

MŰ-HELY TERVEZŐ ÉS TANÁCSADÓ ZRT.

1065. Bp., VI. Bajcsy-Zsilinszky út. 31. I.

PoB: 1368 BP 5. PF 215.

Tel: (36-1) 312 4570, 312-4573, Fax: (36-1) 312 2598

E MAIL: muhelyrt@muhelyrt.hu



BUDAPEST IV. ÚJPEST KÁPOSZTÁSMEGYER



INTERMODÁLIS KÖZLEKEDÉSI CSOMÓPONT

TANULMÁNYTERVE

BUDAPEST 2011. AUGUSZTUS HÓ

MEGRENDELŐ:**ÉSZAK-PESTI INGATLAN-ÉS TÉRSÉGFEJLESZTÉSI ZRT.****TERVEZŐK:****MŰ-HELY KÖZLEKEDÉS KONZORCIUM:
MŰ-HELY TERVEZŐ ÉS TANÁCSADÓ ZRT
KÖZLEKEDÉS FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA KFT.****TERVEZŐK:**

településrendezés	Nagy Béla dr.	Mű-Hely Zrt.	TT1-01-0022/06	.....
	N. Faragó Hedvig	Mű-Hely Zrt.	TT1-01-0875/06	.....
	Éltető Zsófia	Mű-Hely Zrt.		.....
víziközmű-rendszer	Nemes Attila	Mű-Hely Zrt.	01-0768 / V3a-1, V4c-1	.....
energia közműrendszer, hírközlés	Tóth Sándor	IKON BT.	01-7443; V-1	.....
kert- és tájépítészeti	Sólyom Rudolf	Mű-Hely Zrt.	K2-01-5131/06	.....
környezetvédelem	Sólyom Rudolf	Mű-Hely Zrt.	K2-01-5131/06	.....
közlekedés	Rhorer Ádám	Közlekedés Kft.	K1-1/K2-1, V-K5-a-01-3157	.....
örökségvédelmi hatástanulmány	Frankó Ákos	Mercedes és Tsa Bt.		.....
régészeti hatástanulmány	Gyuricza Anna	Alkmaeon Fortis Kft.		.....
építészeti látványtervezés	Éltető Zsófia	Mű-Hely Zrt.		.....

MUNKATÁRSÁK:Varga Zoltán
Zahumenszky Dávid**VEZÉRIGAZGATÓ:**

Nagy Béla dr.

BEVEZETŐ



A terület és környezete Újpest területén (ortofoto: Google Earth)

A terület Budapest észak-pesti részén fekszik, az M0 autópálya és a Káposztásmegyeri lakóterület szomszédságában. A terület jellemzően a Külső-Szilágyi út Óceánárok út és Homoktövis utca közötti szakaszától K-re esik, nagysága 86,4 hektár.

A IV. kerületi Önkormányzat 86/2008. (III.25.) számú határozatával elfogadott kerületfejlesztési koncepció a Külső Szilágyi út és a Megyeri út torkolatának környezetét akcióterületként definiálta.

A tanulmányterv feladata elsődlegesen a területet érintő közlekedésfejlesztési javaslatok kidolgozása, valamint a kialakítandó intermodális központ városrendezési-városépítészeti kereteinek meghatározása.

A tanulmányterv készítésének célja a területre készülő KSZT előkészítése.

A tanulmányterv keretében **javaslatot kell adni**:

- a Budapest-Vác vasútvonal érintett szakaszán egy vasúti megálló elhelyezésére, közúti és gyalogos kapcsolatainak kialakítására, a kapcsolódó kiszolgáló létesítmények elhelyezésére,
- a Megyeri út K-i irányú meghosszabbításának nyomvonalára, a kapcsolódó forgalmi csomópontok, műtárgyak kialakítására,
- a terület É-i részén lévő közúti aluljáró kiváltására,
- az M3 metró vonal meghosszabbításának nyomvonalára, végállomásának elhelyezésére, annak közúti és gyalogos kapcsolataira,
- a metró járműtelep számára fenntartott terület területigényének felülvizsgálata függvényében az esetlegesen felszabaduló területek egyéb irányú hasznosítására, építési övezeti besorolásra,
- a metró végállomáshoz, illetve a vasúti megállóhoz kapcsolódó autóbusz-járatok végállomásának elhelyezésére,
- az FSZKT előírásainak figyelembe vételével P+R parkoló elhelyezésére.

HELYZETFELTÁRÁS, VIZSGÁLATOK

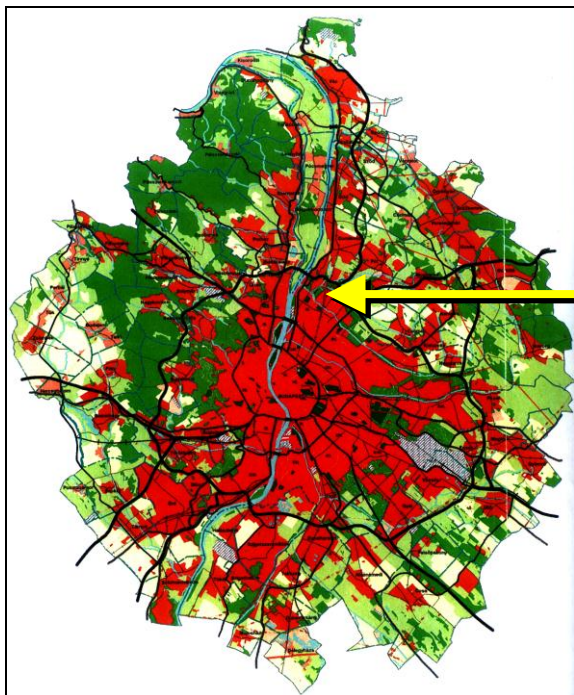
TERVI ELŐZMÉNYEK

A terület beépítési feltételeit, lehetőségeit és követelményeit számos terv és jogszabály együtt határozza meg. A jogszabályi hierarchia alapján áttekintve a tervezési terület „beágyazottságát” az alábbi tervek, jogszabályok nyújtanak meghatározó információkat a terület jelenlegi előírásairól:

- A Budapesti Agglomeráció regionális terve
- Budapest Városfejlesztési Konceptiója
- Budapest Középtávú Fejlesztési Programja (Podmaniczky program)
- Budapest Településszerkezeti Terve (TSZT)
- Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT)
- Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályzat (BVKSZ)
- Kerületi Szabályozási Terv (KSZT)
- Bp., IV. Újpest - Káposztásmegyer BKV végállomás és környezete Kerületi Szabályozási Terve.

A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ REGIONÁLIS TERVE

A budapesti Agglomeráció regionális rendezési terve az Országos Területrendezési Terv részletesebb kibontása a Budapesti Agglomeráció területére. E terv különösen fontos lépcső a regionális folyamatok és a települési szintű problémák összehangolásában.



A térségi szerkezeti terv

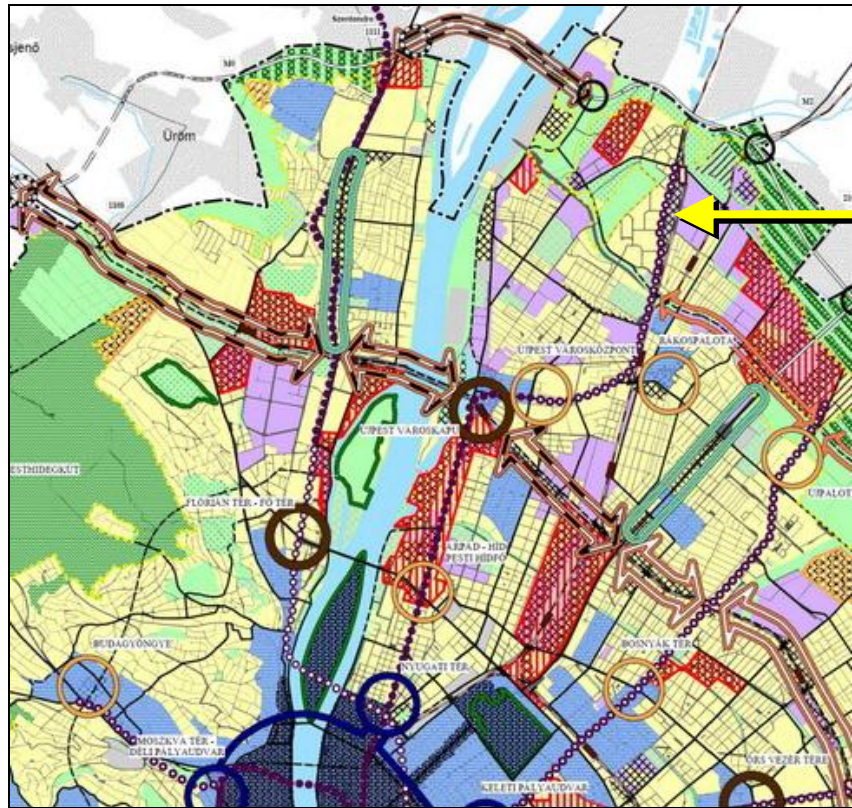


A térségi szerkezeti terv részlete

A terület a törvény mellékletében települési terület, ahol beépítésre szánt terület kijelölhető.

BUDAPEST TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE (TSZT)

- KÖZPONTOK**
- Városközpont lakás
 - Városközpont lakás, városközponti központ
 - Integrációs szempontú fejlesztendő városközpont
 - Egyéb városközpont
- FEJLESZÉSI ÉS ÁTALAKULÓ TERÜLETEK**
- Városkezeti jelentőségű átalakuló területek területi egység
 - Nagy jelentőségű, abszolút lakóterületi fejlesztések
 - Infrastrukturális-hálózati kötet, jelenleg közhatalmi fejlesztési, funkcionális terület
 - Behatárolt funkcionális terület
- KÖZLEKÉSHÉLYZETES**
- Primitív igényű, területfejlesztési korláti kiterjedésű közút elem
 - Primitív igényű, egyéb kiterjedésű közút elem
 - A helyi területek többszámú és szomszédos településeihez csatlakozó közút elem
 - Közvezetékbevezetésre igényelt magvonal-hálózati elem
 - Magvonal, tervezett szomszédos közlekedési elem
 - Magvonal, tervezett fővárosi elem
 - Az M0 autópályára igényelt csatlakozási (magvonal) tervezett
- ZÖLDTERÜLETI FEJLESZÉS**
- Zöldfelületi fejlesztési terület
 - Ökológiai szempontból értékes, jelentőségi fejlesztendő zöldfelületi elem
 - Teremtendő állomány, városkezelési megvalósuló zöldfelület
 - Összetett jelentőségi kötet
- ÉRTÉKTERÜLET**
- Városégi, városkezelési szempontból kiemelt védendő kiterjedésű terület
 - Városégi, városkezelési szempontból védendő kiterjedésű terület
- TÁJRAJZTARTÓ ÉS ALAPTERVELEMEK**
- Vegyes városias terület
 - Gazdasági terület
 - Jelenlegi zöldfelületi rendeltetésű kiterjedésű terület
 - Különböző terület
 - Zöldterület, zöldfelület
 - Vízterület
 - Behatárolt lakóterület



Budapest Településszerkezeti Terve I. Funkcionális szerkezet

- BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK**
- LAKÓTERÜLET**
- L-1: NAGYVÁROSI (sűrű beépítésű és 12,5 m feletti magasságú) legmagasabb építési magasságú lakóterület (ter. max. 3,0)
 - L-2: NAGYVÁROSI (sűrű beépítésű és 12,5 m feletti magasságú) legmagasabb építési magasságú lakóterület (ter. max. 3,0)
 - L-3: NAGYVÁROSI (sűrű beépítésű és 12,5 m feletti magasságú) legmagasabb építési magasságú lakóterület (ter. max. 3,0)
 - L-4: KÖZVÁROSI (sűrű beépítésű, 7,5 m magasságú lakóterület) legmagasabb építési magasságú lakóterület (ter. max. 1,5)
 - L-5: KÖZVÁROSI (sűrű beépítésű, 7,5 m magasságú lakóterület) legmagasabb építési magasságú lakóterület (ter. max. 1,5)
- VEGYES TERÜLET**
- TELEPÜLÉSKÖZPONTI VEGYES TERÜLET**
- V-VK: Városközpont vegyes terület (ter. max. 4,2)
 - V-VK: Városközpont vegyes terület (ter. max. 3,7)
 - VK: KÖZPONTI VEGYES TERÜLET (ter. max. 3,5)
- GAZDASÁGI TERÜLET**
- G-1: KÉRESKERESKEDELMI, SZOLGÁLTATÓ TERÜLET (ter. max. 2,0)
 - G-2: IPARI TERÜLET (ter. max. 1,5)
- ÉPÜLŐTERÜLET**
- É-1: DÖLCHEZÁRÁS (sűrű beépítésű, 6,0 m építménymagasságú) terület (ter. max. 1,0)
 - É-2: HÉTVÉGHÉZÁRÁS (sűrű beépítésű, 6,0 m építménymagasságú) terület (ter. max. 0,2)
- KÉLŐNLEGES TERÜLET**
- K-1: Nagyon magas építményű és nagyterjedésű lakóterületi terület (ter. max. 1,0)
 - K-2: Városi, közhatalmi és közterületi terület (ter. max. 2,0)
 - K-3: Egyszerűsített terület (szociális, szociális, egészségügyi) terület (ter. max. 2,0)
 - K-4: Nagykiterjedésű terület (szociális, szociális, egészségügyi) terület (ter. max. 1,0)
 - K-5: Általános lakóterületi terület (ter. max. 1,0)
 - K-6: Tervezett terület (ter. max. 0,5)
 - K-7: Hosszú távú terület (ter. max. 2,0)
 - K-8: Hálózati terület, területi telepítési terület és folyóparti, egyéb vízparti, rétegzett terület (ter. max. 1,0)
 - K-9: Közterületi terület (ter. max. 2,0)
 - K-10: Kétszintes terület (ter. max. 2,0)
 - K-11: Magvonal
 - * OTÉK-tól való eltérés
- BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK**
- KÖZLEKÉSI ÉS KÖZMŰTERÜLET**
- K-12: Állomány-kiszáradt terület
 - K-13: Vasúterület
 - K-14: Repülőtér
 - Z: ZÖLDTERÜLET
 - F: ÉRŐTERÜLET
- MÉZGAZDASÁGI TERÜLET**
- M-1: Állomány-területi terület
 - M-2: Kertes mezőgazdasági terület
- VEZÉRALAKOS TERÜLETEK**
- V-1: Folyókák medre és partja
 - V-2: Állomány medre és partja
 - V-3: Vízvesztési terület
- EGYÉB ELEM**
- Tervezett alap
 - Tervezett behatárolt határvonal
- TÁJRAJZTARTÓ ELEM**
- Infrastrukturális-hálózati kötet, jelenleg közhatalmi fejlesztési, funkcionális terület
 - Közigazgatási határ
 - Területi-határolású egyipter kiterjedésű terület
 - Művelet
- AGULÉSI TERÜLET**
- Teljes terület
 - Egyéb terület
 - Enklávus terület
 - Mezőgazdasági terület



Budapest Településszerkezeti Terve II. Területfelhasználás

FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV (FSZKT)

A szűken vett tervezési terület az FSZKT kivonata alapján jellemzően közlekedési célú terület:

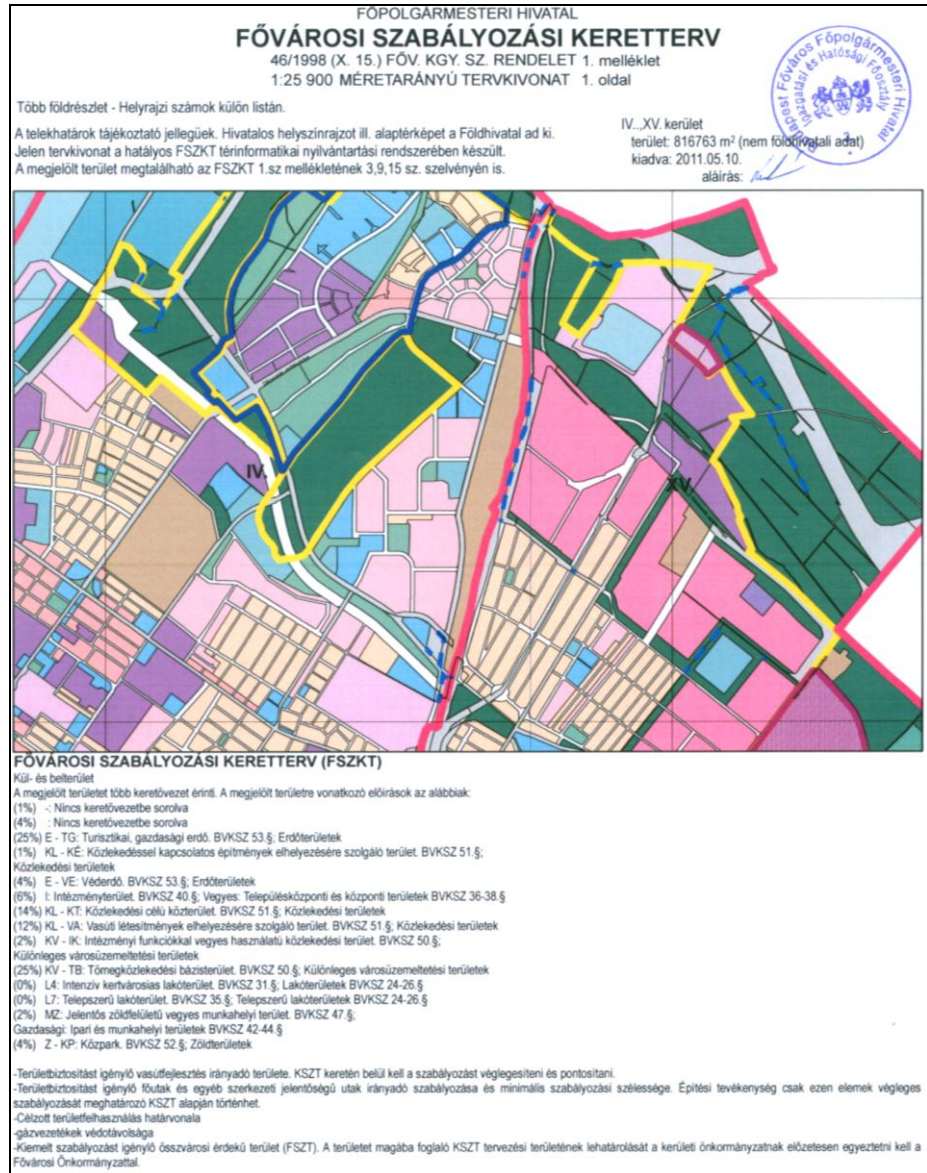
- KL-KT
- KL-VA
- KL-KÉ
- KV-TB, valamint
- KV-IK

jelű keretövezetbe tartozik;

- I
- MZ
- Z-KP
- E-VE, valamint
- E-TG

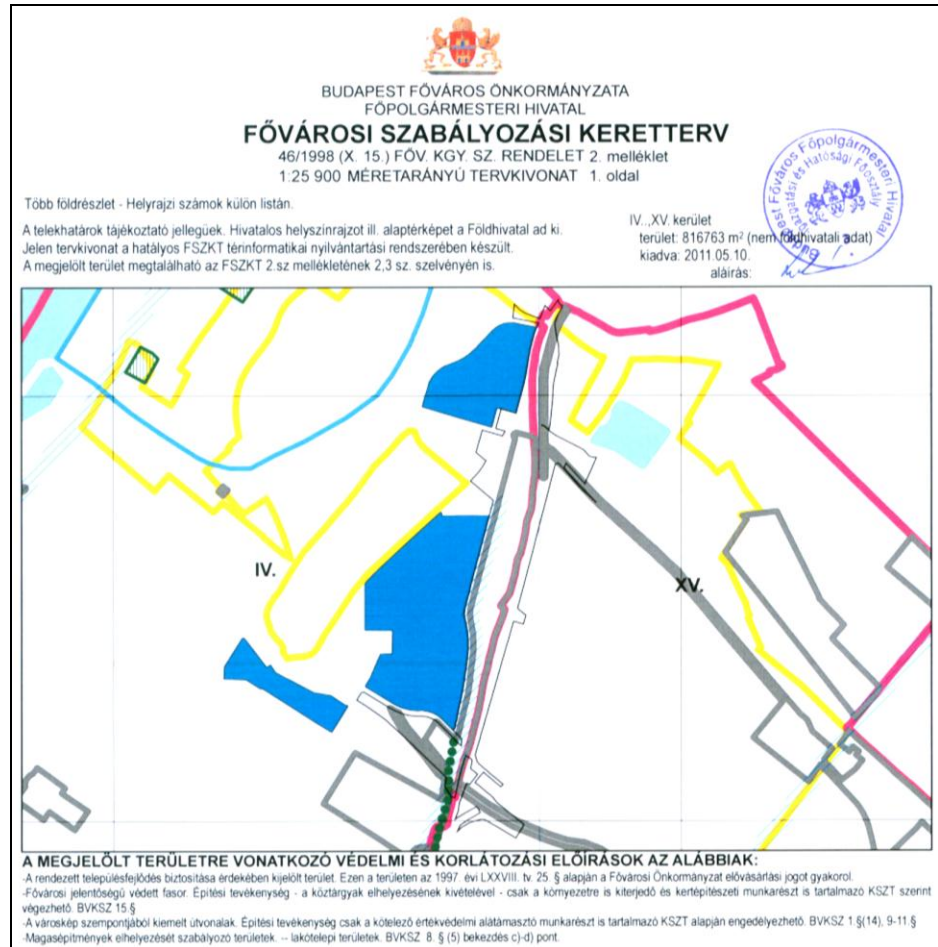
jelű keretövezet.

Jelmagyarázat







A Fővárosi Szabályozási Keretterv kivonata és jelmagyarázata (2011.05.10.)

A védelmek és korlátozások a területre vonatkozóan jelentős korlátozásokat nem rögzít.



A Fővárosi Szabályozási Keretterv kivonata és jelmagyarázata (2011.05.10.)

Jelmagyarázat

- Alaptérképi elemek**
-  Budapest közigazgatási határa
 -  Belterületi határvonal
 -  Kerülethatár
 -  Vízfolyások, vízfelületek

Jelmagyarázat

I. Országos, regionális jelentőségű védeltséget, illetve korlátozást jelentő tájékoztató elemek

II. Egyéb Fővárosi rendeletekben rögzített védeltséget, illetve korlátozást jelentő tájékoztató elemek

III. Egyéb Fővárosi rendeletekben rögzítendő védelemre javasolt elemek

IV. Védett és védelemre tervezett, valamint építési korlátozást jelentő elemek, melyekre a BVKSZ külön rendelkezik

I.	II.	III.	IV.	
				Műemléki jelentőségű terület (Világörökség kiterjesztett terület)
				Műemléki környezet
				Műemlék
				Régészetileg védett terület
				Fővárosi rendeletben védett épület
				Fővárosi rendeletben védett épületegyüttes
				Városkép szempontjából kiemelt területek
				Városkép szempontjából kiemelt útvonalak
				Országos jelentőségű védett természeti terület
				Fővárosi jelentőségű védett természeti terület
				Fővárosi jelentőségű védett természeti érték
				Fővárosi védelemre javasolt természeti terület
				Fővárosi jelentőségű védett közpark, temető
				Fővárosi jelentőségű védett fasor
				Hévíznyerő helyek védőterülete
				Fővárosi jelentőségű víznyerőhelyek védőterülete
				Karsztos terület
				Felszínmozgásveszélyes terület
				Beépített, beépítésre szánt mélyfekvésű terület
				Fokozottan védett barlang felszíni vetülete
				Barlangveszélyes terület felszíni védőzónája
				Mikrohullámú sáv
				Repülőtér zajgátló védőövezetei
				Metró védelmi zóna

A Fővárosi Szabályozási Keretterv kivonata és jelmagyarázata (2011.05.10.)

A TERVEZÉSI TERÜLET FSZKT-BEN MEGHATÁROZOTT KERETÖVEZETEI:

- I** intézményterületek,
- MZ** jelentős zöldfelületű munkahelyi területek,
- KV-IK** különleges, intézményekkel vegyes közlekedési területek,
- KV-TB** különleges városüzemeltetési területek tömegközlekedési területei,
- KL-KT** közlekedési célú közterületek,
- KL-VA** vasúti területek,
- KL-KÉ** közlekedéssel kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgáló területek,
- Z-KP** közparkok,
- E-TG** turisztikai erdők,
- E-VE** védelmi, véderdő.

Az FSZKT a Külső Szilágyi út Megyeri úti és Óceánárok utcai csomópontjánál két, 200. illetve 300 férőhelyes P+R parkoló elhelyezését irányozza elő. Továbbá meghatározza azokat a védelmi korlátozásokat, amelyeket a továbbtervezésnél figyelembe kell venni.

KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV (KSZT)

A kerületi szabályozási terv (KSZT) (jelenleg jóváhagyás alatt áll) az FSZKT keretövezeti besorolásától egyedül a terület É-i részén, a Homoktövis utcai buszvégállomás távlati hasznosításában eltérő. Az FSZKT-ben ez a terület keretövezetbe nem sorolt közlekedési terület, a KSZT L7 telepszerű lakóövezet kialakítását javasolja, amely övezeti átsorolást igényel.

BUDAPEST, IV. KER. ÚJPEST – KÁPOSZTÁSMEGYER BKV VÉGÁLLOMÁS ÉS KÖRNYEZETE KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERVE.

A terv a Szilas-patak - Sporttelep utca - Óceánárok utca - vasútvonal által határolt területre készült. A terv a területen P+R parkoló, buszvégállomás, intézményterület valamint közpark kialakítását javasolja.

A TERÜLET KÉPEKBE



Töltés utca - Külső Szilágyi út csomópont



Töltés utca – Harsányi Kálmán utca csomópont



A Külső Szilágyi út hídjai a Szilas-patak felett



Töltés utca – Harsányi Kálmán utca csomópont



Megyeri út - Külső Szilágyi út csomópont



Budapesti Koriközpont



A villamosmegálló a Megyeri útnál



A Csömöri-patak, felette a vasútvonal



A Külső Szilágyi út



A Székes utca



A tervezett intermodális központ térsége



BKV tároló a Homoktövis utcában



A Homoktövis utca



A Káposztásmegyér lakóterület



Három szinten a XV. kerületi oldalon: közút, vasút, autópálya



Három szinten a IV. kerületi oldalon: közút, vasút, autópálya



A Káposztásmegyér lakóterület



A Káposztásmegyér lakóterület a tervezett intermodális központ térségében



A Káposztásmegyér lakóterület a terület északi végénél



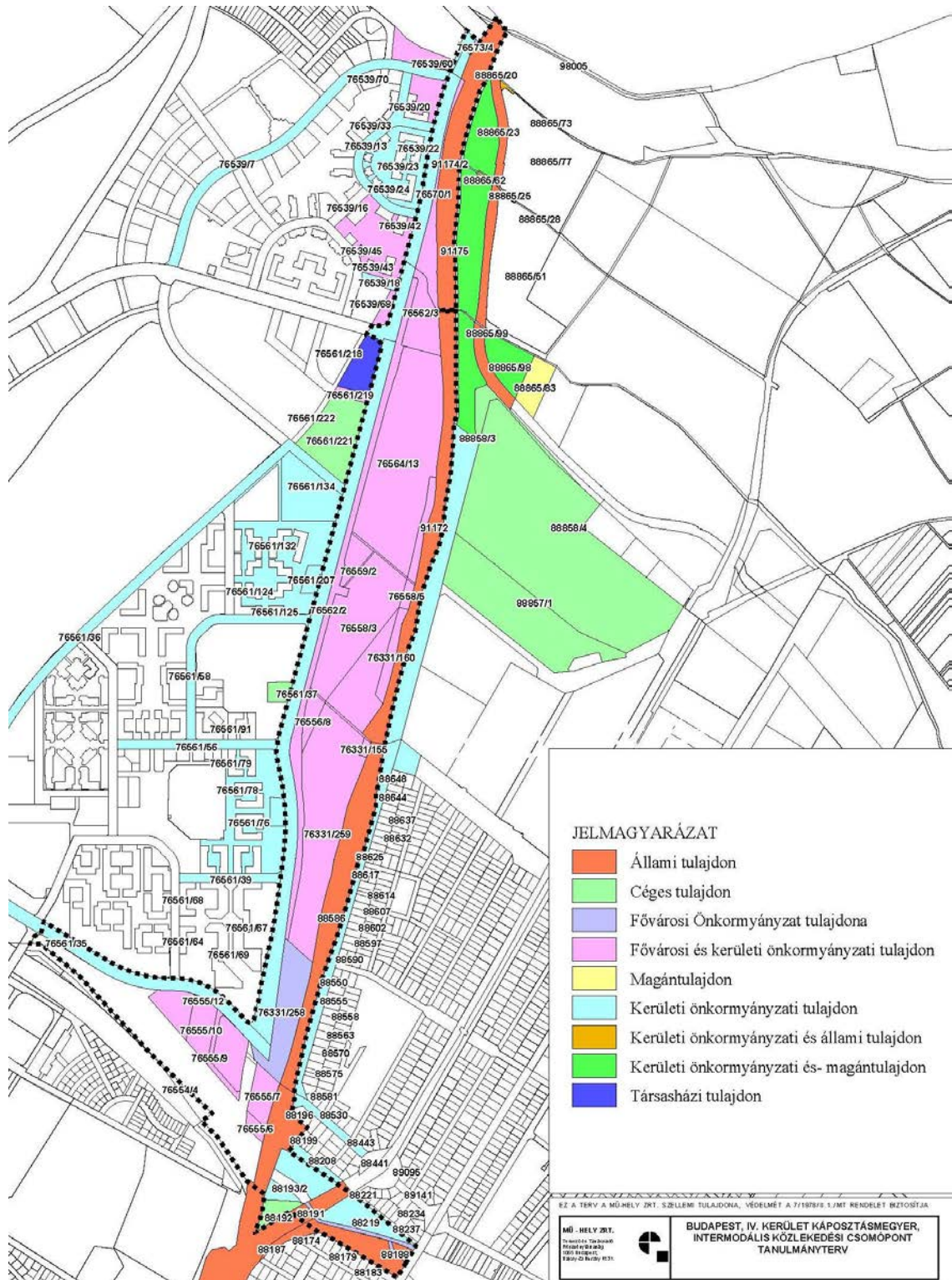
A közúti híd XV. kerületben, a volt vasúti híd és a jelenlegi vasúti műtárgy magassági viszonyai



A Káposztásmegyér lakóterület a vasútvonal XV. kerületi oldaláról

TULAJDONVISZONYOK

A szűken vett tervezési terület jellemzően a Fővárosi, illetve a IV. kerületi Önkormányzat tulajdonában van. Állami tulajdonú terület a vasút telke, és csak a határoló, szomszédos területeken található magán-, illetve cégtulajdonban lévő ingatlanok.



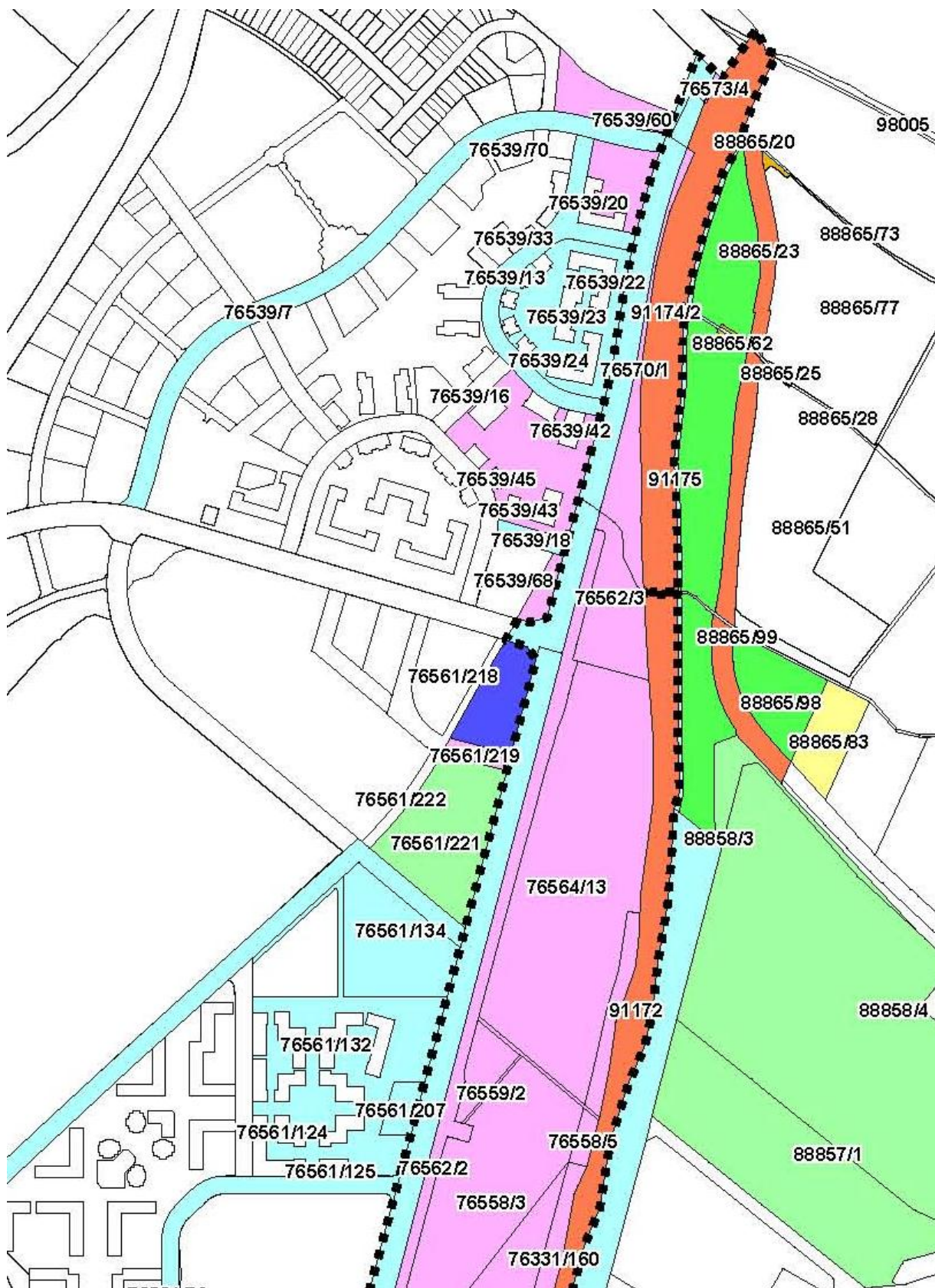
Tulajdonviszonyok 2011.06.

