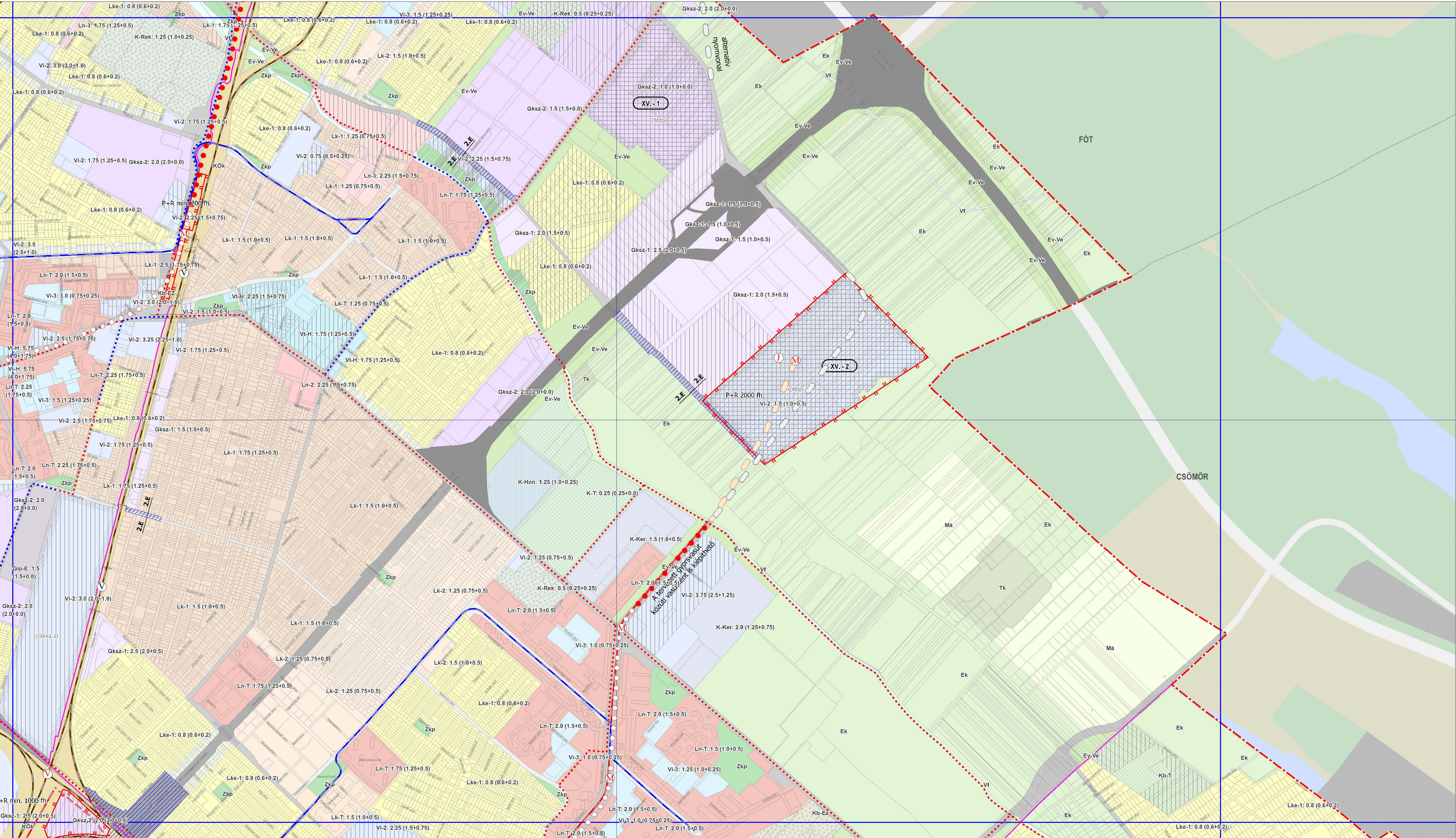
65-241
65-232 SZELVÉNY



65-123	65-124	65-213	65-214		
65-141	65-142	65-231	65-232	65-241	
65-143	65-144	65-233	65-234	65-243	65-244
65-321	65-322	65-411	65-412	65-421	65-422
65-324	65-413	65-414	65-423	65-424	
65-342	65-431	65-432	65-441	65-442	
65-344	65-433	65-434	65-443		
		55-212			

