

**Budapest Főváros X. kerület
Kőbányai Önkormányzat
Alpolgármestere**

**Előterjesztés
a Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság részére**

**a Budapest X. kerület, 80-as jelű vasútvonal menti területek kerületi építési szabályzata
elkészítésének kezdeményezéséről**

I. Tartalmi összefoglaló

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (a továbbiakban: NIF) kezdeményezte kerületi építési szabályzat (a továbbiakban: KÉSZ) készítését a Budapest X. kerület, 80-as jelű vasútvonal menti területre.

A Kormány az egyes közlekedésfejlesztési projektekkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelettel nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak nyilvánította a 80-as jelű vasútvonal Rákos és Hatvan közötti szakaszának rekonstrukcióját (a továbbiakban: Projekt). A vasút kiviteli terveit a Rákos-Hatvan Konzorcium készítette el a NIF megbízásából. Jelenleg befejezési fázisban vannak a vasútépítési- és a hozzájuk kapcsolódó útépítési kiviteli tervek. A tervek alapján műszakilag indokolt egyes területek, telkek igénybevétele a Jászberényi út és a Keresztúri út kerületi határ menti szakaszán.

A megvalósítás előkészítésével párhuzamosan folyamatban lévő, a vasútvonal terveinek műszaki felülvizsgálata során megváltozott a területen lévő vontatóvágány forgalmi szerepe, így annak átépítése is bekerült a korszerűsítési munkálatok közé, ami szintén érinti a X. kerületet.

Az engedélyezési terv szerinti területigénybevételhez képest a kerületben többletterület igénybevétele szükséges, egyrészt a vasút víztelenítését szolgáló burkolt árok megvalósításához, a vontatóvágány átépítéséhez, másrészt a vasút környezetében élők életminőségét javító, a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendeletben meghatározott határérték elérése érdekében megvalósuló zajvédő fal elhelyezéséhez szükséges aléptítmény szélesítéséhez.

A településrendezésre vonatkozó jogszabályok – az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban: Étv.) 30/A. §-a és a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (IX. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Trk.) 15. §-a – továbbra is tartalmazzák annak lehetőségét, hogy az önkormányzatnál telepítési tanulmányterv alapján kezdeményezhető településrendezési terv készítése az erre vonatkozó településrendezési szerződés megkötésével. A módosítás kezdeményezéséhez szükséges telepítési tanulmánytervet az előterjesztés 2. melléklete tartalmazza.

II. Hatásvizsgálat

A területre két településrendezési terv hatályos, a Budapest X. kerület, Keresztúri út – Tűzok utca – Rákos-patak – 42844 hrsz. és annak meghosszabbított telekhatára által határolt terület (Keresztúri út 6-7. zóna) Kerületi Építési Szabályzatának és Szabályozási Tervének jóváhagyásáról szóló 11/2006. (III. 17.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: KSZT), valamint a Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Kerületi Városrendezési és

Építési Szabályzatáról szóló 22/2013. (V. 22.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: KVSZ).

Mindkét rendelet a Trk. előtti régi jogszabályi környezetben készült és került elfogadásra, módosításukra a Főváros 2014. július 1-jén hatályos településszerkezeti tervének, valamint a Fővárosi Szabályozási Kerettervről és a Budapesti Városrendezési és Építési Szabályzatról szóló fővárosi közgyűlési rendeletek figyelembevételével lenne lehetőség. A vasúti többletterület igénybevételéhez azonban várhatóan ezen fővárosi terveket is módosítani kellene, amire – tekintettel arra, hogy azok már nem hatályosak – nincs mód. A vasúti területek szélesítése ugyanis a Keresztúri út 30 méteres szabályozási szélességéből mintegy 10-15 métert venne el egy szakaszon, ezért az út megfelelő szélességének kialakítása a szomszédos telkeket is jelentősen érinti, így azok keretövezeti besorolását a fővárosi tervekben is változtatni kellene. A folyamat részeként szükséges lehet a vonatkozó fővárosi tervek felülvizsgálatára is.

A hatályos KSZT és KVSZ módosítása helyett tehát csak az új magasabb szintű jogszabályi környezetnek megfelelő új kerületi építési szabályzat (a továbbiakban: KÉSZ) készíthető, amelyet a véleményezési eljárást követően összhangba kell hozni a hatályos tervek szintén jelenleg készülő felülvizsgálatával.