A tulajdoni adatok az alábbiak:

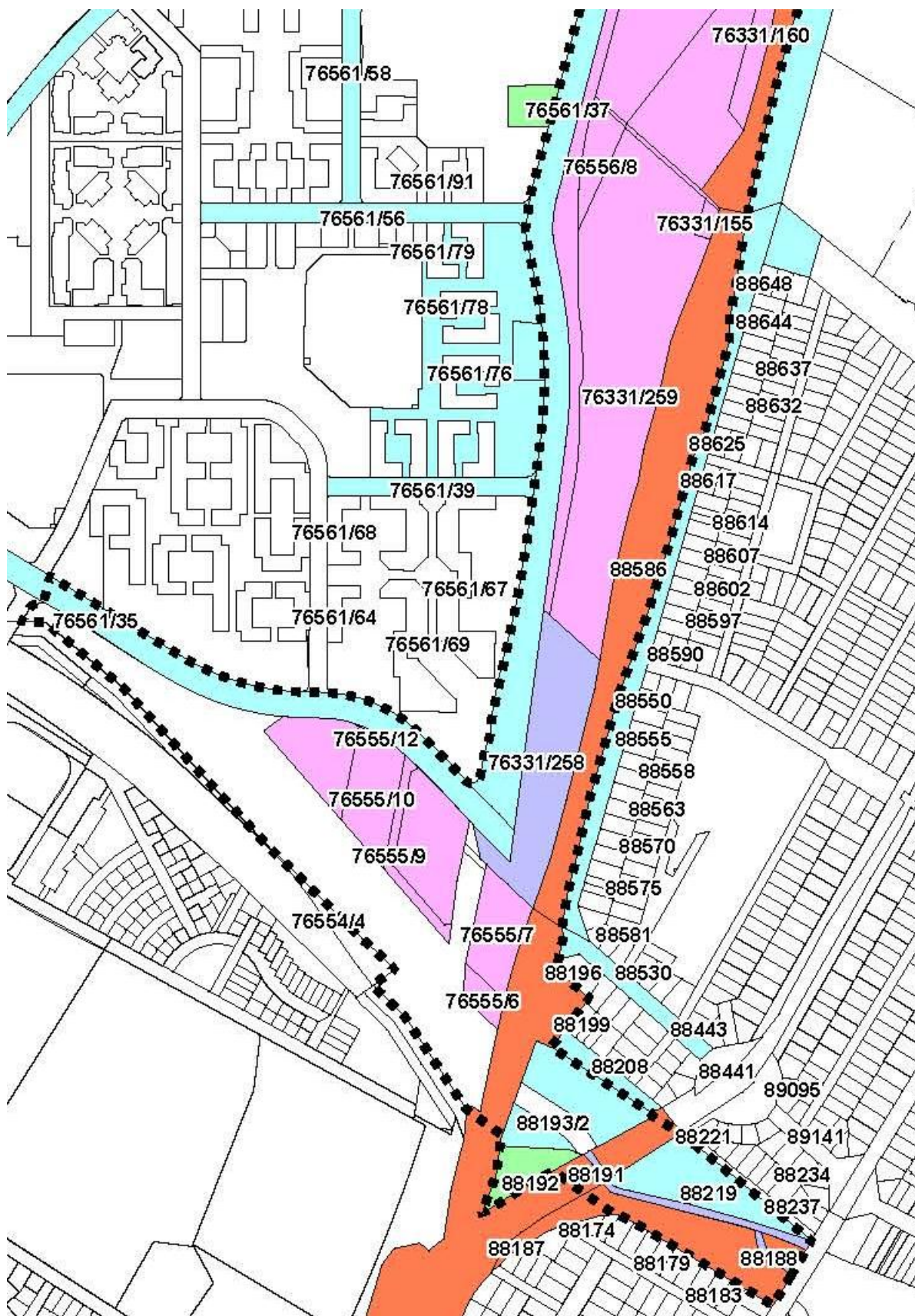
HRSZ	TERÜLET (m ²)	TULAJDONOS	TULAJDONOS TÍPUS	MŰVELÉSI ÁG	BEJEGYZÉS
76539/60		Fővárosi Önkormányzat	főváros	egyéb épület	
76512/398	6492	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	közpark	
76539/21	6667	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	építési terület	Vezeték jog 61 m ² ELMŰ, vezetékek jog 11 m ² Távhő
76572/1	8	1/2 IV. Kerületi Önkormányzat 1/2 Fővárosi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	út	
76573/4	204	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
91174/1	1341	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	közterület	
91174/2	33579	Magyar Állam	állam	közforgalmú vasút	Vezeték jog 5 m ² ELMŰ r., kezelő: Magyar Államvasutak
76570/1	9133	1/2 IV. Kerületi Önkormányzat 1/2 Fővárosi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76561/37	54636	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	közút	Vezeték jog 2493 m ² ELMŰ, vezetékek jog 756 m ² Távhő
76562/3	11327	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
91173	160	Magyar Állam	állam	közforgalmú vasút	kezelő: Magyar Államvasutak
91172	33926	Magyar Állam	állam	közforgalmú vasút	kezelő: Magyar Államvasutak
76564/4	4700	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76564/13	70933	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76562/2	26672	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	villamos pályatest	Vezeték jog 76 m ² ELMŰ r, Vezeték jog 35 m ² Távhő Rt.
76559/2	444	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	saját használatú út	
76562/1	4438	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76563	751	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76558/5	1488	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76331/160	5083	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76558/3	36895	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76557/1	197	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	saját használatú út	
76556/8	3668	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76331/159	18582	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76331/158	572	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76331/155	760	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76331/259	54978	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	építési terület	Vezeték jog 148 m ² Bp Távhőszolg. Zrt.
88586	37800	Magyar Állam	állam	közforgalmú vasút	Vezeték jog 75 m ² ELMŰ, vez. jog 429 m ² Bp Távhőszolg. Zrt.
76331/258	19802	Budapest Fővárosi Önkormányzat	főváros	beépítetlen terület	Vezeték jog 60 m ² ELMŰ Hálózati Kft.
76555/7	6912	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	Vezeték jog ELMŰ Hálózati Kft. részére
76555/6	1788	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	út	

HRSZ	TERÜLET (m ²)	TULAJDONOS	TULAJDONOS TÍPUS	MŰVELÉSI ÁG	BEJEGYZÉS
88865/20	187	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	autóút	Vezeték jog 7 m ² ELMŰ
88865/72	124	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	autóút	Vezeték jog 22 m ² ELMŰ
88865/76	335	1/2 XV. Kerületi Önkormányzat 1/2 Magyar Állam	önkormányzat + állam	autóút	kezelő: Közlekedésfejl K. K., Vezeték jog 100 m ² ELMŰ r.
91175	4209	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	közút	
88865/23	5618	Magyar Állam	állam	közút	Gázvez. átvez. jog, bányaszolg. jog, vezetékek jog 1058 m ² ELMŰ r.
88865/60	229	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	közterület	
88865/59	206	1/2 XV. Kerületi Önkormányzat, 1/2 Magyar Állam	önkormányzat + állam	autóút	kezelő: Közlekedésfejl. Koordinációs Központ
88865/61	173	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	autóút	
88865/62	204	1/2 XV. Kerületi Önkormányzat, 1/2 Magyar Állam	önkormányzat + állam	autóút	kezelő: Közlekedésfejl. Koordinációs Központ
88865/58	12494	1/2 XV. Kerületi Önkormányzat, 1/2 Zsemberi Ferenc	önkormányzat + magán	anyagbánya, legelő	Gázvezetékek átvezetési jog, bányaszolgalmi jog
88865/63	20948	1/2 XV. Kerületi Önkormányzat, 1/2 Zsemberi Ferenc	önkormányzat+magán	legelő	Gázvezetékek átvezetési jog, bányaszolgalmi jog
88865/30	7358	Magyar Állam	állam	közút, bányatelek	Bányaszolgalmi jog a Siófoki Kőolajvezetékek Vállalat, vez. jog ELMŰ
88865/99	123	1/2 XV. Kerületi Önkormányzat 1/2 Magyar Állam	önkormányzat + állam	út	kezelő: Közlekedésfejl. Koordinációs Központ Bányaszolgalmi jog
88865/98	10076	1/2 XV. Kerületi Önkormányzat 1/2 Zsemberi Ferenc	önkormányzat + magán	szántó, legelő	Vezeték jog 620 nm-re ELMŰ r.
88865/35	12395	1/2 XV. Kerületi Önkormányzat 1/2 Zsemberi Ferenc	önkormányzat + magán	szántó, legelő	Bányaszolgalmi jog a Siófoki Kőolajvezetékek, Gáz és olajszáll, MOL
88865/36	5814	Magyar Állam	állam	közút	kezelő PM Áll. Közútkezelő, bányaszolgalmi és vezetékek jog
88858/3	5454	Sara Lee Kávé- és Teafeld. Rt.	cég	üzem	Vezeték jog 362 m ² ELMŰ r.
88865/83	7337	Varga György	magán	beépítetlen terület	Vezeték jog 12 m ² ELMŰ r.
91200	31398	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	közút	Vezeték jog 1449 m ² ELMŰ r.
88857/1	48076	M3 Logisztikai Kft.	cég	üzem	átjárási szolgálmi jog
88849/1	3604	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	közterület	Vezeték jog 262 m ² ELMŰ r., vezetékek jog 182 m ² Távhő
88587	16720	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	közterület	Vezeték jog 1672 m ² ELMŰ r., vezetékek jog 341 m ² Távhő
88195	141899	Magyar Állam	állam	vasútállomás	Vezeték jog 838 m ² ELMŰ r., vezetékek jog 1931 m ² CsM
88442	4412	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	közterület	Vezeték jog 88 m ² ELMŰ r.
88191	356	Fővárosi Önkormányzat	főváros	Szilas-patak	
88218	3658	Magyar Állam	állam	közforgalmú vasút	Kezelő: MÁV ZRT., Vezeték jog 21 nm-re ELMŰ r.
88217	2813	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	közterület	Vezeték jog 10 m ² ELMŰ r.
88193/3	8096	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	közterület	
88193/1	2549	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	közterület	
88192	3909	Budapesti Elektromos Művek Rt.	cég	beépítetlen terület	Vezeték jog 184 m ² ELMŰ r.
88219	9811	XV. Ker. Önkormányzat	önkormányzat	közterület és adótorony	Vezeték jog 295 m ² ELMŰ r.

HRSZ	TERÜLET (m ²)	TULAJDONOS	TULAJDONOS TÍPUS	MŰVELÉSI ÁG	BEJEGYZÉS
88188	530	Fővárosi Önkormányzat	főváros	Szilas-patak	
88189	1002	Magyar Állam	állam	beépítetlen terület	Vagyonkezelő MNV Zrt
88190	2324	Fővárosi Önkormányzat	főváros	Szilas-patak	Vezeték jog 7 m ² ELMŰ
88187	13042	Magyar Állam	állam	beépítetlen terület	vagyonkezelő: MNV Zrt
76539/13	12090	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	út	Vezeték jog 1046 m ² ELMŰ, vezetékek jog 363 m ² Távhő
76539/30	16047	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	közterület	Vezeték jog 957 m ² ELMŰ, vezetékek jog 524 m ² Távhő
76539/84	17631	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	közterület	Vezeték jog 437 m ² ELMŰ, vezetékek jog 190 m ² Távhő
76539/18	1959	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	út	Vezeték jog 20 m ² ELMŰ, vezetékek jog 89 m ² Távhő
76539/67	2176	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	közterület	
76561/219	1807	Fővárosi Önkormányzat, IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	közterület	Vezeték jog 4 m ² ELMŰ Hálózati Kft. részére
76561/220	8305	IV. kerület Megyeri út 207. alatti társasház	társasház	lakóház, udvar	Bányaszolgalmi jog 225 m ² a Főgáz Földgázelosztási Kft. r.
76564/12	7047	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	út	Vezeték jog 6 m ² ELMŰ
76561/221	19857	Projekt 2 Ingatlan Kft.	cég	sportcsarnok	Vezeték jog 129 m ² ELMŰ Hálózati Kft. r.
76561/134	17397	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	oktatási intézmény	Vezeték jog 811 m ² Bp Távhőszolg. Zrt.
76561/207	2593	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	beépítetlen terület	Vezeték jog 206 m ² Bp-i Távhőszolgáltató Zrt.
76561/206	2614	VPM-Projekt Ingatlan és Vagyonkezelő Kft.	cég	építési terület	Vezeték jog 149 m ² Bp Távhőszolg. Zrt.
76561/203	2392	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	beépítetlen terület	Vezeték jog 204 m ² Bp Távhőszolg. Zrt.
76561/204	28081	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	közterület	Vezeték jog 538 m ² ELMŰ r., vezetékek jog 1290 m ² Távhő r.
76555/11	7165	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76555/10	7479	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	
76555/9	2463	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	út	Vezeték jog 55 m ² Bp-i Távhőszolgáltató Zrt.
76555/8	9880	1/2 Fővárosi Önkormányzat, 1/2 IV. Kerületi Önkormányzat	főváros +önkormányzat	beépítetlen terület	Vezeték jog 5 m ² ELMŰ vezetékek jog 416 m ² Távhő Zrt.
88858/4	143208	Sara Lee Kávé- és Teafeld. Rt.	cég	üzem	Vezeték jog 480 m ² ELMŰ r.
76539/7	21748	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	út	Vezeték jog 1691 m ² ELMŰ, vezetékek jog 1699 m ² Távhő
76561/208	32819	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	közterület	Vezeték jog 510 nm-re ELMŰ r, Vezeték jog 1123 nm-re Távhő Rt.
76561/35	30093	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	közút	Vezeték jog 4138 m ² ELMŰ, vezetékek jog 108 m ² Bp Távhőszolg. Zrt.
76561/36	31422	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	közút	Vezeték jog 3518 m ² ELMŰ, vezetékek jog 310 m ² Bp Távhőszolg. Zrt.
76561/39	5429	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	közút	Vezeték jog 488 m ² ELMŰ, vezetékek jog 531 m ² Bp Távhőszolg. Zrt.
76561/56	8544	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	közút	Vezeték jog 835 m ² ELMŰ, vez. jog 1028 m ² Bp Távhőszolg. Zrt.
76561/58	12046	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	közút	Vezeték jog 1645 m ² ELMŰ, vez. jog 864 m ² Bp Távhőszolg. Zrt.
76570/2	15861	IV. Kerületi Önkormányzat	önkormányzat	út	Vezeték jog 108 m ² ELMŰ r.



Tulajdonviszonyok 2011.06.



Tulajdonviszonyok 2011.06.

VÁROSRENDEZÉSI ADOTTSÁGOK ÉRTÉKELÉSE, VÁROSSZERKEZETI ÉS ÉPÍTÉSZETI VIZSGÁLAT



A tervezési terület környezete

A terület Budapest É-i részén a Külső Szilágyi út és a Vác – Budapest vasútvonal között húzódó 1300 méter hosszú területsáv. Szerkezetileg már maga a vasútvonal is meghatározó jellegű, de kiemelt fontossággal bír az M0 autópálya közelsége is.

A terület beépítetlen, mivel a korábbi tervek közlekedésfejlesztési területként jelölték meg. A területet D-en a Szilas-patak, a Megyeri úttól É-ra a Csömöri-patak keresztezi. A területtől É-ra a Mogyoródi-patak keresztezi a vasútvonalat. A vasút K-i telekhatára egyben a IV. és XV. kerületek közötti határvonal. A kerületek között a közúti kapcsolat két helyen biztosított: É-on az M0 autópálya lábánál külön szintű közúti csomóponttal, szintbeli kereszteződés D-en a Töltés utcánál található. A többszintes csomópont a forgalmi igényeknek nem felel meg.

A Külső Szilágyi út NY – i oldalán a Káposztásmegyeri lakótelep 5-10 szintes lakóépületei állnak. Az Óceán –árok úti, illetve a Megyeri úti csomópontoknál önálló intézmények – elsősorban kereskedelmi létesítmények – található. Jelentős külső közönségforgalmat vonzó létesítmények a Jégcsarnok és a közelben lévő Aquaworld épülete.

A terület É-i és D-i határán buszvégállomások található. A Homoktövis utcai végállomás csak tárolásra szolgál, az Óceánárok utca mentén lévő állomás területére hatályos rendezési terv készült.

KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLAT

KÖZÚTI HÁLÓZATI KAPCSOLATOK

Káposztásmegyer országos főúthálózati kapcsolatait az M0 autóút biztosítja, az M0 felől a terület megközelítése a Szilágyi utca északi végén a Dunakeszi csomópontban, illetve a Megyeri híd pesti hídfő csomóponttól a 2/A út – Óceánárok utca irányban lehetséges.

Dunakeszi felől a MÁV Bp-Vác vonalának mindkét oldalán 2 x 1 sávós út épült ki:

- A nyugati oldalon a Szilágyi utca meghosszabbításában Dunakeszi déli vállalkozási területének főútja a 2. sz. főútig vezet
- A keleti oldalon Dunakeszi-Szabadságtelepen átvezetve a város keleti részéről, illetve Fót felől érkező forgalom útvonala.

Káposztásmegyeren belül a másodrendű főúthálózat részén: a Szilágyi utca, Megyeri út és Óceánárok utca.

A Szilágyi utca a városrész észak-déli forgalmi tengelye az útpálya az Óceánárok utcától összesen 2 x 2 sávós szélességgel épült meg, az Újpest Árpád út felé eső szakasza 2 x 1 forgalmi sávós. Az út forgalma a csúcsidőszakokban 800-1200 Ejármű/óra/irány között változó. Csomópontjainak jelentős része jelzőlámpás szabályozású, elsősorban az út keleti oldalán haladó 14-es villamosvonal megállóinak gyalogos keresztezéseinél.

A Megyeri út Káposztásmegyer északi városrészét a Váci úttal köti össze. Az útpálya 2 x 2 forgalmi sávós, egyes helyeken 2 x 1 sávra szűkül. Az út forgalma dél felé növekszik, a terhelés 5-900 Ejármű/csúcsóra/irány között változó. Az út csomópontjai a Homoktövis utcai körforgalmat kivéve jelzőlámpás szabályozással működnek.

Az Óceánárok utca Káposztásmegyer déli határán a sugárirányú főutakat köti össze. Az útpálya 2 x 2 sávval épült ki, de 2 x 1 sávós útként működik, a forgalmi igényeknek megfelelően. Csúcsidei forgalma szakaszonként nagy mértékben változik, a Szilágyi utcánál 5-600 Ejármű/óra/irány. A főutakkal alkotott csomópontjai jelzőlámpás szabályozásúak.

Káposztásmegyeren a Szilágyi utcához 2 ponton is kapcsolódó Homoktövis utca a lakóterületek gyűjtőútja. A déli városrész Szilágyi utcához kapcsolódó közútjai korlátozott forgalmú lakóutcák.

A MÁV váci és veresegyházi vasútvonalai közötti területen, a XV. kerületben nem alakult ki összefüggő úthálózat.

A Dunakeszi felől kiépült Felsőkert utca csak a veresegyházi vonaltól keletre kapcsolódik a Károlyi Sándor úthoz. A 2 x 1 sávós út forgalma nem jelentős, 2-300 Ejármű/óra/irány. A vasút menti Harsányi Kálmán utcának nincs összeköttetése a Felsőkert utcával.

A Töltés utca – Közvágóhíd utca útvonal az Óceánárok utca rákospalotai folytatásában mindkét vasútvonalat szintben keresztezi, ez a kapacitását nagy mértékben csökkenti, forgalma a csúcsidőszakokban 3-400 Ejármű/óra/irány.

A vasútvonalon külön szintű közúti átjárást – a Fóti úttól északra – csak Budapest és Dunakeszi határán a vasúti pálya alatti csökkentett úrszelvényű közúti aluljáró biztosít. Az aluljáró csak 1 sávós, az ellentétes irányú forgalmat jelzőlámpa szabályozza. Jelentős torlódásokat okoz az aluljárón áthaladó 350-400 jármű/óra/irány forgalom szabályozása és Szilágyi utcai kapcsolata.

TÖMEGKÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK

A területen áthaladó MÁV Budapest-Vác-Szob vasútvonal kétvágányú, villamosított fővonal, a Káposztásmegyerhez legközelebbi vasútállomás Rákospalota-Újpest 1,5-3,0 km-re van, így a területnek nincs közvetlen vasúti megközelítés.

A városrész fő közösségi közlekedési kapcsolata a 14-es villamos, Káposztásmegyer és a XIII., Lehel tér között közlekedik, 11 km hosszú vonalon. Káposztásmegyer utasforgalma szempontjából legjelentősebb Újpest Városcsúcsban az átszállási lehetőség a 3-as metróvonalra. A metróig a vonalhossz 5,2 km, az eljutási idő 15 perc a káposztásmegyeri végállomástól. A villamos követési ideje a reggeli csúcsidőszakban 4,8 perc, délután 6 perc.

A villamosvonal Megyeri úti végállomása egyvágányú, a jelenlegi forgalomhoz kis kapacitású.

Káposztásmegyer és Újpest, illetve a 3-as metróvonal közötti utasforgalmat 3 autóbuszjárat bonyolítja le:

- Az északi városrészből Újpest-Városcsúcsig közlekedik a 122-es járat, 18 perc menetidővel, csúcsidőben 15 perc, napközben 30 perc követési idővel (hétfőn nem közlekedik)
- A 30-as járat szintén a Megyeri úton éri el Újpestet, de a Városcsúcsban van csatlakozása a 3-as metróhoz. Közvetlen eljutást biztosít a XIII. kerület és a Keleti pályaudvar felé. Csúcsidőszakban 10, ill. 15 perces követéssel közlekedik.
- A déli városrészt az Óceánárok utcán érinti a 20E járat, csúcsidőben reggel 5,5 délután 7,5 perccel közlekedik.

Káposztásmegyer belső kapcsolatait és a ráhordást a villamosvonalra a 126 és 126A járatok biztosítják.

Káposztásmegyerben 2 autóbuszvégállomás van, a városrész déli határán a Szilágyi utca – Óceánárok utca csomópontnál, illetve az északi határon a Szilágyi utca – Homoktövis utca csomópontnál.

A déli autóbuszvégállomás kapacitása a jelenlegi igényeket meghaladja, az északi végállomást csak tárolásra veszik igénybe, a 30, 122 és 126A járatok hurokszerűen vannak kialakítva, csak érintik a végállomást.

KÖRNYEZETVÉDELMI VIZSGÁLAT

TELEPÜLÉSI KÖRNYEZET - TERÜLETHASZNÁLAT

A tervezési terület IV kerület, Újpest - Káposztásmegyer K-i szélén található. A terület legnagyobb részét a Külső Szilágyi út és a Harsányi Kálmán utca közötti terület alkotja. Az utak által határolt területsávban a Budapest-Vác vasúti pálya, valamint az azt kísérő erdős, ligetes területek, felhagyott rét, legelő területek helyezkednek el. A területet a D-i részen keresztezi Szilas-patak, az É-i részen a Csömöri patak. A Külső Szilágyi út Ny-i oldalán a Káposztásmegyeri lakótelep 4-5, máshol 8-10 emeletes épületei állnak. A lakó funkció mellett az út közelében több, a lakosság ellátását biztosító kereskedelmi létesítmény (Spar, Profi, CBA áruház), oktatási intézmény, valamint kikapcsolódási lehetőséget jelentő intézmény (JÉGPALOTA BUDAPEST) található. A Harsányi Kálmán utcának a terület D-i részére eső szakasza mentén kertés, családi házas lakóterület van, míg az É-i szakaszán üzemi, logisztikai terület (Sara Lee bázistelep). A tervezési terület részét képezi még a Kovács Kálmán tér, ahol egy felhagyott és mára elbontott szennyvíz átemelő telep volt és mára egy extenzíven fenntartott ligetes terület. Környezeti szempontból a területet érintő részlegesen területhasználati korlátozást jelentő eleme a Külső Szilágyi út, valamint a Budapest-Vác vasúti vonal és azok környezeti hatásai. A területfelhasználás meghatározásakor figyelembe veendő az Országos Ökológiai Hálózat területet érintő ökológiai folyosó területe a területet érintő vízfolyások környezetében.

LEVEGŐMINŐSÉG

A terület légszennyezettségi besorolása a 4/2002.(X.7.) KvVM rendelet alapján a következő: légszennyezettségi agglomeráció, 1. Budapest és környéke, ahol a légszennyezettségi zónabesorolás a következő: Kéndioxid E, Nitrogéndioxid B, Szénmonoxid D, PM10 B, Benzol E, Talajközeli ózon O-I, PM10 Arzén (As) F, PM10 Kadmium (Cd) F, PM10 Nikkel (Ni) F, PM10 Ólom (Pb) F, PM10 benz(a)pirén (BaP) B.

A légszennyezettségi határértékeket a 4/2011. (I. 14.) VM rendelet szabályozza.

Légszennyező anyag	Határérték [g/m ³]			Veszélyességi fokozat
	Órás	24 órás	Éves	
Kén-dioxid	250	125	50	III.
Nitrogén-dioxid*	100	85	40	II.
Ózon		120		I.
Szén-monoxid	10 000	5 000	3 000	II.
Ólom			0,3	I.
Szálló por (PM10)		50	40	III.
Szálló por (TSPM: összes lebegő portartalom)	200	100	50	III.
Benzol		10	5	I.

Jelentősebb légszennyező anyagok határértékei¹

¹ 4/2011.(I. 14.)VM rendelet szerint

Sem a területen, sem a kerületben nem található állandó immisszió mérő állomás. A legközelebbi immissziómérő pontok a XV. kerületben (Ópalota) a Fő u. 70. alatt, valamint a III. kerületben (Békásmegyér) Víziorgona utcában található. Mindkét mérőpont manuális mérőhelyként működik, ahol Kéndioxid (SO₂), Nitrogéndioxid (NO₂) és Ülepedő por értékeket mértek 2007 év végéig. A mérőhelyek 2005 és 2006 évi adatai alapján kéndioxid szempontjából kiváló, nitrogéndioxid Nitrogéndioxid (NO₂) értékek mérése történik. Kéndioxid (SO₂), Nitrogéndioxid (NO₂) tekintetében jó minőségű évek óta a levegő, míg ülepedő por tekintetében jellemzően csak megfelelő minőségű volt 2007 végéig. A mérőpontok bár távol vannak a vizsgálati területtől, mégis nagy valószínűséggel mondható, hogy azokhoz hasonló, esetleg kis mértékben még kedvezőbb értékek adódnának a területen.

A területen belül pontszerű légszennyező forrás lényegében nincs. Az érintett területek távhővel ellátottak. Legfeljebb a kereskedelmi létesítmények szellőzői minősülnek légszennyező pontforrásnak a területen.

Vonalszerű légszennyező forrásoknak a Külső Szilágyi út, a Dunakeszi út, Töltés utca tekinthető. A sorrend egyben a forgalom nagyság csökkenését is jelöli, így a légszennyezés kibocsátás is csökkenő mértékű az utak sorrendjét tekintve. A Külső Szilágyi úton személygépjármű forgalom mellett menetrendszerű volánbusz és BKV járatok is közlekednek. A tervezési területen belül a védendő létesítmények az út tengelyétől 25-35 m-re vagy nagyobb távolságra helyezkednek el, így nem okoznak jelentős légszennyezetségi problémát a területen.

A területen belül két nagyobb BKV buszvégállomás is található. Az egyik a Külső Szilágyi út - Óceán árok sarkán, a másik a Külső Szilágyi út – Homoktövis utca sarkán. Előbbi 4 buszvonal, utóbbi 3 buszvonal végállomásaként üzemel.

Vonalas légszennyezőként csak minimálisan kell figyelembe venni a területen lévő 14-es villamos vonalat és a Budapest-Váci vasúti fővonalat. Mindkettőn esetében felső-vezetékes villamos vontatás van rendszeresítve, ami minimális levegőszennyezéssel jár. A váci vonalon időnként előfordulhat dízel vontatás is.

Felületi szennyezés a területen jelenleg minimális. A vasút és a Külső Szilágyi út közötti terület döntően parlag, helyenként beerdősült, máshol cserjésedő ligetes foltokkal. A területen lévő homoktalaj hamar kiszáradt és a kiszáradt gyomvegetáció csak kis mértékben csökkenti a szélerezési hatásokat.

ZAJ ÉS REZGÉSTERHELÉS

A területen olyan pontszerű zajforrás, ami a környezetében is érezhető hatású jelenleg nem található.

A közlekedési eredetű zaj és rezgésterheléssel alapvetően a Külső Szilágyú út, Dunakeszi út, Töltés utca, Budapest-Vác vasútvonal mentén kell számolni.

A területi határértékek megállapítását a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú melléklete alapján végeztük el. Ezek szerint a „lakóterület (nagyvárosias beépítésű), vegyes terület”-en valamint „gazdasági terület”-en „gyűjtőút; összekötőút; bekötőút; egyéb közút” valamint „az országos közúthálózatba tartozó gyorsforgalmi utaktól és főutaktól, a települési önkormányzat tulajdonában lévő belterületi gyorsforgalmi utaktól, belterületi elsőrendű főutaktól és belterületi másodrendű főutaktól, az autóbusz-pályaudvartól, a vasúti fővonalától és pályaudvarától származó zajra” a nappali zajterhelési határérték 65 dB, míg az éjszakai 55 dB. A Harsányi Kálmán utca mentén a Sípos tértől D-re „lakóterületen (kisvárosias, kertvárosias, falusias, telepszerű beépítésű),” „az országos közúthálózatba tartozó mellékutaktól, a települési önkormányzat tulajdonában lévő gyűjtőutaktól és külterületi közutaktól, a vasúti mellékvonaltól és pályaudvarától származó zajra” a nappali zajterhelési határérték 60 dB, míg az éjszakai 50 dB.

Budapest Stratégiai zajtérképe alapján az alábbi zajterhelési helyzetekkel kell számolni:

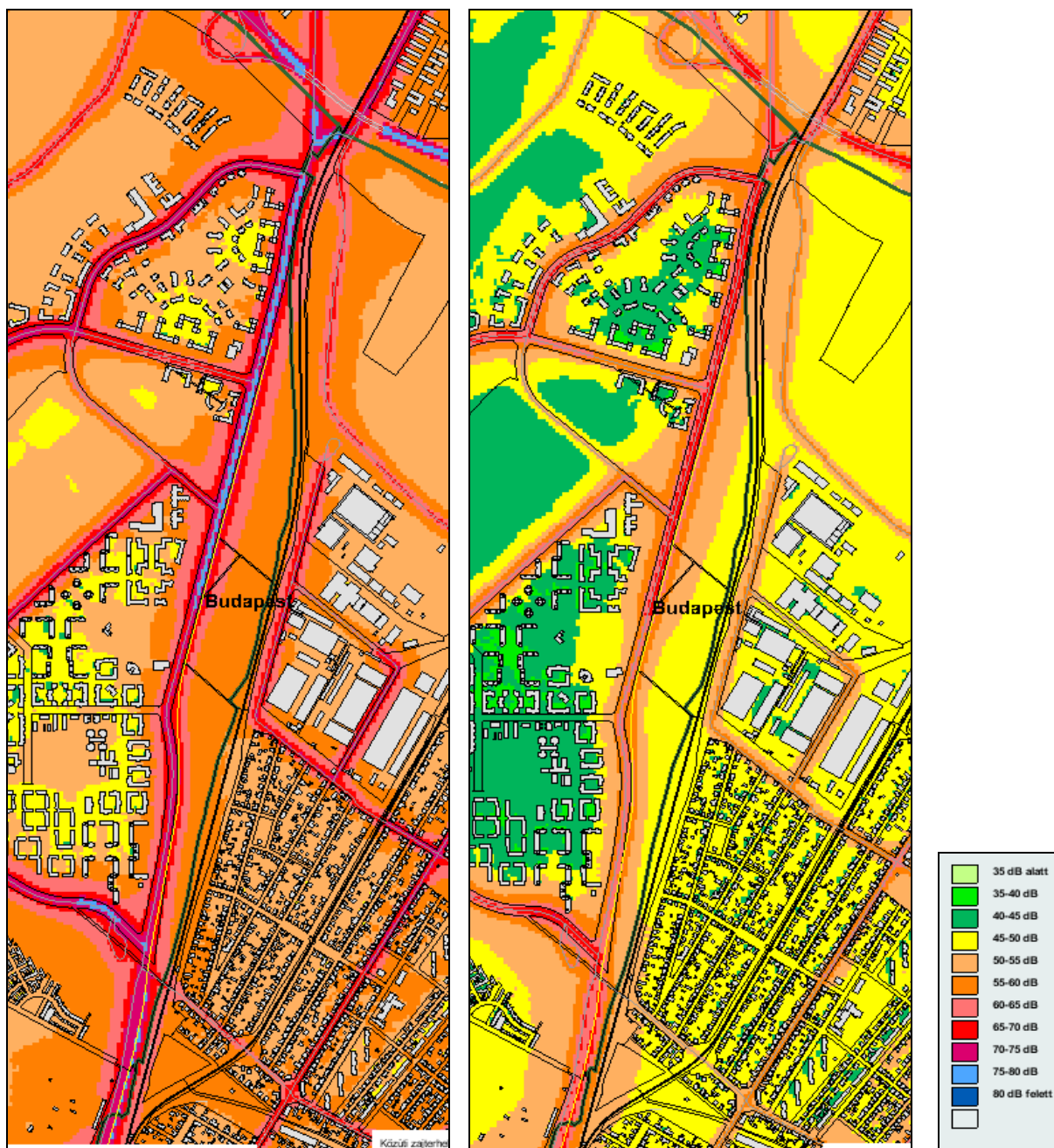
A nappali közúti zajterhelés jelentős mértékű. Az ábrából jól látható, hogy a zajterhelési határértékek az épületek közvetlen közelében már teljesülnek. A zajforrásokhoz legközelebbi épületeknél valamivel 65 dB alatti zajterhelési értékekkel lehet számolni.

Az éjszakai zajterhelési értékek kicsit kedvezőtlenebbül alakulnak. Az utakhoz legközelebbi homlokzatoknál még előfordulhat 1-2 dB-es éjszakai zajhatárérték túllépés.

A tervezési terület legtöbb útja mentén többszintes (jellemzően 8-10 emelet) épületek vannak és a fenti zajterhelési értékek a földszinti és 1 emelet magasságában érvényesülnek. A felsőbb szinteken, már éjszakai határértékek is teljesülnek.

A vasúti zajterhelés jelentősebben zavaró hatással a Harsányi Kálmán utca menti lakóterületeket érinti. Az ábrából látható, hogy elsősorban a Töltés utca közelében lévő épületek esetében a homlokzatok közelében a 65 dB-el nappali zajterhelési határértéket meghaladó mértékű zajterhelést okoz. Ezen a részen az éjszakai zajterhelés 60 dB körüli, ami 5 dB illetve kicsit azt meghaladó mértékű zajhatárérték túllépést jelent.

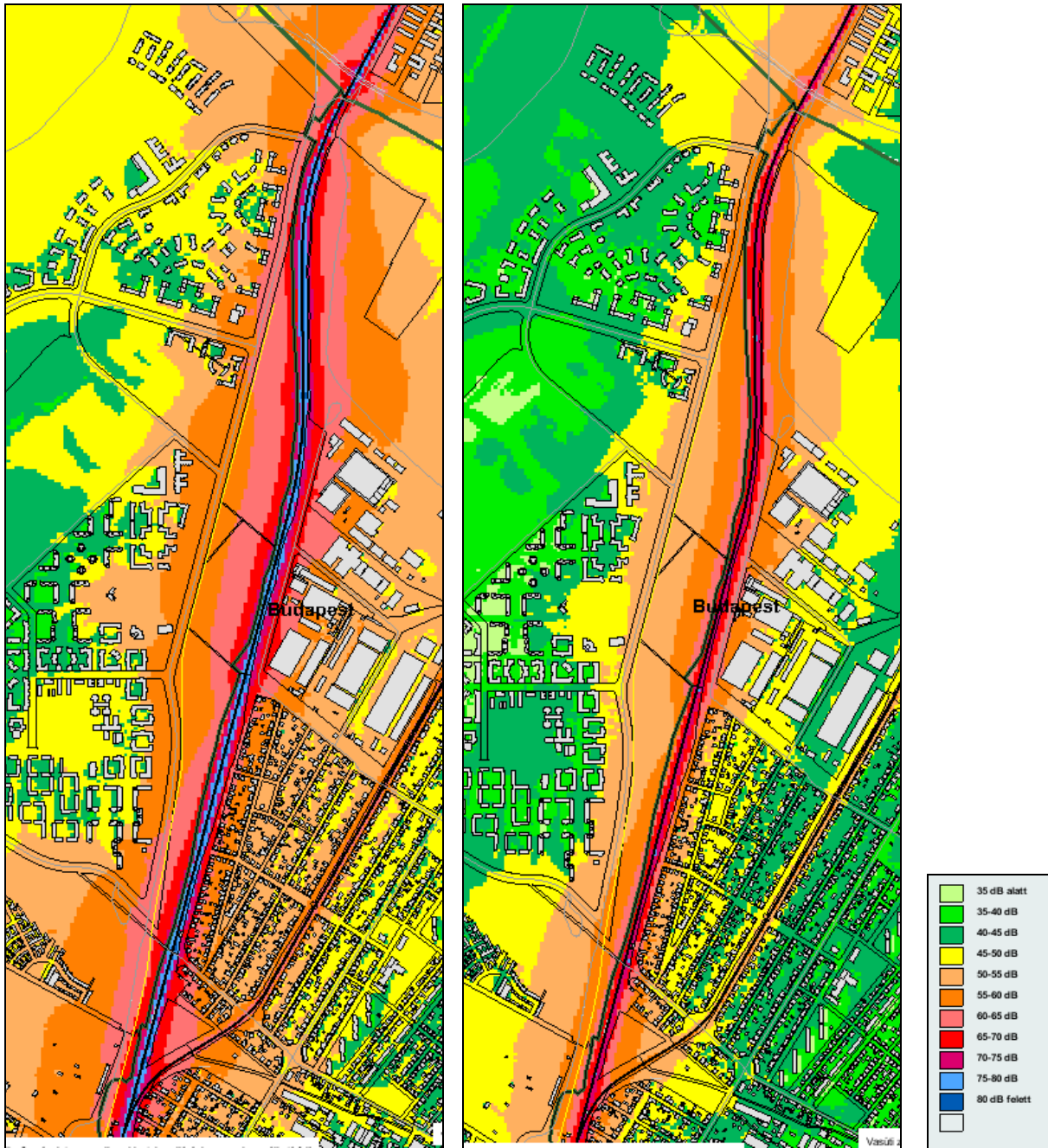
Jól látható, hogy a Harsányi Kálmán utca Árokhát utca és a Sípos tér közötti szakaszán a zajjal terhelt zóna kiterjedése sokkal keskenyebb, mint a vasút mentén máshol. Ez annak köszönhető, hogy az érintett szakaszon a vasút mentén földtöltés húzódik, ami zajvédelmi töltésként funkcionál. A töltés jellemzően erdei fákkal sűrűn benőtt, ami fokozza zajvédő hatást.



Közúti zajterhelés nappal/éjjel²

Az ábrából az is jól látható, hogy a Sípos tértől É-ra a zajjal terhelt zóna jelentősen kiszélesedik. Ezen a részen a terepszintnél magasabban, töltésen halad a vasút. Ugyan itt is mindkét oldalon 10-20 m-es erdősült sáv kíséri a vasúti pályát, de annak zajárnyékoló hatása sokkal kisebb, mint a zajvédő töltésé, így ezen a részen, különösen a Homoktövis utca térségében a IV. kerületi területeken is határérték közeli vasúti eredetű zajterheléssel kell számolni.