M=1

M=1:10 000



2. melléklet az .../2025. (...) önkormányzati rendelethez

A Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelet 3. melléklet („Egyes területek beépítési magasságát és magasépítmények számára kijelölt területek” című, M=1:35.000 méretarányú tervlap) helyébe a következő tervlap lép:

BUDAPEST FŐVÁROS
RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

.../2025. (....) önkormányzati rendelettel módosított,
az 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott FRSZ

3. MELLÉKLET

EGYES TERÜLETEK BEÉPÍTÉSI MAGASSÁGA ÉS
MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA KIJELELT TERÜLETEK

KÖTELEZŐ ELEMEEK

I. ÉPÍTETT ÖRÖKSÉG MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁSÁNAK TERÜLETE

- Egyedi magassági szabályozást igénylő terület
- Magassági korlátozással érintett védett terület
- Kiemelten védendő karakterű terület (I. párkánymagassági kategória)
- Karakterőrző terület (II. párkánymagassági kategória)
- Karakterőrző területen megengedett 25,0 méteres párkánymagasság

II. EGYES VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT, JELLEMZŐEN
ÚJ BEÉPÍTÉSŰ TERÜLETEK MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁSA

- Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)

III. EGYES KISVÁROSOS ÉS KERTVÁROSOS LAKÓTERÜLETEKRE
VONATKOZÓ BEÉPÍTÉSI MAGASSÁG

- Hegyvídei zónában elhelyezkedő kisvárosias lakóterület (max. 9,0 méteres beépítési magasság)
- Kertvárosias magassággal beépült egyes kisvárosias lakóterület (max. 8,0 méteres beépítési magasság)
- Lika-3 jelű szilvettérzékeny, hegyvidéki kertvárosias terület (max. 6,5 méteres beépítési magasság)

IV. EGYES DUNAI SZIGETEK BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEINEK
MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁSA

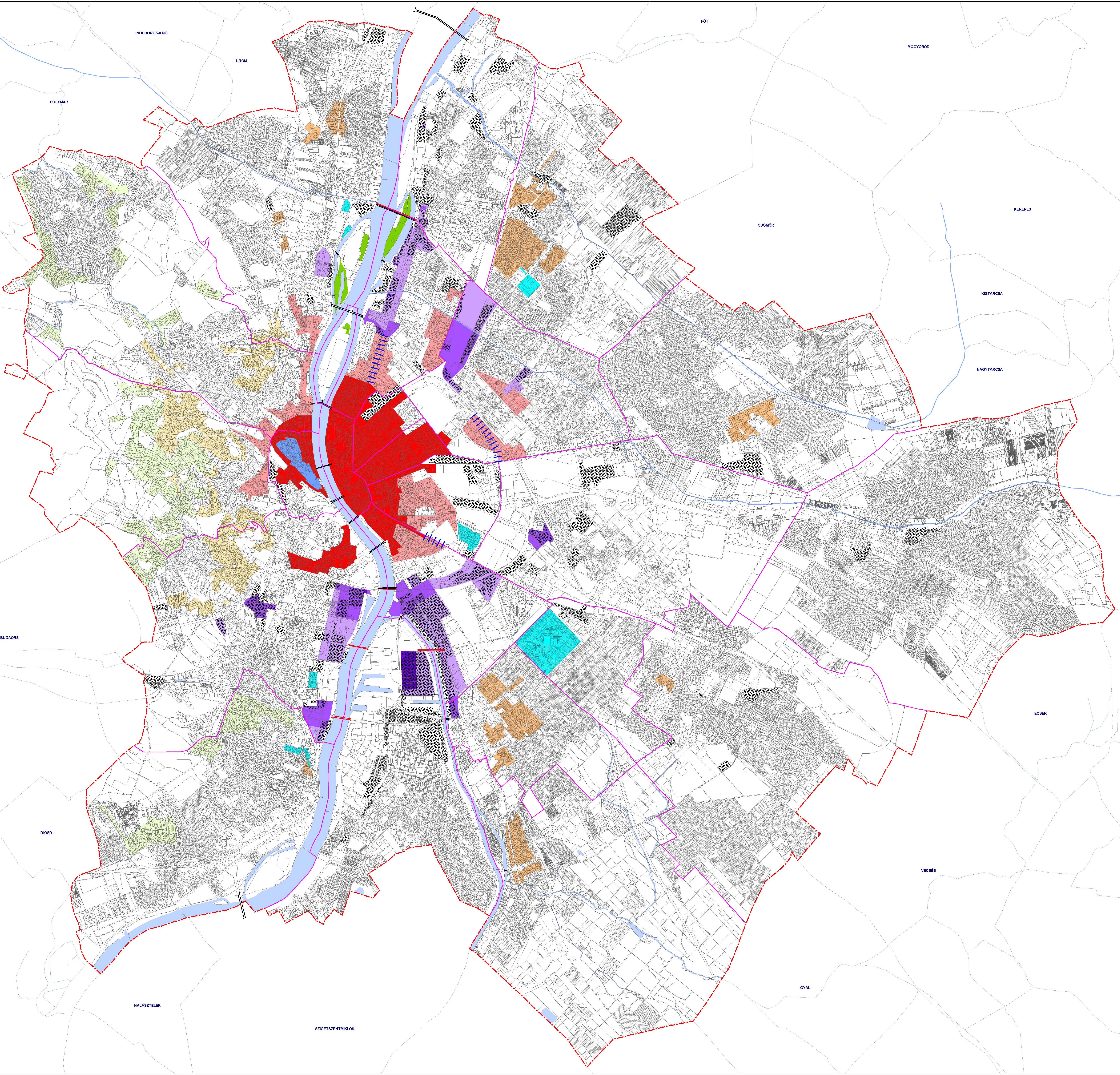
- Szigetek magassági korlátozással érintett beépítésre szánt területei

V. MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA IGÉNYBE VEHETŐ TERÜLETEK

- Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 méter
- Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 méter
- Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 90,0 méter

ALAPTERKÉPI ELEMEEK

- Budapest közigazgatási határa
- Kerülathatár
- Telekhatár



Készült a Lechner Tudasközpont
adatszolgáltatása alapján.

INDOKOLÁS

Általános indokolás

Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (1) bekezdése a főváros egészét érintő településrendezést a fővárosi önkormányzat feladatává teszi. A magyar építészettről szóló 2023. évi C. törvény 225. § (10) bekezdés 1. pontjában kapott felhatalmazás alapján a Fővárosi Önkormányzat megalkothatja a fővárosi rendezési szabályzatát (a továbbiakban: FRSZ).

1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat alapján az Építési és Közlekedési Minisztérium előkészítésében zajlik a Rákospalota-Újpest-Vácrátót-Vác vasútvonal (a továbbiakban: 71-es vasútvonal) elővárosi célú fejlesztésének tervezése. A tervezési folyamat előrehaladtával elkészültek az engedélyezési tervek, melyek alapján a beruházás várható területigénye tényleges meghatározhatóvá vált és megállapításra került, hogy szükséges az érintett kerületek (IV. és XV.) vonatkozó kerületi építési szabályzatainak, valamint az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott Budapest főváros településszerkezeti tervének (a továbbiakban: TSZT) és az 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelettel elfogadott Budapest főváros rendezési szabályzatának (a továbbiakban: FRSZ) módosítása. A TSZT és az FRSZ módosítását az Építési és Közlekedési Minisztérium 2025. május 16-án kelt levelében kezdeményezte.

A TSZT/FRSZ módosítása lehetővé teszi a 71-es vasútvonal fejlesztését. A módosítás tárgya összhangban van a Fővárosi Önkormányzat közlekedésfejlesztési elképzeléseivel.

Az FRSZ módosítása rendeletalkotással történik.

Részletes indokolás

Az 1. §-hoz

Az FRSZ 1. (térképi) mellékletét képező 1:10 000 méretarányú tervlapsorozat 65-214 és 65-232 szelvény tartalmának módosítására vonatkozik.

A 2. §-hoz

Az FRSZ 3. (térképi) mellékletét képező 1:35 000 méretarányú tervlap tartalmának módosítására vonatkozik.

A 3. §-hoz

A rendelet hatálybalépéséről rendelkezik.