III. A végrehajtás feltételei

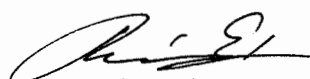
A Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testületének Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 31/2011. (IX. 23.) önkormányzati rendelet 3. melléklet 3.1. pontja alapján a Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság átruházott hatáskörben dönt a településrendezési terv készíttetésének kezdeményezéséről és a településrendezési terv programjáról, illetve a 3.2. pont szerint dönt a településrendezési eszköz finanszírozásának áthárításáról szóló szerződés megkötéséről, valamint a településrendezési szerződés megkötése előtt a cél megvalósítója által készített telepítési tanulmánytervről.

A településrendezési eszköz nem önkormányzati finanszírozású módosítása esetén az Étv. 30/A. §-a szerint a területfejlesztőnek településrendezési szerződést kell kötnie az Önkormányzattal és tervezési szerződést a tervezővel, ezt követően indítható el a tervezési folyamat. Annak ellenére, hogy tervezési folyamatban látható, feloldandó ellentmondások miatt előre nem tudható a feladatok ütemezése, javasolom, hogy az Önkormányzat ezen döntésével tegye meg a jelen helyzetben legfeljebb elvárható lépést a folyamat előremozdítása érdekében.

IV. Döntési javaslat


Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottsága meghozza az előterjesztés 1. mellékletében foglalt határozatot.

Budapest, 2017. május 16.



Radványi Gábor

Törvényességi szempontból ellenjegyzem:



Dr. Szabó Krisztián
jegyző

**Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete
Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottságának**

.../2017. (... ..) határozata

**a Budapest X. kerület, 80-as jelű vasútvonal menti területek kerületi építési szabályzata
elkészítésének kezdeményezéséről**

1. Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottsága egyetért a Budapest X. kerület, 80-as jelű vasútvonal menti területek kerületi építési szabályzata elkészítésének kezdeményezésével.
2. A Bizottság elfogadja az előterjesztés 2. melléklete szerinti telepítési tanulmánytervet, felkéri a polgármestert a szükséges településrendezési szerződés előkészítésére, és felhatalmazza annak aláírására.

Határidő: azonnal
Feladatkörében érintett: a Főépítési Osztály vezetője

A.D.U. Építész Iroda Kft



TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV
(előzetes dokumentáció)

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

2017. április

ELŐZETES TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV
BP X. KŐBÁNYA, 80 J. VASÚTVONAL MENTI TERÜLETEK

Megbízó:

RÁKOS-HATVAN KONZORCIUM
NIF ZRT

Tervezők:

A.D.U. Építész Iroda Kft

1111 Budapest, Kruspér u. 1/c

tel: 209 7330

info@aduepitesz.hu, www.aduepitesz.hu

dr Gajdos István

okl. építészmérnök

BÉK TT1 01-0072

Rhorer Ádám

okl. építőmérnök

K1d-1-Tell

Vincze Attila

okl. tájépítész

BÉK TK/1 01-5089

Budapest, 2017. április

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV (előzetes dokumentáció) BP X. KÖBÁNYA, 80 J. VASÚTVONAL MENTI TERÜLETEK



Előzmények

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

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

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

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

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

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

Az engedélyezési terv szerinti terület igénybevételhez képest a X. kerületben többlet terület igénybevétele szükséges, egyrészt a vasút víztelenítését szolgáló burkolt árok megvalósításához, a vontatóvágány átépítéséhez, másrészt a vasút környezetében élők életminőségét javító, a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek

megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendeletben meghatározott határérték elérése érdekében megvalósuló zajvédő fal elhelyezéséhez szükséges alépítmény szélesítéshez.

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

A vasútvonal korszerűsítése

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

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

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

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

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

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

A vonalszakaszon az alábbi állomások, megállóhelyek találhatóak:

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

A vonalszakaszon egyéb vasúti pálya létesítmények is találhatóak:

