

AZ M3 METRÓ KÁPOSZTÁSMEGYERIG TÖRTÉNŐ MEGHOSSZABBÍTÁSÁVAL érintett területekre vonatkozó egyes kerületi építési szabályzatok módosítása

I. KÖTET - MEGALAPOZÓ ÉS ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

KÁPOSZTÁSMEGYER
LAKÓTELEP

ÉSZAKI KERTVÁROS

RÁKOSPALOTA

ÚJPEST KERTVÁROS

ÚJPESTI LAKÓTELEP

2021. július

BUDAPEST FŐVÁROS
VÁROSÉPÍTÉSI TERVEZŐ KFT.



M3 metró Káposztásmegyerig történő meghosszabbításával érintett kerületi építési szabályzatok módosítása



Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.

Cím: 1061 Budapest, Andrássy út 10.

Tel: +36-1-317-5318

Fax: +36-1-317-3296

E-mail: bfvt@bfvt.hu

Honlap: www.bfvt.hu

Településrendezés:

Teremy Viktória
TT 01-6760

Balla Mariann
TT, É 01-4620

Sziki Nóra

Rónyai Fanni

Közlekedés:

Pető Zoltán
Tkö 01-2321

Sztás Dániel

Közművek:

Vízellátás-csatornázás: **Szabó Krisztián**
TV 01-16166

**Energiaellátás,
elektronikus hírközlés:** **Orosz István**
TE, TH 01-67717

Zöldfelület és **Zétényi Dávid**

környezetvédelem: **TK 01-5307**

Bódi-Nagy Anasztázia

Ügyvezető:

Albrecht Ute

[Handwritten signatures on lined paper]

BEVEZETÉS

A BKK Zrt. megbízásából a FŐMTERV a VIKÖTI Kft.-vel konzorciumban 2019-2020-ban elkészítette az M3 metróvonal északi meghosszabbításának részletes megvalósíthatósági tanulmányát, engedélyezési tervét és ezekhez kapcsolódóan a környezeti hatástanulmányt. Az „M3 metró meghosszabbítása Káposztásmegyerig előkészítés projekt” célja az Újpesti és Káposztásmegyer lakótelep, Rákospalota kertváros térségei, valamint az újpesti kerületközpont, illetve a belváros közötti közvetlen, magas színvonalú kötőtpályás közösségi közlekedési kapcsolat kialakítása, a főváros északi agglomerációját kiszolgáló városi közforgalmú közlekedési fogadó övezet kialakítása, valamint az észak-pesti térség hatékony forgalomszervezésének kialakítása. A tervezési projekt fő eleme az M3 metróvonal északi meghosszabbításának tervi előkészítése, a tervezési célok komplex megvalósításával. A korábbi koncepciótervekhez képest a pontos műszaki tervezéssel a nyomvonal és a megálló kialakítása konkretizálásra került. A 2015. évben elfogadott fővárosi településszerkezeti tervben törlésre került a vonal déli irányban (XIX. és XVIII. kerületek területe) tervezett meghosszabbítása, így a tavaly elkészített tervek kizárólag az északi irányban tervezett, újpesti meghosszabbítás miatt megnövekedő terheléssel számolva racionalizálják a második járműtelephez szükséges területigényt. Annak érdekében, hogy az új megálló és a végállomás közelebb kerüljön a kialakult lakóterülethez (Káposztásmegyer lakótelephez), a nyomvonal kisebb mértékben meghosszabbításra, illetve az Árpád út és Szilágyi utca között a tervezett nyomvonal korrigálásra került.

Budapest főváros 2021-ben jóváhagyott településszerkezeti tervébe a BKK Zrt. észrevételei alapján beépültek a metró engedélyezési terve miatt szükséges módosítások, azonban a kerületi építési szabályzatok módosítása is szükséges. *Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (4) bekezdése értelmében a Fővárosi Önkormányzat feladat- és hatáskörébe tartozik a helyi közösségi közlekedés biztosítása és működtetése. A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 20. § (2) értelmében a fővárosi önkormányzat törvényben meghatározott feladatellátásához szükséges kerületi szabályozást – a fővárosi önkormányzat kezdeményezésére – az érintett kerületi és a fővárosi önkormányzat együttműködésével kell elkészíteni.*

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet 3.1. pontja városi közlekedési projektek nevesíti a „3.1.2. Budapest, M3-as metró rekonstrukciója és északi meghosszabbítása” projektet, ezért a projekthez kapcsolódóan a kerületi építési szabályzatok módosítása a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 42. § szerinti tárgyalásos egyeztetési eljárásban történhet.

Újpesten a metró meghosszabbításhoz kapcsolódóan

- a 33/2018. (XI.14.) önk. r. Budapest Főváros IV. kerület 2. számú, Újpesti lakótelep Városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatról,
- az 5/2018. (I. 26.) önk. r. Budapest Főváros IV. kerület 5. számú, Újpest kertváros Városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatáról,
- a 2/2019. (I. 30.) önk. r. Budapest Főváros IV. kerület 6. számú, Északi kertváros Városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatáról, és
- a 3/2019. (I. 30.) önk. r. Budapest Főváros IV. kerület 9. számú, Káposztásmegyer Lakótelep Városszerkezeti egység Kerületi építési Szabályzatáról

módosítása is szükséges.