MELLÉKLETEK



ELEKTRONIKUSAN ALÁÍRTA
dr. Milánkovich András
 főosztályvezető

Hiteles kiadmány

a Fővárosi Közgyűlés 2025. június 30-i ülésén hozott határozatairól

5. napirend: Javaslat Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének és a Fővárosi Rendezési Szabályzatának a 71-es vasútvonal elővárosi célú fejlesztését lehetővé tevő eseti módosításának megindításáról

717/2025. (VI. 30.) Főv. Kgy. határozat

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy elindítja a Budapest XV. kerület, Rákospalota- Újpest – Vácrátót – Vác 71-es vasútvonal elővárosi célú fejlesztésére vonatkozóan az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott Budapest főváros településszerkezeti tervének és a Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendeletének módosítási eljárását.

718/2025. (VI. 30.) Főv. Kgy. határozat

A Fővárosi Közgyűlés jóváhagyja a feljegyzést az előterjesztés 1. melléklete szerinti tartalommal és felkéri a főpolgármestert, hogy gondoskodjon az egyeztetési eljárásban való alkalmazásáról.

határidő: az egyeztetési eljárásban folyamatos
 felelős: Karácsony Gergely

719/2025. (VI. 30.) Főv. Kgy. határozat

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy kinyilvánítja elkötelezettségét és támogatását a 71. számú vasútvonal átfogó fejlesztése mellett, és felkéri a főpolgármestert, hogy folytasson tárgyalásokat a Kormánnyal a beruházás előkészítésének felgyorsítása és a kivitelezésére irányuló közbeszerzési eljárások mielőbbi kiírása érdekében, hogy az még a jelen európai uniós költségvetési ciklusban megvalósulhasson.

határidő: 2025. július 31.
 felelős: Karácsony Gergely

Kelt a minősített elektronikus aláírásba foglalt időbélyegző szerinti időpontban.

a főjegyző hatáskörében eljárva:

dr. Milánkovich András
 főosztályvezető
 Koordinációs Főosztály

Budapest főváros településszerkezeti terve (TSZT) és Budapest főváros rendezési szabályzatának (FRSZ) eseti módosítása Budapest IV. kerület és XV. kerület Rákospalota-Újpest (bez.) – Vácrátót – Vác (kiz.) vasútvonal fejlesztésére vonatkozóan

Tervezési feladat:

Az Építési és Közlekedési Minisztérium megbízásából a FŐMTERV Zrt. készíti a Rákospalota-Újpest (bez.) – Vácrátót – Vác (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének engedélyezési és kiviteli terveit. A fejlesztés fő célja a térség gazdaságának erősítése, versenyképesség növelése, az életminőség és a környezeti állapot javítása a kötőtpályás közösségi közlekedés minőségi fejlesztése által. A fejlesztéssel vonzó és biztonságos alternatívát kell kialakítani az egyéni gépjárműforgalommal szemben, amely a közösségi közlekedést és személygépjárműveket használók egymáshoz viszonyított aránya negatív tendenciájának megállítását, a közösségi közlekedéssel utazók számának növekedését eredményezheti.

A Rákospalota-Újpest (bez.) - Vácrátót - Vác (kiz.) vasútvonal kialakításának Budapest főváros közigazgatási területét érintő szakaszára vonatkozóan a FŐMTERV Zrt. tervcsomagja tartalmazza a településrendezési szempontú értékelést, a hatályos rendezési tervek és az elkészített engedélyezési tervdokumentáció összevetését az engedélyezési terv megvalósíthatósága szempontjából a módosítási igények azonosítása érdekében. Az elkészített dokumentáció a vizsgált településrendezési tervek módosítását megalapozó munkarésze (Készítette Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft. és Urban-Lis Stúdió Kft. a FŐMTERV Zrt. megbízásából 2022. decemberében).