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

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

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

A 80 j. vasútvonal rövid bemutatása

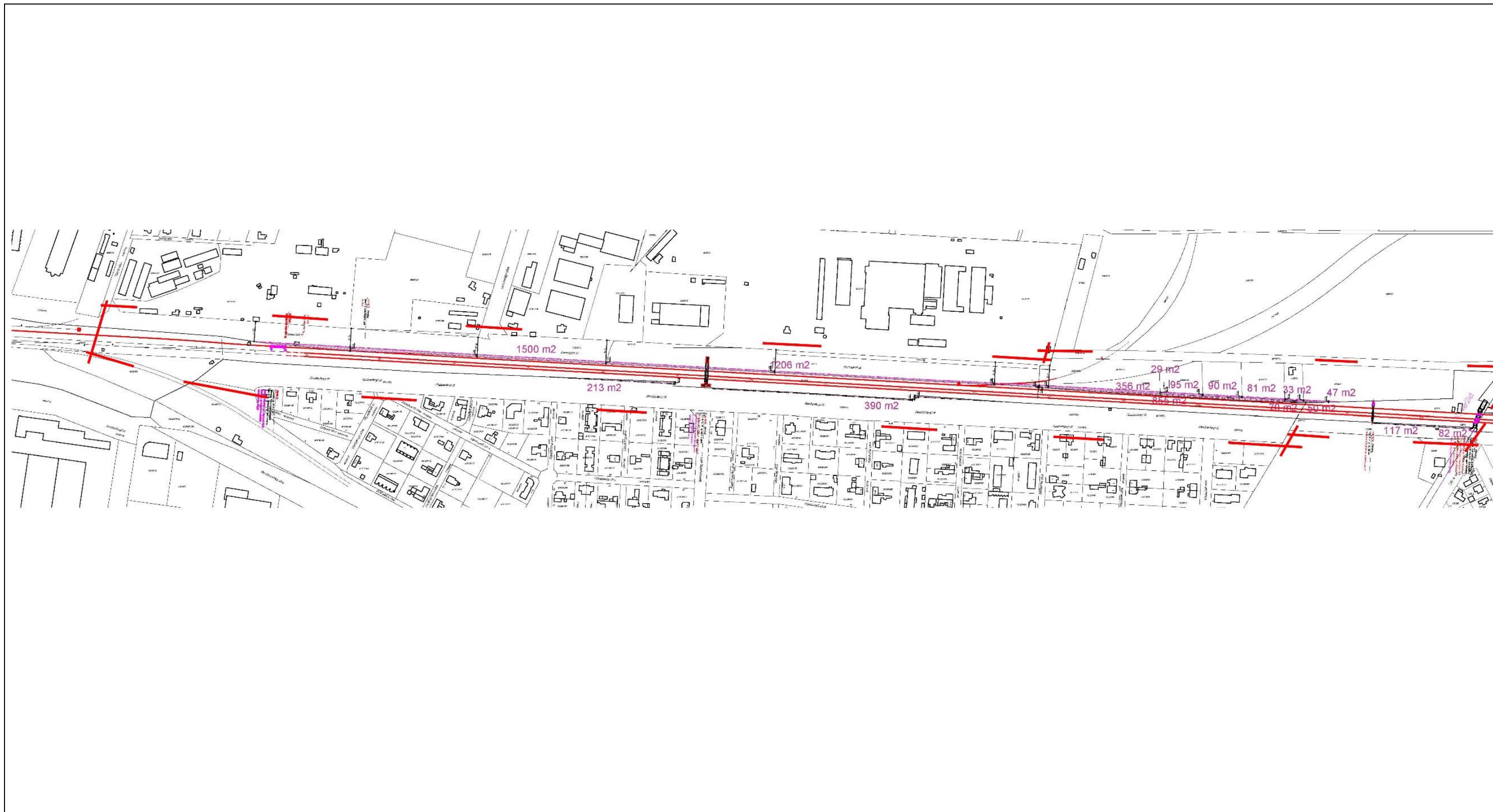
A Magyar Északi Vasút 1862-1867 között építette meg a Budapest – Hatvan – Salgótarján vasútvonalat, mely 1868-ban lett a MÁV első vonala. 1868-ban már a MÁV építette meg a Hatvan – Miskolc szakaszt. 1868-1873 között a Budapest – Hatvan között, majd 1873-1888 között a Hatvan – Miskolc között épült ki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

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

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

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

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



TERVEZÉSI TERÜLET ELŐZETES LEHATÁROLÁSA (LÉPTÉKTELEN)