A Fővárosi Közgyűlés 1267/2020. (09.30.) számú határozata és Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 195/2020. (IX.24.) számú határozata alapján jelen dokumentáció célja a kerületi építési szabályzatok összehangolása az elkészített engedélyezési tervekkel.

A jelenleg hatályos kerületi építési szabályzatok friss dokumentumok, a megalapozó és alátámasztó munkarészeik 2017 és 2019 között készültek. Újpest Integrált Településfejlesztési Stratégiája felülvizsgálat alatt áll, így a teljes kerületre vonatkozó vizsgálati munkarészek aktualizálása is folyamatban van. Ennek megfelelően jelen dokumentáció kizárólag a metró meghosszabbítás szempontjából releváns, elsősorban a szerkezeti összefüggéseket elemző vizsgálati munkarésszel készül. Az alátámasztó munkarész környezetalakítási terve a FŐMTERV és VIKÖTI Kft. konzorciuma által elkészített M3 metró északi meghosszabbítása engedélyezési terve alapján készül. A beépítési terveknél az engedélyezési terv felszíni kialakítása mellett két csatlakozó terület is szerepel: a Víztorony és Szilágyi utca közötti terület és a Külső Szilágyi út és vasútvonal közötti terület. Mindkét városszerkezeti egység jövője szoros összefüggésben van tervezett metró meghosszabbítással, így a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése alapján a metró meghosszabbítással együtt tervezendő területnek minősül. A jóváhagyandó munkarész a kerületi tervrendszerhez illeszkedő módosító rendelet, amely összességében biztosítja a tervezett meghosszabbítás és ahhoz szorosan csatlakozó területegységek megfelelő építészeti háttérét. A módosítás tartalmi felépítését Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata és Budapest Főváros Önkormányzata között 2020. december 22-én aláírt megállapodás rögzíti.

A M3 metró északi meghosszabbításának engedélyezési tervcsomagja a XV. kerület területét is érinti. A tervi összhang biztosítása érdekében az újpesti kerületi építési szabályzatok módosításával párhuzamosan folyamatban van Budapest Főváros XV. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének 17/2018. (VI. 26.) önkormányzati rendeletének módosítása is. Jelen dokumentáció megalapozó és alátámasztó munkarésze közös alapot ad az érintett kerületi építési szabályzatok módosításához mind a IV. kerület, mind a XV. kerület területén.

Tartalomjegyzék

1. HELYZETFELTÁRÓ ÉS – ELEMZŐ MUNKARÉSZ	6
1.1. A településrendezési tervi előzmények vizsgálata	6
1.1.1. Az M3 metró északi meghosszabbításának fővárosi településrendezési előzményei a városfejlesztési célkitűzésekkel összefüggésben.....	6
1.1.2. A hatályban lévő településrendezési eszközök	11
1.1.3. A hatályos településszerkezeti terv megállapításai.....	11
1.1.4. Fővárosi rendezési szabályzat (FRSZ)	20
1.1.5. Hatályos kerületi településrendezési eszközök	23
1.2. Táj- és természeti adottságok.....	36
1.3. Zöldfelületi rendszer vizsgálata	38
1.4. Az épített környezet vizsgálata.....	40
1.4.1. Területhasználat vizsgálata.....	40
1.4.2. Konfliktussal terhelt (szlömösödött, degradálódott) terület	43
1.4.3. Telekstruktúra vizsgálata	45
1.5. Közlekedés.....	50
1.5.1. Hálózatok és hálózati kapcsolatok.....	50
1.5.2. Közúti közlekedés	50
1.5.3. Közösségi közlekedés.....	52
1.5.4. Gyalogos és kerékpáros közlekedés	54
1.5.5. Parkolás	55
2. HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ	56
2.1. A helyzetelemzés eredményeinek értékelése, szintézis	56
2.2. Probléma- és értéktérkép.....	58
3. ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT	60
3.1. A KÖRNYEZETALAKÍTÁS TERVE	61
3.1.1. M3 metró északi meghosszabbításának környezetalakítási terve	61
3.1.2. A metró meghosszabbítás terve miatt átalakuló területek környezetalakítási részlete	68
3.2. TÁJRENDEZÉSI ÉS ZÖLDFELÜLET-FEJLESZTÉSI JAVASLATOK	77
3.2.1. Táj- és természetvédelem	77
3.2.2. Közparkok, közkertek, fásított közterek	78
3.2.3. Építési övezetek zöldfelületi fejlesztése	78
3.2.4. Közlekedési területek zöldfelületi fejlesztése	78
3.2.5. Zöldfelületek átmeneti hasznosítása.....	79
3.3. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK	80
3.3.1. Hálózatok és hálózati kapcsolatok.....	80
3.3.2. Közúti közlekedés	80
3.3.3. Közösségi közlekedés.....	82
3.3.4. Kerékpáros és gyalogos közlekedés.....	84
3.3.5. Parkolás	85
3.4. KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLATOK	86
3.4.1. Vízellátás.....	86
3.4.2. Csatornázás (szenny- és csapadékvíz elvezetés)	88
3.4.3. Villamosenergia-ellátás	91
3.4.4. Gázellátás.....	94