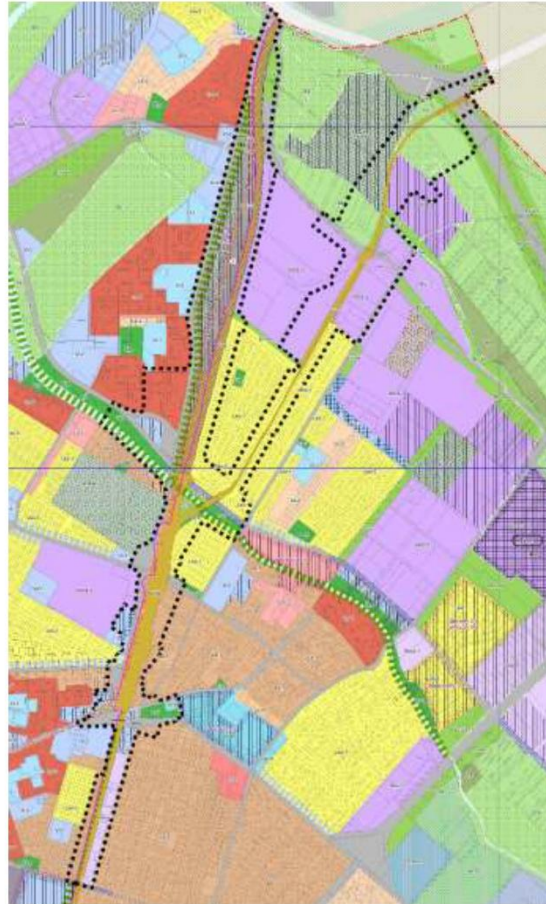
A tervezési folyamat előrehaladtával elkészültek az engedélyezési tervek, melyek alapján a beruházás várható területigénye tényleges meghatározhatóvá vált és megállapításra került, hogy a tervek megvalósíthatóságához módosítani szükséges az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott Budapest főváros településszerkezeti tervét (továbbiakban: TSZT) és az 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelettel elfogadott Budapest főváros rendezési szabályzatát (továbbiakban: FRSZ), a módosítást az Építési és Közlekedési Minisztérium Út és vasútépítésért felelős helyettes államtitkára 2025. május 16-án kelt levelében kezdeményezte.

A módosítási igények alapján új beépítésre szánt terület kijelölése sehol sem szükséges. A beépítésre szánt területek összességében 4,8 hektárral csökkenhetnek. A beépítésre nem szánt területek közül összességében a közúti közlekedési terület (KÖu), a folyóvizek medre és partja (Vf), valamint a közjóléti erdő (Ek) területfelhasználás csökkentése válik szükségessé. Növekedést okoz a módosítási igény az összesített területi mérlegben a kötőtpályás közlekedési terület (KÖk), a közkert, közpark (Zkp) és a védőerdő (Ev-Ve) területfelhasználási egységek vonatkozásában.

A módosítási dokumentáció a magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény, az Országos Településrendezési és Építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet, a településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról szóló 280/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet, és a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet vonatkozó rendelkezéseinek figyelembevételével készül.

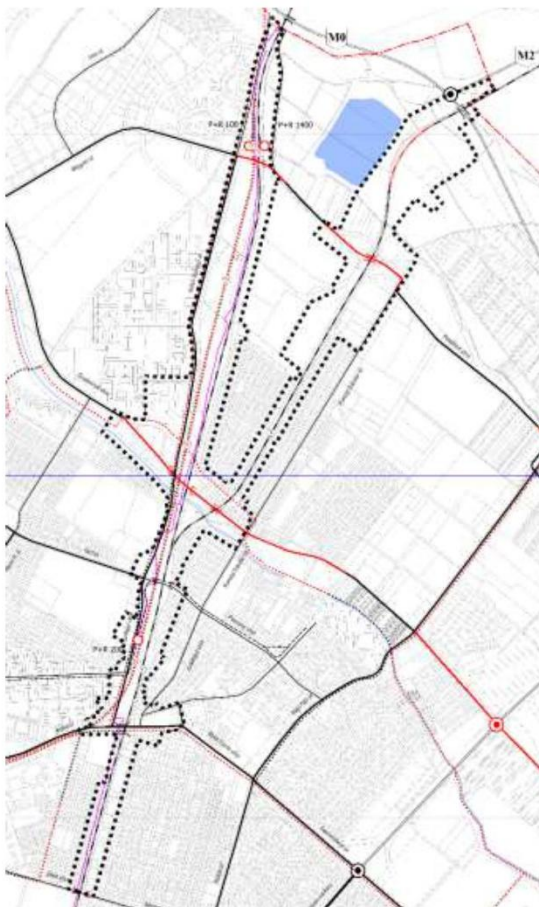
Tervezési terület lehatárolása:**A 65-214, 65-232 sorszámú TSZT és FRSZ szelvények módosítása****1. Területfelhasználás**