BP. X. KŐBÁNYA, 80 j. VASÚTVONAL MENTI TERÜLETEK

A korszerűsítéssel érintett területek és változások ismertetése

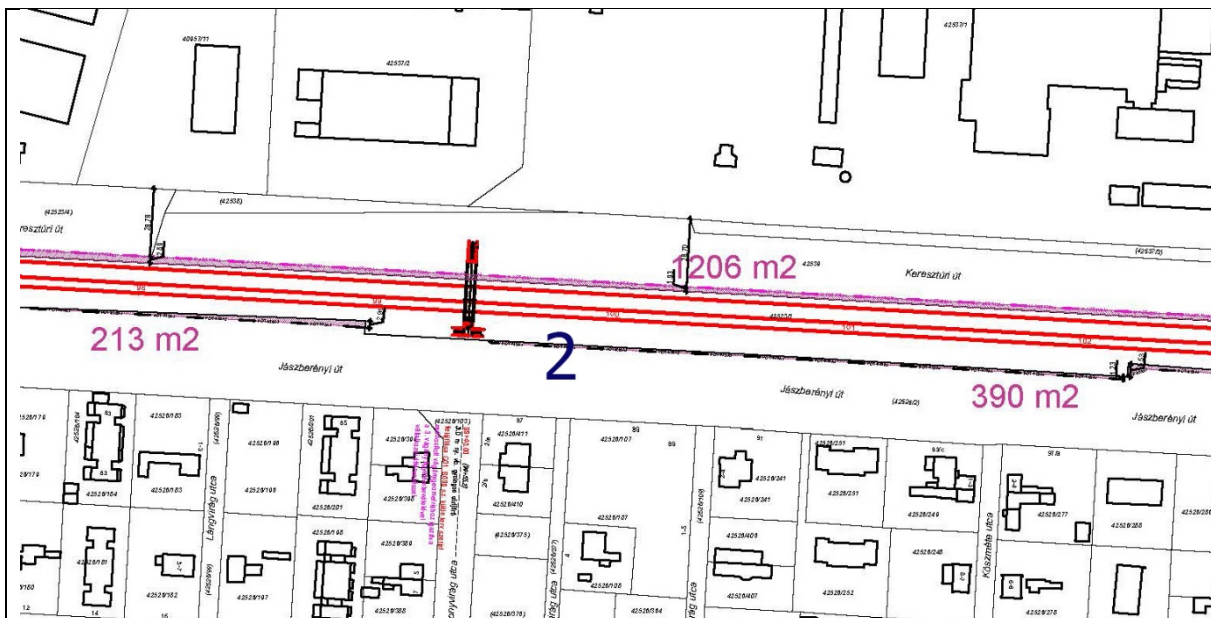
1. jelű terület: Keresztúri út (42523/4) hrsz



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

Változás: **Köü** → **Kök 1500 m²**

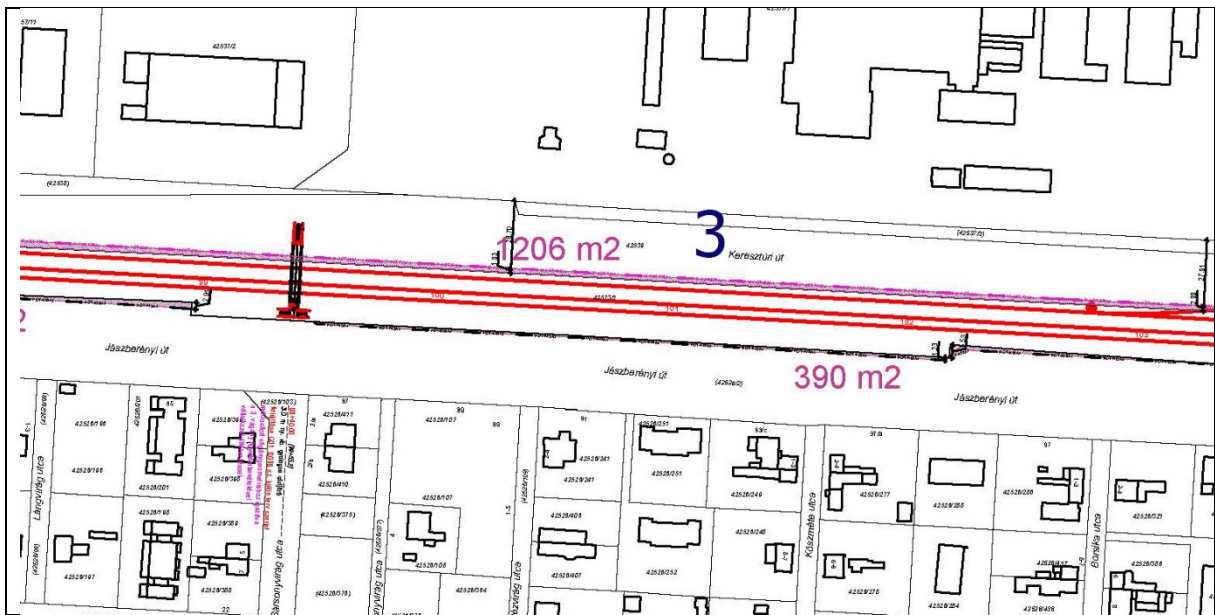
2. jelű terület: Jászberényi út (42526/2) hrsz