3.4.5. Távhőellátás.....	95
3.4.6. Megújuló energiaforrások alkalmazása, környezettudatos energiagazdálkodás, egyedi közműpótlók.....	96
3.4.7. Elektronikus hírközlés.....	97
3.5. KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK.....	100
3.5.1. Talaj- és vízvédelem.....	100
3.5.2. Levegőtisztaság-védelem.....	100
3.5.3. Zaj-és rezgésvédelem.....	101
3.5.4. Hulladékkezelés.....	102
3.6. HATÁLYOS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVVEL VALÓ ÖSSZHANG BEMUTATÁSA.....	103
3.6.1. A területfelhasználáshoz igazodó övezeti rendszer igazolása.....	103
3.6.2. Az FRSZ releváns előírásaival való összhang igazolása.....	106
3.7. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ.....	111
3.7.1. A településszerkezeti terv változása miatt javasolt módosítások.....	111
3.7.2. A kerületi építési szabályzatok javasolt módosításai az M3 metróvonal északi meghosszabbításának engedélyezési tervével való összhang érdekében.....	113
3.8. BEÉPÍTÉSI TERV.....	129
4. MELLÉKLET.....	130
4.1. FOTÓDOKUMENTÁCIÓ A BEÉPÍTÉSI TERVEK TERÜLETÉRŐL.....	130
4.1.1. Víztorony és Szilágyi utca közötti „A” jelű beépítési terv területe.....	130
4.1.2. Külső Szilágyi út és vasútvonal közötti „B” jelű beépítési terv területe.....	135
4.2. PARTNERSÉGI EGYEZTETÉST LEZÁRÓ DÖNTÉS.....	136
4.3. EGYEZTETŐ TÁRGYALÁS ÉS ZÁRÓ VÉLEMÉNYEZÉS IRATANYAGA.....	138

1. HELYZETFELTÁRO ÉS – ELEMZŐ MUNKARÉSZ

1.1. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVI ELŐZMÉNYEK VIZSGÁLATA

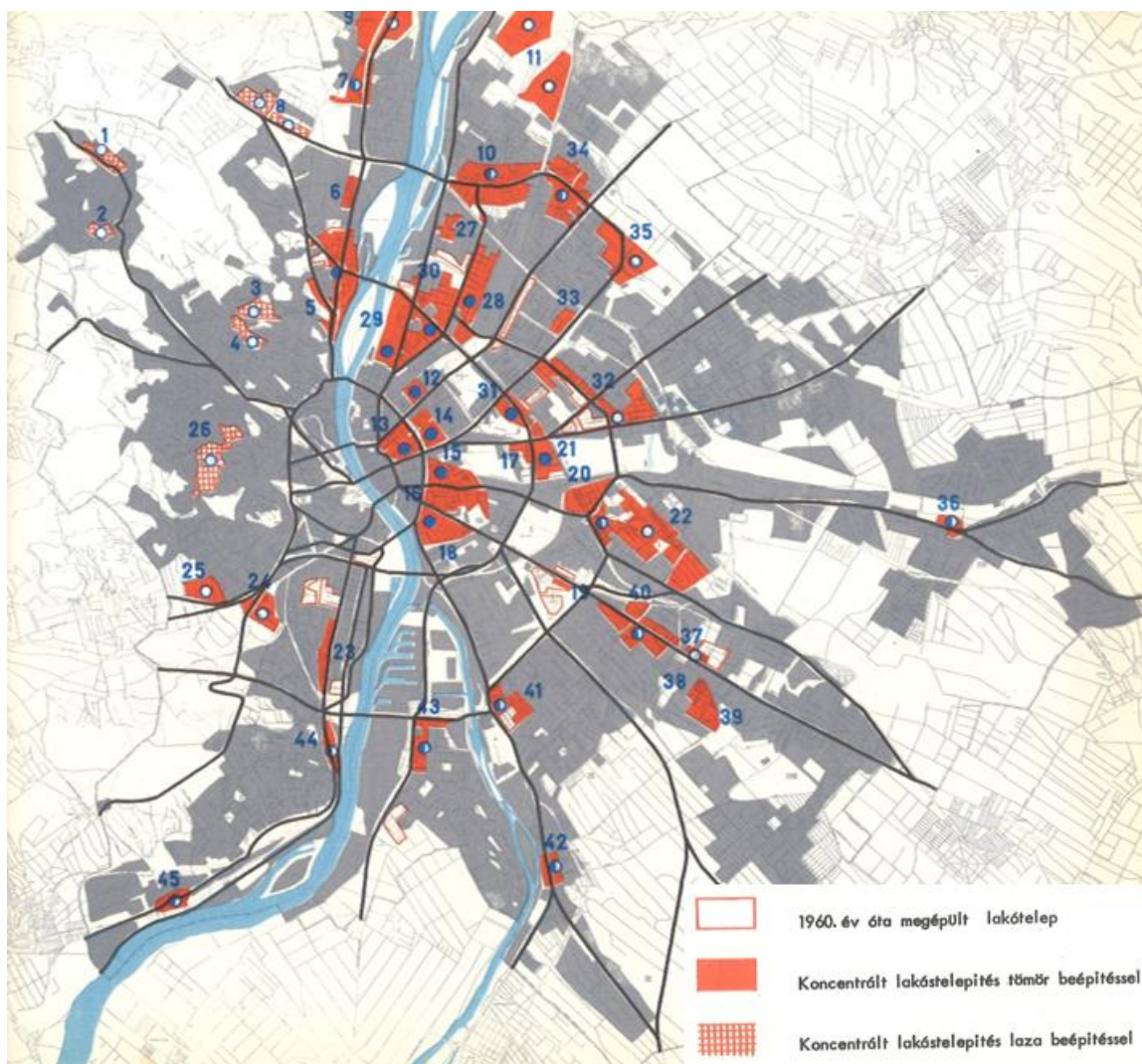
1.1.1. Az M3 metró északi meghosszabbításának fővárosi településrendezési előzményei a városfejlesztési célkitűzésekkel összefüggésben