- A 70-es és 71-es vasútvonal KÖk területfelhasználási egysége az engedélyezési tervnek megfelelően növekszik a csatlakozó területfelhasználási egységek (Lk-1, Lke-1, Vi-2, Gksz-1, Gksz-2, K-Rek, KÖu, Ev-Ve, Ek, Vf) rovására.
- A IV. kerületi Óceánárok utca és a XV. kerületi Közvágóhíd utca között, a vasútvonalak külön szintű keresztezésére tervezett út KÖu területfelhasználásának pontosítása szükséges, emiatt az érintett Lke-1, Vi-2, KÖu, Zkp, Ev-Ve területfelhasználási egységek módosulnak.
- A XV. kerületi Dunakeszi út és a 71-es vasútvonal szintbeni keresztezésének kismértékű, északi irányban tervezett áthelyezése miatt a KÖu területek területi kijelölése módosul, ugyanakkor csomópont és Gksz-2 terület között védelmi erdő (Ev-Ve) kerül kijelölésre.
- A „Közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás” jelölés a teljes tervezési területen törlésre kerül.
- A „Jelentős változással érintett terület” jelölések az érintett területfelhasználási egységek (Vi-2, Gksz-2, K-Rek) változásával összhangban módosulnak.



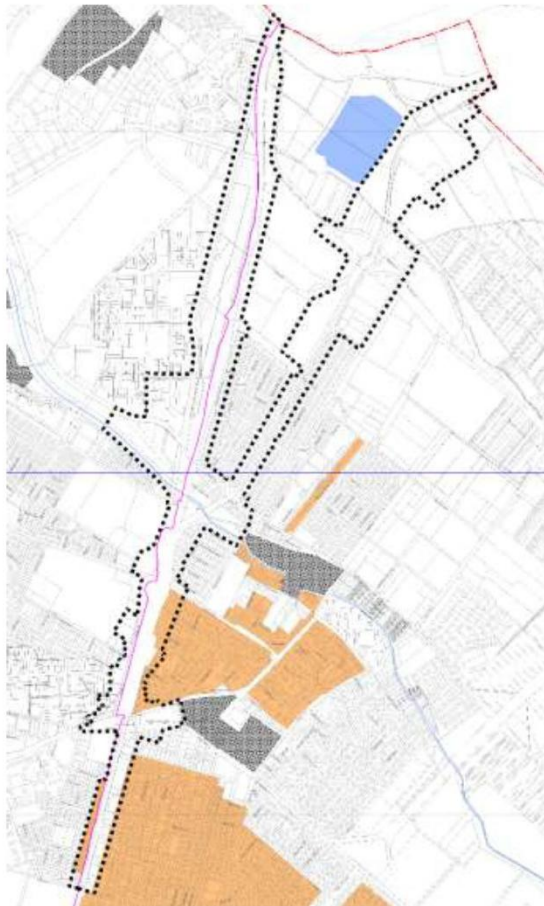
2. Közlekedési infrastruktúra

- A 71-es vasútvonal nyomvonalának pontosítása a Kavicsbányató menti szakasz ívkorrekciója okán.
- Rákospalota-Újpest vasútállomás területén a meglévő „Vasútállomás, vasúti megállóhely” jelölés kerül áthelyezésre a IV. kerületi Görgey Artúr utca vonalától délre.
- A IV. kerületi Óceánárok utca és a XV. kerületi Közvágóhíd utca közötti tervezett II. rendű főút nyomvonala módosul.
- A XV. kerületi Dunakeszi út, mint tervezett II. rendű főút nyomvonala módosul.
- A tervezett „Településszerkezeti jelentőségű kerékpárút nyomvonala” jelölés átkerül a XV. kerületi Töltés utcáról a IV. kerületi Óceánárok utca és a XV. kerületi Közvágóhíd utca közötti tervezett útszakaszra.



3. b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása

- A XV. kerületben az érintett Lk-1 jelű területfelhasználási egységek területén a „Kertvárosias magassággal beépült kisvárosias lakóterület (max. 8,0 m beépítési magasság” elemet a területfelhasználás változással összhangban módosítani szükséges.



4. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem

- A vizsgált területet kis mértékben érintik táj- és természetvédelmi, illetve zöldfelületi szempontból védett, vagy védendő területek, elemek.
- Országos Erdőállomány Adattárban szereplő erdőrészek a XV. kerület területén a Csömör-pataktól északra találhatók, azok többnyire gazdasági célú, kis részben védelmi elsődleges rendeltetésűek. Az erdőterületek igénybevétele esetén csereerdősítés számára új erdőterület kijelölése szükséges.
- Szintén a XV. kerület külterületi részén található átlagosnál jobb minőségű termőföldterületek, azokat a tervmódosítás kis mértékben érinti csak.
- Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete a vizsgált területet érintő kisvízfolyások, azaz a Szilas-patak, Csömöri-patak és Mogyoródi-patak medrét és – kisebb-nagyobb mértékben – azok parti sávját érinti.
- A TSZT tervi elemei között a Szilas-patak „revitalizációt igénylő vízfolyásként” szerepel.
- Településképvédelmi jelentőségű fasor a vizsgált területtel érintett közterület-szakaszok közül Újpesten a Görgey Artúr utca, Vécsei Károly utca mentén, míg a XV. kerületben a Pázmány Péter utca mentén jelölt, azokra a tervezett fejlesztés nincs hatással.



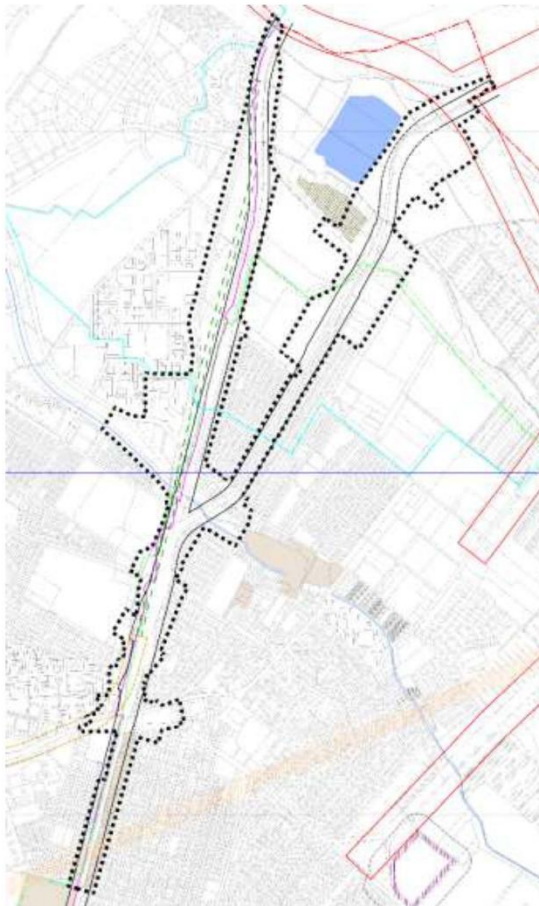
5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek

- A vizsgált terület északi részét (a IV. kerületi Galopp utca és a XV. kerületi Árokhát út vonalától északra), valamint kis mértékben a déli részét érinti a vízminőség-védelmi terület övezete.
- A katasztrófavédelmi törvény hatálya alá tartozó veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem a vizsgált területen kívül található a XV. kerületben, de annak mindhárom (belső, középső, külső) veszélyességi zónája érinti a vizsgált területet a TSZT tervlapja szerint.
- Potenciálisan talajszennyezett területek a XV. kerületben Károlyi Sándor út menti ipari-gazdasági zónában érintik a vizsgált területet.
- Ivóvízhálózattal ellátott, de csatornázatlan területek csak kis területet érintenek a XV. kerületi Visonta utca mentén.



6. Védelmi, korlátozási területek

- A „Vasútvonalak védőtávolsága” jelölés a 70-es és 71-es vasútvonal hosszában pontosításra kerül a módosuló szélső vágányok, illetve a 71-es vasútvonal módosuló nyomvonal figyelembevételével.



FRSZ**1. melléklet:**

- A TSZT 1. Területfelhasználás tervlapjánál ismertetett módosítások (lásd fentebb).
- A beépítési sűrűség esetében a IV. kerületben az Óceánárok utca melletti, a XV. kerületben az Árpád úti felüljárótól északra és délre lévő Vi-2 területfelhasználási egység esetén a módosítási igény jelentős mértékben csökkenti a területfelhasználási egység kiterjedését, ezért mérlegelendő, hogy a sűrűségi értékek megemelésével az építhető szintterület nagyságrendje jelentősen ne változzon.
- A tervezett „Településszerkezeti jelentőségű kerékpárút nyomvonala” jelölés átkerül a XV. kerületi Töltés utcáról az Óceánárok utca – Közvágóhíd utca „elkerülő” szakaszra.
- Rákospalota-Újpest vasútállomás északi és déli peron aluljárója tervezett „Egyéb közlekedési műtárgy”-ként feltüntetésre kerül.
- Az „Irányadó területbiztosítással érintett közlekedési nyomvonalak minimális infrastruktúrája” jelölés a teljes tervezési területen törlésre kerül.
- A Rákospalota-Újpest vasútállomásnál feltüntetett P+R parkoló elhelyezésére alkalmas területet kiterjesztésre kerül északi irányba.