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

Változás: **Köü** → **Kök 603 m²**

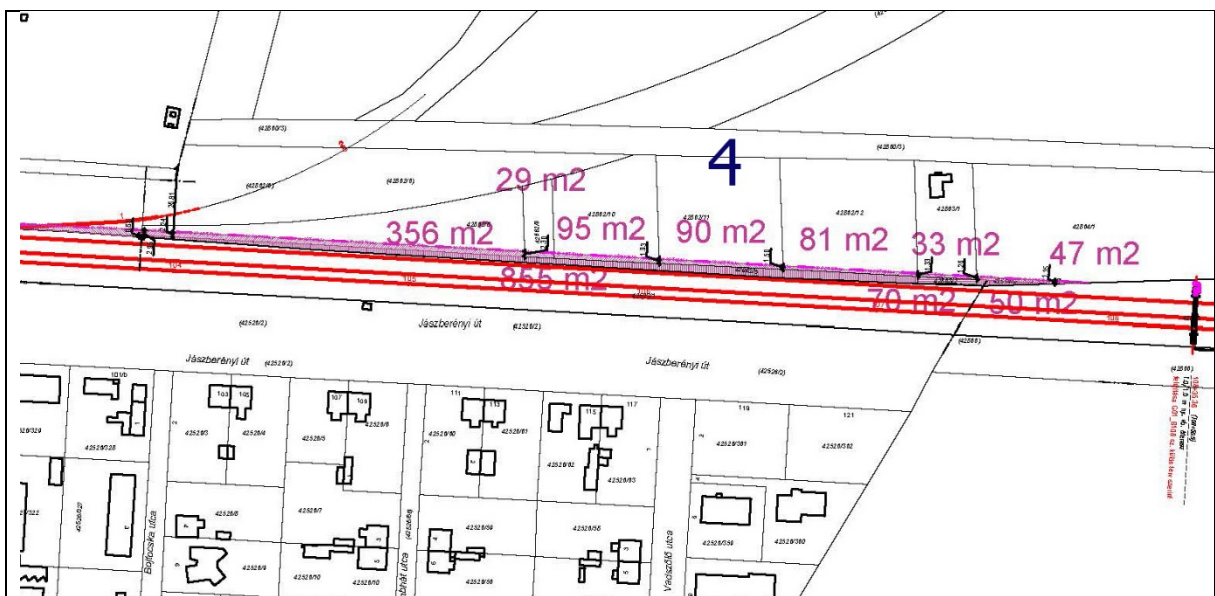
3. jelű terület: Keresztúri út 42539 hrsz



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

Változás: **Köu** → **Kök 1 206 m²**

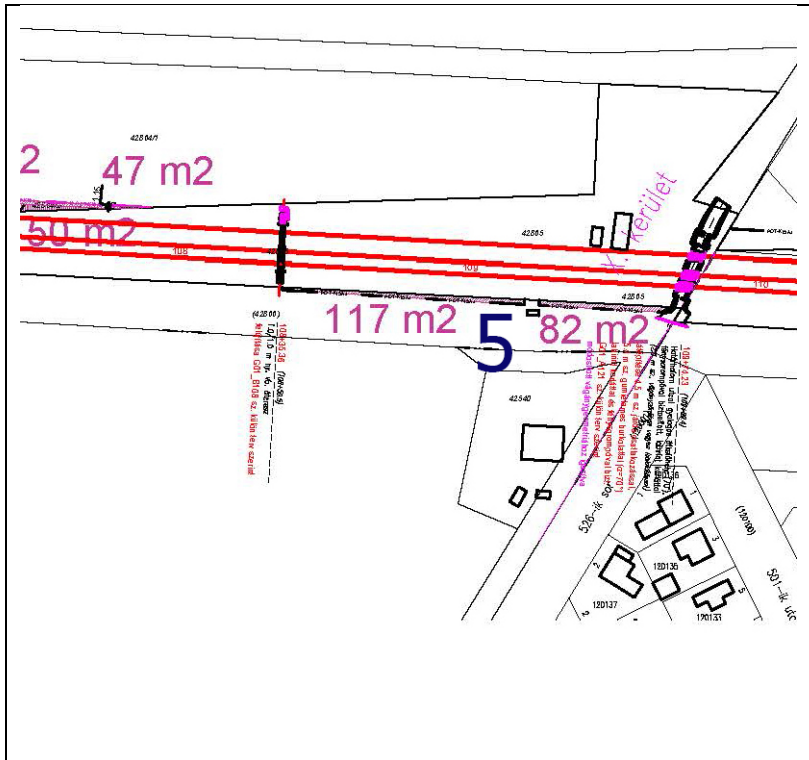
4. jelű terület:



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

Változás összesen: **Kök 1 706 m²**

5. jelű terület: Jászberényi út (42866) hrsz



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

Területhasználati változás, összefoglaló táblázat

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

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

Területfelhasználás kategóriái: Budapest Főváros Településszerkezeti Terve

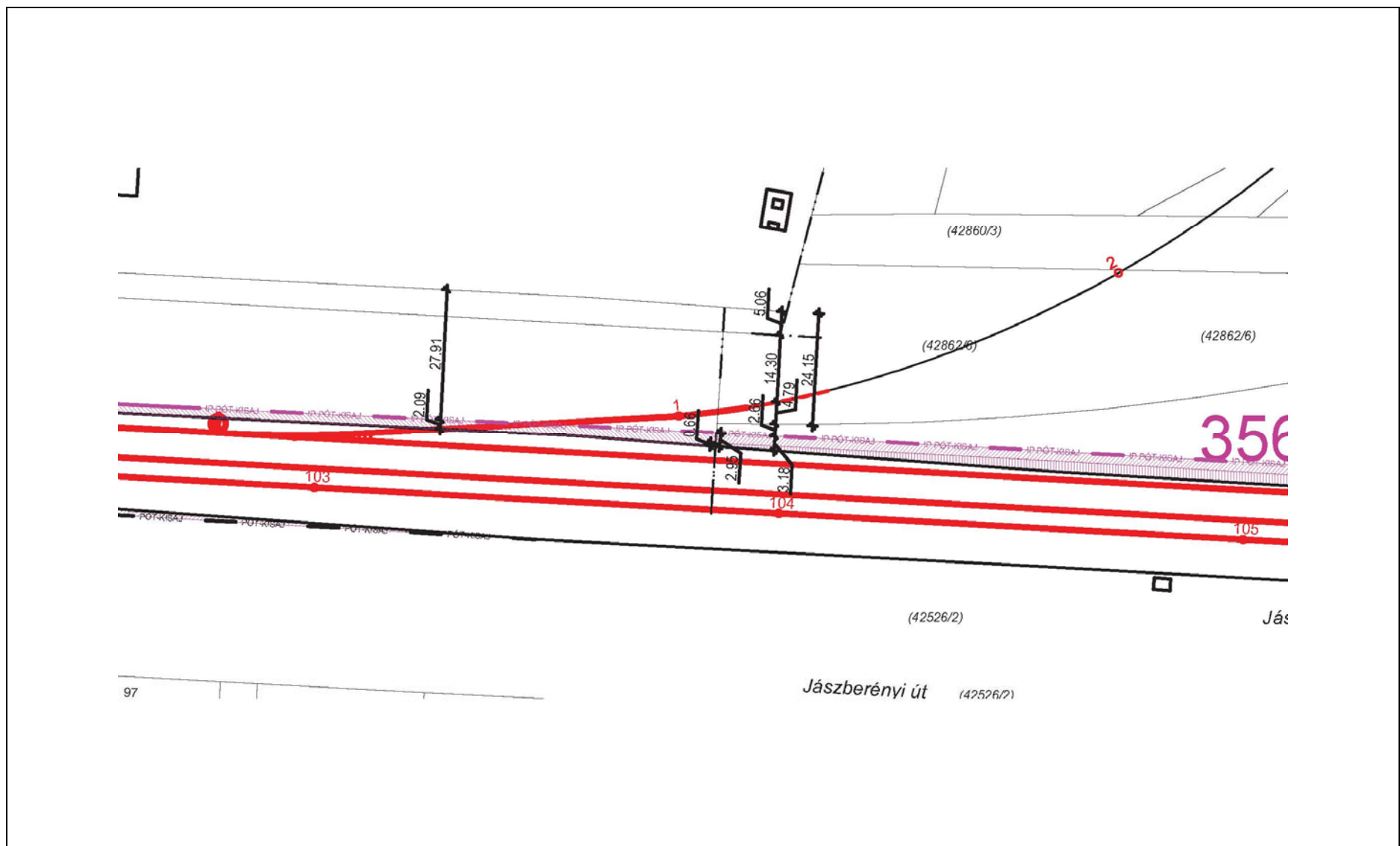
Budapest, 2017. április

dr Gajdos István
okl. építészmérnök
BÉK TT1 01-0072



Keresztúri út az iparvágánnyal





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



**BUDAPEST, X. KER. 80 SZÁMÚ VASÚTVONAL MENTI
TERÜLETEK SZABÁLYOZÁSA**

KERESZTÚRI ÚTI SZABÁLYOZÁS ÖSSZEFÜGGÉSEI

Budapest, 2017. április

JELENLEGI ÁLLAPOT

Jelenleg a Keresztúri út a Mátyásfüldi iparvágánytól nyugatra lakott területi táblával jelzett, de kiépítése ennek nem felel meg: külterületi jellegű (járda, közvilágítás nincs).