Budapest és Környéke Általános Városrendezési Terve 1960

Az 1960. évi ÁRT-ben – a nagyarányú lakótelep fejlesztések kezdetén – még nem jelent meg a IV. és a XV. kerületi városrészek intenzív fejlesztésére vonatkozó elképzelés.

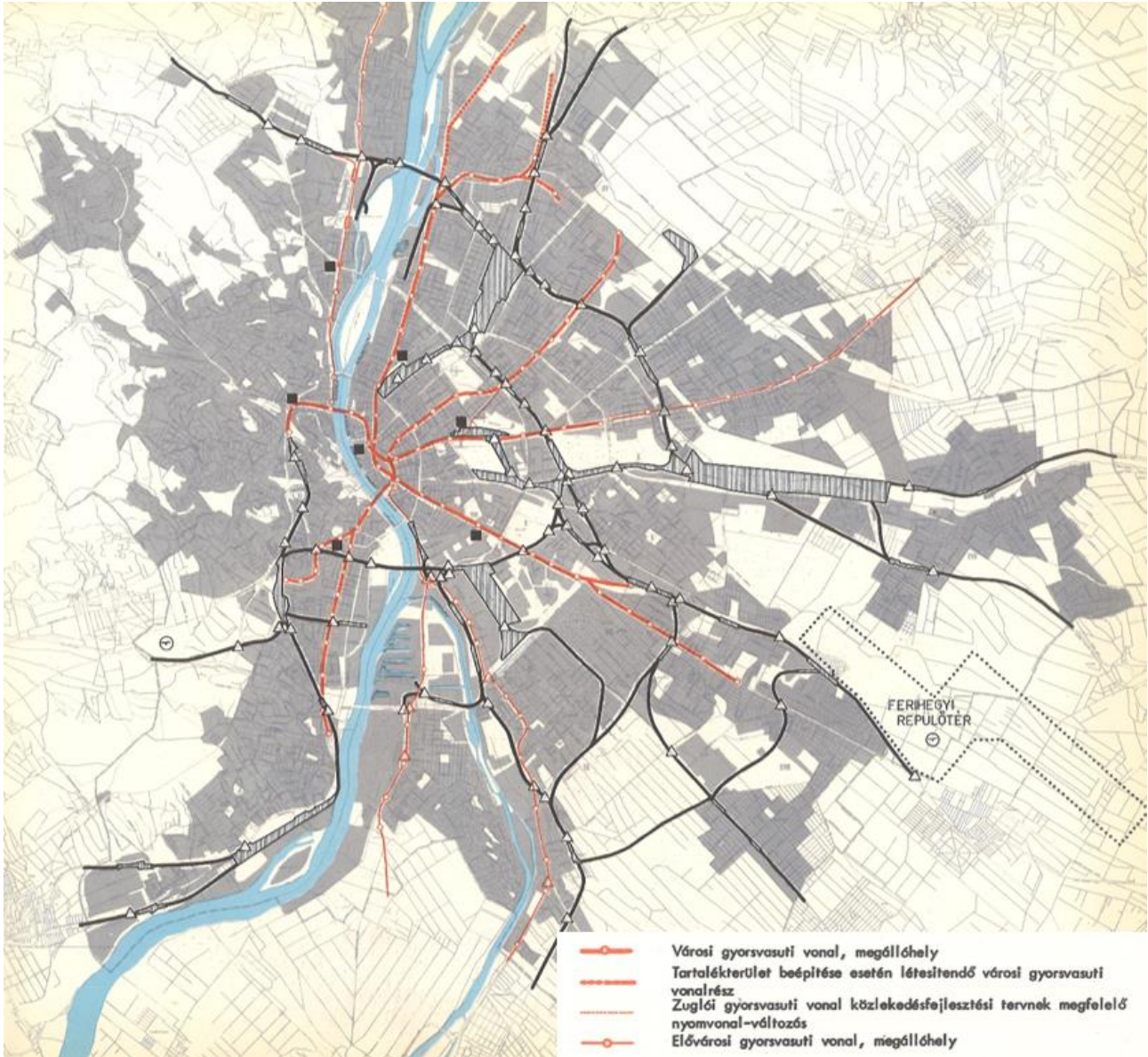
Budapest és Környéke Általános Városrendezési Terve 1970

Az 1970. évi ÁRT-ben jelent meg először Rákospalota városrész jelentős átalakítása és Káposztásmegyer létrehozása (térképen 11. sorszámmal). Újpesten a térképen 10. számmal jelölt, Rákospalotán a térképen 34. számmal jelölt területegységeken terveztek jelentős átépítést, úgy nevezett „koncentrált lakástelepítést tömör beépítéssel”.