3. melléklet:

- A TSZT 3. b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása tervlapjánál ismertetett módosítások (lásd fentebb).



A 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 7. § (7) bekezdés szerinti feljegyzés a részletes tartalomról:

Megalapozó vizsgálat tartalmi követelménye:

A megalapozó vizsgálat az alábbi vizsgálati tényezőkre terjed ki	szükséges
a) Településhálózati összefüggések, térségi és települési kapcsolatok	nem
b) Területfejlesztési dokumentumokkal való összefüggések	nem
c) Területrendezési követelmények	igen
d) Tervi előzmények, érvényes településfejlesztési döntések és azok érvényesülése	igen
e) A település demográfiai helyzete	nem
f) A település humán infrastruktúrája, közszolgáltatások	nem
g) A település gazdasága	nem
h) Az önkormányzat gazdálkodása, településüzemeltetés	nem
i) Településrendezési, település szerkezeti vizsgálat	igen
j) Az épített környezet és az építészeti örökség vizsgálata	igen
k) Környezeti állapot-jellemzők, ideértve a földtani állapot jellemzőket is	igen
l) A táji és természeti adottságok és örökség, jellemző tájkarakter, zöldinfrastruktúra-hálózat	igen
m) Közlekedés	igen
n) Közművesítés, elektronikus hírközlés, csapadékvíz-gazdálkodás	igen
o) Katasztrófavédelem, a területek használatát, építési tevékenységet befolyásoló vagy korlátozó tényezők	igen
p) Légiközlekedéssel érintett település esetén a repülőtér akadálykorlátozási felületének vizsgálata a repülőtér üzemben tartójának bevonásával	nem

Alátámasztó javaslat tartalmi követelménye:

Munkarész	szükséges
a) Fejlesztési és rendezési javaslat összefoglalója (a fejlesztésben javasolt változások, a rendezést érintő módosítások bemutatása, összefüggéseik feltárása, szakági javaslatok összefoglalása)	igen
b) Településrendezési javaslat	igen
c) Javaslat az épített környezet fejlesztésére és az építészeti örökség megőrzésére	igen
d) Tájrendezési és zöldinfrastruktúra-fejlesztési javaslat, csapadékvíz-gazdálkodás	igen
e) Közművesítés, elektronikus hírközlési javaslat, közlekedési javaslat	igen
f) Védelmi és korlátozóelemek (veszélyeztetett, illetve veszélyeztető tényezőjű területek; védőterületek, védősávok; a táj, a természeti és az épített környezet, a környezeti elemek védelmével kapcsolatos korlátozások területei)	igen
g) A módosítással érintett területek bemutatása	igen
h) A területrendezési követelményekkel való összhang igazolása	igen

i) A módosítással érintett területekre a biológiai aktivitásérték számítása és eredménye	igen
------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

Amennyiben a környezet védelméért felelős közigazgatási szervek előzetes véleményükben, – a terv alapján várható környezeti hatás jelentőségét figyelembe véve – szükségesnek tartják, az alátámasztó javaslat részeként az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet szerinti **környezeti értékelés** készül.

A dokumentáció készítése során a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 7. § (5) bekezdésének megfelelő „Rákospalota-Újpest (bez.) – Vácrátot – Vác (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének döntés-előkészítő tanulmány, megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési terv, kiviteli terv és kapcsolódó tenderdokumentáció elkészítése – Budapest főváros településszerkezeti tervének, Budapest főváros rendezési szabályzatának, Budapest Főváros IV. kerület és Budapest Főváros XV. kerület érintett kerületi építési szabályzatainak való megfelelés vizsgálata és módosítási igények megállapítása” című telepítési tanulmányterv felhasználható (készítette Budapest Fővárosi Városépítési Tervező Kft. és Urban-Lis Stúdió Kft., 2022. december).

Erő Zoltán
várostervezési főosztályvezető, főépítész