² Forrás: Budapest és környéke Stratégiai Zajtérképe

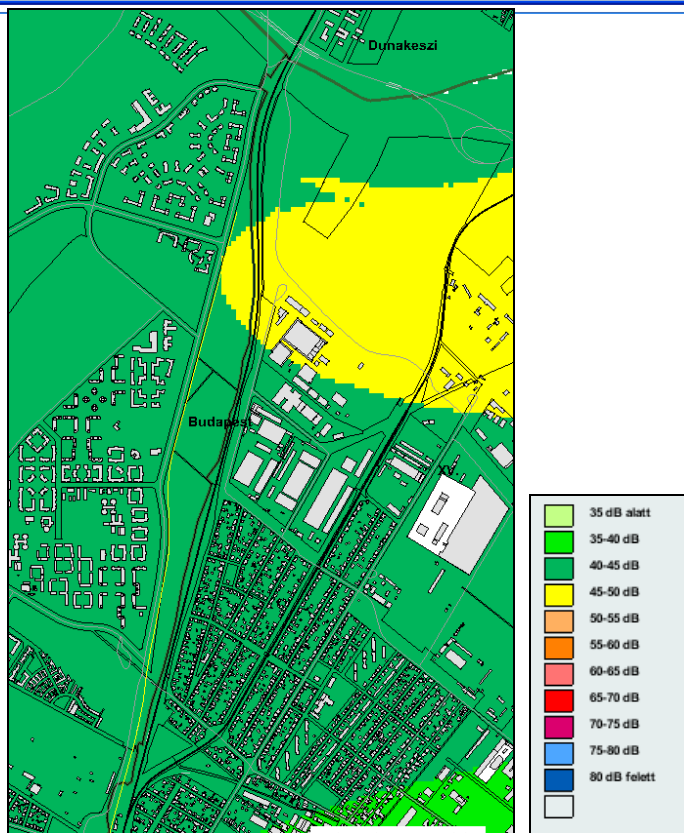
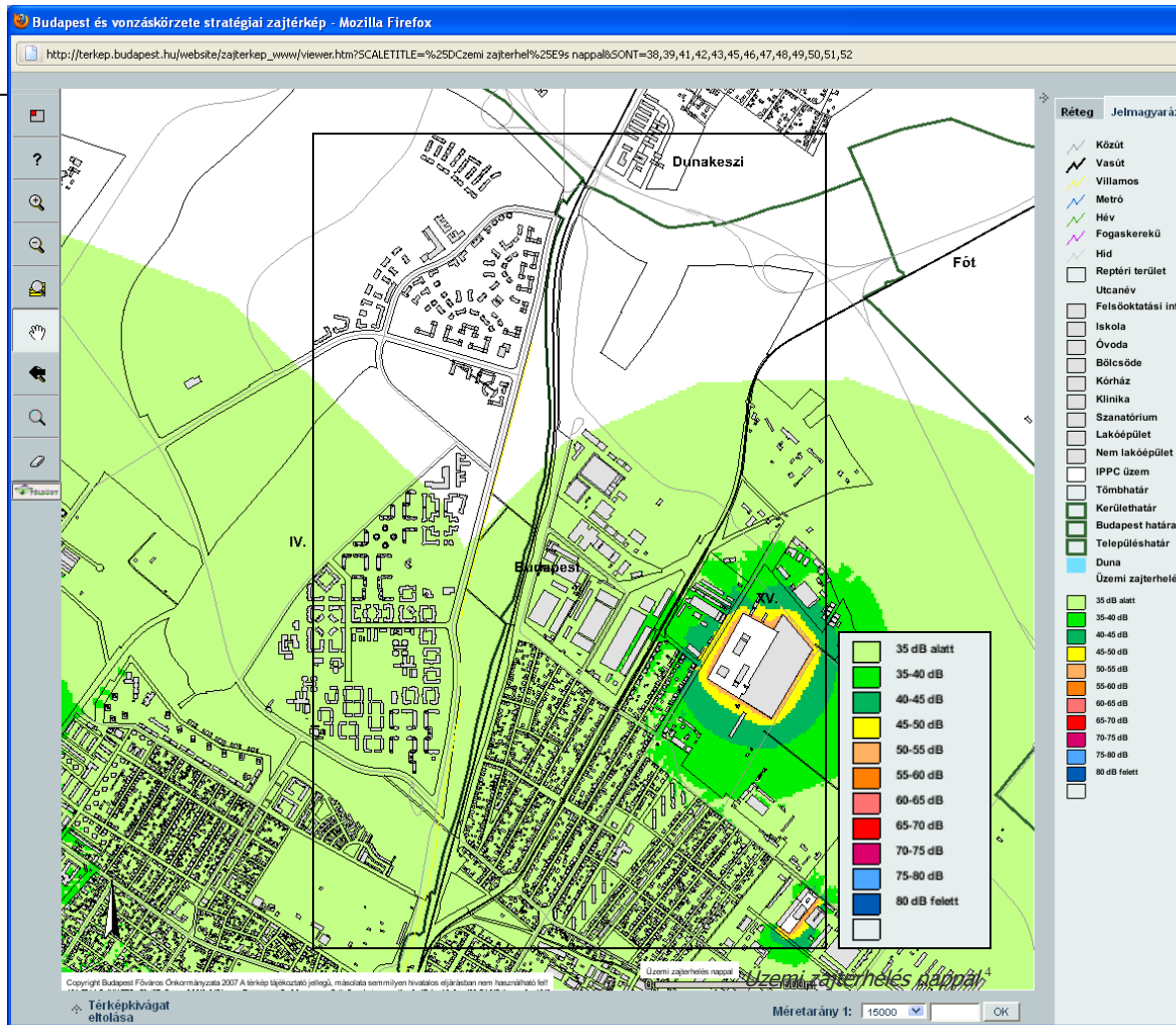


Vasúti zajterhelés nappal/éjjel³

A közelben jelentős üzemi zajforrás nem található. A Stratégiai Zajtérkép üzemi zajforrásként a Rákospalotai Hulladékégetőt tartja nyilván. Az ábrából jól látható, hogy a mű zajterhelése a tervezési területre minimális hatású, gyakorlatilag alig észlelhető, az egyéb zajforrások mellett.

A térség szempontjából figyelembe veendő zajforrást jelent a területtől É-ra, kb. 2-3 km távolságban lévő Dunakeszi repülőtér zajhatása is. A repülőtér csak nappali időben fogad légi járműveket így csak a nappali zajterhelésével kell számolni.

³ Forrás: Budapest és környéke Stratégiai Zajtérképe



Repülési zajterhelés nappal (ferihegyi repülőtér zajterhelése nélkül)⁴

⁴ Forrás: Budapest és környéke Stratégiai Zajtérképe

Az ábrán jól látható, hogy a repülőtér un. iskolaköre a Káposztásmegyeri lakótelep két üteme közötti parkos rész fölött hózódik, így ezen a részen a átlagos zajterhelés elérheti a 45 dB-es értéket. Mivel a repülők pontos repülési pályái mindig kisebb nagyobb szórással valósulnak meg, így az ábrázolt zónák is kis mértékben eltérhetnek az ábrán szereplőtől az egyes repülési műveletek alkalmával. Összességében elmondható, hogy zajterhelés szempontjából konfliktusos zónának Külső Szilágyi út melletti lakóépületek 0-2. szintjein lévő lakások, valamint a Harsányi Kálmán utca Töltés utca környéki szakaszán lévő lakóépületek tekinthetők. A terület többi részén vagy teljesülnek a zajterhelési előírások, vagy azokon nincs olyan létesítmény, melyek zajtól kiemelten védettek lennének.

TALAJADOTTSÁGOK – TALAJVÍZ

A 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról melléklete szerint a tervezési terület felszín alatti víz szempontjából fokozottan érzékeny, valamint a kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi területen lévő települések közé tartozik. Ezt a Duna és a dunai vízbázisok közelsége valamint a folyami üledékes talajképző és vízadó kőzetrétegek indokolják.

2005-ben a Golder Associates elkészítette a Fővárosi Vízművek Rt. Balpart-I. vízműtelep vízmű-kútjainak hidrogeológiai védőterületeinek lehatárolásához szükséges vizsgálatokat. A vizsgálat eredményeként részletes vízföldtani modellezéssel lehatárolásra került a vízbázis belső-, külső védőterülete, valamint hidrogeológiai 'A', 'B' és 'C' védőzónáinak modellezett területe. A modell szerint a tervezési terület a hidrogeológiai 'B' védőzónába esik. A vízbázis védőterületein belüli területek hasznosításakor figyelembe kell venni a 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízilétesítmények védelméről rendelkezéseit.

A terület a Duna egykori árterülete, talajviszonyait vegyes, löszös, homokos, kavicsos, mélyebben agyagos talajrétegek jellemzik. A területen belül talajszennyezésről, potenciális talajszennyező forrásról nincs tudomásunk. A terület D-i határán halad a Szilas-patak. A patak a tervezési területen a helyszínelés alkalmával elég szennyezettnek tűnt. A víz sötétbarna, bűzös és teljesen átlátszatlan volt. A tervezési szakaszon a patak medre végig kiépített beton mederben halad. A patak parti sávja a 21/2006. (I.31.) Korm. rendelet szerint a partéltól számított 6-6 méter. A terület É-i részén keresztezi a területet a Csömöri-patak. A patak a Külső Szilágyi útig nyílt mederben, onnan a Duna felé már zárt csatornában halad. A patak vize a helyszínelés alkalmával szép áttetsző volt, a meder alján is minden jól látható volt benne. A víz nem tűnt bűzösnek, ránézésre tisztának tűnt. A patak medre a Dunakeszi úti keresztezési szelvényig földmedrű, partján természetes sásos társulással. A Dunakeszi út és a Külső Szilágyi út között kiépített, vb. U szelvényű. A patak parti sávja a 21/2006. (I.31.) Korm. rendelet szerint a partéltól számított 6-6 méter.

A tervezési terület É-i határától néhány 10 méterre halad a Mogyoródi-patak.

⁵ Forrás: Budapest és környéke Stratégiai Zajtérképe

HULLADÉKKEZELÉS

A területen a keletkező kommunális hulladékok elszállítását az FKF Rt. a fővárosban szokásos módon biztosítja. A szelektív hulladékgyűjtés a területen megoldott. A területen 4 db hulladékudvar működik:

Káposztásmegyer I. Hajló utca CBA és Profi között

- Járműtelep utca - Külső Szilágyi út
- Külső Szilágyi út 44. Plus parkoló
- Székpatak utca 28. parkoló

A gyűjtőszigeten műanyag, fehér és színes üveg, valamint fém hulladékok szelektív gyűjtése történik.

A közelben két hulladékudvar is található, közel azonos (2-3 km-es) távolságban:

- XV. ker. Károlyi S. u. 119
- IV. ker. Ugró Gyula sor 1-3.

A területen belül veszélyes hulladéknak minősülő anyag keletkezésével egyedül az élelmiszerboltoknál és az egyes intézmények vendéglátó egységeinél kell számolni. Ezeken a helyeken döntően ételmaradékok keletkezésével kell számolni, melyek megfelelő gyűjtése és ártalmatlanítása ellenőrzötten biztosított és megoldott.

ÖKOLÓGIAILAG AKTÍV FELÜLETEK

A terület legjelentősebb ökológiai értékkel bíró biológiai aktív zöldfelületei az alábbiak:

- Vasút menti erdőszült zajvédő dombok, töltésoldalak
- Erdőszült területek a Mogyoródi-patak mentén
- Káposztásmegyeri lakótelep rendezett, parkosított zöldfelületei

Az erdőszült részek jellemzően nyár, akác, zöld juhar, a patakok közelében fűzfa fajokból állnak. Fafajaik alapján nem rendelkeznek különösebb értékkel, ugyanakkor főleg mint zöld lombtömeg, mind zajvédő, mind kondicionáló hatása miatt igen jelentős értéket képvisel egy deflációval erősen érintett, homokos talajú területen.

ZÖLDFELÜLETEK VIZSGÁLATA

A TERÜLET ZÖLDFELÜLETEI

A terület döntő többségében jelenleg beépítetlen terület. A beépített részeken lakóterületek és intézmények (óvoda, bölcsőde, jégcsarnok) valamint élelmiszer üzletek (Profi, CBA, SPAR) található. A terület FSZKT szerinti övezeti besorolása (I) intézményterületek, (KL-VA) vasúti létesítmények elhelyezésére szolgáló terület, (KL-KT) közlekedési célú közterület, (KL-KÉ) közlekedéssel kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgáló terület, (KV-TB) tömegközlekedési bázisterületek, (KV-IK) különleges intézményi funkcióval vegyes használatú közlekedési terület valamint (Z-KP) közpark, (E-VE) véderdő, (E-TG) turisztikai erdők. Az egyes övezetekben a minimális zöldfelületi mutató értéke az alábbiak szerint alakul: I övezetben 35%, L-VA, KL-KT, KL-KÉ, KV-IK övezetekben nincs meghatározva, KV-TB övezetben 10%, Z-KP övezetben 75%, E-TG övezetben 90%, E-VE övezetben nincs rögzítve, de gyakorlatilag 100%.

Z-KP övezet a Szilas-patak menti sávban, E-VE övezet a Kovács Kálmán téren, E-TG övezetű területek a Dunakeszi út mentén helyezkednek el. Az Óceán árok és Külső Szilágyi út kereszteződésénél lévő buszpályaudvar KL-KÉ övezetű. A Külső Szilágyi út KL-KT, míg a Budapest – Vác vasútvonal KL-VA övezetbe sorolt. A Külső Szilágyi út és a Budapest – Vác vasútvonal közötti erdős, ligetes, parlag területek döntően KV-TB övezetbe soroltak, míg a Megyeri utca vonalától É-ra lévő kisebb rész KV-IK övezetű és távlatilag 200 férőhelyes P+R parkoló számára fenntartott. A Külső szilágyi úttól Ny-ra a Székes utca és Homoktövis utca közötti tömbök I övezetbe soroltak.

A zöldfelületek állapotát területegységenként a következők szerint jellemezhetők:

Szilas-patak – Óceánárok út közötti terület. A területen belül buszpályaudvar és körülötte parkos terület található. A buszpályaudvar gyéren fásított. A parkos terület fenntartása átlagosnak tekinthető. A faállománya vegyes, bár a spontán megtelepült nyárfafélék dominálnak és csak az utak közelében találni pár tudatos telepítés eredményeként eltelepített díszfa fajt.

Kovácsi Kálmán tér és térsége. Jellemzően a vasúti és ipari vágányok közé ékelődött minimális intenzitással kezelt területek. A Szilas-patak menti sáv évente 3-4 alkalommal kaszált gyepterület. A többi területrészek jellemzően ligetesen fákkal benőtték, egyes részekben erdősültek. A fafajok között a nyárfafélék és az akácok dominálnak. A patak közelében fűzfák is vannak. A terület határoló utcákon jobbra telepített gyümölcsfák (dió, meggy, cseresznye stb.) vannak. A vasúti töltés részükben zöld juhar és bodza található még nagyobb számban.

Külső Szilágyi út és Káposztásmegyeri lakótelep. A területre jellemző, hogy az épületek megépítésekor a meglévő és építkezésnek nem útban lévő nagyobb nyárfák és akácok megtartásra kerültek. Az út mentén és az épületek között is fasorok, facsoportok telepítésére került sor a lakótelep megépítése után. A telepített fafajok, jellemzően díszítő értékkel rendelkező fafajokból kerültek ki.

Nagy számban kerültek telepítésre vadgesztenye, nyugati ostorfa, szivarfa, valamint magas kőris, és szomorú fűz. A Külső Szilágyi út fasora sem egységes, hanem a már említett fafajok telepítésével alakították ki. Azonos fafajok csak rövidebb szakaszok mentén vannak. A Jégcsarnok környékén a korai juharok zöld és vörös lombú változatai is nagy számban kerültek telepítésre.

Külső Szilágyi út és Budapest – Vác vasútvonal közötti területek. Ezek a területek szinte 100%-ban zöldfelületek. Csak néhány földút, kitaposott ösvény, valamint a Csömöri-patak keresztezi. A terület legnagyobb része parlag terület, melyet évente legfeljebb 2-3 alkalommal kaszálnak. A minimális használat következtében sok részen megkezdődött a fák és bokrok betelepülése és ligetes állományok jöttek létre. A ligetes részeken a fák közül a nyárfafélék és az akácok dominálnak. A bokor szintben az ezüstfa és az akác magoncok jelennek meg tömegesen. Kisebb foltokban a terület szinte teljesen beerdősült. Az erős részeken is a nyárfafélék dominálnak kevés akáccal és a Csömöri-patak közelében fűzfa fajokkal keveredve.

Harsányi Kálmán utca térsége. Az utca két jól elkülöníthető részre tagolható. A Sípos tértől É-ra az utca mellett logisztikai terület található. A logisztikai területek közül a működő Sara Lee Hungary telephelye intenzíven fenntartott zöldfelülettel rendelkezik. A telephelyen sok díszfa cserje, sövény és rendszeresen nyírt gyepfelület található. A többi telephely egy része jelenleg is eladó, kiadó, melyeken a zöldfelület fenntartás is csak igen extenzív jellegű, bár ezek a telephelyek is gazdagnak mondható faállománnyal rendelkeznek. A telephelyek előtt a Harsányi Kálmán utcában is egységes kőris fasor található. Az út és a vasút közötti terület fákkal és bokrokkal sűrűn benőtt. Itt is a nyárfafélék, az akác dominál, de megjelenik nagyobb számban a zöld juhar, az ezüstfa is.

A Sípos tértől D-re az út mentén kertvárosias lakóterület van. Az út környezete itt is rendezett, az út mentén fasor található, ami nem egységes, jellemzően a lakók által telepített különféle gyümölcsfajokból áll. Sok helyen a lakók az út túlsó, vasút felé eső részét is gondozzák, rendszeresen nyírják a gyepek részeket. Az út és a vasút között szinte végig zajvédő töltés húzódik, amit jellemzően akácfák és azok sarjai sűrűn benőtték.

Dunakeszi út ment területek jellemzően felhagyott szántók, melyek mára lágyszárú vegetációval fedettek. Az út mentén jellemzően az út menti árkon túl fasor telepítés található, de a fák még nagyon fiatalok. A vasúti pályát szegélyező 15-20m széles sáv nyárfákkal, akáccal sűrűn benőtt. A földmedrű Csömöri-patak szélén igen keskeny sávban sásos vízi élőhely alakult ki. A parttól 3-5 m-re kisebb facsoportok találhatóak melyekben a nyár és fűz fajok jelennek meg.

VÉDETT TERMÉSZETI ÉRTÉKEK

A területen védett természeti terület nem található.

A területet több részletében is érinti az Országos Ökológiai Hálózat területi elemei. A ökológiai folyosóterületek találhatóak a területen belül a meglévő vízfolyások környezetében: Szilas-patak, Csömöri-patak, Mogyoródi-patak. Az ökológiai hálózatra vonatkozó jogszabályi előírások betartandók az érintett területek vonatkozásában.

Helyi jelentőségű védett értékek közül a Szilágyi út menti fasor fővárosi védelem alatt áll.

A városkép védelme érdekében kiemelt útvonal a Külső Szilágyi útnak a belváros felől a Homoktövis utcáig terjedő szakasza.



A Csömöri patak



A Szila-patak

KÖZMŰVEK VIZSGÁLATA

A meglévő közművezetékek vízszintes és magassági adatait üzemeltetői nyilvántartás, illetve helyszíni szemrevételezés alapján tüntettük fel. Összességében megállapítható, hogy a terület és tágabb környezete hagyományos rendszerű közműhálózattal a jelenlegi igény szintnek megfelelően ellátott.

VÍZI KÖZMŰVEK

VÍZELLÁTÁS

A vizsgált terület tágabb környezetében épült vízvezeték-hálózat körvezetékes rendszerben üzemel. A vízellátó rendszert a Fővárosi Vízművek Zrt. üzemelteti. A terület a 20. Pesti alaplzóna vízellátási nyomásövezet területén helyezkedik el. A térséget ellátó vízvezeték-hálózatban uralkodó víznyomást a Káposztásmegyeri IV. gépház szivattyúinak induló nyomása határozza meg. A terület kommunális- és tűzoltó vízigényét az Óceánárok út - Külső Szilágyi út-Harsányi Kálmán utca - Árokhát utca nyomvonalon húzódó, DN1200vb. főnyomócső és az arról leágazó vezeték-hálózat biztosítja:

IV. kerület	Külső Szilágyi út.....	DN100-150-200-DN300;
	Homoktövis utca	DN100-300-600;
	Kőrösbánya utca	DN150;
	Csíkzentiván utca	DN150;
	Székpatak utca	DN200;
	Székes utca	DN200;
	Sárpatak utca	DN150;
	Megyeri út.....	DN150;
	Bőröndös utca	DN200;
	Galopp utca	DN200;
XV. kerület	Kovácsi Kálmán tér.....	DN80;
	Károlyi Sándor út	DN150-400;
	Harsányi Kálmán utca.....	DN100-200;
	Töltés utca	DN100;
	Árokhát utca	DN100;
	Balló Mátyás utca	DN100;
	Sipos tér.....	DN100;
	Visonta utca	DN100;
	Dunakeszi út.....	DN200.

A terület tűzoltóvíz ellátását a vezetékekre telepített tűzcsapokon keresztül biztosítják. A vizsgált terület B.106,00 - B.115,90 m szintek között helyezkedik el. A terület kommunális-, és tűzoltóvíz igényeit biztosító vízvezeték hálózatot a helyszínrajz rögzíti.

CSATORNÁZÁS-VÍZELVEZETÉS

A terület elválasztott rendszer szerint csatornázott, vagyis a keletkező kommunális szennyvizet, valamint a csapadékvizet külön-külön csatornarendszer vezeti a befogadóba. A térség szennyvízelvezetés szempontjából az Észak-Budapesti szennyvíztisztító telep vízgyűjtő területén helyezkedik el. A területen és környezetében összegyűjtött szennyvíz gravitációs csatornákon keresztül a terület déli oldalán húzódó DN1360vb. szennyvíz főgyűjtő csatornán keresztül jut a szennyvíztisztító telepre. A területen lévő utcákban üzemelő szennyvízcsatornák:

IV. kerület	Külső Szilágyi út.....DN300b.;
	Homoktövis utca .....DN300b.;
	Csíkszentiván utca.....DN300b.;
	Székpatak utca .....DN300b.;
	Székes utca .....DN300b.;
	Sárpatak utca .....DN300b, Dk315KG.;
	Megyeri út.....Dk315KG;
	Bőröndös utca .....DN300b.;
XV. kerület	Kovácsi Kálmán tér.....DN300b., DN300ac., DN500b.;
	Károlyi Sándor út .....DN500ac.;
	Harsányi Kálmán utca.....Dk315KG;
	Töltés utca .....Dk315KG;
	Árokhát utca .....Dk315KG;
	Balló Mátyás utca.....Dk315KG;
	Sipos tér.....Dk315KG;

A terület D-i oldalán, a Kovácsi Kálmán téren található egy szennyvíz átemelő műtárgy, mely üzemelését beszüntették az 1990-es években. A Kovácsi Kálmán téri FCSM telepről elindul egy DN400-as szennyvíz nyomóvezeték, amely keresztezi a Szilas-patakot, majd elhagyja a tervezési területet déli irányban. Ez a vezeték is üzemem kívül helyezett.

A vizsgált terület a Szilas-, a Csömöri- és a Mogyoródi-patak vízgyűjtő területén található. A Külső Szilágyi úti villamos vágányok mentén kétoldali nyílt árok húzódik, melyek befogadója a Szilas-, illetve a Csömöri patak. Az útburkolatok csapadékvizét zárt csapadékcsatornák víznyelőkön keresztül gyűjtik össze és vezetik gravitációsan a befogadóba.

A területen lévő utcákban üzemelő csapadékcsatornák:

IV. kerület	Külső Szilágyi út.....DN300-400-600-800b.,DN1000vb.;
	Kőrösbánya utca .....DN2600vb.;
	Homoktövis utca .....DN300b.;
	Csíkszentiván utca.....DN300b.;
	Székpatak utca .....DN300b.;

	Székes utca	DN300b.;
	Sárpatak utca	DN300b, DN400b.;
	Megyeri út	DN300b.;
	Bőrfestő utca	DN300b.;
	Bőröndös utca	DN300b.;
	Galopp utca	DN300b.;
	Óceánárok utca	DN300-600b.
XV. kerület	Kovácsi Kálmán tér	DN300ac., DN600b.;
	Károlyi Sándor utca	DN800b.;
	Harsányi Kálmán utca	Dk315KG;

A csatornahálózatot a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. üzemelteti.

A vizsgált terület meglévő egyesített rendszerű csatorna hálózatát 1:2.000 méretarányú helyszínrajzon ábrázoltuk.

ENERGIAKÖZMŰ HÁLÓZATOK

A területen található közterületeken épült közműhálózatok nyomvonalát az üzemeltetői adattárakban fellelhető nyilvántartás, illetve helyszíni szemrevételezés alapján tüntettük fel. A jelen tanulmányterv tárgyát képező területre vonatkozó általános és alapadatokat a generáltervezői és a bevezető szakirodalom részletesen rögzítette. Jelen szakági tervanyagunkban kizárólag az energia közműhálózatokkal kapcsolatos vizsgálataink eredményének ismertetésére szorítkozunk.

Általánosságban rögzíthető, hogy a vizsgált terület IV. kerületi részén a Külső Szilágyi út mellett, a Káposztásmegyeri lakótelep épületei, az Újpesti jégcsarnok és a BKV autóbusz végállomásai találhatóak.

Területünk XV. kerületi északi részén a MÁV vasúti pályatest és a Dunakeszi út között zöldterület, középső részén a Dunakeszi út és a Sípos tér között ipari jellegű telephelyek, míg déli részén a Sípos tér és a Szilas patak között kertvárosi jellegű lakóépületek találhatóak.

VILLAMOSENERGIA ELLÁTÁS

A tanulmány terv által érintett terület IV. kerületi részének, és közvetlen környezetének primer oldali 10kV-os tápfeszültség ellátása az Újpesti és a Zuglói 120/10 kV-os, alállomások között kiépített 10 kV-os földkábel hálózatokkal történik.

A XV. kerületi részén pedig annak északi területi egységén, a Dunakeszi út és a Sípos tér között, a Dunakeszi 12/20 kV-os alállomástól a Dunakeszi út mentén csatlakozó 20 kV-os szabadvezetékes és földkábeles hálózatok, míg déli területi egységén, a Sípos tér és a Szilas-patak között pedig, szintén a fenti 120/10 kV-os, alállomásoktól indított 10 kV-os földkábel hálózatok épültek ki.

KÖZÉPFESZÜLTSGŰ HÁLÓZATOK ÉS TÁPPONTOK

A tervezési terület és közvetlen környezetének villamosenergia-ellátását tehát a fent rögzített nagy/középfeszültségű alállomásoktól kiépített 10 kV-os földkábeles, illetve 20 kV-os szabadvezetékes és földkábeles hálózatok szolgáltatják, melyek nyomvonalai szabadvezetékes hálózatokkal az úttest mellett, illetve földkábeles hálózatok esetében a gyalogos közlekedésre szolgáló területsáv alatt húzódnak.

Az Újpesti és a Zuglói 120/10 kV-os, alállomástól kiépített 10 kV-os földkábel hálózatok fő csapás irányú nyomvonalai az Óceánárok út – Töltés utca – Harsányi Kálmán utca – Sipos tér – Székely Elek utca nyomvonalon érintik a vizsgált területet.

Az Óceánárok úton észak - nyugati irányból, annak páros számozású oldalán hat 10 kV-os földkábel ív lép be a vizsgált területünkre, ebből két kábelív nyomvonala a Külső Szilágyi úton északi irányba húzódik tovább, míg a főág keresztezi a villamos -; és a vasúti – pályatesteket, majd a Töltés utca – Harsányi Kálmán utca – Sipos tér irányába tovább húzódva kilép a vizsgált területről.

A Külső Szilágyi úton északi irányba tovább húzódó kábelívek közül az egyik kábelág behurkol az 5425. sz. és az 5457. sz. ÉBTR transzformátor állomásokhoz majd tovább húzódva az 5429. sz. és az 5433. sz. állomásokhoz, ezt követően pedig a Galopp utca és a Böröndös utca között az 5415. sz. az 5437. sz. az 5453. sz. és az 5303. sz. ÉBTR transzformátor állomásokhoz csatlakozik.

A Homoktövis utcán ÉNy-i irányból, annak páratlan számozású oldalán további két 10 kV-os földkábel ív lép be a vizsgált területünkre, ebből az egyik kábelív nyomvonala befordul a Farkaserdő utcába, és itt tovább húzódva kilép a vizsgált területről, a főág pedig keresztezi a Külső Szilágyi utat és déli irányba, az úttest és a villamos pályatest között, húzódik tovább, majd a BKV 10115. sz. áramátalakító állomása részére szolgáltat tápfeszültséget.

A Megyeri úton szintén észak - nyugati irányból, két további 10 kV-os földkábel ív lép be területünkre, a kábelívek nyomvonala keresztezi a Megyeri utat, az egyik ág primer feszültséget szolgáltat az itt meglévő 5689. sz. BHTR-C transzformátor állomás részére majd ezt követően nyomvonaluk befordul a 76561/222 hrsz. útra, és a Jégcsarnok 5709. sz. ÉBTR állomásához csatlakozik.

Az Újpesti 120/10 kV-os alállomástól kiépített következő 10 kV-os földkábel hálózat nyomvonala a Székes utcánál lép be a vizsgált területre, behurkol az 5565. sz. ÉBTR transzformátor állomáshoz majd befordul a Külső Szilágyi útra és északi irányba húzódik tovább, miközben felfűzi az 5549. sz., az 5547. sz., és az 5543. sz. ÉBTR állomásokat.

Miközben eléri a Csíkszentiván utcát, itt egyrészt hurokzáró kábelívet indít az 5541. sz. TR állomáshoz, majd a visszatérő kábelág a Csíkszentiván utcán tovább húzódva elhagyja a vizsgált területet.

Vizsgált területünk XV. kerületi déli részének primer oldali villamos energia ellátása szintén a fenti két 120/10 kV-os, alállomástól kiépített 10 kV-os földkábel hálózatokon keresztül történik, melyek

nyomvonalai itt a Kovácsi Kálmán téren a Csomád utcánál és a Károlyi Sándor útnál érinti a szóban forgó területi egységet, a vonatkozó szakági tervlapunkon rögzítettek szerint.

A XV. kerületi részén pedig annak északi területi egységén, a fent leírtaknak megfelelően, a Dunakeszi út és a Sípos tér között, a Dunakeszi 12/20 kV-os alállomástól a Dunakeszi út mentén vizsgált területünkre csatlakozó 20 kV-os szabadvezetékes és földkábeles hálózaton keresztül történik a túlnyomórészt ipari jellegű fogyasztók villamos energia ellátása.

A 20 kV-os szabadvezeték nyomvonala a Csömöri patakot keresztezve lép be területünkre, majd tovább húzódva keresztezi a Dunakeszi utat, majd itt földkábel hálózatként folytatódva a Dunakeszi út mentén tovább húzódva kilép a tervezési területről.

Vele párhuzamos, de „ellenirányú” nyomvonal-vezetéssel a Dunakeszi úton egy újabb 20 kV-os földkábel ív lép be területünkre, felfűzi a 0416/20. sz. 20/0,4 kV-os ipari szabadtéri transzformátor állomást, majd befordul a Harsányi Kálmán utcába, és déli irányba húzódik tovább.

Primer feszültséget szolgáltat a 0493/20. sz. 20/0,4 kV-os ÉHTR állomás részére majd a Harsányi Kálmán utcán tovább folytatódó nyomvonala a Sípos téren keresztül befordul a Székely Elek útra, és elhagyja a tervezési területet.

A vonatkozó szakági tervlapunkon rögzítettek szerint, fentiekben felsorolt 10/0,4 kV-os ÉBTR -; ÉHTR -; BHTR-C; és ISzTR - típusú transzformátor állomásokon keresztül történik tehát a vizsgált terület és közvetlen környezetének villamos energia - ellátása.

A rendelkezésünkre álló alapadatokból és helyszíni felmérésünk alapján rögzíthető, hogy a közületi -; ipari -; és intézményi - jellegű fogyasztók nagyrészt „saját”, míg a lakóépületek „kommunális” transzformátor állomásoktól kapnak villamos energiát.

KISFESZÜLTSGŰ HÁLÓZATOK

Az intézményi jellegű fogyasztók tehát a részükre telepített önálló transzformátor állomásoktól saját területükön belül kiépített kisfeszültségű hálózatokon keresztül vételezik a villamos energiát.

A vizsgált területen a meglévő; zömében nagyvárosi, lakótelep jellegű beépítés lakó épületei esetében; a villamos energia ellátás a kommunális 10/0,4 kV-os transzformátor állomások szekunder kapcsaitól indított földkábeles; illetve kisfeszültségű gerinchálózati kitáplálásokkal; és az elosztó hálózatok szintén földkábeles vezetékekkel valósultak meg.

A Harsányi Kálmán utca, és a Kovácsi Kálmán tér menti kertvárosi jellegű lakóépületek közvetlen tápfeszültség ellátása pedig a kommunális TR állomásoktól csatlakozó szigetelt légvezeték hálózatokon keresztül történik.

KÖZVILÁGÍTÁS

A tervezési terület meglévő közvilágítási rendszerének táppontjait a közép/kisfeszültségű transzformátorállomásokba telepített közvilágítási kapcsoló egységek képezik. Az innen kiinduló közvilágítási áramkörök a vizsgált terület érintett szakaszainak túlnyomó részén, földkábeles hálózatokkal kerültek kiépítésre.

Az üzemelő közvilágítás megoldásmódja, és a közvilágítási hálózatok és berendezések is területenként viszonylag egységes arculatot mutatnak. A közvilágítási berendezések korszerűsítése a nátriumosítási program keretében, az energiatakarékos fényforrások beépítése jelen közmű vizsgálatunk által érintett utcák teljes szakaszán meg történt.

A KÖZVILÁGÍTÁS JELENLEGI HELYZETE:

A Külső Szilágyi úton:

Kétoldalas váltott elrendezésű, 9-11 m fénypontmagasságú, 0.5-1 m karkinyúlású egy - karú beton kandeláber oszlopokra szerelt, Tungstram – Schröder Z2-es lámpa testekben 250W-os, Na fényforrásokkal, a gyalogos átkelőhelyeken és a BKV megállóiban kiemelt közvilágítás valósult meg.

A Külső Szilágyi út belső szerviz útján:

Egyoldalas elrendezésű, 8 m fénypontmagasságú, 0.5 m karkinyúlású egy - karú beton kandeláber oszlopokra szerelt, Tungstram – Schröder Z1-es lámpa testekben 100W-os, Na fényforrásokkal.

A BKV autóbusz végállomásokon:

Kétoldalas elrendezésű, 9-11 m fénypontmagasságú, 1 m karkinyúlású egy és két - karú beton kandeláber oszlopokra szerelt, Tungstram – Schröder ONIX lámpa testekben 250W-os, Na fényforrásokkal.

A Dunakeszi úton:

Egyoldalas elrendezésű, 8 m fénypontmagasságú, 0.5 m karkinyúlású egy - karú beton kandeláber oszlopokra szerelt, Tungstram – Schröder Zafir lámpa testekben 150W-os, Na fényforrásokkal.

A Harsányi Kálmán utcában, és a Kovácsi Kálmán téren:

Egyoldalas elrendezésű, 7m fénypontmagasságú, a kisfeszültségű szigetelt szabadvezeték hálózatok áttört beton tartóoszlopaire szerelt, Tungstram – Schröder Zafir típusú lámpa testekben 100W - os, Na fényforrásokkal.

HŐENERGIA ELLÁTÁS

Jelen tanulmány tervünk által érintett területen belül a IV. kerületben a beépítési volumennek megfelelően központi jellegű hőenergia ellátó rendszerek, míg a XV. kerületben egyedi jellegű hőenergia ellátás, valósult meg.

A meglévő épületek esetében a téli hőveszteség pótlására, valamint a használati melegvíz előállítására, és technológiai; energiahordozóként távhő, továbbá fűzési, és alternatív - energia hordozóként; vezetékes földgáz kerül felhasználásra.

TÁVHŐELLÁTÁS

A tanulmány terv által érintett területen a Külső Szilágyi út menti intézményi jellegű épületek, továbbá a Káposztásmegyeri lakótelep épületei távhő ellátást kapnak.

A hőszolgáltatás táppontja az Újpesti hőerőmű; illetve az innen indított, és a vizsgált területre déli irányból a Külső Szilágyi út mellett csatlakozó Fv 2x DN 600 mm – es forró vizes gerincvezeték pár, vb csatornában elhelyezve, melynek további nyomvonalvezetése északi irányba húzódik tovább és leágazó vezetékain keresztül hőenergiát szolgáltat a lakótelepi épületek hőközpontjai részére.

Elérve a Galopp utcát, egy Fv 2x DN 300 mm – es gerinc vezetékes leágazást indít, melynek nyomvonala keresztezi a Külső Szilágyi utat, majd a villamos síneket, és a vasúti pályatestet, és befordul a Harsányi Kálmán utcába, itt szintén északi irányba húzódik tovább, majd a Sípos téren keresztül befordul a Székely Elek útra, és elhagyja a vizsgált területet.

A Külső Szilágyi úti gerincvezetékéről a Járműtelep utcánál egy további Fv 2x DN 300 mm – es gerinc vezetékes leágazás indul melynek nyomvonal vezetése nyugati irányba húzódik tovább, és elhagyja a tervezési területet.

A Böröndös, és a Bórfestő utcákon egy-egy további Fv 2x DN 150/250 mm – es gerinc vezetékes leágazást indul melynek nyomvonalai szintén nyugati irányba húzódnak tovább majd kilépnek a vizsgált területről.