Az ÁRT ekkor az Észak-déli metróvonalat már a mai nyomvonalán jelenítette meg, amely a IV.-XV. kerületek határánál elágazva, északon eléri Rákospalota-Újpest vasútállomást, keleten pedig az új Rákospalota központot, biztosítva ott a komplex városfejlesztés közlekedési alapját.

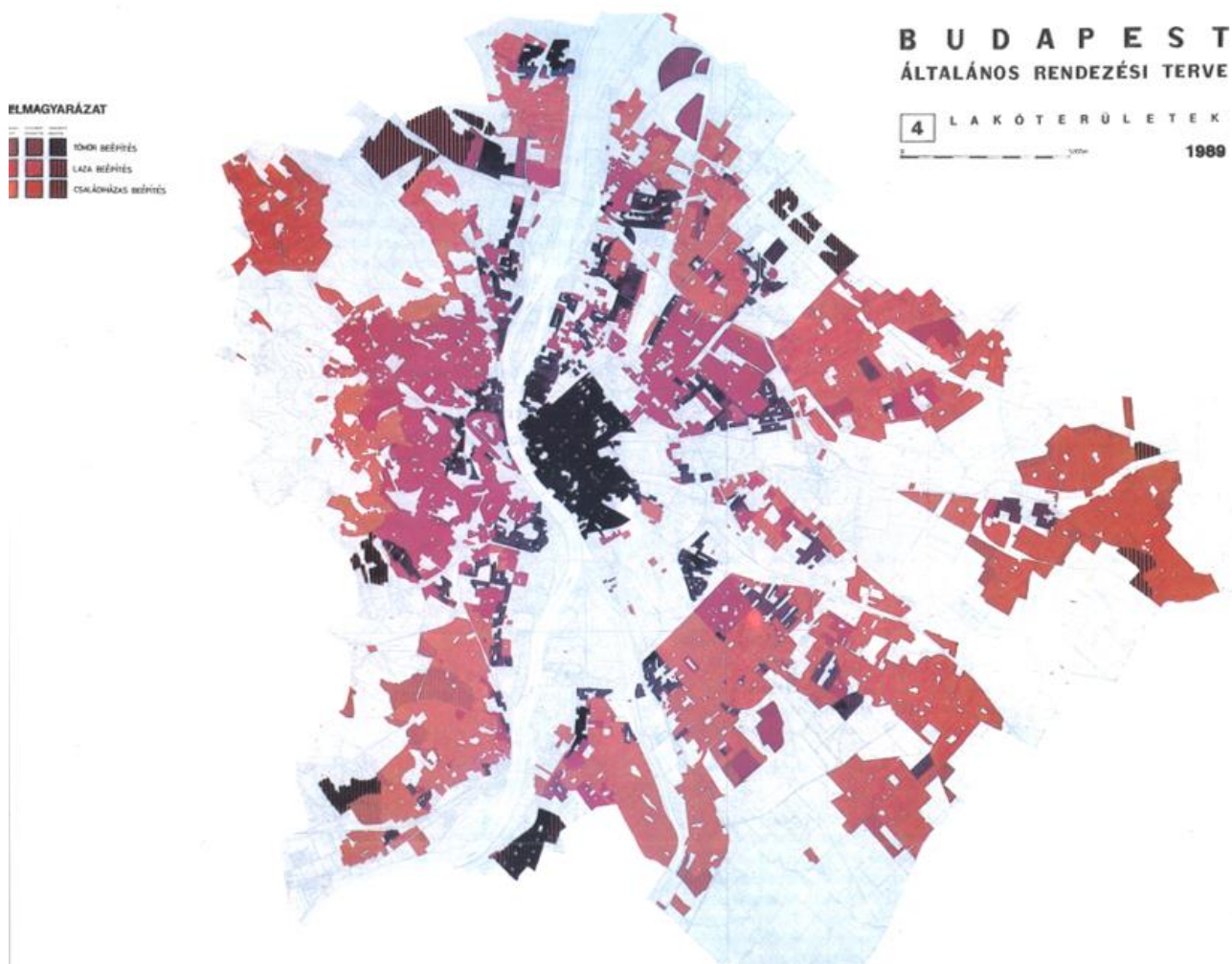
A metróvonal távlatban – a lakásfejlesztés igényének megfelelően – északi irányban meghosszabbításra került volna Káposztásmegyér térségéig a Külső Szilágyi út vonalán, vagy egy újabb szárnyvonal létesítésével a Váci út-Megyeri út vonalán.