Az iparvágány keresztezése és a keletre eső szakasz külterületi jellegű, vízvezetése nincs kiépítve. A keresztezés fénySOROMPÓS szabályozású. Az útpálya 2x1 sávos, 7 m széles burkolattal. Az út csúcsidei forgalma 900 Ej/óra (az erősebb forgalmú irányban).

A Keresztúri út területe a legszűkebb keresztmetszetben, a Mátyásfüldi iparvágány keresztezésétől nyugatra 12 m, az útburkolat távolsága a Tejüzem kerítésétől 3 m, az iparvágány tengelyétől 5 m.

TERVEZETT ÁLLAPOT

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

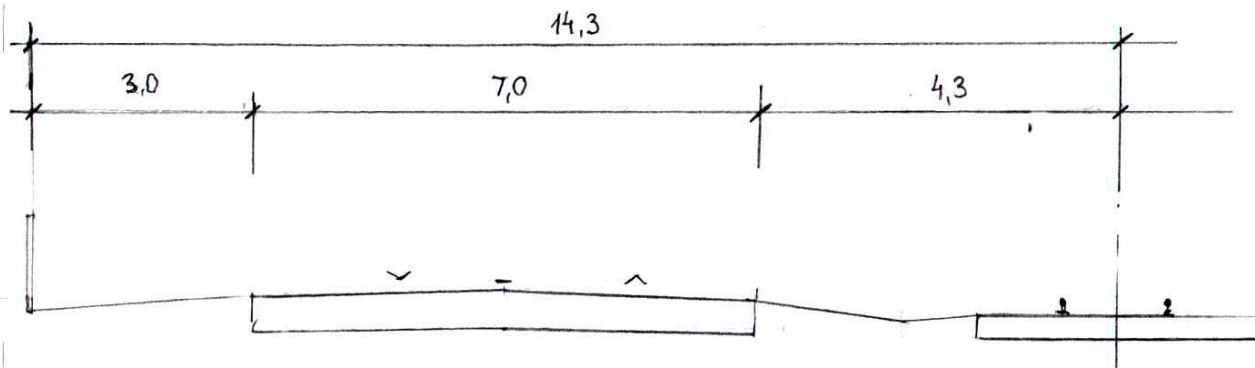
A Keresztúri út fejlesztése a fővárosi településszerkezeti terv szerint a Helikopter út vonalán tervezett 31. számú főút (XVII. kerületi városközpontot elkerülő) nyomvonalának a 80. sz. vasút feletti átvezetésétől nyugatra elsőrendű főút kategóriájú, 2x2 forgalmi sáv keresztmetszetű. Az ettől keletre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

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

Rhorer Ádám
okl. építőmérnök
K1d-1-Tell

KERESZTÚRI ÚTI SZABÁLYOZÁS

JELENLÉGI ÁLLAPOT



TERVEZETT ÁLLAPOT