Az Fv 2x DN 600 mm – es gerincvezeték nyomvonal vezetése a Homoktövis utcán észak – nyugati irányban húzódik tovább, leágazást indít az Újpesti jégcsarnok hőközpontja részére, majd elhagyja területünket.

Egy - egy újabb mellékág Fv 2x DN 150/200 mm – es vezeték-párral a Sárpaták utcán és a Homoktövis utcán lép be a tervezési területre, a róla kiépített leágazó vezetékekkel történik a további lakótelepi épületek hőközpontjainak távhő energia ellátása.

A fent leírt forró vizes távfűtési gerinc -, és leágazó – vezetésekről kiépített csatlakozások szolgáltatják közvetlenül a hőenergiát a távhővel ellátott épületek hőközpontjai részére.

A hőenergia előállítás további primer energiahordozójaként a vizsgált területen vezetékes földgázenergia áll rendelkezésre az alábbiak szerint.

FÖLDGÁZ ELLÁTÁS

Szakági tervlapunkon rögzítettek szerint a tervezési területen földgázhálózati ellátás szempontjából a Rákospalotai gázátadó állomás ellátási körzetéből táplált, nagyközép -; illetve kis - nyomásfokozatú vezetékhálózatok üzemelnek, a szorosan vett vizsgált területen belül a földgázszolgáltatást igénybe vevő fogyasztók e két nyomásfokozatú földgázvezeték hálózatokról kaptak gázellátást. A szóban forgó területi egységek földgáz ellátása a budapesti nagynyomású körvezeték hálózatról épült ki. A földgáz ellátási táppontok, a Rákospalotai (GOV) gázfogadó állomástól indított acélcsővel kiépített, nagyközépnomású gerincvezetékek, illetve a róluk ellátott Megyeri úti, és a Közvágóhíd téri nagyközép/növelt kisnyomású gáznyomás szabályozó berendezések, és az innen csatlakozó növelt kisnyomású földgázvezeték hálózatokon keresztül történik a tervezési terület kommunális lakossági, és intézményi gázfogyasztóinak közvetlen földgázellátása.

NAGYNYOMÁSÚ FÖLDGÁZVEZETÉK HÁLÓZAT

A fenti Rákospalotai (GOV) gázfogadó állomás irányából csatlakozó DN 300 mm-es acélcsővel kiépített Nagynyomású földgázvezeték hálózat a Visonta utca – Harsányi Kálmán utca nyomvonalon lép be a tervezési területre, majd itt déli irányban húzódik tovább.

A Sípos térnél nyugati irányba fordul keresztezi a vasúti pályatestet, és ismét déli irányban a pályatest mellett halad a Töltés utcáig, itt ismét nyugati irányba fordulva keresztezi a BKV villamos vágányait, majd a Külső Szilágyi út mentén újra déli irányban húzódik tovább, és elhagyja a vizsgált területet.

NAGYKÖZÉPNYOMÁSÚ FÖLDGÁZVEZETÉK HÁLÓZAT

A fent rögzített egyik nagyközépnomású gerincvezeték DN 400 mm-es szakasza a Dunakeszi út mentén lép be a tervezési területre, itt észak-nyugati irányba húzódik tovább, majd a Megyeri út magasságában keresztezi a Dunakeszi utat, a MÁV vasútvonalat majd a BKV villamos vágányait és a Külső Szilágyi utat és a Megyeri útra csatlakozik.

Itt Dk 110 mm-es PE vezetékkel leágazást indít a Megyeri úti nagyközép/növelt kisnyomású gáznyomás szabályozó berendezéshez a gerincág, pedig a Megyeri úton folytatódó vonalvezetéssel lép ki területünkről.

Fenti gáznyomás szabályozó berendezéstől, pedig egy újabb Dk 110 mm-es PE vezeték indul a Külső Szilágyi úton déli irányba, egészen a Járműtelep utcáig húzódik, majd itt nyugati irányba a Járműtelep utcán halad tovább, és elhagyja a vizsgált területet.

NÖVELT KISNYOMÁSÚ GÁZVEZETÉK-HÁLÓZAT

A terület közvetlen földgáz energia-ellátása a fent rögzítettek szerint tehát a Megyeri úti, és a Közvágóhíd téri nagyközép-/növelt kis-nyomású körzeti gáznyomás szabályozó berendezésektől az alábbiak szerint történik. A kisnyomású gerincvezeték nyomvonala a IV. kerületi területek esetében a Megyeri úton Dk 200 mm-es PE csőhálózattal, épült ki a róla csatlakozó; elosztó-hálózati vezetékekkel valósult meg a szóban forgó terület egyes épületeinek növelt kisnyomású földgáz ellátása. A kisnyomású gerincvezeték nyomvonala a XV. kerületi területek esetében a Károlyi Sándor úton Dk 200 mm-es PE csőhálózattal, épült ki a róla csatlakozó; elosztó-hálózati vezetékek a Harsányi Kálmán utcában Dk 90 mm-es, míg a Kovácsi Kálmán téren, és annak közvetlen környezetében Dk 63 mm-es PE hálózatokkal valósultak meg.

A fenti gázvezeték hálózatokról indított fogyasztói leágazásokon keresztül történt ezen a területi egységen belül, a meglévő intézményi -; és az egyes közületi -; létesítmények közvetlen kisnyomású földgázellátása. A földgázvezetékek felülvizsgálata és karbantartása tervszerű, az esetleges hibák kijavítása folyamatosan történik, jelenlegi állapotuk és üzemvitelük megfelelő.

ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS, TELEKOMMUNIKÁCIÓ

TÁVBESZÉLŐ-HÁLÓZATOK

A IV. kerület a Magyar Telekom Távközlési Zrt. Pesti Műszaki Szolgáltatási Igazgatóság Újpesti ellátási körzetébe, annak „Káposztásmegyeri” Távbeszélő Gócközpontjához tartozik, a közvetlen ellátó a vizsgált területünk közelében lévő Tóth Aladár utcai RDLU alközpont. A XV. kerület a Magyar Telekom Távközlési Zrt. Pesti Műszaki Szolgáltatási Igazgatóság Újpalotai ellátási körzetébe, annak HOST rendszerű Távbeszélő Gócközpontjához tartozik, a közvetlen ellátó a Száraznád utca 2. sz. alatti EWSD alközpont. A területen fellelhetők még a DIGItel, és az Invitel, távközlési, telekommunikációs szolgáltató cégek alépítményi, földkábeles hálózatai is.

A terület irányába a Megyeri út, a Homoktövis utca - érintett szakaszainak mindkét oldalán, továbbá a Külső Szilágyi úton, a lakótelep belső útjain beton tömbcsatornás, és műanyag védőcsöves alépítmények és pánccelos távközlő kábelek húzódnak a járdaburkolatok alatt.

Fentiekén túlmenően a XV. kerületi vizsgált területeken a Kovácsi Kálmán téren és a Harsányi Kálmán utcában távközlési légvezeték hálózatok épültek ki a távbeszélő hálózati ellátás biztosítása érdekében.

Az alépítményekben haladó távközlő hálózati elosztó, csatlakozó és törzskábelekkel; rezes földalatti távbeszélő elosztó-hálózati vezetésekről történik az intézményi jellegű, valamint a lakossági ellátás. A közvetlen előfizetői csatlakozások tápfej szekrényes kifejtő egységekkel kerültek kiépítésre.

A vizsgált területen belül, a fenti utcák érintett szakaszán, a közületi, és a lakóépületek távbeszélő - hálózati ellátása, az alépítményi törzshálózatról, földkábeles hálózati kitépléssel történik, a vonatkozó szakági tervlapokon rögzítettek szerint.

A terület határvonalain belül a Külső Szilágyi út 100 – 102. sz. épület előtt található nyilvános távbeszélő állomás.

A távközlési hálózatok folyamatosan épültek ki, és valamennyi előfizetői igényt kielégítenek. Az adatátviteli és hírközlési kapcsolatok megvalósítására szintén a fenti távközlési vezetéseken keresztül nyílik lehetőség.

A tervezési terület távbeszélő-hálózati ellátása 100%-osnak minősíthető, a Magyar Telekom Távközlési Zrt. a térségben színvonalas szolgáltatást nyújt. Igény esetén mód van ISDN rendszerű hálózati csatlakozásra, illetve a távbeszélő-hálózatokon keresztül lehet igénybe venni az Internet és ezen belül az E-mail szolgáltatásokat.

MOBIL TÁVKÖZLÉS

A vizsgált területen belül mobil távközlési -; vagy telekommunikációs - bázis állomások illetve antenna berendezések a Külső Szilágyi út 118. sz. és a Csíkszentiván utca 4. sz. épületek tetőszerkezetén, továbbá a Kovácsi Kálmán térre telepített tekintélyes méretű, és magasságú traverz oszlopra szerelve található. A tervezési terület mobil távközlési ellátás szempontjából lefedettnek tekinthető, helyszíni szemlénk alkalmával mindhárom hazai Mobil Távközlési Szolgáltató hálózatára fel tudunk jelentkezni, és megfelelő térerősségeket mérhettünk. Fentiek következtében a vizsgált terület mobil hálózati ellátására közterületen újabb bázis állomás, vagy antenna berendezés elhelyezésével nem számolunk a közmű vizsgálatunk által érintett területegységen belül.

HÍRKÖZLÉS

A szorosan vett tervezési területen, a lakótelepeken, és az ipari jellegű létesítmények területén belül, saját kiépített hálózatokon keresztül, a meglévő épületekben egyedi rendszerű tűzvédelmi, és vagyonvédelmi, felügyeleti rendszerek üzemelnek. A „polgári jellegű” adatátviteli és hírközlési kapcsolatok megvalósítására a korábban taglalt távközlési hálózatokon keresztül nyílik lehetőség.

TELEKOMMUNIKÁCIÓ

A kábeltelevíziós mamutcégek piaci területfelosztása után a tervezési terület a Magyar Telekom Zrt. „T-Home” és a UPC Magyarország kábeltelevíziós szolgáltatók ellátási körzetébe tartozik. A telekommunikációs szolgáltatás a fenti hálózatokról üzemeltetett nagyközösségi telekommunikációs rendszerekről történik, melyek csatlakoznak a területen már korábban kiépített kábeltelevíziós hálózatokhoz és a lakótelepek nagyközösségi berendezéseikhez. Az így megvalósult hálózatok alkalmasak valamennyi elérhető (földi- és műholdas-sugárzású) telekommunikációs állomás, illetve a helyi és körzeti TV műsorának továbbítására valamennyi előfizető részére.

Úgy a hírközlési, mint a telekommunikációs rendszerek kábelvezetékei a távközlési hálózatok nyomvonalaival azonos módon, velük párhuzamosan épültek ki.

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS (ADOTTSÁGOK ÉS LEHETŐSÉGEK)

A fejlesztési terület településszerkezeti szempontból kedvező adottságokkal rendelkezik az intermodális központ kialakítására.

A Főváros É-i határánál, az M0 autópálya és Megyeri híd közelében lévő terület a kerületen kívülről érkező és áthaladó közúti és vasúti forgalmak integrálására alkalmas, fejlesztése nem csupán a kerület, hanem a Főváros érdekeit is szolgálja.

A tanulmánytervben javaslatot kell adni:

- a Budapest-Vác vasútvonal érintett szakaszán egy elővárosi vasúti megálló elhelyezésére, közúti és gyalogos kapcsolatainak kialakítására, a kapcsolódó kiszolgáló létesítmények elhelyezésére,
- a Megyeri út K-i irányú meghosszabbításának nyomvonalára, a kapcsolódó forgalmi csomópontok, műtárgyak kialakítására,
- a terület É-i részén lévő közúti aluljáró kiváltására,
- az M3 metró vonal meghosszabbításának nyomvonalára, végállomásának elhelyezésére, annak közúti és gyalogos kapcsolataira,
- a metró járműtelep számára fenntartott terület területigényének felülvizsgálata függvényében az esetlegesen felszabaduló területek egyéb irányú hasznosítására, építési övezeti besorolásra,
- a metró végállomáshoz, illetve a vasúti megállóhoz kapcsolódó autóbusz-járatok végállomásának elhelyezésére,
- az FSZKT előírásainak figyelembe vételével P+R parkoló elhelyezésére,
- a tervezett végállomások egységes városépítészeti megoldására, olyan - több ütemben megvalósítható - építészeti együttes elhelyezésére, amely elsődlegesen a közlekedési létesítmények kiszolgálását biztosítja, de a távlatban lehetőséget biztosít egyéb funkciók elhelyezésére is.

FEJLESZTÉSI JAVASLAT

VÁROSSZERKEZET – TERÜLETHASZNOSÍTÁS

A tanulmányterv célja a területet érintő közlekedésfejlesztési feladatokhoz kapcsolódó területfejlesztési javaslatok kidolgozása a területre készülő KSZT előkészítése céljából.

Az intermodális központ kiépítése a - Káposztásmegyeri lakóterület szomszédságában – egy intenzív, többfunkciós területhasznosítás lehetőségét kínálja. A tervezett közlekedési csomóponthoz kapcsolódó területek hasznosíthatóságának függvénye a közlekedési fejlesztések megvalósulása. A fejlesztési koncepció a közlekedésfejlesztési javaslat ütemezhetőségére épül.

A közlekedésfejlesztési javaslat két fő ütemre bontható:

1. ÜTEM: a Káposztásmegyeri vasúti megálló építése

kapcsolódó fejlesztések:

14-es villamos végállomásának kapacitásbővítése,

autóbusz-végállomás építése,

P+R és B+R parkoló építése,

Megyeri úti közúti aluljáró és csomópontjának építése,

külön szintű gyalogkapcsolatok létesítése a vasútvonal alatt.

2. ÜTEM: 3-as metró vonal Újpest – Káposztásmegyer közötti szakaszának kiépítése, illetve a Káposztásmegyeri járműtelep építése.

kapcsolódó fejlesztések:

14-es villamos megszüntetése.

A városrendezési javaslat e két fejlesztési ütemre épül, amelyek a beruházói igényeket követve további ütemekre bonthatók.

A közlekedésfejlesztési feladatok három - egymástól elkülönült - területet érintenek:

- a Külső Szilágyi út és Megyeri út csomópontjánál,
- a Külső Szilágyi út és Homoktövis utca csomópontjánál,
- a Külső Szilágyi út és Óceánárok utcai csomópontjánál
lévő területeket.

Területhasznosítás ütemezése:

- 1. ÜTEM:** a Külső Szilágyi út és Megyeri út csomópontjának közvetlen környezete (**A** és **B1** jelű területek),
- 2. ÜTEM:** a Külső Szilágyi út és Homoktövis utca csomópontjának környezete (a Megyeri úti autóbusz-végállomás megépítésének függvényében)
a Külső Szilágyi út és Óceánárok utcai csomópontjának környezete (a Megyeri úti autóbusz-végállomás megépítésének függvényében)
Külső Szilágyi út K-i oldala és a vasútvonal közötti terület (**B2-3** jelű területek)
- 3. ÜTEM:** Külső Szilágyi út K-i oldala és a vasútvonal közötti terület (**C** jelű területek)
- 4. ÜTEM:** Külső Szilágyi út K-i oldala és a vasútvonal közötti terület (**D** jelű területek).

Fejlesztési javaslatok területi bontásba

Megyeri úti akcióterület

A tervezett fejlesztések fő akcióterülete a Megyeri út meghosszabbításával kialakított közlekedési csomópont környezete. Többfunkciós területhasznosítással ezen a területen kell elhelyezni a közlekedési létesítményekhez tartozó és azokat kiszolgáló, illetve kiegészítő létesítményeket.

Első ütemben a vasúti megálló, az autóbusz-végállomás, B+R és P+R parkolók építéséhez kapcsolódó létesítmények kerülnek elhelyezésre. Egy építészeti egységesen, de ütemezhető módon megvalósítható építészeti együttes kialakítása a cél.

A közlekedési funkciók létesítményei (B+R, P+R parkolók, egyéb létesítményeket kiszolgáló gépkocsi tárolók) a terepszinten, illetve a terepszint alatt kerülnek elhelyezésre. Az utasforgalmat kiszolgáló egyéb funkciók létesítményei (vendéglátás, szolgáltatás, kiskereskedelem) részben terepszinten, részben kiemelt gyalogos szintű terekhez kapcsolatosan helyezhetők el. Az emeleti szinteken - kiegészítő funkcióként - irodák létesíthetők. A terület szerkezetét egy vertikális és horizontális közlekedőrendszer alkotja, ahol a terepszint alatt a gépkocsi közlekedés, terepszinten és a kiemelt „zöld”-szinteken a gyalogos közlekedés bonyolódik. A függőleges közlekedő blokkok (lépcső, mozgólépcső, mozgójárda, lift) biztosítják a különböző szintek – különböző funkciók - közötti kapcsolatot. E gyalogos közlekedőrendszer része a két -vasút alatti - gyalogos aluljáró, amelyek a vasúti peron és a XV. kerületi gazdasági területek és a tervezett P+R parkoló megközelítését biztosítják.

A terület négy (A, B, C, D jelű) területre osztott, melyek közül az A jelű terület és a B jelű terület egy része – amelyek közvetlenül a közlekedési létesítményekhez (vasúti megálló, autóbusz-végállomás, villamos-végállomás, P+R parkolók) kapcsolódnak - a fejlesztés első ütemében, övezeti átsorolás nélkül megvalósíthatók.

A C és D jelű tömbök valószínűleg csak a fejlesztés második ütemét képező metró végállomás megépítése során épülnek be. A terület szerkezeti kialakítása, a közlekedési létesítményektől elválasztott, független megközelítési, feltárási módja ugyanakkor lehetővé teszi, hogy a metró területét fenntartva, annak megépítése nélkül is megvalósulhat a fejlesztés, ha arra beruházói igény van.

A terület városépítészeti kialakításánál figyelembe kell venni a Külső Szilágyi út Ny-i oldalán lévő beépítés jellegét. Az A és B jelű területek intenzívebb, akár 8 szintes beépítését csökkenő szintszámmal követik a C és D jelű területek épületei. A beépítés jellege zárt sorú, amelyet építészeti tagoltan, gyalogos „zöld” szintekkel összekapcsolva célszerű kialakítani. A terepszint alatti garázsok önállóan és összekapcsolva is megvalósíthatók.

A négy fejlesztési területtől D-re helyezhetők el a metró járműtelep épületei. A terület kiszolgálása önálló, telken belüli kiszolgáló útról történő, melynek É-I szakasza a meghosszabbított Megyeri út felett - a vasút szintjén - felüljárón keresztül érkezik az A jelű területre, majd közterületi útként csatlakozik a Külső Szilágyi úthoz.

Valamennyi terület egység telekosztással további építési területekre, építési ütemekre bontható.

A metró nyomvonalának kiépítésével egyidejűleg a 14-es villamos megszűnik, így annak helyén a fejlesztési területeket végigkísérő intenzív fasor alakítható ki.

A területen elhelyezhető funkciók:

- közlekedési létesítmények,
- kiskereskedelem, szolgáltatás,
- vendéglátás,
- iroda.

A terület egységek jellemző adatai:

Terület jele	Terület	Építhető szintterület
	(m ²)	(m ²)
A	4843	9686
B	9559	19118
C	17511	26267
D	18937	28406
Összesen	50850	83477

Homoktövis utcai akcióterület

Ez a terület az FSZKT szerint keretövezetbe nem sorolt közlekedési terület. A jelenlegi telekosztás alapján a területen – teleken belül – halad át a Főváros belterületi határa, így a terület egy része külterületben van. A terület jelenleg a BKV buszforduló-végállomás területe. A területet a kerületi szabályozási terv L7-IV-I/2 építési övezetbe sorolja, amely a telepszerű lakóterületek intézményellátását célzó létesítmények elhelyezésére szolgál. A területen kereskedelmi, vendéglátó, szolgáltató létesítmények és irodák helyezhetők el. A szomszédos területekhez igazodva F3 szintes épületek elhelyezése javasolt. A tervezett épületeket célszerű a terület Kőrösbánya utca felőli részén elhelyezni.

Építhető szintterület: 6.559 m², a teljes területen. A terület hasznosítását megelőzően a területen – telken belül – áthaladó a belterületi határ vonalához igazodó telekrendezést végre kell hajtani, ezzel a hasznosítható terület, valamint az építhető szintterület nagysága megközelítően 2.000 m²-rel csökken. A teljes terület beépítéséhez a belterületi határvonal módosítása szükséges, amely viszont kormányzati szintű döntést igényel. A terület intézményi hasznosítása a Megyeri úti új autóbusz végállomás megépítését követően jöhet létre.

A területen áthaladó csapadékvíz csatorna (Csömöri patak zártszelvényű szakasz) nyomvonalát, illetve annak védőtávolságát az építési helyek kijelölésénél figyelembe kell venni. (A csapadékvíz csatorna kiváltása - tekintettel annak költségvonzataira – nem gazdaságos megoldás).

Óceánárok utcai akcióterület

A Szilas-patak és Óceánárok utca közötti területrészre 2007-ben szabályozási terv készült, amely jelenleg is hatályban van. A terület felülvizsgálatát a Megyeri úti tervezett autóbusz-végállomás építése indokolja. A KSZT a területet I és KL-KÉ övezetbe sorolta. A Megyeri úti autóbusz-végállomás megépítésével a jelenlegi autóbusz-végállomás területe is intézményi hasznosítást tesz lehetővé. A hatályos rendezési tervnek megfelelően 3-4 szintes, szabadon álló épületek helyezhetők el.

Javasolt funkciók: kereskedelem, vendéglátás, szolgáltatás, iroda.

Az FSZKT-ben meghatározott számú P+R parkolók a tervezett épületek pinceszintjén, terepszint alatt elhelyezhetők. A terület két területegységre bontható, melyek közül a Külső Szilágyi út menti területegység hasznosítása övezeti átsorolást tesz szükségessé.

A területegységek jellemző adatai:

Területi egység	Terület	Építhető szintterület
	(m ²)	(m ²)
I	12000	18000
I (övezeti átsorolást igénylő)	7376	11064
Összesen	19376	29064

VÁROSÉPÍTÉSZETI JAVASLAT

A közlekedési csomópont építészeti kialakításának a funkciók kiszolgálása a legalapvetőbb koncepciót alakító tényezője, ezért a beépítés tervezését a funkció racionális, optimális megtervezése feltétlenül megelőzi. A tervezett terület működése érdekében egyszerű, célszerű sémát kell kidolgozni. A fő tömegközlekedési, autós és gyalogos áramlási irányok kirajzolódásával láthatóak azok a vonalsűrűsödések, melyek csomópontokat, statikus pontokat generálnak maguk körül. Az így körvonalazódott sémához rendelhetőek azok az irányelvek, melyeket a beépítés által adott épített környezettől a jövőben elvárunk:

1. Időbeli ütemezhetőség

A tervnek a közlekedési ütemekhez igazodva is megvalósíthatónak kell lennie, ennek érdekében olyan épületegyüttest kell létrehozni, mely részeiben is megállja a helyét mind használhatósági, mind építészeti szempontból.

2. Térbeli ütemezhetőség

A területet önmagukban is működő egységekre kell bontani. Az így kialakult A, B, C, D fejlesztési területeken belül tervezett beépítésnek alkalmasnak kell lennie további építési ütembeli bontásra.

3. Gazdaságosság, fenntarthatóság

A kedvezőbb városszerkezeti megoldások, a megvalósítás urbanizációs hatékonyságának növelése érdekében nemcsak a funkciók megfelelő arányaira (intézményi-, irodai-, kereskedelmi-, vendéglátó- és szolgáltató funkciók) kell gondot fordítani, hanem elsősorban a használók, a gyalogosok közlekedési áramlási irányaira és csomópontjainak rendszerére és kialakítására is.

4. Illeszkedés

A terület elhelyezkedését tekintve kétszeresen is határhelyzetben van. Nem csak két kerület találkozásáról van szó, hanem két teljesen más beépítési jellegű részről. Az újpesti oldalon intenzív épített környezet határozza meg a képet, míg a rákospalotai oldalon inkább az alacsony intenzitás és a zöld környezet a jellemző. A Külső Szilágyi út, a vasút jelenlétével és a metró kiépülésével a fejlesztési terület szigetszerű helyzetbe kerül.

A beépítési javaslat:

- A Külön telken lévő fejlesztés épülete és közlekedési, városi tér, fogadótér. Tekintve, hogy a szemben lévő újpesti beépítés épületei magasak, itt akár 8 szintes beépítés is elképzelhető.
- B Az autóbusz-végállomás feletti „zöld szint” hídként és zöldtetőként funkcionáló összekötéssel csatlakozik az „A” területen lévő beépítéshez. Szintszámokat tekintve kevésbé intenzív terület.
- C Beépítésében hasonló jellegű „szeletelhető” szerkezet, a metró felől intenzív zöld sávval elválasztva. Magasságában a szemközti, újpesti részhez illeszkedik.
- D A terület Külső Szilágyi útra merőleges beépítésének lecsengése, végpontjában zöld térrel.

Adatok, mutatók a területi egységek szerint:

jel	funkció	beépített alapterület	szintszám	beépített szintterület
A1	iroda	1189	6	7134
B1	iroda	1193	4	4772
B2	iroda	1211	2	2422
B3	iroda	1265	3	3795
B4	iroda	-	-	-
B5	iroda	-	-	-
C1	iroda	1181	4	4724
C2	iroda	1218	3	3654
C3	iroda	1388	3	4164
C4	iroda	1399	3	4197
C5	iroda	892	1	892
C6	iroda	-	-	-
C7	iroda	713	1	713
A1	szolgáltatás	765	2	1530
B1	szolgáltatás	818	3	2454
B2	szolgáltatás	1211	1	1211
C1	szolgáltatás	824	1	824
C2	szolgáltatás	1218	1	1218
C3	szolgáltatás	1388	1	1388
C4	szolgáltatás	1399	1	1399
		19272		46491
	tetőkert, tető összesen	4280		
	iroda összesen	36467		46491
	szolgáltatás összesen	10024		
	összesen	50771		

Adatok, mutatók a területi egységek szerint:

telek	telek- terület	beépített szintterület	szintterületi mutató	iroda	szolgáltatás	beépített alapter	beépítettség
	(m ²)	(m ²)	(m ² /m ²)	(m ²)	(m ²)	(m ²)	(%)
A	4843	8664	1,79	7134	1530	1189	24,55
B	9559	18934	1,98	10989	3665	7949	83,16
C	17511	23173	1,32	18344	4829	6791	38,78
D	18937	22524	1,19	16893	5631	6537	34,52

Adatok, mutatók a beépítés ütemek szerint:

I. ütem	II. ütem	III. ütem	IV. ütem	
(A1+B1)	(A1+B1+B2+B3)	(A+B+C)	(A+B+C+D)	
15890	27598	50771	73295	beépített összes szintterület
11906	18123	36467	53360	iroda
3984	5195	10024	15655	szolgáltatás
0	4280	4280	4280	járható tető

SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

A szabályozási koncepció célja, hogy felvázolja a terület lehetséges távlati építési övezeteit és övezeteit, illetve azok fő szabályozási jellemzőit. A szabályozási jellemzők meghatározására a KSZT keretei között, az alátámasztó munkarészekben meghatározott koncepció alapján, lényegében a BVKSZ és az OTÉK keretei között kerülhet sor. A tervezett övezeti besorolások legfontosabb meghatározói a tervezett funkcionális összetétel és a városszerkezeti döntések megvalósítására alkalmas szabályozás. A terület jelenlegi besorolásai közül csak néhány átalakulás várható.

A területek keretövezeti besorolásai az alábbiak szerint változnak:

JELENLEGI KERETÖVEZETI BESOROLÁS		JAVASOLT KERETÖVEZETI BESOROLÁS	
<i>I</i>	<i>intézményterületek</i>	<i>I</i>	<i>intézményterületek</i>
<i>MZ</i>	<i>jelentős zöldfelületű munkahelyi területek</i>	<i>MZ</i>	<i>jelentős zöldfelületű munkahelyi területek</i>
<i>KV-IK</i>	<i>különleges, intézményekkel vegyes közlekedési területek</i>	<i>KV-IK</i>	<i>különleges, intézményekkel vegyes közlekedési területek</i>
KV-TB	különleges városüzemeltetési területek tömegközlekedési területei	KV-TB	különleges városüzemeltetési területek tömegközlekedési területei
		KL-VA	vasúti területek
		KV-IK	különleges, intézményekkel vegyes közlekedési területek
<i>KL-KT</i>	<i>közlekedési célú közterületek</i>	<i>KL-KT</i>	<i>közlekedési célú közterületek</i>
<i>KL-VA</i>	<i>vasúti területek</i>	<i>KL-VA</i>	<i>vasúti területek</i>
KL-KÉ	közlekedéssel kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgáló területek	I	intézményterületek
<i>Z-KP</i>	<i>közparkok</i>	<i>Z-KP</i>	<i>közparkok,</i>
<i>E-TG</i>	<i>turisztikai erdők</i>	<i>E-TG</i>	<i>turisztikai erdők</i>
<i>E-VE</i>	<i>védelmi, véderdő</i>	<i>E-VE</i>	<i>védelmi, véderdő</i>

A fentiek szemléltetik, hogy

- a KV-TB keretövezetbe sorolt terület egy része – értelemszerűen – megmarad az eredeti besorolásnak megfelelően ebben a keretövezetben, ez a tervezett metró forgalmi telep területe
- a terület egy része – a metró nyomvonalának területe – vasúti területként KL-VA besorolást kap
- a terület további része az erre a célra kialakítható KV-IK keretövezetbe kerülhet besorolásra. Ez a keretövezet a BVKSZ 50. § (2) d) pontja alapján a „különleges, intézményekkel vegyes közlekedési területek” közé tartozik. Az ilyen területek közé „kizárólag azok a városias környezetbe beékelődő közlekedési területek tartoznak, melyek jelentős személyforgalmuk és többszintes területfelhasználásuk miatt városi funkciókat kiszolgáló intézmények elhelyezését is indokolják.

Ide tartoznak a jelentős személyforgalmú vasúti területek személypályaudvarai, valamint a végállomások intézményekkel vegyesen kialakítható területei."

További előírások, hogy a szabályozási határértékeket KSZT határozza meg, a terepszint alatti beépítés mértéke elérheti a 100%-ot. A területen a közlekedési funkciókon, azok üzemi technológiáin kívül olyan intézmény építménye, melyet a közlekedési alapfunkció nem zavar, szálláshely-szolgáltató épület, kiskereskedelmi létesítmény (legfeljebb 20 000 m²-t meg nem haladó bruttó szintterületű kereskedelmi funkció), vendéglátási építmény is elhelyezhető. Engedményes értéként, „bónuszként” legalább 50 cm-es földfeltöltéssel kialakított tetőtertek zöldterületei beszámíthatók a KSZT-ben előírt kötelező zöldfelületi mértékbe.

A fentiekből következik, hogy a tervezett intermodális központot szolgáló irodai munkahelyeket, kiskereskedelmi-, vendéglátó- és szolgáltató helyeket is magában foglaló együttes a közlekedési létesítmények kiegészítő elemeiként – megfelelő szabályozási környezetben – megvalósíthatók a KV-IK keretövezetben.

- a KL-KÉ keretövezetbe sorolt közlekedéssel kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgáló terület átsorolásra kerül intézményterületbe (I).

KOCKÁZATOK ÉS MÓDOSÍTÁSOK

A szabályozások előzőekben javasolt megvalósíthatóságát a magasabb szintű szabályozások több olyan előírása érinti, melyeket a szabályozási terv kidolgozása során kell és lehet tisztázni, de ezek következményeivel számolni kell.

1. A többszintes területfelhasználás megvalósítása, hatékonyságának növelése és az intermodális központ átszállási funkcióinak javítása érdekében célszerű koncentrálni az átszállási lehetőségeket és az azokhoz csatlakozó funkciókat. a fedetten, épületben lebonyolítható átszállás és az azt kísérő kiegészítő funkciók tehetik igazán vonzóvá és élővé az intermodális használatot.
2. A tervezett, részben a feltöltés területén megvalósítható épületek, illetve terepszint alatti parkolók kialakítását – figyelembe véve a közeli árkok, vízfolyások, talajvíz követelményeit is – célszerű minél kisebb mélységre korlátozni. Ennek érdekében célszerű lehetővé tenni a telkek minél magasabb arányú terepszint alatti beépíthetőségét (80-100%).
3. Ugyancsak a területfelhasználás racionalizálása érdekében a terepszinten megvalósítható autóbusz-végállomás lefedése – a többszintes területfelhasználás megvalósítása keretében – magasabb beépítettséget igényel; amint az alatta kialakítható garázsok, P+R parkoló racionalizálása is (80-100%).
4. Az autóbusz-végállomás feletti szinteken – az első emelet feletti szinteken – a beépítettség növelése már nem célszerű a megfelelő építészeti kialakítás érdekében (~40%).

A fenti jellemzők megvalósítása több feltétel teljesítését igényli:

- a KV-IK jelű keretövezetben a BVKSZ, az elhelyezhető funkciók között nem említi az irodai funkciót, tehát előzetesen tisztázni célszerű, hogy a BVKSZ azon megfogalmazásába beleérthető-e az irodai funkció, hogy a területen elhelyezhető „olyan intézmény építménye, melyet a közlekedési alapfunkció nem zavar” (az intézmény fogalom feltételezi az állami- vagy önkormányzati működtetést).

Amennyiben az irodai funkció nem érthető bele ebbe a körbe, a megvalósíthatóság az FSZKT módosítását igényli (például: „I” vagy „VK” jelű keretövezetbe), ami viszont csak Budapest hatályos Településszerkezeti Tervének (TSZT) módosításával hajtható végre.


- a BVKSZ 50.§ táblázata megengedi, hogy a területen a „legalább 50 cm-es földfeltöltéssel kialakított tetőkertek zöldterületei beszámíthatók a KSZT-ben előírt kötelező zöldfelületi mértékbe”. Ez az előírás azonban ellentmondásban került az időközben módosított OTÉK, 5. mellékletével és fogalommagyarázatával, valamint az OTÉK 25.§ táblázatának előírásaival. A megoldás a keretövezet megváltoztatásával vagy OTÉK eltérési engedély alapján lehetséges.

A KV-IK jelű keretövezetben a beépítettség és a zöldfelületek javasolt értékeinek megvalósíthatósága az OTÉK előírásaitól történő eltérési engedély birtokában lehetséges. Az eltérési engedélyre az OTÉK 111. § alapján kerülhet sor a KSZT jóváhagyása során.

- a KL-KÉ jelű keretövezet I jelű keretövezetbe történő átsorolása célszerű az Óceánárok utca mentén, ahol a korábbi KSZT alapján kialakított autóbusz-végállomás átalakítása feleslegessé teszi a terület ilyen célra történő fenntartását. A hasznosításra - a csatlakozó szomszédos területtel azonosan - I jelű intézményterületi besorolás alkalmazása célszerű.

A KL-KÉ jelű keretövezetbe tartozó terület I jelű keretövezetbe történő átsorolása az FSZKT módosítását igényli, ami viszont csak Budapest hatályos Településszerkezeti Tervének (TSZT) módosításával hajtható végre (beépítésre nem szánt területből beépítésre szánt terület).

A javasolt építési övezeti besorolások és jellemzőik az alábbiak:

 építési övezet (keretövezeti javaslat)	a telek					az épület			
	beépítési módja	legkisebb területe	legnagyobb beépítettség		szinterületi mutató	legkisebb zöldfelület	legkisebb építmény-magasság	legnagyobb építmény-magasság	legmagasabb pontja (ÉLP)
			terep-szint felett	terep-szint alatt					
		(m ²)	(%)	(%)	(m ² /m ²)	(%)	(m)	(m)	(m)
L7	SZ	3000	25	40	1,0	35	6,0	13,5	15
I	SZ	5000	50	100	1,5-2,0	35	6,0	16,5	20
KV-IK/A	Z	2500	40	100	2,0	15	6,0	30,0	35
KV-IK/B	Z	2500	40*	100	2,0	15	6,0	30,0	35
KV-IK/C	Z	5000	40	80	1,5-2,0	20	6,0	16,5	20
KV-IK/D	Z	5000	40	80	1,5	20	6,0	16,5	20
KV-TB	SZ	5000	30	50	0,6	15	6,0	13,5	15

* kizárólag a közösségi közlekedési területen a földszint felett létesített egyszintes előtető vagy tetőkert nélkül vagy kizárólag a földszinten és kizárólag autóbusz-végállomás létesítése esetén 100%

KÖRNYEZETVÉDELMI JAVASLAT

A fejlesztés fő iránya egy intermodális közlekedési csomópont létesítése, ahol busz, vasút, metró és személygépkocsi közlekedések közötti átszállási lehetőség lesz biztosított. A fejlesztés feltételei, hogy a területen vasúti megálló, buszpályaudvar, P+R és B+R parkolók létesüljenek, ami kapcsolódhat a jelenleg meglévő villamos hálózathoz, illetve távlatban a 3-as metró ide tervezett új végállomásához. A vasút által elválasztott IV. és XV. kerületek között is egy új közúti, külön szintű kapcsolatot kell létesíteni a Megyeri út vonalában és ezzel összekötvén a Dunakeszi utat és a Külső Szilágyi utat. Az intermodális csomópont kialakulásával a területen irodai, és intézményi funkciók elhelyezése is lehetséges és indokolt. A fejlesztések révén a Káposztásmegyeri lakótelep Szilágyi út menti É-i és D-i jelenleg meglévő buszpályaudvarainak területei felszabadulhatnak és azokon egyéb, intézményi, zöldfelületi funkciók kaphatnak helyet, mely a lakóterület jobb kiszolgálását, lakókomfortjának növelését eredményezi.