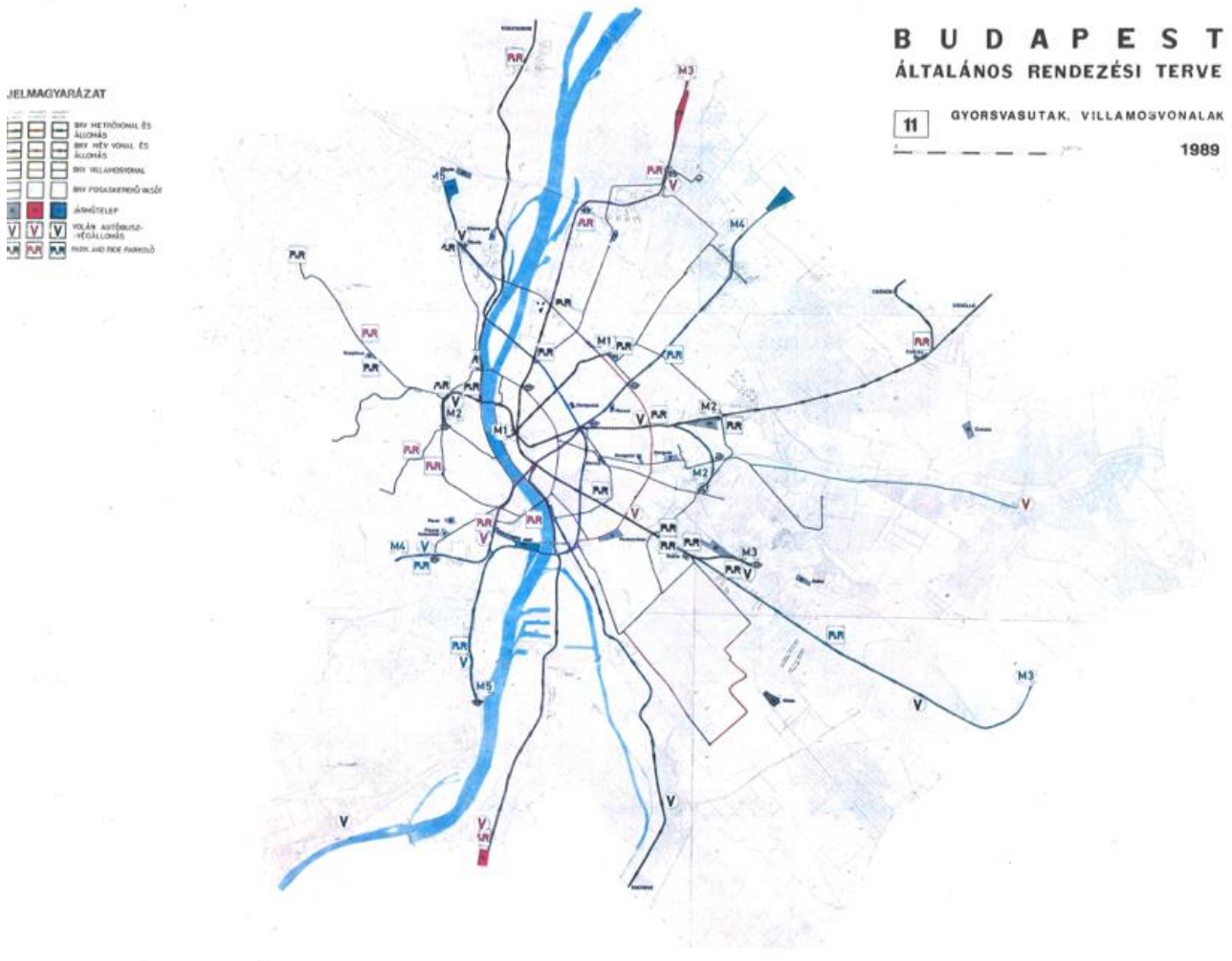
Az 1960-1980 közötti években Budapest urbanizációs vonzereje a társadalom minden rétegére nagy hatást fejtett ki, ezért adminisztratív intézkedésekkel is próbálták a fővárosi népességszám növekedést szabályozni, akadályozni.

Budapest Általános Rendezési Terve 1989

Az 1989. évi ÁRT-ben – az 1990. évi társadalmi rendszerváltást megelőző, utolsó tervutasításos rendszerben készült átfogó városfejlesztési tervben – már nincsen jelen Rákospalota intenzív fejlesztése. Az ÁRT területfelhasználás tervlapján Rákospalota városrész már ún. laza beépítésű terület, ellentétben a lakótelepekkel, amelyek az ún. tömör beépítésű kategóriába tartoznak.



A területfelhasználás változásával összhangban a közlekedési rendszer is módosult a korábbi évtizedek városrendezési elképzeléseihez képest, a gyorsvasúti hálózatban az Észak-déli metró már nem rendelkezik sem rákospalotai, sem Váci út-Megyeri úti szárnyvonallal. A metró csak Káposztásmegyer területét éri el a Külső Szilágyi út vonalán, ahol a járműtelep helyigénye is megjelenik.



Az 1990. évi társadalmi rendszerváltás a városfejlesztés eszköztárából törölte a korábbi évtizedek lakótelep építési gyakorlatát (a nagyszámú, akár több ezer lakás építésével járó ingatlanfejlesztéseket nem).

Az általános rendezési terveket (ÁRT) felváltó településszerkezeti tervekben (TSZT) azóta sem jelent meg az Észak-déli metróvonalhoz kapcsolódó rákospalotai szárnyvonal, mivel annak szakmai szükségességét Észak-Pest tervezett területfelhasználása már nem indokolta.