Az intermodális csomópont létesítése ütemezetten valósulhat meg. Első lépésben a külön szintű közúti kapcsolat létesülne a két kerület között, amit a vasúti megálló, a P+R és B+R parkolók, buszpályaudvar és legvégül a metró végállomás és járműtelep kiépítése zárna le. Ezen közlekedési fejlesztésekkel párhuzamosan létesülnének a területekhez kapcsolódó kereskedelmi, intézményi és irodai fejlesztések is. Az intermodális csomópontban a várható 2 irányú utasforgalom 14000 utas/nap lenne a csomópont teljes kiépítettségét figyelembe véve. A fejlesztések hatására a forgalmi viszonyok kisebb mértékű átrendeződésével lehet számolni. Mindez a közlekedő járművek számát várhatóan csak kis mértékben emeli, elsősorban a kialakuló P+R illetve a létesülő munkahelyek egyéni közlekedéses forgalma révén. Ez azt jelenti, hogy a közúti forgalmak jelenős növekedésével, ezáltal az azok mentén tapasztalt levegő, zaj és talajszennyező hatások növekedésével csak kis mértékben kell számolni. Várhatóan a lakóterületekhez legközelebb lévő útvonalakon a forgalom növekedése a későbbiekben sem lesz olyan mértékű, hogy az érvényes nappali és éjszakai zajterhelési határértékek ne teljesüljenek. Ahol ez mégis zavaró mértékű lenne, ott a meglévő kerítések, zártabbá tételével, intenzívebb növénytelepítéssel lehet a szükséges zajcsökkentést biztosítani.

A vasúti megálló és a bővülő elővárosi vasúti forgalom révén a vasúti zajkibocsátás növekedése várható. Jelenleg a vasút mentén zajvédő töltések árnyékolják a lakóterületeket. A megálló és a csomópont kialakítása során várhatóan a zajvédő dombok egy része a területi igények miatt nem marad meg, helyette egyes részeken az új beépítések fognak zajárnyékolóként funkcionálni, míg a többi részen zajvédő falak létesítése lesz szükség. A várhatóan nagyobb zajterhelésnek is kitett homlokzatokon (elsősorban a csomópont területén létesülő irodai és szolgáltató létesítmények) szükséges a várható zajterhelések pontos meghatározása. A kiviteli tervekben ezen zajos homlokzatokat zajvédelmi szempontból is mértegni kell és olyan passzív védelemmel, épületszerkezetekkel, szerkezeti kialakításokkal kell megtervezni és kivitelezni, hogy a belső terekben a beltéri zajterhelési határértékek teljesüljenek.

A terület beépítése során az új épületek hőellátásának biztosítása a meglévő távhő rendszeren keresztül tervezett, így a fűtési energia helyi légszennyező kibocsátással nem jár. Egyes kisebb létesítmények esetében lehetséges korszerű, gázüzemű berendezések alkalmazása is, melyeknek meg kell felelniük a legkorszerűbb technológiai követelményeknek.

A létesülő épületeknél törekedni kell azok minimális energia igényére is. Ez azt jelenti, hogy mind az épületek belső területeinek fűtése és hűtése a lehető legkevesebb energia felhasználással legyen biztosítható. Az épületeket így megfelelő hőszigeteléssel javasolt ellátni. Javasolt a helyi energiaforrások (nap, szél, föld hő) jobb kihasználása is a külső energiaigények csökkentése érdekében.

A terület környezeti szempontból közepesen érzékeny pontja, hogy az a Fővárosi Vízművek Rt. Balpart-I. vízműtelep vízmű-kútjainak hidrogeológiai 'A', és 'B' védőzónájában helyezkedik el. (A terület döntően az 'B' zónában van, és csak kis területrészek esnek az 'A' zónába.) A területen a 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet előírásait mind a tervezett létesítmények elhelyezésénél mind működése során be kell tartani.

Az épületek alapozásakor, terepszint alatti beépítés meghatározásakor fokozott figyelemmel kell lenni a talajvíz áramlására. Az új épületek nem okozhatják a talajvíz pangását, és nem okozhatnak a szomszédos épületekben károkat.

Földmunkák végzése során a kikerülő talajminőség folyamatosan ellenőrizendő. Veszélyes hulladékként kezelendő szennyezett talajok a vonatkozó rendeletek szerint mentesítendő, vagy veszélyes hulladéklerakóba szállítandók. Ugyanúgy a feltöltésekhez is csak megfelelő minősítéssel rendelkező anyag használható fel.

A magas talajvízszint és a közeli ivóvízbázisok miatt a talajvíz az elszennyeződésére fokozottan érzékeny, ezért a talajvíz fokozott védelmet igényel. A Szilas-patak, Csömöri-patak, Mogyoródi-patak parti sávja (21/2006. (I.31.) Korm. rendelet szerint a partéltól számított 6-6 méter biztosítandó. A vízfolyások medrét szükség esetén a megnövekvő felszíni csapadékvizek fogadására és elvezetésére alkalmassá kell tenni.

A szükséges mennyiségű parkolóhelyek kialakítása lehetőleg az épületek földszinti vagy terepszint alatti első szintjén kerüljenek kialakításra. A felszíni parkolók csak korlátozottan, és fásítottan kerüljenek kialakításra. A szabadon maradó, be nem épített területek túlnyomórészt fásított zöldfelületként alakítandók ki.

A terv az Országos Ökológiai Hálózatba tartozó területek helyzetét kedvezőtlenül nem befolyásolja, azok területi kiterjedését, használati funkcióit nem változtatja meg.

ZÖLDFELÜLET-FEJLESZTÉSI JAVASLAT

A TERÜLET ZÖLDTERÜLETEI ÉS ZÖLDFELÜLETEI

A tervezési terület még beépítetlen részei folyamatosan beépítésre kerülnek. Elsősorban az intermodális csomópont területét jelölő különböző övezeti besorolású közlekedési területeken várható nagyobb volumenű beruházás. A terület az alábbi övezetekbe lesz sorolva: (I) intézményterületek, (KL-VA) vasúti létesítmények elhelyezésére szolgáló terület, (KL-KT) közlekedési célú közterület, (KV-TB) tömegközlekedési bázisterületek, (KV-IK) különleges intézményi funkcióval vegyes használatú közlekedési terület valamint (Z-KP) közpark, (E-VE) véderdő, (E-TG) turisztikai erdők. Az egyes övezetekben a minimális zöldfelületi mutató értéke az alábbiak szerint alakul: I övezetben 35%, KL-VA, KL-KT, KV-IK övezetekben nincs meghatározva, KV-TB övezetben 10%, Z-KP övezetben 75% E-TG övezetben 90%, E-VE övezetben nincs rögzítve, de gyakorlatilag 100%.

A beépítésre kerülő területeken jobbra a közlekedési csomóponthoz tartozó intézményi és szolgáltató funkciók kerülnek elhelyezésre. Az új beépítések révén a jelenlegi igen extenzív, parlag területek helyett intenzíven kialakított és fenntartott növényfelületek jönnek létre, ami környezeti szempontból kedvező helyzetet eredményez. Az egyes övezetekben a beépítések révén a minimális zöldfelületek kialakítása biztosított. Azon övezetekben ahol az FSZKT nem határoz meg minimális zöldfelületi értéket, ott is biztosítja a terv a 20%-os minimális zöldfelületi mutató betarthatóságát. A terület zöldterületi elemei megmaradnak, hosszabb távon a Szilágyi út melletti É-i és D-i buszpályaudvarok megszűnésével bővíthetnek is. A szomszédságukban lévő buszpályaudvarok megszűnése környezeti szempontból kedvező hatású a zöldterületek használhatósága szempontjából.

Az új közterületek kialakítása úgy tervezett, hogy azok mentén a kétoldali fásítás biztosított legyen.

A területen minden övezetben a minimális mértékű zöldfelületeket az OTÉK szerinti háromszintű növénytelepítésnek megfelelően kell kialakítani, azaz 150m²-ként legalább 1 db nagy lombkoronát nevelő fa, 40 db nagy, vagy közepes méretű cserje és a többi felületet talajtakarókkal, gyeppel fedetten kell kialakítani.

A TERVEZETT FAÁLLOMÁNY

A kialakuló rendezett zöldfelületek biztosítják a fák telepítésnek lehetőségét mind a teleken, mind a közterületeken. A közterületek fásítására elsősorban az alábbi fafajokat javasoljuk: korai juhar (*Acer platanoides*), gömbjuhar (*Acer platanoides* 'Globosum'), hegyi juhar (*Acer pseudoplatanus*), nyugati ostorménfa (*Celtis occidentalis*), magas kőris (*Fraxinus excelsior*), virágos kőris (*Fraxinus ornus* 'Mecsek'), tövises lepényfa (*Gleditsia triacanthos*), japán akác (*Sophora japonica*), madárberkenye (*Sorbus aucuparia*), svéd berkenye (*Sorbus intermedia*), kislevelű hárs (*Tilia cordata*), nagylevelű hárs (*Tilia platyphyllos*), melyek relatíve jobban tűrik a városi mostohább környezeti viszonyokat is.

Szinte valamennyi közterület esetében javasoljuk és szükséges a meglévő fasorok kiegészítése pótlása, helyenként cseréje. Az utak és patakok mentén meglévő fás állományt javasolt megtartani és csak a szükséges és indokolt mértékben szabad a még meglévő fákat kivágni (épület helyén lévők, betegség miatt feltétlen kivágandó fák).

A telkek belső részein javasolt a területen őshonos fafajok lehető legnagyobb mértékű alkalmazása, de érdemes figyelembe venni, hogy azok nagyobb díszítő értékkel bíró változatai kerüljenek telepítésre.

A **Szilágyi út fasora** fővárosi védelem alatt áll. A fasor megőrzését a terv biztosítja. A terv javasolja a Külső Szilágyi úti szakaszon is az út menti kétoldali fasor kialakítását és egységessé tételét.

KÖZMŰFEJLESZTÉS

Az intermodális közlekedési csomópont tervezési területén, közműellátási szempontból az alábbi fejlesztésekkel foglalkoztunk:

a terület É-i végében meglévő busz végállomás területén javasolt intézményi funkció kialakítása;

- iroda- és szolgáltató épületek (4 telken három ütemben kiépülő létesítmények);
- a Megyeri utca és a Dunakeszi út összekötése közúti aluljáróval a MÁV vasúti pálya alatt;
- a MÁV vasúti pálya és a Harsányi Kálmán utca között tervezett P+R parkoló;
- a 3. METRO Káposztásmegyeri Járműtelepe.

A javasolt fejlesztések során figyelembe vett beépítési alapadatok:

fejlesztés		funkció	bruttó szintterület
			(m ²)
buszvégállomás helyén épülő beépítés		intézmény	6 560
I. ütem	A. terület	iroda + szolgáltatás	9 686
	B. terület		19 118
II. ütem	C. terület		26 267
III. ütem	D. terület		28 406
távlati	3. metró járműtelep	iroda, javítóbázis	28 900

A közlekedési csomópont egyéb fejlesztési javaslatainál — jelen tervben — közmű-fejlesztéssel nem számoltunk. A busz végállomás területén javasolt fejlesztés, valamint a 3. METRO járműtelep jelen tervfázisban csak elméleti lehetőség, így csak a közműigények mennyiségének biztosításával foglalkozunk. A fejlesztés miatt várható közműfejlesztési javaslatainkat szakáganként külön-külön az alábbiakban adjuk meg.

VÍZI KÖZMŰVEK

VÍZELLÁTÁS

A területfejlesztés becsült vízigényeit funkció szerint az alábbi táblázatban tüntettük fel:

fejlesztés		becsült		
		átlagos napi kommunális vízigény	locsoló vízigény	külső tűzoltó vízigény
		(m ³ /d)	(m ³ /d)	(l/min)
buszvégállomás helyén épülő beépítés		40	3	2 400
I. ütem	A. terület	49	3	3 000
	B. terület	81	7	3 300
II. ütem	C. terület	129	11	3 600
III. ütem	D. terület	126	10	3 600
távlati	3. metró járműtelep	63	227	6 000
összesen:		488	261	

A területfejlesztés maximális megvalósulása esetén a becsült, átlagos napi kommunális vízigényt

nyári időszakban Q_d= 749 m³/d;

téli időszakban Q_d= 488 m³/d értékre prognosztizáljuk.

A fejlesztés becsült külső oltóvíz igénye 2400 és 6000 l/min között változik.

JAVASOLT FEJLESZTÉS

A meglévő busz végállomás területén várhatóan nem kell vízvezeték átépítéssel számolni. A Homoktövis utcai DN300-as, valamint az erről leágazó DN100-as vízvezetékek mind a kommunális, mind a tűzoltó vízigényt biztosítani tudják.

Az I, II. és III. ütemben tervezett A; B, C; és B területek kommunális- és tűzoltó vízigényeinek biztosítására a Külső Szilágy út K-i oldalán egy DN200-as vízvezeték építése szükséges a Székes utcai DN200-as, valamint a Böröndös utcai DN200-as vízvezetékek között cca. 820m hosszban. A tervezett vezeték — üzembiztonsági szempontból — javasoljuk összekötni a Jégcsarnoktól D-re a Homoktövis utcai DN300-as vízvezetékkel is cca. 160m hosszban.

A járműtelep kommunális- és tűzoltó vízigényének biztosítására a fent említett új DN200-as vízvezeték DN300-as (a járműtelep külső tűzoltó vízigénye miatt) vízvezetékkel kell összekötni a Külső Szilágy út K-i oldala mentén a Járműtelep utcai, meglévő DN300-as vízvezetékkel cca. 380 m hosszban.

A fejlesztés részletterveinek készítése során pontosítani kell a szükséges oltóvíz igényeket, és annak megfelelően felül kell vizsgálni a tervezett vízvezeték méretét, illetve az illetékes tűzoltósággal egyeztetett módon kell telepíteni a szükséges számú föld feletti tűzcsapot.

A fejlesztéssel kapcsolatban megkértük a Fővárosi Vízművek Zrt. elvi nyilatkozatát, melyet beérkezése után megküldjük a Megbízónak. A fejlesztést az elvi nyilatkozat alapján kell végrehajtani.

A terület tervezett vízellátó-hálózat fejlesztés nyomvonalát, méreteit az 1:2.000 méretarányú helyszínrajzon jelöltük.

CSATORNÁZÁS-VÍZELVEZETÉS

A területről elvezetendő becsült kommunális szennyvíz mennyiségek:

fejlesztés		becsült	
		átlagos napi szennyvíz	óracsúcs
		(m ³ /d)	(l/s)
buszvégállomás helyén épülő beépítés		36	3,0
I. ütem	A. terület	44	3,7
	B. terület	73	6,1
II. ütem	C. terület	116	9,7
III. ütem	D. terület	113	9,4
távlati	3. metró járműtelep	57	4,8
összesen:		439	36,6

A fejlesztés során keletkező összes becsült szennyvízmennyiség $Q_d = 439 \text{ m}^3/\text{d}$ ($Q_0 = 36,6 \text{ l/s}$).

Jelenleg a területről (zöldterület) elvezetendő becsült csapadékvíz mennyiségek:

fejlesztés	telek	
	területe	mértékadó csapadékvize
	(m ²)	(l/s)
buszvégállomás helyén épülő beépítés	6 493	26
A. terület	4 843	2
B. terület	9 559	5
C. terület	17 511	9
D. terület	18 937	10
3. metró járműtelep	145 400	73
közterületi utak és sétányok	13 442	7
P+R parkoló	6 096	3
összesen:	222 281	135

A fejlesztést követően, ugyanarról a területről elvezetendő becsült csapadékvíz mennyiségek:

fejlesztés	telek		
	területe	mértékadó csapadékvize	többlet csapadékvíz
	(m ²)	(l/s)	(l/s)
buszvégállomás helyén épülő beépítés	6 493	42	16
A. terület	4 843	33	31
B. terület	9 559	65	60
C. terület	17 511	119	110
D. terület	18 937	129	119
3. metró járműtelep	145 400	463	390
közterületi utak és sétányok	13 442	107	100
P+R parkoló	6 096	51	48
összesen:	222 281	1 009	874

A számítások során 1 éves gyakoriságú, 15 perces záport vettünk figyelembe.

A javasolt beépítésnél minimálisan 30%-os zöldterülettel és az alábbi lefolyási tényezőkkel számoltunk:

- jelenlegi erdő, rét 0,05
- közterület (közút telke) 0,79
- intézményi telkek 0,68
- tervezett sétányok 0,79
- P+R parkoló 0,83

JAVASOLT FEJLESZTÉS

A jelenlegi busz végállomás (tervezési terület É-i végén) helyén tervezett alternatív beépítés becsült szennyvizét, $Q_m = 36 \text{ m}^3/\text{d}$ ($Q_0 = 3,0 \text{ l/s}$) a Homoktövis utcai, meglévő DN300-as szennyvízcsatorna várhatóan fogadni tudja.

SZ 1 – 0 JELŰ SZENNYVÍZCSATORNA:

A tervezett csatorna becsült szennyvíz terhelése I. ütemben $Q_d = 117 \text{ m}^3/\text{d}$ ($Q_0 = 9,8 \text{ l/s}$), a II. ütemben $Q_d = 116 \text{ m}^3/\text{d}$ ($Q_0 = 9,7 \text{ l/s}$), összesen $Q_d = 233 \text{ m}^3/\text{d}$ ($Q_0 = 19,5 \text{ l/s}$).

Az A, B és C jelű területek fenti szennyvízelvezetésére egy 5‰ lejtésű, Dk315 KG-PVC csatorna építését javasoljuk. A csatorna befogadója a Székes utcai, meglévő DN300b. szennyvízcsatorna Külső Szilágyi út burkolatában meglévő végaknája. A csatorna gravitációs úton beköthető. A tervezett csatorna nyomvonal vezetésére egy alternatív megoldás kínálkozik.

Első esetben a tervezett gravitációs csatornát a Külső Szilágyi úttal párhuzamosan, a meglévő villamos vágányok és a telekhatárok között kiszabályozott közterületi sétány alatt kell megépíteni. Ennek a megoldásnak az előnye, hogy rövid házi bekötő csatornákkal lehet rákötni a telkek szennyvizét, és a tervezett gyűjtőcsatornával a villamos vágányokat egyetlen helyen keresztezve lehet csatlakozni a befogadóba. Hátránya viszont, hogy a csatorna karbantartására állandó hozzáférést és megfelelő teherbírású térburkolatot kell biztosítani. Helyszínrajzunkon ezt a megoldást ábrázoltuk.

Második esetben a tervezett csatornát a Külső Szilágyi út burkolata alatt vezetve lehet — a villamos vágányok keresztezése nélkül — a befogadóba vezetni. Előnye, hogy a sétánynál nem kell biztosítani az előző megoldásban leírt feltételeket, viszont a házi bekötő csatornák hossza meghaladja a 30 m-t, valamint valamennyi bekötésnél keresztezni kell a villamos vágányokat, ami üzemeltetési gondot jelent.

A befogadó Székes utcai szennyvízcsatorna kapacitásvizsgálatát elvégeztük. Az FCSM Zrt. adatszolgáltatása szerint a Homoktövis utcai, SZ-2-13-1-0 jelű szennyvíz gyűjtőcsatorna jelenlegi szennyvízterhelése $Q_m=46,75$ l/s, kapacitása $Q_t=138$ l/s. Ez a csatorna a befogadója a Székes utcai szennyvízcsatornának. A vizsgált csatorna mértékadó szakasza a Sárpaták utcai DN300-as szakasza, amelynek jelenlegi szabad kapacitása 59,8 l/s, tehát fogadni tudja az A, B és C területek becsült $Q_m=19,5$ l/s szennyvíz terhelését.

SZ 2 – 0 JELŰ SZENNYVÍZCSATORNA:

A tervezett csatorna becsült szennyvíz terhelése $Q_d=113$ m³/d ($Q_0=9,4$ l/s).

A D terület kommunális szennyvizének elvezetésére 5‰ lejtésű, Dk315KG-PVC csatorna építését javasoljuk. A csatorna befogadója a Böröndös utcai, meglévő, DN300b. szennyvízcsatorna. A csatorna gravitációs úton beköthető. A tervezett csatorna nyomvonal vezetésére a D terület mentén — az SZ 1-0 jelű csatornánál leírtakkal megegyező alternatív megoldás kínálkozik.

A 3. metró járműtelep becsült kommunális szennyvíz mennyisége $Q_d=56$ m³/d ($Q_0=4,7$ l/s).

A járműtelep házi szennyvíz bekötő csatornájának befogadója a Böröndös utcai, meglévő, DN300b. szennyvízcsatorna Külső Szilágyi úti, meglévő végaknája lehet.

A D terület, valamint a járműtelep szennyvizét befogadó Böröndös utcai csatorna jelenleg kapacitás hiányos. A DN300-as csatorna lejtése a Járműtelep u. és a Lakkozó u. között 0,5‰, szabad kapacitása 3,5 l/s, így a továbbtervezésnél ennek megoldását — várhatóan szelvénybővítéssel — figyelembe kell venni!

A későbbi tervfázisban a tervezett megoldásokat egyeztetni kell az FCSM Zrt.-vel.

CSAPADÉKVÍZ ELVEZETÉS

A terület É-i részén, a jelenlegi busz végállomás helyén tervezett beépítés többlet csapadékvizét a meglévő csapadékcsatorna rendszer (DN300b, illetve a DN2600vb.) várhatóan képes elvezetni a Mogyoródi-patakba. Az építmények telepítésénél azonban figyelembe kell venni, hogy a DN2600vb. főgyűjtő átszeli a 76512/398 hszr-ú közparkot. A főgyűjtő védőtávolsága épületektől 3m, vagyis a tengelye épületektől min. 4,6 m-re lehet.

A busz végállomás területéről (6 493 m²) jelenleg elvezetett mértékadó csapadékvíz mennyisége $Q_m = 26$ l/s. A területfejlesztést követően (35%-os, megengedett minimális zöldterület mellett) a mértékadó csapadék mennyisége $Q_m = 42$ l/s értékre tehető, vagyis 16 l/s többlet csapadékkal kell számolni.

A tervezett irodapark (A, B, C és D területek) csapadékvíz elvezetésére új, közterületi csatornák és a Megyeri úti közúti aluljáró esetében csapadékvíz átemelő kiépítését terveztük. A csatornahálózat befogadója a Csömöri-patak.

A Csömöri-patak a Külső Szilágyi út alatt zárt szakasszal, DN2600vb. csatornában folytatódik. A zárt szelvény Q3%-os vízhozam esetén $Q_T = 15,0$ m³/s kapacitással rendelkezik.

A Külső Szilágyi út alatt húzódó, 4 – 1 – 0 jelű, DN1000vb. csapadékcsatorna 1 éves gyakoriságú, 15 perces záporra méretezett jelenlegi terhelése $Q_m = 541$ l/s, telt szelvényű kapacitása $Q_T = 741,2$ l/s, ami azt jelenti, hogy cca. 200 l/s tartalékkal rendelkezik.

A tervezett csapadékvíz elvezető rendszer:

A buszvégállomás helyén tervezett intézményi létesítmény 16 l/s többlet terhelését a Homoktövis utcai, cca. 69 l/s szabad kapacitással rendelkező (min. 11,7‰ lejtésű), meglévő DN300b. csapadékcsatorna biztonságosan tudja elvezetni.

CS 1 – 0 JELŰ CSAPADÉKCSATORNA:

A csatorna az I. ütem A jelű területének, valamint — közvetlenül a Csömöri-patakba történő betorkolása előtt — a Külső Szilágyi útra bevezető (MÁV vasút és a terület között húzódó) szervízút csapadékvizeit gyűjti össze. A csatorna 3‰ lejtésű, DN400b. mérettel épül.

Vízgyűjtő területe 0,53 ha, becsült elvezetendő vízmennyiség: $Q_m = 62$ l/s, vízvezető kapacitása $Q_T = 115$ l/s.

CS 1 – 1 JELŰ CSAPADÉKCSATORNA:

A csatorna az I. ütem MÁV vasút és a terület között húzódó szervízút csapadékvizeit gyűjti össze és vezeti a CS 1 – 0 jelű csapadékcsatornába. A csatorna 5‰ lejtésű, DN300b. mérettel épül.

Vízgyűjtő területe: 0,32 ha, becsült elvezetendő vízmennyiség: $Q_m = 25$ l/s, vízvezető kapacitása $Q_T = 69$ l/s.

CS 2 – 0 JELŰ CSAPADÉKCSATORNA:

A csatorna az I. ütem B jelű, a II. ütem C jelű területének, a két terület közötti tervezett közút, valamint a Külső Szilágyi út és a területek közötti tervezett közterületi sétányok csapadékvizeit gyűjti össze és vezeti gravitációsan a Külső Szilágyi út DN1000vb. csapadékcatornán keresztül a Csömöri-patak DN2600vb. zárt szelvényébe. A csatorna 5‰ lejtésű, DN400-600b. mérettel épül.

Vízgyűjtő területe: 3,15 ha, becsült elvezetendő vízmennyiség: $Q_m = 219$ l/s, vízvezető kapacitása $Q_T = 433$ l/s.

CS 2 – 1 JELŰ CSAPADÉKCSATORNA:

A csatorna a B és a C jelű terület közötti tervezett közút csapadékvizeit gyűjti össze és vezeti a CS 2 – 0 jelű csapadékcatornába. A csatorna 5‰ lejtésű, DN300b. mérettel épül.

Vízgyűjtő területe: 0,18 ha, becsült elvezetendő vízmennyiség: $Q_m = 14$ l/s, vízvezető kapacitása $Q_T = 69$ l/s.

CS 3 – 0 JELŰ CSAPADÉKCSATORNA:

A csatorna a III. ütem D jelű területének, valamint a B és D jelű területek közötti tervezett közút, valamint a Külső Szilágyi út és a D terület közötti tervezett közterületi sétány csapadékvizeit gyűjti össze és vezeti gravitációsan a Külső Szilágyi út DN1000vb. csapadékcatornán keresztül a Csömöri-patak DN2600vb. zárt szelvényébe. A csatorna 5‰ lejtésű, DN400-500b. mérettel épül.

Vízgyűjtő területe: 2,27 ha, becsült elvezetendő vízmennyiség: $Q_m = 159$ l/s, vízvezető kapacitása $Q_T = 267$ l/s.

CS 3 – 1 JELŰ CSAPADÉKCSATORNA:

A csatorna a B és a C jelű terület közötti tervezett közút csapadékvizeit gyűjti össze és vezeti a CS 3 – 0 jelű csapadékcatornába. A csatorna 5‰ lejtésű, DN300b. mérettel épül.

Vízgyűjtő területe: 0,22 ha, becsült elvezetendő vízmennyiség: $Q_m = 18$ l/s, vízvezető kapacitása $Q_T = 69$ l/s.

Fentiek szerint a Külső Szilágyi úti DN 1000vb. csapadékcatorna becsült többlet csapadékvíz terhelése CS 2-0 csatornából $Q_m = 191$ l/s, a CS 3-0 csatornából $Q_m = 147$ l/s, összesen $Q_m = 338$ l/s.

Tekintettel arra, hogy a 4 – 1 – 0 jelű csatorna szabad kapacitása jelenleg 200 l/s, ezért a tervezett irodapark (A, B, C és D területek) csapadékvizeit telken belül kell tározni, vagy késleltetve lehet a közcsatornába vezetni. A tározott csapadékvizet locsolásra javasoljuk felhasználni.

A Megyeri utca MÁV vasút alatti tervezett közúti átvezetése miatt az aluljáró csapadékvizét — a pályaszerkezet mélypontja cca. 104,00 mB.f. — csak átemeléssel lehet a befogadó Csömöri-patakba bevezetni, ezért az aluljáró K-i oldalában egy csapadékvíz átemelő építését terveztük. Az átemelőből a vasúttal párhuzamosan vezetett nyomóvezeték egy csillapító aknán keresztül terveztük bevezetni a patakba.

Az átemelő vízgyűjtő területe: 0,47 ha, becsült elvezetendő vízmennyiség: $Q_m = 37$ l/s.

A MÁV vasút és a Harsányi Kálmán utca közötti területre tervezett P+R parkoló csapadékvizét, a parkolót körülvevő nyílt árokkal tervezzük összegyűjteni, majd a Dunakeszi út – tervezett aluljáró - Harsányi Kálmán utca tervezett körforgalmú csomópontja új útárkán keresztül juttatjuk a Csömöri-patakba.

A P+R parkoló területe: 0,6 ha, becsült elvezetendő vízmennyiség: $Q_m = 51$ l/s.

A fejlesztéssel kapcsolatban megkértük a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. előzetes elvi nyilatkozatát, a fejlesztést az elvi nyilatkozat alapján kell végrehajtani.

ENERGIA KÖZMŰHÁLÓZATOK

VILLAMOS ENERGIA ELLÁTÁS

KÖZÉPFESZÜLTSGŰ TÁPPONTOK ÉS HÁLÓZATOK

A tanulmánytervünk által érintett terület IV. kerületi részének, és közvetlen környezetének primer oldali 10kV-os tápfeszültség ellátása az Újpesti és a Zuglói 120/10 kV-os, alállomások között kiépített 10 kV-os földkábel hálózatokkal történik.

A XV. kerületi részén pedig annak északi területi egységén, a fent leírtaknak megfelelően, a Dunakeszi út és a Sípos tér között, a Dunakeszi 12/20 kV-os alállomástól a Dunakeszi út mentén vizsgált területünkre csatlakozó 20 kV-os szabadvezetékes és földkábeles hálózaton keresztül történik a túlnyomórészt ipari jellegű fogyasztók villamos energia ellátása.

A 20 kV-os szabadvezeték nyomvonala a Csömöri patakot keresztezve lép be területünkre, majd tovább húzódva keresztezi a Dunakeszi utat, majd itt földkábel hálózatként folytatódva a Dunakeszi út mentén tovább húzódva kilép a tervezési területről.

A tervezett új közutak, közlekedési csomópontok építése, illetve azok lehajtó, és felhajtó szakaszainak nyomvonalai a Dunakeszi út mentén, érintik az itt meglévő fenti két középfeszültségű 20 kV-os légvezetékes, és földkábeles hálózatok nyomvonalát.

Az érintett hálózat szakaszokat még a tervezett építési munkálatok megkezdése előtt fel kell tární, és ki kell váltani, illetve új nyomvonalra kell át -; és/vagy vissza - helyezni, útkeresztesés esetében pedig további, a közúti terhelés kiváltására alkalmas járulékos védelemmel kell ellátni, a vonatkozó szakági tervlapunkon rögzítettek szerint.

VILLAMOS ENERGIAIGÉNYEK

A tanulmányterv területrendezési tervkoncepciójának megvalósítása során a tervezett új, intézményi jellegű épületek részére, az alábbi villamos energia igények becsülhetők:

építési ütem/fejlesztési terület jele	becsült villamos energiaigények
	(kW)
I/A	500
I/B	700
II/C	900
III/D	900
összesen:	3 000

A tervezési terület északi részén, a 122 és 126 sz. autóbusz végállomás helyén tervezett területfejlesztés részére: 300 kW

Káposztásmegyeri Járműtelep részére: 900 kW

az összes becsült villamos energia igény tehát mintegy: 4 200 kW

Ez az igény a későbbiek során: a beépítési, az engedélyezési, és a kivitelezési tervek készítése folyamán, a felépítésre kerülő új épületek, hőtechnikai-szerkezeti kialakításai következtében, továbbá a beépített gépészeti – kombinált, hibrid technológiás hőtermelő rendszerek beépítése következtében, valamint a lég és víz, kezelő -; installációs -; és világítási - berendezések, valamint az ingatlan tulajdonosok igényeinek függvényében jelentősen megváltozhat.

JAVASOLT FEJLESZTÉS

A szóban forgó területi egység nagyszabású terület átalakítási terveinek megfelelően a fenti becsült teljesítmény igény szolgáltatásához szükséges további új 10 kV-os földkábel ív(ek) kiépítése és ezek, illetve a meg lévő középvezettségű hálózat szakaszok képezik az újonnan kiépítendő 10 kV-os földkábeles csatlakozások táppontjait.

A fenti igények kielégítésére további négy új, a tervezett új épületekben (célszerűen a pincei szinteken) elhelyezett, 10/0,4 kV-os transzformátor állomás telepítése szükséges a szóban forgó területre.

A fenti becsült villamos energia igények kielégítésére, valamint az érintett 10 kV-os földkábel hálózatok kiváltására, jelen Tanulmány Terv szintjén javasolt műszaki megoldások a későbbiek során: a beépítési, az engedélyezési, és a kivitelezési tervek készítése folyamán, az érintett közműszolgáltató kapacitási -; és hálózati – viszonyainak függvényében megváltozhatnak.

A középvezettségű hálózatok, és berendezések további tervezési, és kivitelezési munkálatai során be kell tartani a Villamos energia Szolgáltatási Törvény és a vonatkozó szakági Miniszteri, és Törvényerejű rendeletekben, a szakági Kormány - rendeletekben, továbbá az MSz.151; az MSz.-EN.60076/2001; az MSz.-EN.2364/2003; és az MSz.7487 számú magyar szabványokban rögzített előírásokat.

KISFESZÜLTÉGŰ HÁLÓZATOK

A tervezési területen a jelenleg meglévő 10/0,4 kV-os ÉHTR típusú transzformátorállomások szekunder kapcsaitól indított kiefeszültégű hálózatokon keresztül történik a fogyasztók közvetlen ellátása.

A tervezett új: intézményi jellegű iroda -; és szolgáltató – létesítmények közvetlen kiefeszültégű villamos energia ellátását pedig a létesítendő új transzformátor állomások kiefeszültégű kapcsoló berendezéseitől sínátadásos, illetve az innen indítandó földkábeles hálózatok kiépítésével tervezzük.

KÖZVILÁGÍTÁS

Jelen tanulmánytervünk hatálya alá vont terület meglévő közvilágítási rendszerének táppontjait, a tervezési területünkön lévő, kommunális jellegű közép/kiefeszültégű transzformátorállomásokba telepített közvilágítási kapcsoló egységek képezik, az innen kiinduló közvilágítási áramkörök földkábeles hálózatokkal épültek ki.

Vizsgálati anyagrésztünk eredményeinek tanúsága szerint a közvilágítás a forgalmi viszonyok szempontjából megfelelőnek minősíthető.

A tervezett útépitési munkálatok, az új vasúti aluljáró, az új körforgalmú közlekedési csomópont, és a megnövekvő közúti forgalom miatt, valamint a meglévő közvilágítás jelenlegi minőségéből adódóan a tervezési területen az átépítésre kerülő, és a tervezett új útszakaszokon új közvilágítási hálózatok kiépítése szükséges a vonatkozó szakági szabványokban rögzített világítástechnikai előírásoknak megfelelően.

A szükséges megvilágítási értékek eléréséhez megfelelő teljesítményű; nátrium fényforrásos, egyedi jellegű világítótestek; és formatervezett 10-12 m fénypontmagasságú lámpaoszlopok; alkalmazásával és legalább a II. - III. kategóriát elérő paramétereket biztosító 0,15 - ös határegyenletességet nyújtó hálózatokat és berendezéseket kell kiépíteni.

A fényvédelmi követelmények betartásához az alábbiakat kívánjuk rögzíteni:

- Egy potenciális észlelő felé csak lefele irányuló fénysugarak érkehetnek, melyek sugárzási iránya nem haladhatja meg a függőlegessel bezárt 70 fokot. Nem engedhető meg a talajban, vagy közvetlenül a talajon elhelyezett, felfele világító lámpatestek alkalmazása.
- A világítótestek átlátszó burája még díszvilágítás esetében sem nyúlhat túl a felső árnyékoló szerkezet függőleges síkjánál.

HŐENERGIA ELLÁTÁS

A tervezési terület épületeinek téli hőveszteségének pótlására, háztartási és technikai energiahordozóként, valamint a használati és technológiai melegvíz ellátásra távhő -; és földgáz - energia áll rendelkezésre.

TÁVHŐ ELLÁTÁS

A tanulmányterv által érintett terület határában, a meglévő intézményi jellegű épületek, továbbá a Káposztásmegyeri lakótelep épületei távhő ellátást kaptak.

A hőszolgáltatás táppontja az Újpesti fűtőmű; illetve az innen indított, és a vizsgált területre a Külső Szilágyi úton, valamint a Székes utcában csatlakozó forró vizes gerincvezeték párról történik a tervezési terület egyes épületeinek hőenergia ellátása.

TÁVHŐ IGÉNYEK

A Tanulmányterv területrendezési tervkonceptiójának megvalósítása során - távhő ellátási változat elfogadása esetében - a tervezett, intézményi jellegű, új épületek hőenergia igénye az alábbiak szerint becsülhető:

építési ütem/fejlesztési terület jele	becsült hőenergia igények
	(kW)
I/A	800
I/B	1 000
II/C	1 500
III/D	1 500
összesen:	4 800

A tervezési terület északi részén, a 122 és 126 sz. autóbusz végállomás helyén tervezett területfejlesztés részére:

700 kW

Káposztásmegyeri Járműtelep részére:

700 kW

az összes becsült hőenergia igény tehát mintegy: 6 200 kW

Ez az igény a későbbiek során: a beépítési, az engedélyezési, és a kivitelezési tervek készítése folyamán, a felépítésre kerülő új épületek, hőtechnikai-szerkezeti kialakításai következtében, továbbá a beépített gépészeti - kombinált, hibrid technológiás hő termelő rendszerek beépítése következtében, valamint a lég, és víz - kezelő -; az installációs - berendezések, valamint az egyes ingatlan tulajdonosok igényeinek függvényében megváltozhat.

JAVASOLT FEJLESZTÉS

A tervezett új épületek közvetlen távhő ellátását a Külső Szilágyi úton, és a Székes utcában húzódó távhő vezeték rendszerről illetve az itt meglévő, erre alkalmas távhő szolgáltató aknáktól tervezzük. Az innen indított és az érintett területek közlekedési utjai mellett lefektetendő, új kiépítésű „Fv2x DN 150 a” járulékos szigeteléssel ellátott földárokba fektetett forró vizes távfűtési vezeték-párokkal és az egyes épületegységek részére kiépítendő házi bekötésekkel ellátott hő-központokon keresztül, oldható meg a tervezési terület távhő ellátása. A fenti becsült távhő igények kielégítésére, a Tanulmányterv szintjén javasolt műszaki megoldás a későbbiek során: a beépítési, az engedélyezési, és a kivitelezési tervek készítése folyamán, az érintett közműszolgáltató kapacitási -; és hálózati – viszonyainak függvényében, megváltozhat.

FÖLDGÁZELLÁTÁS

A szóban forgó területi egységek földgáz ellátása a budapesti 40 báros nagynyomású körvezeték hálózatról épült ki. A földgáz ellátási táppontok, a Rákospalotai (GOV) gázfogadó állomástól indított acélcsővel kiépített, nagyközépnomású gerincvezetékek, illetve a róluk ellátott Megyeri úti, és a Közvágóhíd téri nagyközép/növelt kis-nyomású gáznyomás szabályozó berendezések, és az innen csatlakozó növelt kisnyomású földgázvezeték hálózatokon keresztül történik a tervezési terület kommunális lakossági, és intézményi gázfogyasztóinak közvetlen földgázellátása.

NAGYKÖZÉPNOMÁSÚ FÖLDGÁZHÁLÓZATOK

A fent rögzített egyik nagyközépnomású gerincvezeték DN 400 mm-es szakasza a Dunakeszi út mentén lép be a tervezési területre, itt észak-nyugati irányba húzódik tovább, majd a Megyeri út magasságában keresztezi a Dunakeszi utat, a MÁV vasútvonalat majd a BKV villamos vágányait és a Külső Szilágyi utat és a Megyeri útra csatlakozik.

Itt Dk 110 mm-es PE vezetékkel leágazást indít a Megyeri úti nagyközép/növelt kis-nyomású gáznyomás szabályozó berendezéshez a gerincág pedig a Megyeri úton folytatódó vonalvezetéssel lép ki területünkről.

Az 1. tervezési ütemben az 1. sz. területre tervezett új épület továbbá a tervezett új körforgalmú közlekedési csomópont építése, illetve annak lehajtó, és felhajtó szakaszainak nyomvonalai a Dunakeszi út mentén, érintik az itt meglévő fenti DN 400 mm-es nagyközépnomású földgáz hálózat nyomvonalát.

Az érintett hálózat szakaszokat még a tervezett építési munkálatok megkezdése előtt fel kell tární, és ki kell váltani, illetve új nyomvonalra kell át -; és/vagy vissza - helyezni, útkeresztesítés esetében pedig további, a közúti terhelés kiváltására alkalmas járulékos védelemmel kell ellátni, a vonatkozó szakági tervlapokon rögzítettek szerint.

FÖLDGÁZ IGÉNYEK

A területrendezési tervkoncepció megvalósítása során - földgáz ellátási változat esetében - a tervezett új intézményi jellegű épületek részére, az alábbi földgáz igények becsülhetők:

építési ütem/fejlesztési terület jele	becsült földgáz energiaigények
	(nm ³ /ó)
I/A	80
I/B	100
II/C	160
III/D	160
összesen:	500

A tervezési terület északi részén, a 122 és 126 sz. autóbusz végállomás helyén tervezett területfejlesztés részére: 50 nm³/ó

Káposztásmegyeri Járműtelep részére: 100 nm³/ó

az összes becsült földgáz igény tehát mintegy: 650 nm³/ó

Ez az igény a későbbiek során: a beépítési, az engedélyezési, és a kivitelezési tervek készítése folyamán, a felépítésre kerülő új épületek, hőtechnikai-szerkezeti kialakításai következtében, továbbá a beépített gépészeti - kombinált, hibrid technológiás hő termelő rendszerek beépítése következtében, valamint a lég, és víz - kezelő -; az installációs - berendezések, valamint az egyes ingatlan tulajdonosok igényeinek függvényében jelentősen megváltozhat.

JAVASOLT FEJLESZTÉS

NAGYKÖZÉPNYOMÁSÚ GÁZVEZETÉK HÁLÓZATOK

A szóban forgó területi egység nagyszabású terület átalakítási terveinek megfelelően a tervezett új telekkialakítás a fent rögzítettek szerint tehát az 1. sz. területre tervezett új épület érinti az itt meglévő DN 400 mm-es acélcsővel kiépített nagyközép nyomású földgáz hálózat nyomvonalát. A jelenleg itt meglévő földgáz hálózat nyomvonalának kiváltására jelen

Tanulmányterv szintjén két megoldás kínálkozik.

1. változat: amennyiben az I. építési ütem, 1. sz. területén épülő új létesítmény mélygarázsának külső függőleges síkjának, és a tervezett új vasúti aluljáró műtárgyának legközelebbi külső falsíkja között a vonatkozó szakmai szabványokban rögzített védő távolságok betartásával elhelyezhető az érintett nagyközépnomású földgázhálózat, úgy annak új nyomvonalát itt kell kiépíteni.

2. változat: amennyiben az I. építési ütem, 1. sz. területén épülő új létesítmény mélygarázsának külső függőleges síkjának, és a tervezett új vasúti aluljáró műtárgyának legközelebbi külső falsíkja között a vonatkozó szakmai szabványokban rögzített védő távolságok betartásával nem helyezhető el az érintett nagyközépnomású földgázhálózat. Ebben az esetben annak új nyomvonalát a tervezett új közút mentén a Külső Szilágyi útig, majd azt keresztezve „vissza” a Külső Szilágyi út mentén kell kiépíteni, a vonatkozó szakági tervlapunkon rögzítettek szerint.

A tervezett új intézményi jellegű épületek közvetlen földgázellátásának megoldása érdekében a Külső Szilágyi úton húzódó nagyközépnomású földgáz hálózatnak, a meglévő, és a tervezett új útszakaszok nyomvonal vezetésének megfelelően lefektetett – műanyag csöves PE gázvezeték hálózatok tovább építésével és egyedi jellegű gáznyomás szabályozó berendezések telepítésével tervezzük az intézményi jellegű épületek földgáz ellátását.

A fenti becsült földgáz igények kielégítésére a jelen Tanulmányterv szintjén javasolt műszaki megoldások a későbbiek során: a beépítési, az engedélyezési, és a kivitelezési tervek készítése folyamán, az érintett közműszolgáltató kapacitási -; és hálózati – viszonyainak függvényében, megváltozhatnak.

A földgáz hálózatok, és berendezések további tervezési, és kivitelezési munkálatai során be kell tartani a Földgáz Szolgáltatási Törvény és a vonatkozó szakági Miniszteri, és Törvényerejű rendeletekben, a szakági Kormány - rendeletekben, és a 2003. évi XLII. sz. törvényben; valamint az MSz.7487 számú magyar szabványban rögzített előírásokat.

ELEKTRONIKUS – HÍRKÖZLÉS TELEKOMMUNIKÁCIÓ

TÁVBESZÉLŐ-HÁLÓZATOK

A IV. kerület a Magyar Telekom Távközlési Rt. Pesti Műszaki Szolgáltatási Igazgatóság Újpesti ellátási körzetébe, annak „Káposztásmegyeri” Távbeszélő Gócközpontjához tartozik, a közvetlen ellátó a vizsgált területünk közelében lévő Tóth Aladár utcai RDLU alközpont.

A XV. kerület a Magyar Telekom Távközlési Rt. Pesti Műszaki Szolgáltatási Igazgatóság Újpalotai ellátási körzetébe, annak HOST rendszerű Távbeszélő Gócközpontjához tartozik, a közvetlen ellátó a Száraznád utca 2. sz. alatti EWSD alközpont.

A meglévő alépítményekben haladó távközlő hálózati elosztó, csatlakozó és törzskábelekkel; rezes földalatti távbeszélő elosztó-hálózati vezetésekről történik az intézményi jellegű, valamint a lakossági ellátás.

TÁVKÖZLÉSI-IGÉNYEK

A területrendezési tervek koncepció megvalósítása során a tervezett új, intézményi jellegű épületek részére, az alábbi távközlési fővonal igények becsülhetők:

építési ütem/fejlesztési terület jele	analóg egyenértékű fővonal igény
	(db)
I/A	40
I/B	50
II/C	80
III/D	80
összesen:	250

A tervezési terület északi részén, a 122 és 126 sz. autóbusz végállomás helyén tervezett területfejlesztés részére pedig további:

50 fővonal

Káposztásmegyeri Járműtelep részére:

30 fővonal

az összes becsült távközlési igény tehát mintegy: 330 analóg egyenértékű fővonal

Az igények a részletesebb tervezés folyamán, az épületek, rendeltetése, a berendezések, valamint az egyes ingatlan tulajdonosok igényeinek függvényében megváltozhatnak.

JAVASOLT FEJLESZTÉS

Az ellátást szolgáló új távközlési gerincábelek ennek megfelelően a gócközpont irányából a meglévő, és a tervezett új alépítményekben lépnek be a tervezési területre, melynek jelenlegi távközlési és hírközlési alapellátása megfelelő, így közterületre új antennák elhelyezésével nem számolunk.

A fenti becsült távközlési igények kielégítésére, valamint az érintett távközlési hálózatok kiváltására, a Tanulmányterv szintjén javasolt műszaki megoldások a későbbiek során: a beépítési, az engedélyezési, és a kivitelezési tervek készítése folyamán, az érintett közműszolgáltató kapacitási -; és hálózati – viszonyainak függvényében megváltozhatnak. Várhatóan a távközlési, és a telekommunikációs hálózatok további fejlesztése során, kiépítésre kerül, a nagysebességű többszörösen védett aktív optikai hálózat, valamint az üzleti kommunikációs adatátviteli rendszer, mely tovább javítja az ellátás színvonalát. A vonatkozó jogszabályi háttér: a mindenkori hatályos Távközlési Törvény, a vonatkozó szakági Kormány -; és Miniszteri - rendeletek az 5/2003 (III. 24.) IHM rendelettel módosított 29/1999 (X. 6.) KHVM rendelet, valamint a 37/2007 (XII. 13.) ÖTM rendelet idevonatkozó előírásai. Ezek értelmében hálózatbővítések esetében a területfejlesztés igényeihez igazított, a jelenlegi adottságoknak megfelelően a MSz 7487. szabvány előírásai szerint a közterületeken a meglévő távközlési alépítmények felhasználásával, és/vagy új csőhálózat kiépítésével és megszakító létesítmények telepítésével nyílik lehetőség. A tervezett alépítményi csőszámnak és megszakító létesítményeknek a tervezési terület 100%-os ellátását kell szolgáltatnia.

A rendelkezésre álló terület, a telekhatárok és az útburkolatok között húzódó járdák és zöldsávok a távközlési alépítmények, földkábelek, elhelyezésére alkalmas területsávja.

Ide kell elhelyezni az alközpontokat összekötő törzs- és átkérő kábelhálózatokat is. A távbeszélő állomásokhoz csatlakozó elosztóhálózatok részére a gyalogos közlekedés területsávjában az alépítményi műtárgyak kiépíthetők minden utcában.

Nyilvános távbeszélő állomás elhelyezését a tervezett kereskedelmi-szolgáltató épületek közterületi frontján lehet megvalósítani.

Légvezetékes távközlési hálózat a Tanulmányterv által érintett területen nem építhető.

A tervezett épületeken belüli tevékenységek megoszlásának ismeretében (a továbbtervezés során) lehet meghatározni a tényleges szükségletet és azon belül az analóg-ISDN vonalak szám szerinti megoszlását.

MOBIL TÁVKÖZLÉS

A tervezési terület mobil távközlési ellátás szempontjából lefedettnek tekinthető, helyszíni szemlénk alkalmával mindhárom Mobil Távközlési Szolgáltató hálózatára fel tudunk jelentkezni, és megfelelő térerősségeket mérhettünk. A tervezési terület közelében mobil távközlési -; vagy telekommunikációs - bázis állomások illetve antenna berendezések a Külső Szilágyi út 118. sz. és a Csíkszentiván utca 4. sz. épületek tetőszerkezetén, továbbá a Kovácsi Kálmán térre telepített tekintélyes méretű és magasságú traverz oszlopra szerelve található. A szolgáltatások minőségének javítása érdekében közterületen újabb bázisállomások vagy önálló traverz jellegű, adótornyok telepítését nem tervezzük. További távközlési bázisállomások, és antenna berendezések elhelyezésének lehetőségeit, a mindenkori hatályos jogszabályok; a módosított, 29/1999 (X. 6.) KHVM rendelet, és a szintén módosított, 46/1997 (XII. 29.) KTM rendelet, ide vonatkozó alpontjai rögzítik. A 37/2007. (XII. 13.) ÖTM rendelet az ezzel kapcsolatos építésügyi hatósági eljárást szabályozza. A rendelet 1.sz. melléklet III. fejezet 5. pontja szerint építési engedély és bejelentés nélkül végezhető:

- antenna létesítése, ha bármely mérete 4 m vagy annál kisebb, és
- műtárgynak minősülő antennatartó szerkezet létesítése, ha a teljes hossza 6 m vagy annál kisebb, és
- antenna, antennatartó szerkezet, csatlakozó műtárgy létesítése, ha építményen történő elhelyezése az építmény tartószerkezetének megerősítését nem igényli.

A tervezet új épületek tetőszerkezetein történő elhelyezések lehetőségeit, a mindenkori hatályos jogszabályok; jelenleg a fenti, a módosított 29/1999 (X. 6.) KHVM rendelet, és a 46/1997 (XII. 29.) KTM illetve az ÖTM rendeletek, ide vonatkozó alpontjai rögzítik, fenti jogszabályokban biztosított lehetőségeket jelen szakági terveinkben korlátozni nem kívánjuk.

HÍRKÖZLÉS

A tervezési terület közvetlen közelében, az intézményi jellegű létesítmények területén belül, saját kiépített hálózatokon keresztül, a meglévő épületekben egyedi rendszerű tűzvédelmi, és vagyonvédelmi, felügyeleti rendszerek üzemelnek. A „polgári jellegű” adatátviteli és hírközlési kapcsolatok megvalósítására a korábban taglalt távközlési hálózatokon keresztül nyílik lehetőség.

JAVASOLT FEJLESZTÉS

A tervezési területen létesítendő intézményi épületek tűzvédelmi, vagyonvédelmi és diszpécser jellegű rendszereinek üzemeltetése során célszerűnek tartjuk az egyedi alközpontok kábelhálózattal történő összekapcsolását, így megoldható a központi felügyelet, szelektív behatárolás és a szükséges azonnali beavatkozások megtétele bármilyen hiba, vagy rendellenesség esetén.

TELEKOMMUNIKÁCIÓ

A kábeltelevíziós mamutcégek piaci területfelosztása után a tervezési terület a UPC Magyarország, és a Magyar Telekom Távközlési Zrt. „T - Home” telekommunikációs üzletágazatának ellátási körzetébe tartozik. A telekommunikációs szolgáltatás a fenti hálózatokról üzemeltetett nagyközösségi telekommunikációs rendszerről történik, mely csatlakozik a területen már korábban kiépített kábeltelevíziós hálózathoz és a szomszédos lakótelep nagyközösségi berendezéseihez. Az így megvalósult hálózatok alkalmasak valamennyi elérhető (földi- és műholdas-sugárzású) telekommunikációs állomás, illetve a helyi és körzeti TV műsor továbbítására valamennyi előfizető részére. Úgy a hírközlési, mint a telekommunikációs rendszerek kábelvezetékeit a távközlési hálózatok nyomvonalaival azonos módon, velük párhuzamosan épültek ki. A kiépített rendszerek és hálózati elemek alkalmasak adatátviteli és „Internet” - es hírközlésekre is.

JAVASOLT FEJLESZTÉS

A telekommunikációs szolgáltatás biztosítása érdekében a tervezett új épületek esetében is a fenti hálózatokról üzemeltetett nagyközösségi telekommunikációs rendszer és hálózat megvalósításával számolunk, mely csatlakozik a területen már korábban kiépített és a tervezett új épületek kábeltelevíziós hálózathoz és így alkalmas valamennyi elérhető (földi- és műholdas-sugárzású) telekommunikációs állomás, illetve a helyi és körzeti TV műsor továbbítására valamennyi előfizető részére. A tervezett új közutak, közlekedési csomópontok építése, illetve azok lehajtó, és felhajtó szakaszainak nyomvonalai érintik az itt meglévő telekommunikációs hálózatok nyomvonalát. Az érintett alépítményes, földkábeles szakaszokat még a tervezett mélyépítő munkálatok megkezdése előtt fel kell tárnai, és ki kell váltani, illetve új nyomvonalra kell át -; és/vagy vissza - helyezni. Az érintett telekommunikációs hálózatok kiváltására, a Tanulmányterv szintjén javasolt műszaki megoldások a későbbiek során: a beépítési, az engedélyezési, és a kivitelezési tervek készítése folyamán, az érintett közműszolgáltató kapacitási -; és hálózati – viszonyainak függvényében megváltozhatnak.

ÖRÖKSÉGVÉDELMI HATÁSTANULMÁNY (MŰEMLÉK)

VIZSGÁLAT:

A terület – az M 0-s autópálya, a Felsőkert utca-Harsányi Kálmán utca, Ferenczy Sándor utca vonala, Külső-Szilágyi út által határolt térség – a Duna bal partján, Budapest É-i részén, a IV. és a XV. kerületben helyezkedik el.

A) TÖRTÉNELEM:

„A Duna bal partján, az észak-pesti határban elég későn alakultak ki az emberi települések létrejöttének kedvező feltételei. Az i.e. III. évezred második felében jelentek meg az első népcsoportok a Duna és a belé ömlő patakok ártereiből kiemelkedő magasabb dombokon, Rákospalotán, a Kossuth Lajos utcában előkerült őskori telepet a rézkorszak ún. Ludanice régészeti csoportjába tartozó, pásztorkodó népesség létesítette, időszakos, legeltetés idején használt, nyári szálláshelyként...A rézkor utolsó szakaszában, az i.e. III. évezred végén az egész főváros területén egyeduralkodó lett a péceli kultúra népe, először a pesti oldalon, majd a budai dombokon hozták létre az átkelőhelyeket ellenőrző telepeiket. Jelenlegi ismereteink szerint területünkön 4-500 évvel később telepedett meg ismét az ember. A kora bronzkor végén kialakult vatyai kultúra törzsei a révhelyeket és a hozzájuk vezető, természetes útvonalul szolgáló patak völgyeket foglalták el először. A Duna mentén, a káposztásmegyeri-váci vasútvonal melletti dombokon, az egykori Károlyi-uradalom homokbányájában, a Baross u. 90. alatt, Dunakeszi-Kapoly-dűlőben, Zuglóban kerültek felszínre a kultúra nagy kiterjedésű, hamvasztásos sírokból álló temetői.”⁶

Az i. e. II. évezred végén a késő bronzkori, urnasíros kultúra népeinek régészeti emlékei a Duna mentén is megtalálhatók. Az i. e. I. évezredben a szkíták a VI. században tűntek fel, akiket kelták, majd később az eraviszkuszok követték. „Az I. sz. közepén, Claudius császár uralkodása alatt a budai oldal eraviszkuszainak szállásterülete is a római birodalom része lett, s bár a provincia természetes határa a Duna volt, ez az esemény a bal parti népek történetének alakulására is nagy hatással volt. Ebből az időszakból a megyeri révnél kerültek elő eraviszkusz cserepek, ezek bizonyítják az átkelőhely használatát és az eraviszkuszok pesti oldalon való jelenlétét. A római birodalom közvetlen szomszédságában, nem sokkal az eraviszkuszok beolvasztása után, megjelentek a belső-ázsiai eredetű, szarmata-jazig törzsek. Az I. sz. első évtizedeiben megjelent nomád nép a későbbiekben rablóhadjárataival állandóan pusztította a provincia határ menti településeit. A szarmaták nagy tömegben érkeztek a Dunához, a káposztásmegyeri késő bronzkori telepen is feltárták az állataikat legeltető pásztorok alkalmi, putriszerű szálláshelyeit. A II-III. században használt telep lakói élénk kereskedelmi kapcsolatban álltak a túlparti népekkel... A római birodalom hiába tett különböző engedményeket, csak ezekkel nem tudta fékezni a határt jelentő limes menti szüntelen háborúskodást.

A támadások megelőzésére és visszaverésére a limesen katonai táborokat s közöttük őrtornyokat építettek. Ezt az erődrendszert a Duna bal partján ellenerődökkel és újabb őrtornyokkal biztosították. A II. sz. végétől a IV. század második feléig követhetők az őrtorony- és táborépítkezések. A Rákospatak torkolatánál levő erőd és a megyeri csárdánál lévő őrtorony építésére viszonylag korán került sor. A révnél levő burgus a Duna-balparti hálózat jelentős épülete volt, az átkelőhely védelmére épült... Az V. és VI. századi zajos történelmi események után a Kárpát-medencében az avarok 568-as foglalása után békésebb korszak következett. Az első népcsoportok azonnal megszállták a Duna menti átkelőhelyeket és környéküket. A megyeri révnél is előkerültek korai avar leletek, ezek ismételtén az átkelőhely fontosságát jelzik.”⁶

„A honfoglaló magyarság 895-ben szállotta meg a Dunától K-re lévő területet, s 900-ban Pest megye lett az ország közepe. A fejedelmek 955-ig Aquincumot részeltették előnyben, amennyiben Kurszán itt választotta meg téli szállását, s nemzetségének jutott a két parti Pest megye területe. Halála után Árpád foglalta el Aquincumot, s ő vagy utódai a Kurszán-fiaktól elvették népeiket és földjeiket, úgyhogy utódaik, a Kartal-nembeliek a felhívízi-jenei rév táján kívül csak a megye szélterületein (Pomáznál, Százhalomnál s a Tápión túl Kartalig) tarthattak meg belőle.”⁸

„Ha most fontolóra vesszük a tömlőn való átkelés és úsztatás, valamint az állatokkal való átgázolás lehetőségeit a Duna középső szakaszán, meg kell állapítanunk, hogy erre alkalmasnak a Visegrád és Rácalmás közötti szakaszon egyedül a Káposztásmegyer és Római fürdő közötti Duna-szakasz, a régi Megyeri rév környéke kínálkozik. A Duna ezen a szakaszon a legszélesebb, zátonyokkal tarkított, sodra a leglassúbb, úgyhogy Óbudáig még a víz által elsodort tömlők is partot érnek. A Margitsziget alatt viszont a Duna medre összeszorul, sodra megnő, ami alkalmatlanná teszi tömlőn való átkelésre és átgázolásra. Ráadásul Gellérthegynél sziklába, Lágymányoson mocsárba ütközött, ami a vízből való kijutást nehezítette. A folyón való nomád átkelés és alacsonyabb Duna-meder természeti feltételei eredményezték, hogy amióta állattenyésztő nomádok költöztek a Kárpát-medencébe, Óbudának és a megyeri rév környékének nagyobb települési jelentősége volt, mint Pestnek; ennek kell tulajdonítanunk azt is, hogy Aquincum itt alakul ki, közel a lovas barbárok átkelő helyéhez, és hogy Kurszán kündü itt választotta meg téli udvarhelyét.”⁹

„A megyeri rév két oldalán megtelepült IX-X. századi lakosság egységes magyar népesség volt, ez az etnikum élt Budapest egész térségében a XI. században is. A lakosság életmódját nemcsak a honfoglaláskori társadalom két fő gazdálkodási ágának, az állattenyésztésnek és a földművelésnek a fejlődése határozta meg, hanem a természetföldrajzi körülmények is. A Duna-parti települések fontos gazdasági ága lehetett a halászat, illetve a dunai és az átkelőhelyeken összpontosuló kereskedelmi életben való részvétel.

⁶ Szerk.: Gerelyes Endre: *Újpest története. Közgazdasági és jogi Könyvkiadó Budapest, 1977. 11. oldal.*

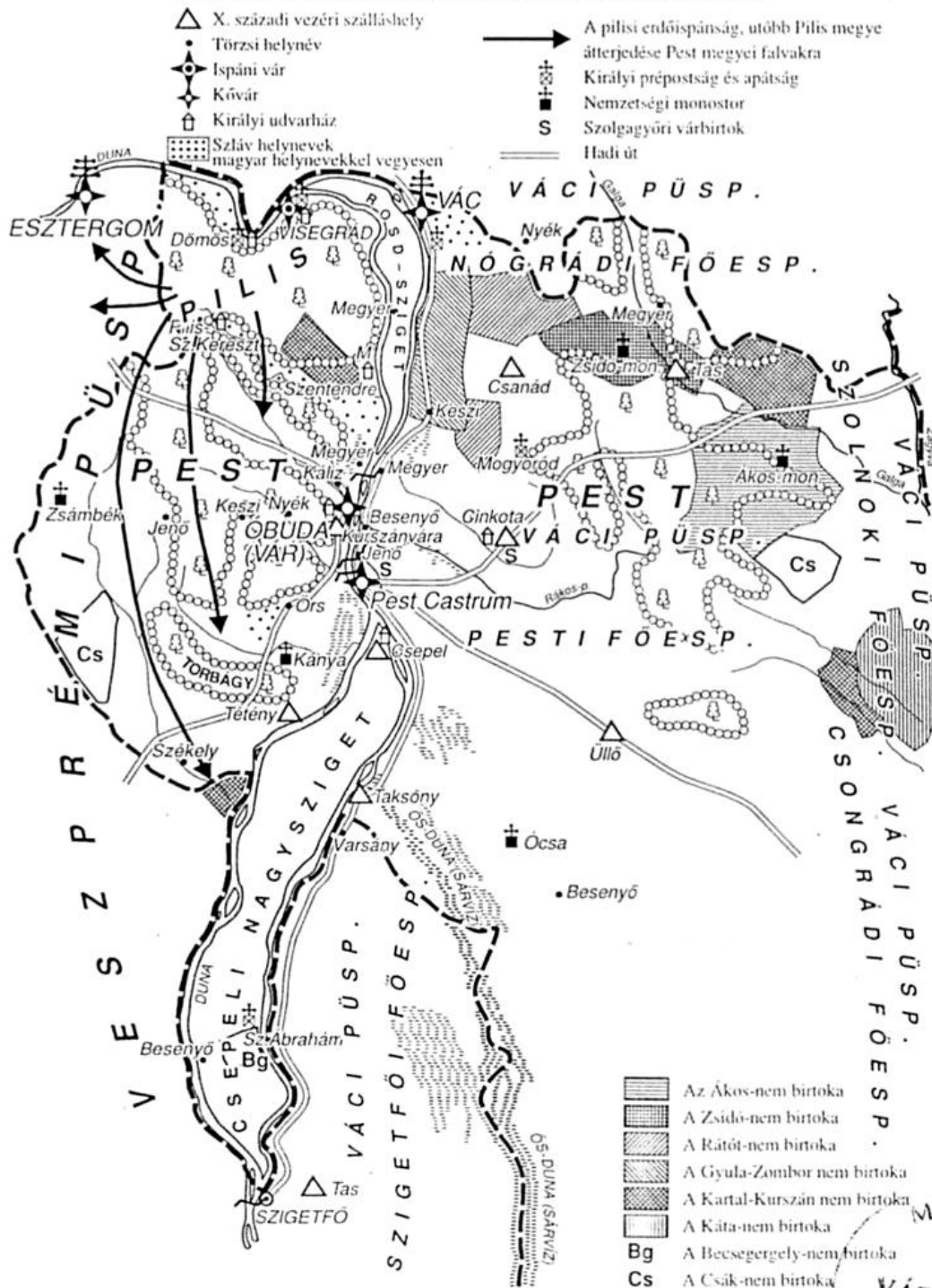
⁷ i.m.: 12-13. oldal.

⁸ Györfly György: *Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. IV. Liptó, Máramaros, Moson, Nagysziget, Nógrád, Nyitra, Pest és Pilis megye. Akadémiai Kiadó, Budapest (1998). 498. oldal.*

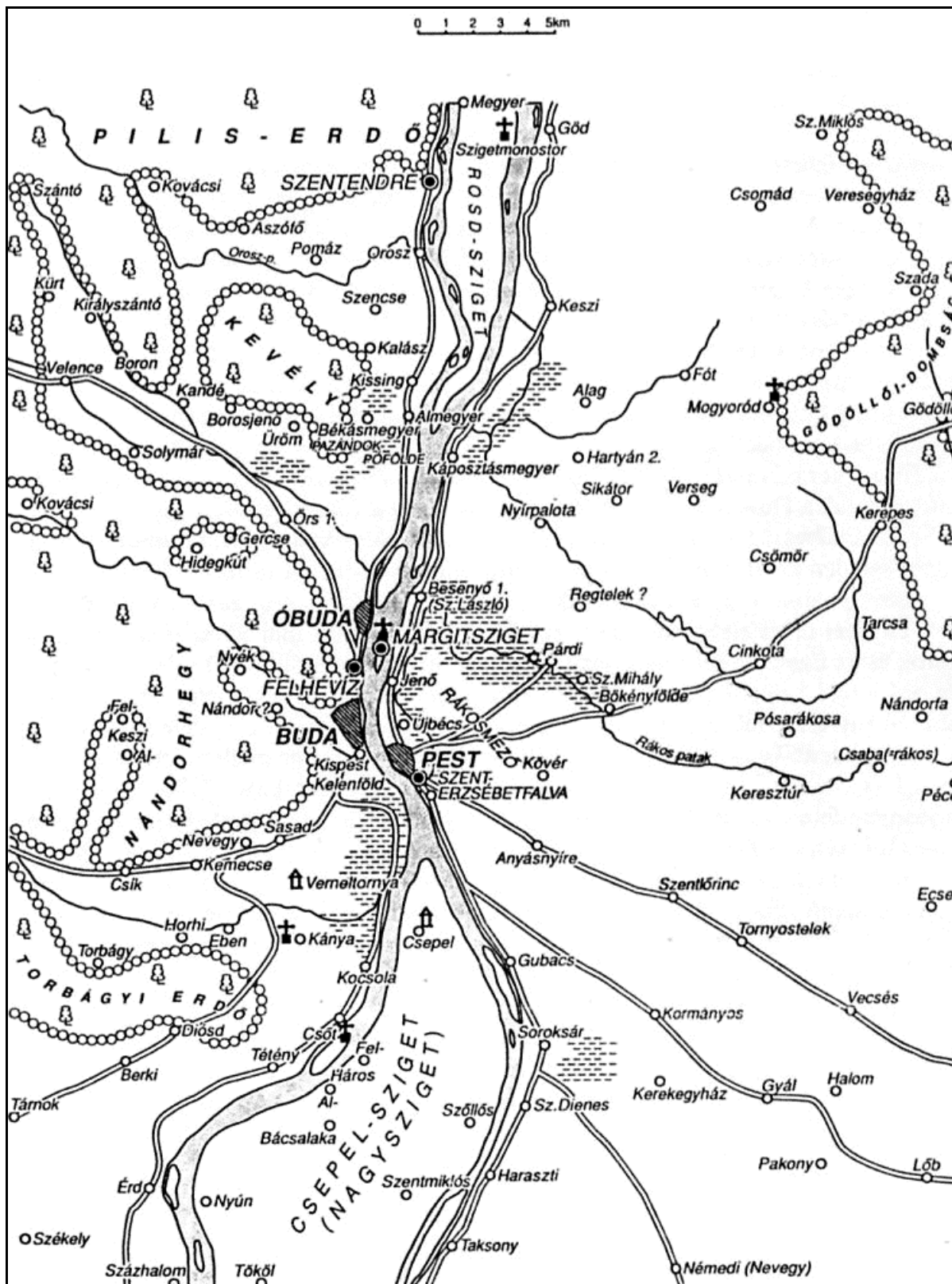
⁹ Györfly György: *Pest-Buda kialakulása. Budapest története a honfoglaláskortól az Árpád-kor végi székvárossá alakulásig. Akadémiai Kiadó, Budapest é.n. 68-69. oldal.*

VISEGRÁD VÁRMEGYE ÁTALAKULÁSA PEST ÉS PILIS MEGYÉKKÉ

A VÁCI PÜSPÖKSÉG SZ. ISTVÁN-KORI KIALAKÍTÁSA
A VESZPRÉMI ÉS A SZOMSZÉDOS EGYHÁZMEGYÉKBŐL



Megjelent: Györffy György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. IV. Liptó, Máramaros, Moson, Nagysziget, Nógrád, Nyitra, Pest és Pilis megye. Akadémiai Kiadó, Budapest (1998). Kötetben.



Buda és környéke a XIV. század elején

Megjelenet: Györffy György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza.

IV. Liptó, Máramaros, Moson, Nagysziget, Nógrád, Nyitra, Pest és Pils megye. Akadémiai Kiadó, Budapest (1998). Kötetben.

A kora Árpád-kori belpolitikai események hatására, amelyek a magyar feudális állam létrehozására és megszilárdítására irányultak, Óbuda és Pest város határában igen sok falu alakult ki. Területünkön a legkorábbi településre utaló adatokat a régészeti leletek szolgáltatják. 1896-ban Káposztásmegyeren, a Vízmű építésekor – a középkori Megyer falu feltételezett helyén – X-XI. századi ékszerek kerültek elő. 1971-ben újabb földmunkálatok során előkerültek a falu néhány házának maradványai, kőfalak, tűzhelyek, amelyek mind megsemmisültek... A történeti és régészeti adatok átvizsgálása után úgy tűnik, hogy Újpest mai térségében nemigen volt középkori falu. Ennek az lehet a magyarázata, hogy a Szilas és Rákos patak közötti futóhomokon és a dombok közötti mocsaras térségekben, a Duna kiszélesedő árterében emberi településre alkalmas terület csak a vízrajzi kép fokozatos megváltoztatása és a felszín elegyengetése után kezdett kialakulni. Az északpesti határban a középkori falvak az Újpesttől északra és keletre eső, patakokkal átszelt dombos vidéken, a patakok völgyében, egymástól néhány kilométer távolságban alakultak ki.”¹⁰

Megyertől ÉK-re Alag, a Szilas-patak völgyében Nyírpalota, D-re, a Duna mentén pedig Besenyő falu feküdt. „A XIII. század második felében a tatár betörések következtében az Árpád-kori települések elpusztultak, az ásatások során a XIII. századi metszetekben szinte mindenütt megtaláltuk a vastag, égett, koromfoltos pusztulási rétegeket. A pesti határ falvainak újratelepülését régészetileg is megfigyeltük, ha ezeket kiegészítjük más falvakra is vonatkozó okleveles adattal, megállapíthatjuk, hogy általában még a XIII. században megkezdődött a falvak újratelepülése. A Szilas patak torkolatvidékére helyezett Megyer falu lakóira vonatkozó történeti adatok egy része is ebben az időszakban keletkezett. 1276-ban IV. Béla király lánya, a nyúlszigeti domonkos apáca, Margit szentté avatási eljárásban tanúvallomást tevő megyeri lakosok magukat szabad földművesnek tartották. Ekkor Megyer birtokosa Bertalan ispán, a királyi család környezetében tisztséget viselő Fraknoi család tagja volt. Birtoka a XIII. sz. második felében Megyer falutól Hartyán földig, a mai Sikátor pusztáig terjedt. Miután az Árpád-korban a megyeri rév elvesztette IX-X. századi jelentőségét, Megyer ebben az időben ugyanolyan jobbágyfalva volt, mint a pesti határ bármelyik falva.”¹¹

„Az adatok statisztikai elemzése során kitűnt, hogy a Buda és Pest körüli falvak lakói között nagyon kevés volt az iparos. Ugyanakkor a falvak gazdasági életét vizsgálva az is kiderült, hogy a Duna bal partján, Pest körül a gabonatermelés csak másodlagos jelentőségű volt. Ez magyarázható azzal, hogy a határ nagyobb részét futóhomok borította, s igen sok mocsaras terület is volt. A Pest-Cinkota vonaltól északra esőterületen viszonylag több szántóföld és több kaszáló volt. Pest környékét inkább a kertművelés jellemezte, de a Pesttől távolabbi falvakban is jelentős mennyiségben termeltek konyhakerti növényeket. Hiszen a kora középkori Megyer falut is káposztatermeléséről nevezték el. 1426-tól Káposztásmegyer lett a falu neve, s ez maradt a mai napig. A pesti határ pusztáin juhnyájakat és talán marhacsordákat legeltettek.”¹²

¹⁰ Szerk.: Gerelyes Endre: *Újpest története. Közgazdasági és jogi Könyvkiadó Budapest, 1977. 11. oldal. 15. oldal.*

¹¹ i. m.: 16. oldal.

¹² i. m.: 17. oldal.