Budapest főváros településszerkezeti terv 2005

Az 2005. évi TSZT-ben – a már évtizedek óta tervezett metróvonal meghosszabbítások tervei mellett – megjelent a korábbi HÉV vonalak fejlesztésére, összekötésére vonatkozó elképzelés, részben a megindult szuburbanizációs folyamatokra is válaszul, a regionalitás jegyében. Ez azonban Észak-Pestet nem érintette.

Budapest főváros településszerkezeti terv 2015

A 2015. évben elfogadott TSZT ismét jelentős változásokat eredményezett azáltal, hogy több, már évtizedek óta tervezett metróvonal meghosszabbításra vonatkozó elképzelést törölt:

- M2 metróvonal Hűvösvölgyi szárnyvonala (II. -XII. kerület),
- M3 metróvonal Üllői úti meghosszabbítása (XIX.-XVIII. kerület),
- M4 metróvonal Budafoki szárnyvonala (XI.-XXII. kerület).

A közlekedési igényeket – számos befolyásoló tényező mellett – alapvető módon határozza meg a népesség száma és sűrűsége, a demográfiai folyamatok. Az 1990. évi társadalmi rendszerváltás a főváros lakosságát is jelentősen befolyásolta, míg a 80-as években a beköltözés jelentett problémát, az ezredforduló tájékán az agglomerációba való kiköltözés lett a közlekedési rendszer bajainak egyik forrása. Budapesten a szuburbánus kitelepülés 2007-ben megállt.

Népmozgalmi összetevők alakulása az elmúlt évtizedekben Budapesten:

Időszak	Élve születés	Halálozás	Természetes szaporodás	Vándorlási különbözet	Tényleges szaporodás	Lakónépesség, időszak végén
1980–1989	208 004	306 250	-98 246	55 701	-42 545	2 016 681
1990–2001	192 106	319 214	-127 108	-111 652	-238 760	1 777 921
2001–2011	172 208	247 031	-74 823	25 942	-48 881	1 729 040

A TSZT szerint a 2011. évi népszámláláskor az ország népessége 9.937.628 fő volt. Budapest lakosságának aránya az ország népességéből 17,4% (1.729.040 fő).

A főváros vonzása az országon belüli belső vándorlásban megnyilvánul abban is, hogy az elmúlt évtizedekben is erősödött az a térbeli átrendeződés, ami nagymértékben az ország középső részére, kisebb részben a nyugati területekre koncentrálódik. A főváros demográfiai mutatói jobbak, mint az országos átlag.

Budapest főváros településszerkezeti terv 2017

A 2017. évi TSZT csupán a 2015. évi TSZT pontosítása volt, lényeges változásokat nem tartalmazott a korábbihoz képest.

Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció

A városfejlesztési koncepció szerint a demográfiai helyzetben a határokon belüli és túli nemzetközi bevándorlással, a halandósági mutatók javulásával, a hosszabb várható élettartamokkal a fővárosban nem a lakosság számban, hanem az életkor szerinti összetételben prognosztizálhatók kedvezőtlen demográfiai folyamatok.

A környezetvédelmi érdekek, az élıhetőség azonban utazási módok közötti arányok pozitív irányú befolyásolását feltétlenül szükségessé teszi. Erre törekedve viszont nagy fontossággal bír a már jelenleg is tervezett metróvonal meghosszabbítások és MÁV-HÉV vonal fejlesztések mielőbbi megvalósítása.

A 2040-es vagy 2060-as évtizedekre budapesti lakosság, vagy fővárosi utazási igény felelısség teljesen nem prognosztizálható, de egyelőre nincsen jele ezen értékek ugrásszerű növekedésének.