„A múlt századi leírásokból és felvételi rajzokból ítélve a területen egységes típusú, gótikus falusi templomok állhattak. Mind a káposztásmegyeri, mind a Sikátor pusztai templom „4 öl széles és 6 öl hosszú, régi, jól keletelt falusi egyház volt.”¹³

Buda 1541. évi török kézre kerülése után a pesti határ is török fennhatóság alá került és az itt elterülő „...falvak egy része a XVII. század második felére teljesen elnéptelenedett, a lakosság elpusztult vagy szétszéledt. A falvak házai és templomai összedőltek. Ez lett a sorsa Káposztásmegyernek, Alagnak, Sikátor pusztának, Keresztúrnak is.”¹⁴

Káposztásmegyert a XVII. század végén Újfalussy János szerzi meg, majd 1755-ben Fekete György, aztán pedig fia, Fekete János birtokába került. A XVIII. század végén, 1799-ben Káposztásmegyert Vályi András pusztaként írta le.¹⁵

Az 1782-85-ben készült I. katonai felmérésen a Szilas-patak menti Palotától Ny-ra elterülő Káposztásmegye-pusztá homokos területét csak vízfolyások, a Duna mellett Vácra vezető országút, illetőleg a Palotáról a Megyeri rév felé irányuló út tagolják. A Váci út mentén két kocsmá is állt: az egyik még a város határának belső oldalán, a másik fentebb, Káposztásmegyer pusztán, a Szilas-patak torkolata alatt. „A Fekete család birtoklása után a XIX. század elején a Csekonics bárók uradalmához tartozott Káposztásmegyer pusztá. 1808-ban a főti uradalmat megvásárolták a Károlyi grófok, így Káposztásmegyer is gazdát cserélt. Az uradalomhoz tartozó pusztá 1815-ig változatlan terjedelemben a pesti határig nyúlt, de ekkor a határársdánál levő, 83 magyar hold terjedelmű részt Palotához csatolták. A Károlyiak megjelenése után a pesti határ északi részén megváltozott a gazdálkodás, az új tulajdonosok majorsági gazdálkodásba kezdtek, amelynek központja az Istvánhegytől északra, a mai Baross utca végén levő major volt.”¹⁶

„Az 1830-as évek fordulópontot jelentenek kerületünk történetében, hiszen ebben az évtizedben alakult ki a Károlyi grófok káposztásmegyeri pusztájának területén a később oly nagy jelentőségre szert tett Újpest őse. Ez a település valami egészen különleges képződmény volt: feudális keretek között és zömében kiskereskedelmi-kézműipari formában kezdettől fogva és tudatosan azt a szerepet töltötte be, amelyet a kapitalista nagyvárosok körüli nagyipari elővárosok szoktak játszani.”¹⁷ 1840-ban 223 fő lakja az újonnan létrejött települést, 1848-ban pedig már 638 lakosa van¹⁸. Az 1841-1860 közötti években készített II. katonai felmérésen már rögzítésre kerültek azok a változások, amelyek a XVIII. század nyolcvanas éveitől a térségben bekövetkeztek. Látható, hogy a mai Baross utca É-i végében a Károlyiak 1820 körül kialakított majorsága foglal helyet. A Váci út és a mai Árpád út találkozásánál a kibontakozó néhány utcából álló Újpest – „Neu Pest” – települése fekszik.

¹³ i. m.: 17-18. oldal.

¹⁴ i. m.: 19. oldal.

¹⁵ Vályi András: *Magyar Országának leírása, Mellyben minden hazánkbeli Vármegyék, Városok, Faluk, Puszták; uradalmak, fábrikák, huták, hámorok, savanyú, és orvosló vizek, fördőházak, nevezetesebb hegyek, barlangok, folyó vizek, tavak, szigetek, erdők, azoknak hollételek, Földes Urak, fekvések, történettyek, külömbféle természetbeli tulajdonságai, a' betűknek' rendgyek szerént feltaláltatnak. Budán, A' Királyi Universitasnak Betűivel. 1799.II. kötet.*

¹⁶ Szerk.: Gerelyes Endre: *Újpest története. Közgazdasági és jogi Könyvkiadó Budapest, 1977. 11. oldal. 22. oldal.*

¹⁷ i. m.: 23. oldal.

¹⁸ i. m.: 31. oldal.

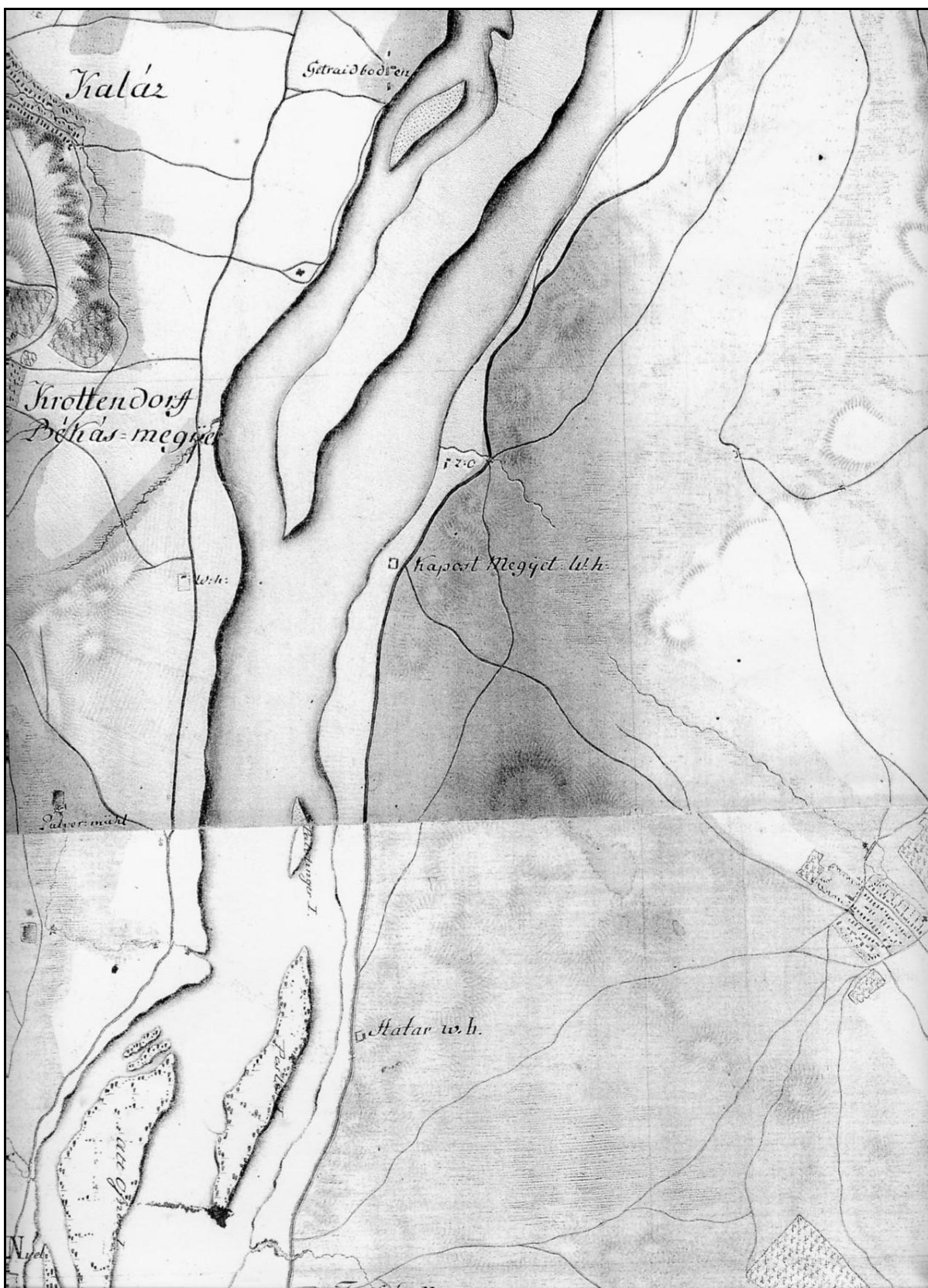
Láthatók már a térképen az ÉK-i irányban kifutó utak is, a mai Attila utcának, Baross utcának és Megyeri útnak a XIX. század közepére kialakult előzményei is. Mindezek mellett a másik újdonságot az 1846-ban átadott Pest-Vác vasútvonal jelenti, amely a Csömöri-patakon túl egy enyhe ívet leírva fut tovább É felé. A Szilas-patakon túli mocsaras, homokos vidéken csak a Megyeri út vezet Ék felé. Az 1883. évi III. katonai felmérésről leolvasható Újpest dinamikus területi terjeszkedése: az 1830-as években alapított település már-már összeér a Budapest-Vác vasút túloldalán fekvő Rákos-Palotával; a helység beépített területe a mai Görgey Artúr utca vonaláig terjed. A mai Szilas-patak – Palotai-patak – fölötti vidék még mindig beépítetlen terület: mindösszesen a Dunába beömlő patak torkolata fölött, a Váci út Ny-i oldalán helyezkedik el egy téglagyár (Ziegel-Fabrik). A vasút mentén, annak Ny-i oldalán, ÉK-DNy-i tengelyállással a hosszan elnyúló Megyer erdő, a mai Farkas-erdő terpeszkedik, amely előtt a fasorral beszegett Megyeri út elődje húzódik. Az 1907-ben városi rangot elnyerő ipari település növekedését jól jellemzi, hogy 1925-ben lakosságának számát tekintve az ország nagyvárosainak rangsorában már a hetedik helyen áll¹⁹: a megnövekedett lélekszám a beépített terület jelentős növekedésével járt. A IV. katonai felmérésről (tulajdonképpen a III. katonai felmérés javított változata) kiderül, hogy a beépített terület határa É-on 1923-ban már a Reviczky utca – Vadgesztenye utca – Tábor utca vonaláig terjedt. A Reviczky utca – Vadgesztenye utca – Tábor utca vonal és a Palotai-patak (ma Szilas-patak) közötti terület Ny-i oldalán, a Váci út mentén téglagyár, a Megyeri út K-i oldalán temető, a temető mellett a Károlyi-majorság, odébb pedig a „Megyeri Lóversenytér”²⁰ fekszik. A „Lóversenytér” fölött ipari vágány vezet a Szilas-patak torkolata alatt, a Váci út K-i oldalán elhelyezkedő téglagyárhoz; a patak torkolatától É-ra a megyeri Vízművek telephelye kerül el, a folyó mentén pedig kutak sokaságát jelzi a térkép. „...egy belga társaság 1910-ben kapott koncessziót kutak fúrására, s 2 millió korona alaptőkével megalapította az Ister M. Vízmű Rt.-t. A társ. 1911-ben indult meg. Közben Újpest káposztásmegyeri részén a főv. ellátására 60 kutat építettek.”²¹ Térképünk már ábrázolja a tervezési terület D-i részén a Budapest-váci vasútvonalból kiágazó Újpest-vereasegyházi vasútvonalat is, amelyet 1911-ben adtak át a forgalomnak. A térképi adatok szerint (1951. évi katonai felmérés) a Budapest-váci vasútvonal K-i oldalán fekvő terület Székely Elek utcáig tartó beépítésére még az 1950 előtt került sor. Újpest 1950.jan. 1-jén Budapest főváros IV. kerülete lett. „Az új ker. első feladata a rossz lakásviszonyok, a csatorna- és úthálózat, valamint az eü. ellátottság javítása volt...”²² Az 1960-as évektől épült be a Székely Elek utca fölötti – ipari-gazdasági funkciójú – térség, míg a Káposztásmegyeri lakótelep kiépítése az 1980-as évekkel kezdődött.

¹⁹ Budapest lexikon. II. kötet. Második bővített, átdolgozott kiadás. Akadémiai Kiadó, Budapest 1993. 560. oldal.

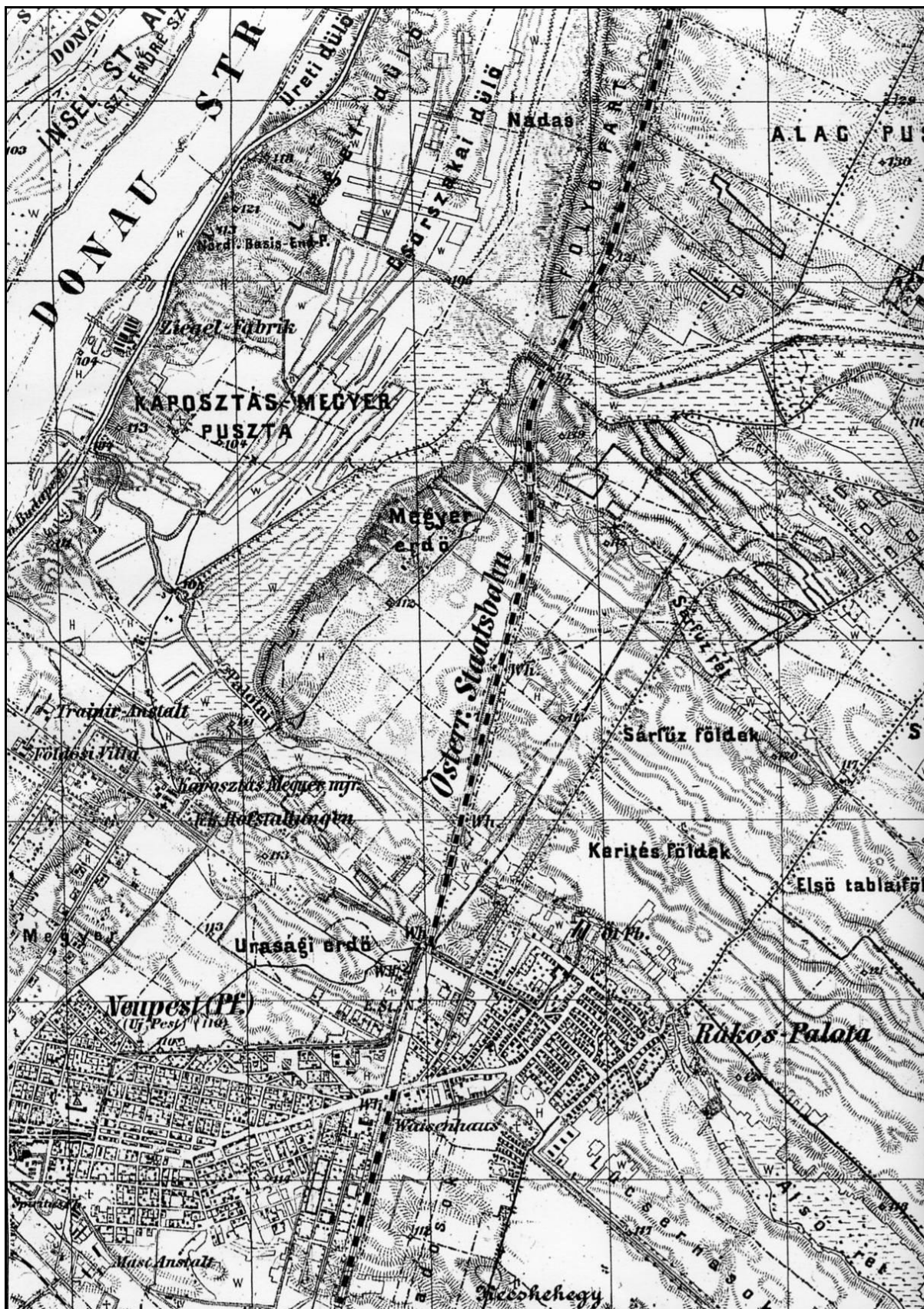
²⁰ „1855-1905 között...a Tábor u. és Erdősor u. között levő agár- és lóidomító telep. Kiindulópontja volt a Főton át Gödöllőre tartó főúri vadászatoknak, melyeken a kir. család tagjai is részt vettek. Itt működött a lóversenypálya (1912-44), mely a fiatal hívatásos lovasok versenyrutinjának megszerzésére szolgált.” i. m.: I. kötet. 641. oldal.

²¹ Budapest lexikon. II. kötet. Második bővített, átdolgozott kiadás. Akadémiai Kiadó, Budapest 1993. 560. oldal.

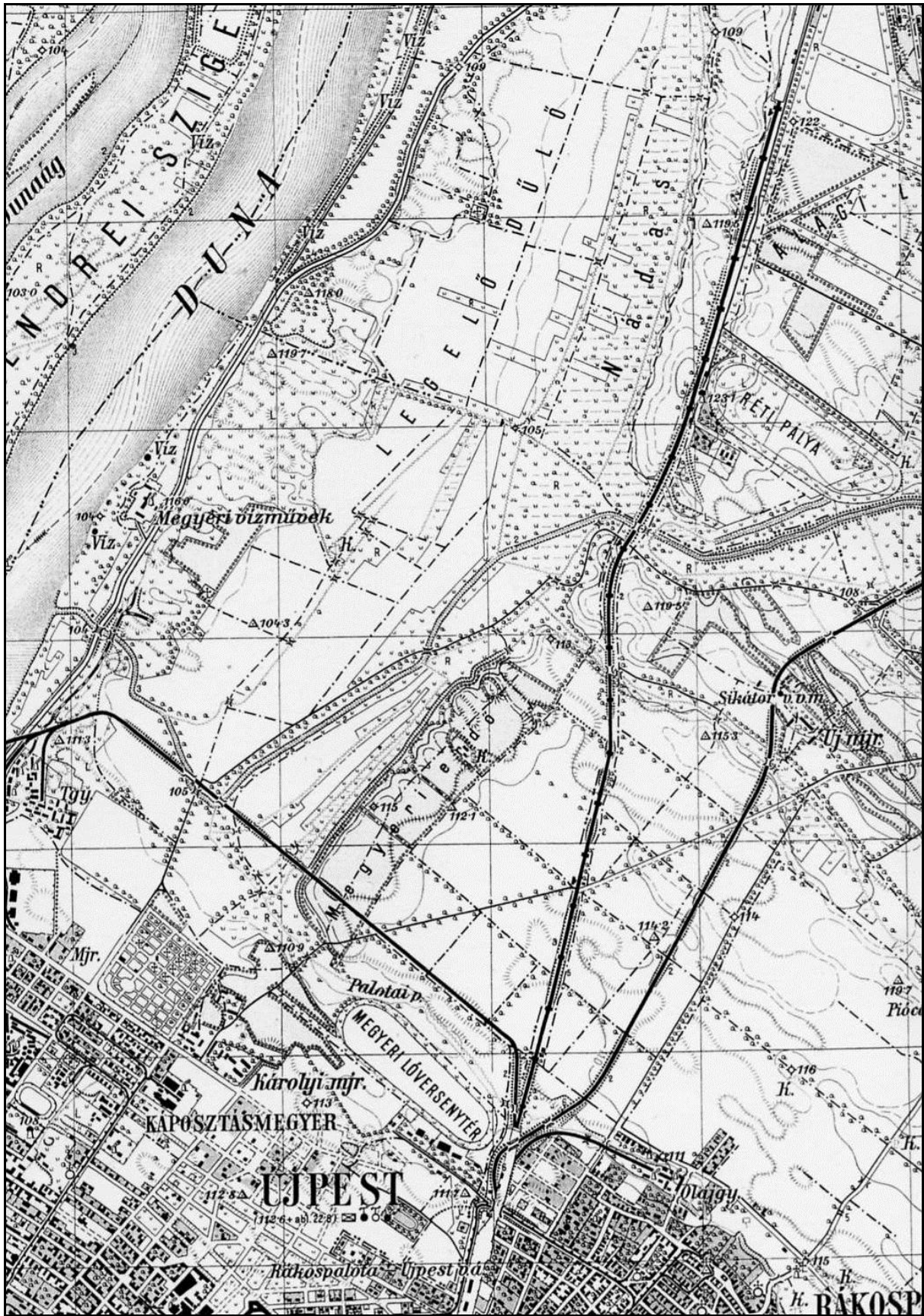
²² i. m.: II. kötet. 560. oldal



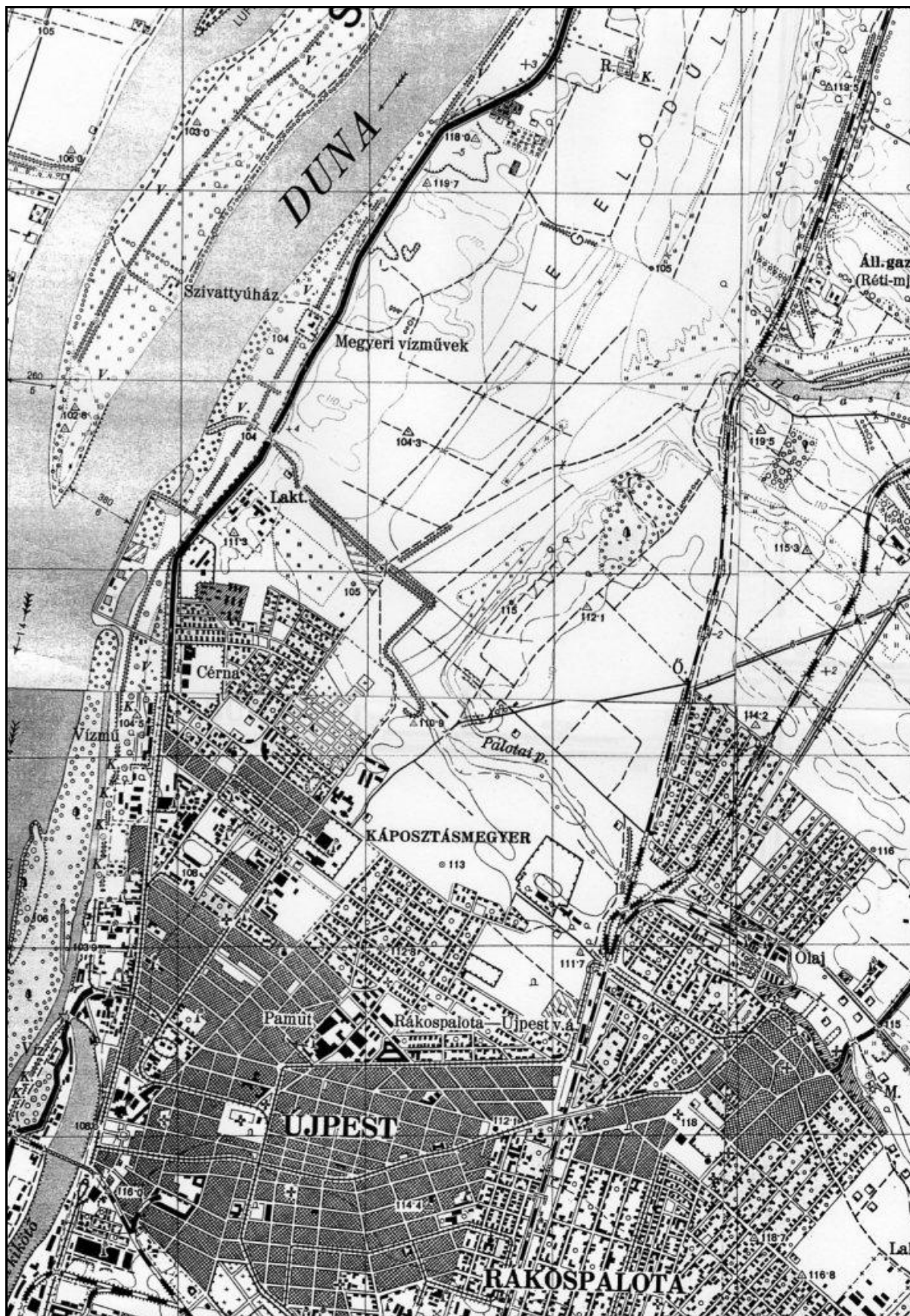
A térség az 1782-1785. évi I. katonai felmérésen. Hadtörténeti Intézet Térképtára.



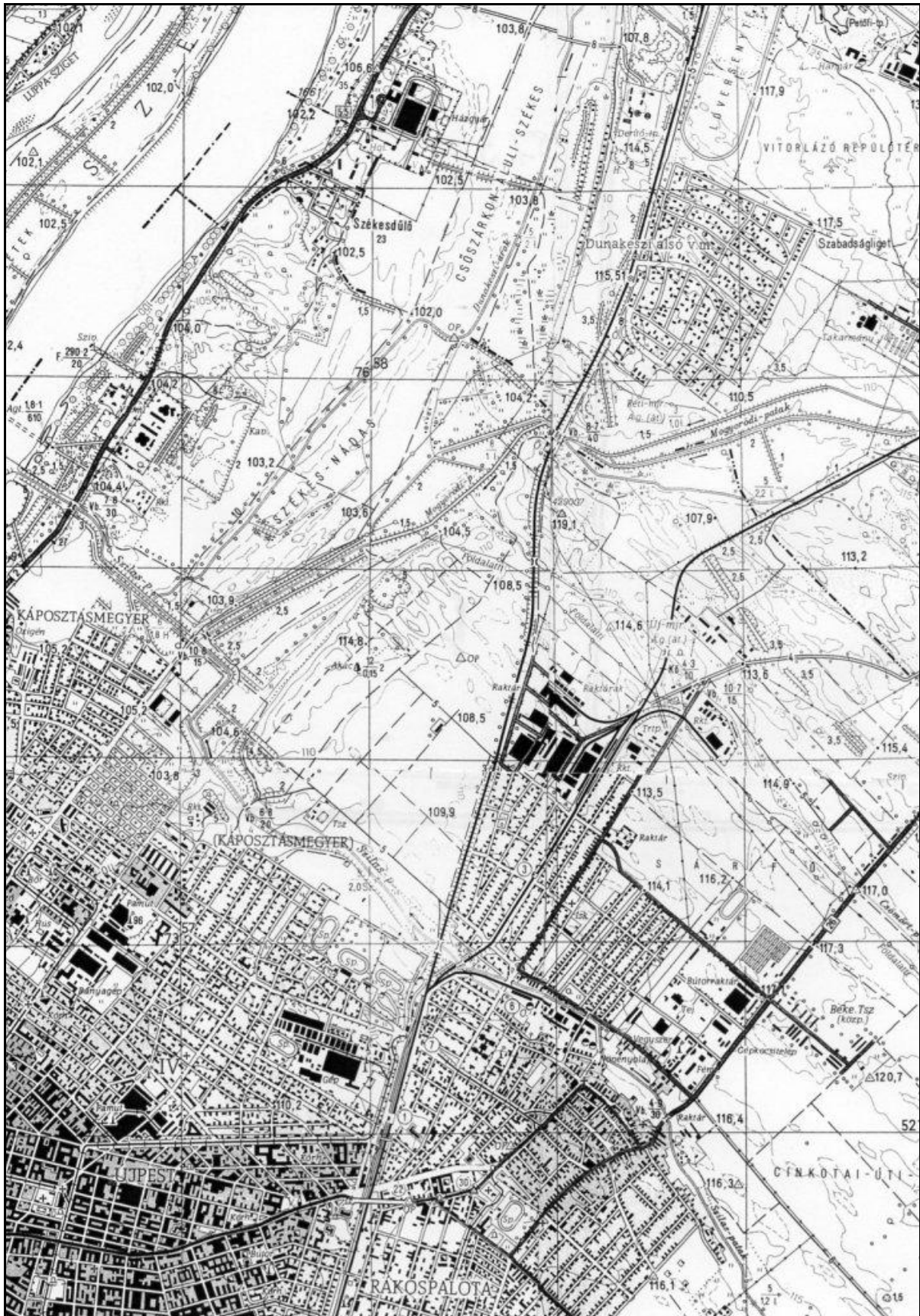
A vizsgált térség az 1883. évi III. katonai felmérése. Hadtörténeti Intézet Térképtára.



A vizsgált térség az 1923. évi felújított III. katonai felmérésen. Hadtörténeli Intézet Térképtára.



A vizsgált térség az 1951. évben felújított katonai felmérésen. Hadtörténeti Intézet Térképtára.



A vizsgált térség az 1973. évben felújított katonai felmérésen. Hadtörténeli Intézet Térképtára.

B) TERMÉSZET, TÁJ, TÁJHASZNÁLAT –
TELEPÜLÉSHÁLÓZATI ÉS TELEPÜLÉSSZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK:

A terület a Dunamenti-síkság két kistájának, a Vác-Pesti-Duna-völgy és a Pesti hordalékkúp-síkság határán, nagyobb részét az utóbbin fekszik. „A kistáj 98 és 251 m közötti tszf-i magasságú. K felé lépcsőzetesen, a magasabb teraszok irányába emelkedik. Ezek nagyjából É – D-i irányú sávjait a Duna bal parti mellékfolyóinak völgyei Ny – K-i irányban mozaik- és sakkáblaszerűen szabdalják. Az átlagos relatív relief 8 m/km^2 . K és D felé az értékek csökkennek. A keresztirányban völgyközi hátakká formált magasabb teraszok eróziós és deráziós völgyekkel rendkívül gazdagon szabdalják. A felszín döntő többsége közepes magasságú, tagolt síkság...

A kistáj alapját képviselő harmadidőszaki rétegek Ny-ról K felé fiatalodnak, s egyre magasabb orográfiai helyzetben találhatók. Ezek a képződmények egymással párhuzamosan futó ÉNy-DK-i irányú törésvonal-rendszerrel tömbökre tagolódtak, s az Alföld felé haladva a pleisztocén folyamán egyre nagyobb mértékben süllyedtek meg. A pleisztocén legelejétől képződő dunai hordalékkúp orográfiailag hasonló, de kronológiailag épp ellentétes képet mutat, ugyanis K felé haladva a legidősebb pleisztocén képződmények pannóniai üledékre települve találhatók. A Duna II/a. és II/b. sz. terasza átmenő, felszíne gyakran parti buckákkal, futóhomokkal, lösz-szerű üledékekkel magasított. A IV. sz., gyakran édesvízi mészkővel takart, és az V. sz., valamint idősebb teraszok csak foltokban jelennek meg.”²³

„Az alagi lóversenyter és környéke futóhomokkal borított Duna-terasz (újpleisztocén eleji). Felszínén halad a Vác-Budapest közötti vasút is. A terasz éles peremmel végződik Ny felé, tövében a Nádas vizenyős mocsaras ártéri felszíne húzódik. Még a jelenkorban is Duna-ág volt Dunakeszi és Újpest között, a Duna főágával hatalmas szigetet fogott közre. A hajdani sziget felszínét ma vastagon futóhomok fedti. Az Újpest-Dunakeszi közötti műúttól Ny-ra a Dunáig szintén ártéri szint húzódik, ennek felszínén ásták terasz kavicsba a Budapest vízszükségletének egy részét fedező vízgyűjtő kutakat (Megyeri vízművek).”²⁴ A terület tágabb térségének (Dunakeszi, Fót) legjelentősebb hasznosítható nyersanyaga a homok. A K-ról a Duna-völgy irányába lejtő kistáj területünkre eső vízrajzát a „...Mogyoródi- (13 km, 50 km²), Csömöri- (14 km, 33 km²), Szilas- (25 km, 80 km²)...”²⁵ patak alkotja.

„Az Alföld flóraidéke (Eupannonicum) Duna-Tisza közti flórajárásába (Praematricum) tartozó kistáj elterjedtebb potenciális erdőtársulásai között a borokás nyárasok (Junipereto - populetum albae), a tölgy – kőris - szil ligeterdők (Querco - Ulmetum hungaricum), a kőris-éger láperdők (Fraximo-pannonicae - Almetum hungaricum) és a gyöngyvirágos tölgyesek (Covallario - Quercetum roboris danubiale) említhetők.

²³ Szerk.: Dr. Marosi Sándor – Dr. Somogyi Sándor: Magyarország kistájainak katasztere. I. kötet. MTA Földrajztudományi Kutató Intézet. Budapest, 1990. 33-35. oldal.

²⁴ Szerk.: Dr. Pécsi Márton: Budapest természeti földrajza. Akadémiai Kiadó Budapest, 1959. 181. oldal.

²⁵ Szerk.: Dr. Marosi Sándor – Dr. Somogyi Sándor: Magyarország kistájainak katasztere. I. kötet. MTA Földrajztudományi Kutató Intézet. Budapest, 1990. 36. oldal.

Jellegzetesebb lágyszárúak a rozsnokok (*Bromus squarrosus*, *B. tectorum*) a sásfélék (*Carex pilosa*, *C. silvatica*, *C. elta*) a csenkeszfélék (*Festuca vaginata*, *F. sulcata*, *F. pseudovina*), az árvalányhaj (*Stipa sabulosa*) stb.

Az erdészetileg művelt területeket fiatal és középkorú, zömmel keménylombos, de kisebb foltokban lágylombos és fenyőerdők borítják. A folyónövedék átlagos évi nagysága 2,1 – 3,7 m³/ha között ingadozik. A mezőgazdasági területhasznosítás elterjedtebb kultúrái a rozs (10-20 q/ha), a kukorica (30-50 q/ha) és a paradicsom (150-250 q/ha).²⁶

A Szilas-pataktól a településhatárig terjedő terület – mint már említettük – Újpest és Rákospalota legfiatalabb városrésze. A Duna mentén futó Váci út római kori eredetű, és a középkorban vált országos jelentőségű útvonallá: később az országút az egyre terebélyesedő Pest, majd később Budapest Duna bal-parti oldalának egyik legfontosabb településszerkezeti tengelye lett. A Váci útról induló Megyeri út (1882 előtt Megyer fasor²⁷) – a vonatkozó térképi adatok szerint – Újpest településével egyidős: az út korábban elsősorban az Újpesttől ÉK-re elterülő határ megközelítését szolgálta; napjainkban mindenekelőtt Újpest és a Káposztásmegyer II. sz. lakótelep között teremt közvetlen és gyors összeköttetést. A vasútvonal K-i oldalán futó Harsányi Kálmán utca megnyitására az 1930-1940-es években került sor. A vasút Ny-i oldalán futó Külső Szilágyi utat a közelmúltban alakították ki: az út Káposztásmegyer két lakótelepét köti össze Újpesttel. A közelmúltban átadott és a Megyeri hídra rávezető M 0-s autópálya a belső városrészek tehermentesítését szolgálja és összeköttetést biztosít Budapest É-i és D-i részei között. A tervezési terület közepén futó Pest – váci vasútvonalat 1846-ban adták át a forgalomnak. A vasút tulajdonképpen akkor vált igazán meghatározó – elválasztó – településszerkezeti elemmé, amikor a XIX. század nyolcvanas éveiben a Rákospalota és a tőle Ny-ra fekvő és egyre dinamikusabban kibontakozó Újpest települése összeért. A Budapest-váci vasútvonalból kiágazó, és eredetileg a Rákospalota-Újpest vasútállomást Veresegyházán át Gödöllővel, illetőleg Váccal összekötő vasútvonalat 1911-ben adták át a forgalomnak.

²⁶ i. m.: 36-37. oldal.

²⁷ Budapest teljes utcanevélexikona. Dinasztia Kiadó Gemini Kiadó Budapest, 1998. 272. oldal.

C) TELEPÜLÉSKÉP ÉS UTCAKÉPEK:



Kilátás a Harsányi Kálmán utca É-i végétől D felé



A Harsányi Kálmán utca látványa É felől



Kilátás a Harsányi Kálmán utcáról a vasútra és a Külső Szilágyi út menti lakótelepre



A tervezési terület látképe a Töltés utca felől



A tervezési terület látképe a vasutat szintben keresztező Töltés utca felől



Kilátás a Töltés utcáról a és a Külső Szilágyi út menti lakótelepre és autóbusz végállomásra



A Külső Szilágyi út látképe D felől



A Külső Szilágyi út látképe É felől



A Külső Szilágyi út látképe É felől



Villamos-végállomás a Külső Szilágyi út vasút felőli oldalán



A Külső Szilágyi út látványa a villamos végállomással É felől



Kilátás a Külső Szilágyi út É-i végében elhelyezkedő autóbussz végállomásról É felé



A Külső Szilágyi úti autóbussz végállomás látképe É felől



Kilátás az autóbussz végállomásról D felé

A tágabban vett tervezési terület településképét az határozza meg, hogy több eltérő funkciójú és településépítészeti karakterű vidékből áll. Erőteljesen érvényesül a településképben a kiemelt pályán futó M 0-s autópályát a D-i részen kísérő, valamint a MÁV terület zöldje és a vasúti pályáját kétoldalt keretező erdősáv is. A Külső Szilágyi útról illetőleg a Felsőkert- és a Harsányi Kálmán utcákról csak bizonyos szakaszokon pillantható meg a túloldalt elterülő városrész, ellenben a Külső Szilágyi utat Ny-on kísérő magas házakból messzire ellátni É, K és D felé. A szűk keresztmetszetű Harsányi Kálmán utca K-i oldalán fekvő ipari-gazdasági övezet nagy alapterületű és magasabb dobozépületei és a szabadonálló beépítésű alacsonyabb lakóházak elbújnak az utca fái mögött, ezzel szemben a széles Külső Szilágyi út mentén, az utcavonaltól távol emelkedő erőteljes tömegű, modern, funkcionalista stílusú, kontyolt nyeregtetővel és lapos tetővel fedett magas épületek a település- és utcaképnek meghatározó építészeti elemei.

D) TELEPÜLÉSSZERKEZET ÉS TERÜLETHASZNÁLAT:

Az É-on a Mogyoródi-patak – illetőleg az M 0-s autópálya –, D-en pedig a Szilas-patak által határolt tervezési terület fő szerkezeti tengelye a IV. kerület és a XV. kerület határán futó Budapest-váci vasútvonal. A vasútterületet K-en az 1930-1940-es években kialakított Harsányi Kálmán utca, Ny-on pedig közelmúltban, a Káposztásmegyer I. és II. számú lakótelepek megközelítésére szolgáló Külső Szilágyi út határolja. A Váci útról induló Megyeri út a Káposztásmegyer II. sz. lakótelep D-i részén torkollik a Külső Szilágyi útba, melynek K-i oldalán villamos pálya húzódik. A vasút két oldalán fekvő városrészek között a tervezési terület D-i részén futó, ÉNy-DK-i tengelyű, a vasúti pályát szintben keresztező Töltés utca biztosít közúti összeköttetést. A vasútterület K-i oldalán, az É-i részen, parkosított környezetben horgasztó, alatta, a Felsőkert utca és a Székely Elek utca közötti részen ipari-gazdasági terület, majd kertvárosias jellegű lakóterület terül el. A Külső Szilágyi út mentén a Káposztásmegyer I. és II. sz. lakótelepek helyezkednek el. A terület É-i határán és a Töltés utca magasságában a Külső Szilágyi út Ny-i oldalán autóbussz végállomások, míg a villamos-vonal végállomása É-on, a Székes utca magasságában, a vasútterület Ny-i oldala mentén található. A Felsőkert utca és Harsányi Kálmán utca, illetőleg a Külső Szilágyi út által közrefogott, „parlagon heverő”, beépítetlen MÁV-területet, a pályatestet változó sűrűségű növényzet borítja és keretezi.

E) TELEPÜLÉSKARAKTER: TELEKSZERKEZET ÉS TELEKHASZNÁLAT, BEÉPÍTÉSI MÓD ÉS ÉPÜLETTÍPUSOK;

A tervezési terület térségének telekszerkezetére összességében a szabályosság, továbbá a nagy és kis méretek a jellemzők. A vasútterület ÉK-i részén, a horgasztó környezetében és a tőle D-re elterülő ipari-gazdasági területen nagyméretű telkek találhatók. A vasutat K-en kísérő lakóövezetben szabályos formájú és egységes méretű lakótelkek helyezkednek el.

A Felsőkert utca-Harsányi Kálmán utca és Külső Szilágyi út által határolt MÁV-területen nagyméretű, a vasúti funkciót kiszolgáló és változó sűrűségű növényzettel borított funkció nélküli telkek terülnek el. A széles Külső Szilágyi út Ny-i oldalán változó méretű telkek vannak, amelyeknek többsége lakó funkciójú „úszó-telkek”. A terület belső része – az utak és utcák által határolt vasútterület – beépítetlen. A Harsányi Kálmán utca É-i részén, az utca K-i oldalán fekvő ipari-gazdasági területen szabadonálló beépítésű, nagy alapterületű ipari-gazdasági funkciójú, funkcionalista stílusú épületek emelkednek. E terület alatt, a lakóövezetben azonos méretű és formájú telteken ugyancsak szabadonálló beépítésben kertvárosias jellegű lakóépületek találhatók. A széles Külső Szilágyi út Ny-i oldalát „úszó telteken” elhelyezkedő, szabadonálló, keretes, illetőleg „zárt soros” beépítésű, nagyvárosias karakterű, funkcionalista stílusú, változó szintszámú lakóépületek kísérik.

F) VÉDETTSÉGEK: MŰEMLEKI VÉDELEM (TERÜLETI ÉS EGYEDI VÉDETTSÉG) –
G) AZ ÖRÖKSÉGI ÉRTÉKEK ELEMZÉSE:

Műemléki védelem: Egyedi védettség: *Nincs.*

Területi védettség: *Nincs.*

Helyi (fővárosi) védelem: Egyedi védettség: *Nincs.*

Területi védettség: *Nincs.*

h) területhasználat és területi állapot a kulturális örökség összefüggésrendszerében:

A patakokkal határolt tervezési terület mai területhasználatának kialakulása az 1846-ban átadott Budapest-váci vasútvonallal kezdődött. Az egykoron mocsarakkal és erdőkkel tarkított terület szinte a közelmúltig mezőgazdasági hasznosítású vidék volt, amelyet a XIX. század harmincas éveiben életre kelt Megyeri úton át lehetett megközelíteni. Az 1846-ban megnyitott Budapest-váci vasútvonal két oldalán fekvő területek rendezésére és fokozatos beépítésére nagyjából fél évszázad alatt került sor. – *A kulturális örökség összefüggésrendszerében a területhasználat területi állapota jó.*

NYILATKOZAT

Alulírott, Frankó Ákos művészettörténész, NKÖM műemlékvédelmi szakértő nyilatkozom, hogy a NKÖM jogosító engedélye alapján, műemlékvédelmi szakterületen szakértői tevékenység végzésére jogosult vagyok.

Budapest, 2011. június ...

Frankó Ákos művészettörténész NKÖM műemlékvédelmi szakértő (Iktsz.2.3.1/252-3/2004.)

ÖRÖKSÉGVÉDELMI HATÁSTANULMÁNY (RÉGÉSZET)

1. Vizsgálat:

A régészeti örökség vizsgálatát a MŰ-HELY Területfejlesztő és Tervező Részvénytársaság (1065 Budapest VI. Bajcsy Zs. u. 31.) megbízásából a Budapest, IV-XV. kerület, ÚJPEST INTERMODÁLIS KÖZPONT TERÜLETÉRE készülő tanulmánytervhez (célja a területre készülő KSZT előkészítése) szükséges örökségvédelmi hatástanulmány régészeti szakterületi részének elkészítéséhez végeztük.

A régészeti örökség leírásánál a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal nyilvántartási osztályának anyagát, az ide vonatkozó szakirodalmat és a helyszíni szemle tanúságait használtuk fel.

a) Történeti leírás, régészeti örökség, az örökségi értékek elemzése

Szigorúan véve a vizsgált területről régészeti emléket nem ismerünk. Ennek oka lehet a terület eddigi kutatatlansága is. Közvetlen környezetében az 1980-as években a lakótelep építésével kapcsolatban több éven keresztül megelőző feltárásokat végeztek.

Nagy kiterjedésű késő rézkori, a bádeni kultúrába sorolható telep és temető részletét tárták fel a Farkaserdő Káposztásmegyeri lakótelepre eső területén. 1982-ben itt mintegy 1500 négyzetméteren tárták fel az említett őskori telep gödreit és sírjait. 1983-ban folytatódott az ásatás, és a két ásatási szezonban végzett megelőző feltárások azt mutatták, hogy nagy területen mindenütt jelen volt a rézkori kultúra.

1985-ben egy II-III. századra datált szarmata telep feltárása történt meg.

1986-ban, szintén a lakótelep építéséhez kapcsolódóan egy nagyobb kiterjedésű, az I-III. századra tehető másik római kori barbár (szarmata) település került elő, valamint az urnamezős kultúrába tartozó (bronzkor) őskori kerámiát is találtak, mely azonban nem volt objektumhoz köthető.

Mintegy másfél évtizeddel korábban, 1969-ben Káposztásmegyer Pávilon nevű határrészében a Szilas pataktól keletre a váli kultúra korai szakaszának egyik időszakos településére bukkantak. Ezen, a késő bronzkorba tartozó település maradványán kívül egy szarmata település részletét is megtalálták.

A utóbbi két évtized útépitéseikhez, lakónegyedeihez köthető régészeti feltárások számos újabb adattal gazdagították a terület történetét.

Az M0-hoz kapcsolódó, majd az Óceánárok–Mogyoródi patak találkozásánál kialakult bevásárlóközpont területéhez köthető megelőző feltárások során jelentős neolitik és bronzkori telepmaradványok kerültek elő. A leletanyag nemcsak látványos volt, hanem tudományos szempontból is egyedülálló. Sok új információ közül kiemelkedik például az itt előkerült többféle technikájú, igen jó megtartású, fa bélelésű kutak sora a bronzkor időszakából.

Szórvány leletként 2002-ben a Homoktövis utcából került elő őskori cseréptöredék.

A terület eredeti felszínének kialakulását figyelembe véve itt a néhány méteres kiemelkedéseken mindenütt várható a neolittól a vaskorig bezárólag őskori objektum előkerülése. Az Ős-Duna hordalékanyagából kialakult dűnék, dombhátak, valamint a területen átfolyó patakok mentén a vastag folyami homokból, futóhomokból keletkezett buckák az egyébként vízben gazdag, vizenyős területen a megtelepedés lehetőségét kínálták az őskor emberének. Az utóbbi 20 év megszaporodott régészeti feltárásainak tükrében elmondható, hogy a pesti síkságnak az egymást követő korszakokban kialakult településszerkezetét döntően ezek a földrajzi alakulatok határozták meg.

A vizsgálat alá vont terület a IV. és XV. kerület határán található. A XV. kerületben a vizsgálat alá vont területhez legközelebb található nyilvántartott régészeti lelőhely az Anyácska utcából ismert, mely nagy valószínűséggel a falu (Palota) része volt, tehát éppen ellenkező irányba húzódott és nem ne függ össze a vizsgált területtel.

b) Védeltségek:, területi és egyedi

A vizsgált területen egyedi régészeti védelem alatt álló ingatlan nem található.

A Kulturális Örökségvédelmi Hivatal (KÖH) központi hatósági nyilvántartásában a Váci út – Megyeri út – Szilas-patak – Külső Szilágyi út – Budapest közig. határa elnevezésű 66162 azonosító számon nyilvántartott régészeti lelőhely része a IV. kerületbe eső területrészt, mely általános régészeti védeltséget élvez.

A XV. kerületbe eső területen a Mogyoródi patak és a Szilas patak partján bejelölt területek topográfiai elhelyezkedésük okán régészeti érdekű területek a 2001. évi LXIV. tv. 7.§ 17. pontja alapján.

c) Területhasználat és területi állapot a kulturális örökség összefüggés-rendszerében

A vizsgálat alá vont terület nagyjából a Külső Szilágyi út és a váci vasútvonal pályateste közötti beépítetlen területet foglalja magában. Nyugat felől a Káposztásmegyeri lakótelep épületei, kelet felől a XV. kerület ipari területe és a vasút menti családi házas negyed határolja. A területen végzett helyszíni szemle alapján azt lehet megállapítani, hogy itt az eredeti felszíni viszonyok nem változtak az elmúlt időszakban olyan mértékben, hogy a feltételezett régészeti-történeti rétegeket megsemmisíthették volna.

A KÖH-nél nyilvántartott nagyterjedésű lelőhely-konglomerátum területén a számos feltárás és régészeti megfigyelés alapján azt a következtetést lehet levonni, hogy különösen a Szilas patak, Mogyoródi patak mentén sűrűsödnek a lelőhelyek, míg a közbülső területeken szórványként, esetleg másodlagos helyzetben várhatóak régészeti objektumok. Ezért a nyilvántartott és általános régészeti védelem alatt álló ingatlanok, illetve a régészeti érdekű területek esetében földmunkával járó beruházás esetén a megelőző feltárás szükségességét, kiterjedését és mértékét egy-egy próbafeltárás során ajánlott megállapítani.

2. Változtatási szándékok

a) Településhálózati és területhasználati, és beépítettségi változás

A tanulmányterv feladata elsődlegesen a területet érintő közlekedésfejlesztési javaslatok kidolgozása, valamint a kialakítandó intermodális központ városrendezési-városépítészeti kereteinek meghatározása.

A Külső Szilágyi út és Megyeri út csomópontjánál vasúti megálló, a metró és busz végállomások, egy P+R parkoló kerülnek kialakításra azok kiszolgáló létesítményeivel együtt. Itt a terepszinthez igazodva -1, -2 szintes mélységig történhet építkezés.

A terület É-i részén, a Külső-Szilágyi út és Homoktövis utca találkozásánál (busz végállomás, buszforduló) helyén (kb. 6000 m² telekterület) a tanulmányterv lakóterületet kiszolgáló intézményterület kialakítására tesz javaslatot.

A terület D-i részén (BKV végállomás területe) az új buszvégállomás megépítésével ezen a területen további intézményterületek alakíthatók ki.

3. Hatáselemzés

a) A tervezett beavatkozás hatása a régészeti örökség elemeire

A csomópontok kialakításánál különösen a terepszint alatt kialakítandó parkolók, átjárók, valamint a lakótelep, illetve intézményi területek építkezéseinek földmunkái a régészeti -történeti rétegeket elpusztítják, Ezért a munkálatok megkezdése előtt megelőző régészeti feltárást szükséges végezni.

b) Régészeti emlékek feltárhatóságának megmaradásának, bemutathatóságának vagy pusztulásának lehetőségei

A környező területeken szerzett tapasztalatok alapján, valamint az ős- és népvándorlás kori objektumok, temetőrészletek természetéből adódóan a területen esetleg előkerülő régészeti objektumok esetében a feltárással a régészeti lelőhely feltárt része elpusztul. A továbbiakban a tervezett beruházás minden akadály nélkül megvalósítható.

A földmunkákkal igénybe veendő területen a konkrét tervek ismeretében a régészeti feltárás kiterjedését, módszerét érdemes az igen nagy kiterjedésű régészeti lelőhely számos régészeti feltárása, régészeti megfigyelése alapján mérlegelni.

Ezért a régészeti feltárást célszerű két fázisban elvégezni. Egy próbafeltárás során eldönthető lehet, hogy a továbbiakban teljes megelőző régészeti feltárást szükséges végezni, illetve elegendő a földmunkák régészeti megfigyelése.

4. Összefoglaló

A Szabályozási Terv örökségvédelmi fejezetében a fenti pontokban felsorolt indokok miatt az alábbi előírás beépítését tartjuk szükségesnek a régészeti örökség védelmében:

- A vizsgálat alá vont terület IV. kerületbe eső része a „Váci út – Megyeri út – Szilas-patak – Külső Szilágyi út – Budapest közig. Határa” elnevezésű 66162 nyilvántartási számú régészeti lelőhely része
- A régészeti lelőhelyek esetében a 324/2010. (XII.27.) Korm. Rendelet 1. melléklete alapján szakigazgatási szervként a szabályozási tervet a Budapest Főváros Kormányhivatala Kulturális Örökségvédelmi Irodája (Budapest) bírálja el.
- A helyszínrajzon bejelölt Mogyoródi patak és Szilas patak menti területek régészeti érdekű területek a 2001. évi LXIV. tv. 7. § 17. pontja alapján.
- A régészeti örökség elemei a régészeti érdekűnek minősülő területről csak régészeti feltárás keretében mozdíthatók el. Ezért a területen a földmunkával járó beruházások megkezdése előtt régészeti állapotfelmérést kell végezni, amelynek módszere a próbaásatás. Ennek hiányában bármiféle földmunka csak régészeti megfigyelés mellett végezhető.

NYILATKOZAT

Alulírott Adorjánné dr. Gyuricza Anna, régész, nyilatkozom, hogy a 4/2001 (II.20) NKÖM rendelet 6 § (1) bekezdésének a) pontja szerinti előírásnak megfelelően szerepelek az adott örökségvédelmi területre vonatkozó szakértői névjegyzékben (régészeti lelőhelyvédelem), valamint a nevezett jogszabályi hely (2) bekezdésében foglalt előírásnak megfelelően rendelkezem régész szakirányú felsőfokú végzettséggel.

Budapest, 2011. augusztus 9.

Adorjánné dr. Gyuricza Anna (Szakértői Eng. sz: Sz-56/2008)

TERVIRATOK



Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzat
Polgármesteri Hivatal

✉ 1042 Budapest, István út 15.
☎ 231-3173, Fax.: 231-3175
foepitesz@ujpest.hu

POLGÁRMESTERI KABINET
FŐÉPÍTÉSZI IRODA

Tárgy:	Újpest – Káposztásmegyer intermodális központ tanulmányterve	
Ügyintéző:	Nemesháziné/Berényi	
Ügyirat száma:	18722/2011	
Melléklet:	jelenléti ív	

EMLÉKEZTETŐ **Újpest – Káposztásmegyer** **intermodális központ tanulmányterve**

közlekedés-fejlesztési kérdésekkel foglalkozó egyeztető tárgyalásáról

Időpont: 2011. június. 16.
Helyszín: Újpest, Polgármesteri hivatal (István út 15.) III. emeleti tárgyaló
Résztevők: a mellékelt jelenléti ív szerint

Az Újpesti Önkormányzat 86/2008. (III. 25.) számú határozatával jóváhagyott kerületfejlesztési koncepció a Külső-Szilágyi út és a Megyeri út torkolatának (majdani kereszteződésének) környezetét – összhangban a fővárosi szabályozási keretterv (FSZKT) tartalmával – akcióterületként definiálta. A XV. kerülettel közvetlen kapcsolatot teremtő közúti aluljáró, az ehhez kapcsolódó elővárosi vasúti megálló, nemkülönben az M3 metró meghosszabbítandó vonala és északi járműtelepe, valamint a metró végállomásához szervezett közösségi közlekedési járatok együttesen egy **intermodális központ** létesítését indukálják. A kérdéses területre jelenleg nincs alkalmazható szabályozási terv.

A Budapest-Vác vasútvonal rekonstrukciójának folyamatban lévő előkészítése során felmerült annak lehetősége, hogy az akció területi hatályát esetleg már a jelen fázisban is ki lehetne terjeszteni a majdani káposztásmegyeri MÁV megállóig. Mivel ez szabályozási terv készítését teszi szükségessé, a KSZT kidolgozását előkészítendő az Észak-Pesti Ingatlan- és Térségfejlesztési Zrt. megbízása alapján (a MŰ-HELY – KÖZLEKEDÉS Konzorcium gondozásában) folyamatban van a „Budapest IV., Káposztásmegyer intermodális közlekedési csomópont tanulmányterve” készítése. A szokásoktól eltérően az Önkormányzat már a tanulmányterv készítését megelőzően lefolytatta a terv előkészítő államigazgatási és önkormányzati egyeztetését, melynek során több résztvevő is indokoltan tartotta egy – kimondottan a közlekedés-fejlesztési kérdésekkel foglalkozó – tematikus egyeztetés lefolytatását. A 2011. június 16-án megtartott munkaközi egyeztetés során a résztvevők – a közlekedés-fejlesztési kérdések mellett, azokhoz szervesen kapcsolódva – megvitták a térség fejlesztésének távlati, stratégiai vonatkozásait is.

Berényi András főépítész az előzmények ismertetését követően a tanulmányterv elkészítése után készülő KSZT kérdésére is kitért. Mivel a tervezési terület nem terjedhet túl Újpest közigazgatási határán, ugyanakkor a tervezési feladat messze túlmutat Újpest határain – mivel a két szomszédos kerületen kívül érinti az agglomeráció közlekedési problémáit is –, ezért a megoldás vagy egy főváros által készített (és az FSZKT keretében a Fővárosi Önkormányzat által jóváhagyott), vagy egy Rákospalotával közösen (két külön, de egymással összefüggő megbízás keretében) készülő KSZT lenne. Újpest jelenleg a két terv mellett foglal állást.

Kovács Zsolt (NIF Zrt.) kiegészítette az előzményeket, miszerint a kérdéses vasúti megálló több mint 20 év óta szerepel különböző fejlesztési tervekben. Jelenleg a Nyugati pályaudvartól a Szilas-patakig tartó pályarekonstrukció és a Váci vasútállomás felújításának tervezése jól halad, előreláthatólag 2013-2015-ig a kivitelezés is megvalósulhat. A NIF álláspontja szerint ehhez csat-

ÚJPEST, POLGÁRMESTERI HIVATAL * FŐÉPÍTÉSZI IRODA * ✉ 1042 BUDAPEST, ISTVÁN ÚT 15. * ☎ 231-3173, Fax: 231-3175

lakozva, de a fejlesztés ütemét nem megtörve – természetesen az esetleges pályázati források figyelembevételével – a 2013-2020 közötti fejlesztési ciklusban lehetne az új megállót és a vonalkorszerűsítést (a hiányzó szakaszon) megvalósítani.

Káldi István (MÁV Zrt.) is együttműködésükről biztosította és arról tájékoztatta a jelenlévőket, hogy a NIF-fejlesztésektől függetlenül is foglalkoznak intermodális csomópont-fejlesztésekkel, természetesen anyagi lehetőségüktől függően.

Rhorer Ádám tervező (KÖZLEKEDÉS Kft.) az előzmények és a vizsgálatok megállapításai ismertetését követően tájékoztatta a jelenlévőket a készülő tanulmányterv legfontosabb részleteiről, külön és részletesen is indokolva a lehetséges megoldásokat és azok várható konzekvenciáit. A 2020-ig becsült forgalmi adatokat, valamint a szűkebb és tágabb környezet fejlesztéseit is figyelembe véve a tervezett megoldás szerint a BKV járatokat a vasúti megállóhoz, illetve az ehhez kapcsolódó villamos/metró-végállomáshoz kell átszervezni úgy, hogy az új BKV végállomás elhelyezése és kialakítása során figyelembe kell venni a Rákospalotáról és Dunakeszi felől, nemkülönben a Megyeri hídon keresztül Budáról érkező forgalmat is. Az intermodális közlekedési központ-hoz kapcsolódva mind az újpesti, mind a rákospalotai oldalon P+R és B+R parkolókat kell létesíteni, noha ezek méretezési adatai egyelőre nehezen prognosztizálhatók.

Dr. Nagy Béla településtervező (MŰ-HELY Zrt.) bemutatta a közlekedési tervekhez csatlakozó beépítési lehetőségeket. Felvázolta annak a lehetőségét, hogy a vasútvonal egyik oldalán egy végleges (később középperonként használható), míg és a másik oldalán egy ideiglenes peron építésével a vasúti megálló nagyobb beruházás, vágányáthelyezés nélkül is megépíthető. Ismertetésében kitért arra, hogy a (közösségi) közlekedési fejlesztésekhez kapcsolódva a tervezési területen akár jelentősebb volumenű, többfunkciós beruházások is megvalósíthatók, de ehhez nem csak az FSZKT, hanem a TSZT módosítása is szükséges lesz.

Wintermantel Zsolt (polgármester) hangsúlyozta, hogy a terv megvalósulása nem csak Újpest érdeke, az agglomeráció közlekedési gondjain is nagyban javítana. A terv térjen ki az ütemezés lehetőségére, vagyis – a minimálisan szükséges elemek feltüntetésével – mutassa be a távlati lehetőségeket is. Megfogalmazta azt az igényt is, hogy a javaslat több alternatívát is vizsgáljon, illetve kínáljon fel a döntéshozóknak, hiszen a most készülő tanulmányterv a majdani KSZT koncepcionális megalapozását szolgálja.

Somodi László (BKK Zrt.) hozzászólásában jelezte, hogy az EU-s pályázatok során párhuzamos beruházást nem finanszíroznak, így felmerülhet a kérdés, hogy metró-végállomás, illetve a járműtelep-építésre, vagy vasúti megálló építésre és felújításra tudnak-e EU-s pályázati pénzeket lehívni. Annak érdekében, hogy az elképzelt komplett fejlesztés szükségességét kellően alá lehessen támasztani, a tanulmánytervben ki kell emelni a lakótelep lakossága kiszolgálásának fontosságát, továbbá az esetleges rákospalotai fejlesztéseket is.

Novák Ágnes (Rákospalota alpolgármestere) egyetértett a terv készítésével és a megfogalmazott célokkal, mivel Rákospalotának is szüksége van a vasúti megállóra, a kerületközi kapcsolatot biztosító Megyeri úti aluljáróra és a hozzá kapcsolódó körforgalomra. A Rákospalotai oldalon egyelőre nem terveznek nagyobb fejlesztéseket, hiszen a tervezési terület határán működő ipartelep, valamint külterületi erdő és tó található, amely legfeljebb szabadidős fejlesztésekre ad lehetőséget. A tanulmánytervet Rákospalotán is az illetékes szakbizottságának kell bemutatni, és várhatóan számukra is a két párhuzamos szabályozási terv készítése lesz a megoldás.

Berényi András főépítész álláspontja szerint nem az a kérdés, hogy legyen-e metró, hanem hogy az FSZKT-ban a metró járműtelep céljára fenntartott terület mekkora kell hogy maradjon ahhoz, hogy a járműtelep (a távlati igényeket is figyelembe véve) biztonsággal elhelyezhető maradjon, ám amennyi területre nem lesz szükség, az más funkcióra felhasználható lehessen.

Wintermantel Zsolt polgármester ismét hangsúlyozta, hogy ugyan a fejlesztés döntően Újpest területét érinti és Újpest Önkormányzata az ügy jelentőségére tekintettel aktív, kezdeményező szerepet vállal a feladat megoldásában, ugyanakkor a közlekedés-fejlesztés elsősorban fővárosi, sőt agglomerációs érdek, ezért a tervezést fővárosi projekt szintre kell emelni.

A jelenlévők az egyeztetés során elhangzottak ismeretében a tanulmányterv véglegesítésével, várható tartalmával, illetve a további tervezési munkával kapcsolatban összességében az alábbiak szerint foglaltak állást.

1. Az egyeztetés valamennyi résztvevője egyetértett vele és helyesnek ítélte azt, hogy a megbízó (az ÉPIT Zrt.) és az Önkormányzat már a tanulmányterv készítése során figyelembe veszi a szabályozási terv egyeztetési eljárásában érintett államigazgatási és önkormányzati szervezetek előzetes szakmai véleményét, így a jelen tárgyalást is hasznosnak ítélte.
2. A tervezett fejlesztés túlmutat az érintett kerületek érdekeltségén, ezért – az agglomeráció településeinek érintettségére is tekintettel – a feladatot fővárosi szintű, példa értékű projektnak kell tekinteni és megoldásában az érintetteknek a továbbiakban is szorosan együtt kell működni. Figyelemmel a tervezett fejlesztés nagyságrendjére (és várható forrás-igényére) a jelenlévők egyetértettek a tervező által felvetett ütemezési javaslattal.
3. Tekintettel az M3 metró Káposztásmegyerig történő meghosszabbításának időbeni bizonytalanságára, a felek egyetértettek azzal is, hogy – a feladat komplex megoldásának igényét nem feladva – elsődleges célnak az elővárosi vasúti megálló létesítését, valamint az ahhoz szorosan kapcsolódó egyéb beavatkozások megvalósítását kell tekinteni. A fejlesztés ütemezése során olyan megoldásokat kell választani, melyek a végleges, komplett állapot részeként valósíthatók meg, vagyis lehetőség szerint kerülni kell az ideiglenes megoldásokat.
 - a) A beavatkozás „minimál-programjának” a vasúti megálló létesítését, ehhez szorosan kapcsolódva (ennek részeként) a Megyeri út meghosszabbított vonalában létesülő közúti aluljáró műtárgyát, valamint a Megyeri út és a XV. kerületben már meglévő (a Dunakeszivel közúti kapcsolatot teremtő) út közötti kapcsolat kiépítését, illetve az utóbbi útkapcsolat körforgalmú csomópontjának megvalósítását kell tekinteni.
 - b) Az esetleges további hálózati fejlesztések során felmerülő területigényt is figyelembe véve meg kell határozni annak a területnek a nagyságát (paramétereit), melyen belül a metró járműtelep biztonsággal elhelyezhető.
 - c) A járműtelepen belül úgy kell kijelölni a beépítésre szánt területet (építési helyet), hogy a telephelyen belül a szerelvények közlekedésére szánt felület (a szabályos és biztonságos területhasználat követelményeinek teljesítése mellett) a lehető legkisebb területet vegye igénybe, vagyis a lehető legnagyobb egybefüggő terület legyen számításba vehető az intermodális központ kapcsolódó fejlesztései számára.
 - d) A metró tervezett végállomását – a c) pontban foglaltakra is tekintettel – a vasúti megállóhoz a lehető legközelebb kell elhelyezni úgy, hogy azok minél közvetlenebb funkcionális- és látvány-kapcsolatba kerülhessenek egymással, de legyen lehetőség az esetleges felépítmények időben ütemezett megvalósítására.
4. A tanulmányterv minősítése céljából készülő előterjesztést a két érintett kerületi önkormányzat szakbizottságai lehetőleg együttes ülésen tűzzék napirendre. Ennek előkészítését a két főépítésznek indokolt koordinálni.
5. Mivel a tanulmányterv koncepciójára épülő szabályozási terv Újpest és Rákospalota területét is érinti, a KSZT-k területi hatálya azonban nem terjedhet túl a közös kerülethatáron, a szabályozási terv(ek) jóváhagyására a két önkormányzat külön-külön megalkotott rendeletével kerülhet sor¹. Figyelemmel ugyanakkor a tervezési feladat komplex jellegére, a két önkormányzat előzetes megállapodása alapján közös közbeszerzési eljárást kell lefolytatni a tervező kiválasztása érdekében. Ennek jogi, gazdasági és technikai részleteit tisztázandó a két önkormányzat további szakmai egyeztetése szükséges.

Az emlékeztetőt összeállította:


Berényi András
főépítész



¹ A tervezési terület az FVSZKT hatályos rendelkezése értelmében a Fővárosi Önkormányzat egyetértési jogával érintett (FVSZT-s) terület. A közösen kidolgozott KSZT(k) tekintetében az egyetértési jogot a Főváros egyetlen döntés keretében fogja gyakorolni.



FŐÉPÍTÉSZI IRODA

☒ 1042 Budapest, István út 15. ☎ 231-3173, Fax: 231-3175 * E-mail: foepitesz@ujpest.hu

JELENLÉTI ÍV

az Újpesti Polgármesteri Hivatalban tartott tárgyalásról

időpont	2011. június 13.	helyszín	István út 15. tanterem
tárgy	Képzésmegnyer - INTAKNODALIS KONKORT-tervanyag		

részvevők		alíírás	
neve	OZSÁTH KATALIN	☎	
képviselet szerv	VVB.	e-mail	
neve	KOVÁCS ZSOLT	☎	20/260-3694
képviselet szerv	NIF Zrt.	e-mail	Kovacs.Zsolt@nif.hu
neve	SZABÓ ZSOLT	☎	30/2688-121
képviselet szerv	ÉPÍT Zrt.	e-mail	Szabo.Zsolt@epitert.hu
neve	Rozsnyóczy Péter	☎	
képviselet szerv	ÉPÍT Zrt.	e-mail	
neve	DE NOVAK WILHELM	☎	20 933 1547
képviselet szerv	Bp XV. ÖNK.	e-mail	
neve	BARDOSI GYÖRGY	☎	70 210 3603
képviselet szerv	Bp XV. ÖNK.	e-mail	bardosi.g@vanjester.hu
neve	SITÓ GÁBOR	☎	
képviselet szerv	Bp XV. ÖNK. FŐÉPÍTÉS	e-mail	foepitesz@bp.xv.hu
neve	VALLI GYÖRGY	☎	30/96 80699
képviselet szerv	LHV Zrt Polgármesteri	e-mail	valli.g@lvh.hu
neve	SOMODI László	☎	30-774-1090
képviselet szerv	BKK Zrt	e-mail	laszlo.somodi@bkk.hu
neve	Wintermantel Zolt	☎	
képviselet szerv		e-mail	
neve		☎	
képviselet szerv		e-mail	
neve		☎	
képviselet szerv		e-mail	
neve	DRÓZDA ANDRÁS	☎	
képviselet szerv	WZLEKEDÉS Kft	e-mail	
neve	NAGY BÉLA	☎	
képviselet szerv	MÜ-ÉRT Zrt.	e-mail	
neve	Nemeskürty Lászlóné	☎	
képviselet szerv	Városmegyei ut.	e-mail	
neve	BERENZI ANDRÁS	☎	
képviselet szerv	FŐÉPÍTÉS	e-mail	

JEGYZŐKÖNYV

Tárgy: "Budapest IV., Káposztásmegyer Intermodális közlekedési csomópont tanulmányterve" egyeztetés
Dátum: 2011. augusztus 12. (péntek)
Helyszín: Újpesti Főépítész Iroda
Jelen vannak: mellékelt jelenléti ív szerint

A 'Budapest IV., Káposztásmegyer Intermodális közlekedési csomópont tanulmánytervének elkészítése' tárgyú nemzeti, hirdetmény nélküli egyszerű eljárás (a Kbt. 251. § (2) bekezdése szerint) alapján a nyertes ajánlattevővel (Mű-hely-Közlekedés Konzorcium) 2011. március 29-én az ÉPIT Zrt. tervezési szerződést kötött. A vállalt ~22 hetes átfutási idejű munka várhatóan a 33. naptári héten fejeződik be. A tanulmányterv alapját képezi az érintett területre a két önkormányzat (IV., XV. kerület) által elkészítendő Kerületi Szabályozási Tervnek.

Jelenlévők áttekintették a Mű-hely - Közlekedés Konzorcium által megküldött dokumentációt és az alábbi észrevételeket tették.

Tervező a korábbi jegyzőkönyvben foglalt kéréseket átvezette.

Razsoovich Úr a tervdokumentációkhoz kapcsolódóan az alábbi kéréseket fogalmazta meg:

- KV-IK jelű övezet alkalmazásának indoklása és jogszabályi relációi (OTÉK, BVKSZ, TSZT, FSZKT)
- 'C' és 'D' jelű övezetekben nem-lakó funkciók biztosítása (iroda, intézményi terület)
- szabályozási koncepció beépítésre vonatkozó táblázatának felülvizsgálata, a Megbízó területfejlesztési elképzeléseinek figyelembe vételével, úgymint
 - 'I' övezetben, KV-IK/A és KV-IK/C területen tsza 100%-os beépítettség
 - KV-IK/C és KV-IK/D területeknél tsza 80%-os beépítettség
 - KV-IK/A és KV-IK/B területeknél zöldterületek arányának csökkentése (15%)
 - intenzívebb beépítés (1,5 helyett 2,0 szintterületi mutató az I és a KV_IK/C területeken)

- Óceánárok út menti BKV állomás környezetében BFVT Kft. által készített KSZT módosítandó, mivel a telekhatár az állomás épületén megy keresztül, a meglévő/tervezett telekhatár tegye lehetővé a busz pályaudvar elbontása nélkül is 2 db építési telek kialakítását, valamint tekintettel arra, hogy az intermodális csomópont kiépülése esetén elegendő egy buszfordulót kialakítani – az így kialakult terület, a 3. telek - 'I' övezeti besorolást kap
- Homoktövis utcai BKV állomás a kialakult helyzet (L7, belterületi határvonal ingatlanhatárhoz viszonyított helyzete, fővárosi és kerületi szabályozások ellentmondása, F2600-as Megyeri-patak burkolt vonalvezetése) miatt TSZT/FSZKT módosítás válik szükségessé, a tanulmánytervbe egy célszerű és logikus övezeti és fejlesztési javaslatot kell megfogalmazni.

Berényi Főépítész Úr a zajvédelem alátámasztására a megküldött építész koncepció és látványterv keresztmetszetekkel történő kiegészítését kérte.

Tervezők az átvezetett észrevételekkel kiegészített tanulmánytervet a jövő hét folyamán az ÉPIT Zrt. részére felülvizsgálat céljából megküldik.

Jegyzőkönyvet összeállította:

Szabó Zsolt
ÉPIT Zrt.

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETŐ	1
HELYZETFELTÁRÁS, VIZSGÁLATOK	3
TERVI ELŐZMÉNYEK	3
A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ REGIONÁLIS TERVE	3
BUDAPEST TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE (TSZT)	4
FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV (FSZKT).....	5
A TERVEZÉSI TERÜLET FSZKT-BEN MEGHATÁROZOTT KERETÖVEZETEI:	8
KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV (KSZT).....	8
IV. ÚJPEST – KÁPOSZTÁSMEGYER BKV VÉGÁLLOMÁS ÉS KÖRNYEZETE KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERVE.....	8
A TERÜLET KÉPEKBEN	9
TULAJDONVISZONYOK.....	12
VÁROSRENDEZÉSI ADOTTSÁGOK ÉRTÉKELÉSE, VÁROSSZERKEZETI ÉS ÉPÍTÉSZETI VIZSGÁLAT	18
KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLAT	19
KÖRNYEZETVÉDELMI VIZSGÁLAT.....	21
TELEPÜLÉSI KÖRNYEZET - TERÜLETHASZNÁLAT	21
LEVEGŐMINŐSÉG	21
ZAJ ÉS REZGÉSTERHELÉS	23
TALAJADOTTSÁGOK – TALAJVÍZ	27
HULLADÉKKEZELÉS.....	28
ÖKOLÓGIAILAG AKTÍV FELÜLETEK.....	28
ZÖLDFELÜLETEK VIZSGÁLATA	29
VÉDETT TERMÉSZETI ÉRTÉKEK	31
KÖZMŰVEK VIZSGÁLATA	32
VÍZI KÖZMŰVEK	32
ENERGIAKÖZMŰ HÁLÓZATOK.....	34
ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS, TELEKOMMUNIKÁCIÓ	40
ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS (ADOTTSÁGOK ÉS LEHETŐSÉGEK)	42
KOCKÁZATOK ÉS MÓDOSÍTÁSOK.....	50
KÖRNYEZETVÉDELMI JAVASLAT	53
ZÖLDFELÜLET- FEJLESZTÉSI JAVASLAT	55
VÍZI KÖZMŰVEK	58
ENERGIA KÖZMŰHÁLÓZATOK.....	64
ELEKTRONIKUS – HÍRKÖZLÉS TELEKOMMUNIKÁCIÓ	70
ÖRÖKSÉGVÉDELMI HATÁSTANULMÁNY (MŰEMLEK)	74
ÖRÖKSÉGVÉDELMI HATÁSTANULMÁNY (RÉGÉSZET)	93
TERVIRATOK.....	97
TARTALOMJEGYZÉK.....	103