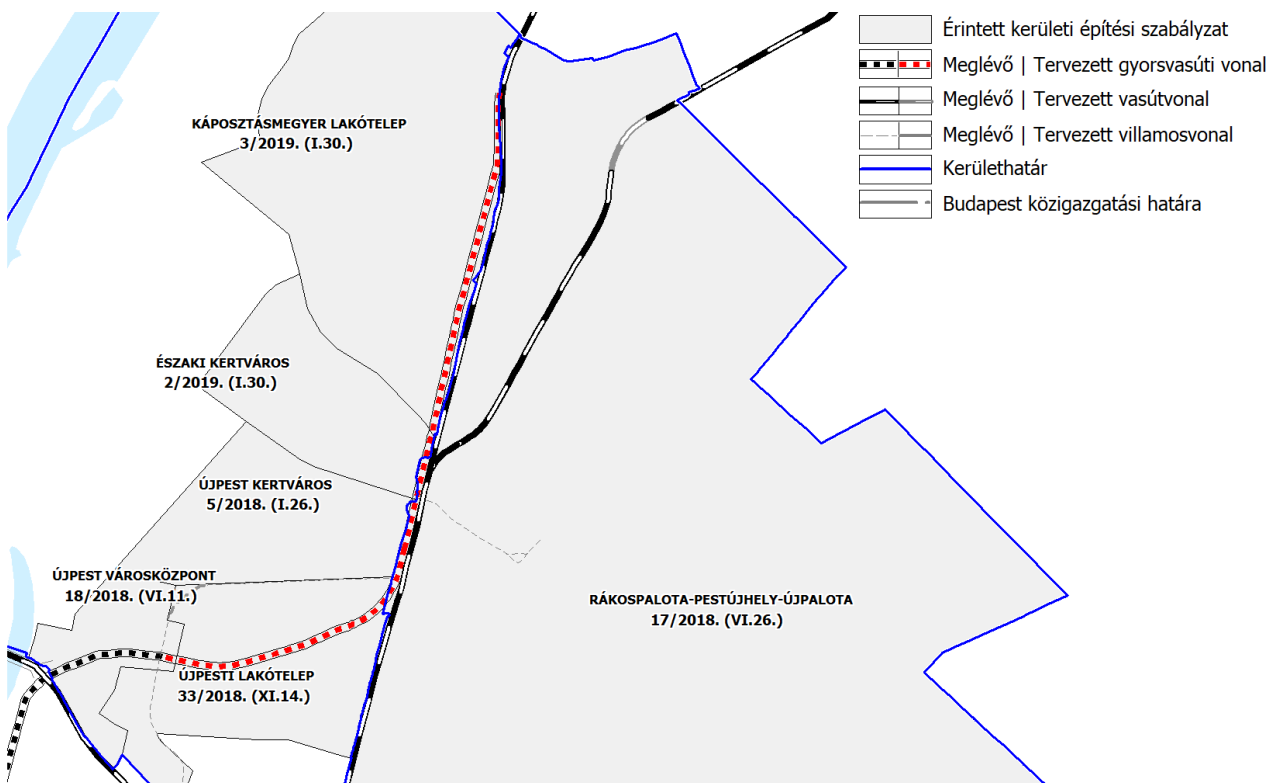


1.1.2. A hatályban lévő településrendezési eszközök

A terület településrendezési szintű vizsgálata során Budapest főváros településszerkezeti tervének (továbbiakban: TSZT) és a Fővárosi rendezési szabályzat (továbbiakban: FRSZ) a 2021. évben jóváhagyott dokumentációjának releváns előírásai kerülnek összefoglalásra. Ez azért is kiemelten fontos, mert az új településszerkezeti terv, a FŐMTERV és VIKÖTI Kft. konzorciumban 2019-2020-ban elkészített M3 metróvonal északi meghosszabbításának engedélyezési tervét már figyelembe veszi.

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (továbbiakban: Étv) előírásainak megfelelően a két településrendezési eszköz együttes célja, hogy a hatályos jogszabályi keretek között megfelelő alapot biztosítson az egységes, élhető és fenntartható főváros számára. Mindkét eszköz a főváros teljes közigazgatási területére készült.

Újpesten a tíz városszerkezeti egységre önálló kerületi építési szabályzat (a Duna-part városszerkezeti egységre kettő) és két Duna-parti építési szabályzat van hatályban. A 13 építési szabályzatból 5 érinti a tervezett metró meghosszabbításának területét. A tervezett nyomvonal a kerülethatár geometriai formájából adódóan szakaszosan érinti a XV. kerület területét is, ahol a teljes közigazgatási területet egyetlen egy építési szabályzat fedi le.



Érintett kerületi építési szabályzatok területi hatálya és a tervezett M3 gyorsvasúti vonal

1.1.3. A hatályos településszerkezeti terv megállapításai

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

A TSZT 1. Területfelhasználás tervlap

Az M3 metróvonal tervezett meghosszabbítása Újpest központjában Vt-H jelű, kiemelt jelentőségű helyi központ, illetve Vi-1 jelű, intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű területfelhasználási egységeket elválasztó KÖu jelű, közúti közlekedési területen indul, majd telepszerű, kisvárosias és kertvárosias lakóterületeket érintve halad tovább. A IV. és a XV. kerület határán kijelölt KÖk jelű, kötőtpályás közlekedési területben halad tovább az Óceánárok utca vonaláig, ahonnan K-Közl jelű, különleges, közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló területfelhasználás területén halad. Utóbbi terület egység jelentős változással érintett. A Galopp utca vonalától a kijelölt nyomvonal K-Rek jelű, jelentős változással érintett, nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület mellett halad.

Érintett, beépítésre szánt területfelhasználási egységek

K-Közl	<i>Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület (K-Közl) területfelhasználási egység a közösségi közlekedési rendszer jelentős mértékű beépítettséget eredményező pályaudvarai és végállomásai, fontosabb állomásai, továbbá az eszközváltással kapcsolatos parkolást biztosító műtárgyak (mélygarázsok, parkolóházak) elhelyezését biztosítja. Ebbe a területfelhasználási kategóriába tartoznak továbbá a közösségi közlekedési hálózatok járműparkjának tárolását, üzemi felkészítését, karbantartását szolgáló járműtároló telephelyek (metró- és HÉV- járműtelepek, villamosremízek, autóbuszgarázsok), valamint mindezek működtetéséhez szükséges közlekedési infrastruktúra elemek.</i>
K-Rek	<i>Nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület (K-Rek) területfelhasználási kategóriába a nagy zöldfelülettel rendelkező, a lakosság és a turizmus számára jelentős, az aktív pihenést szolgáló területek tartoznak. A sport- és strandlétesítmények mellett az ezeket kiszolgáló és kiegészítő funkciójú létesítményeket (szállás-szolgáltatás, vendéglátás stb.) is el lehet helyezni.</i>

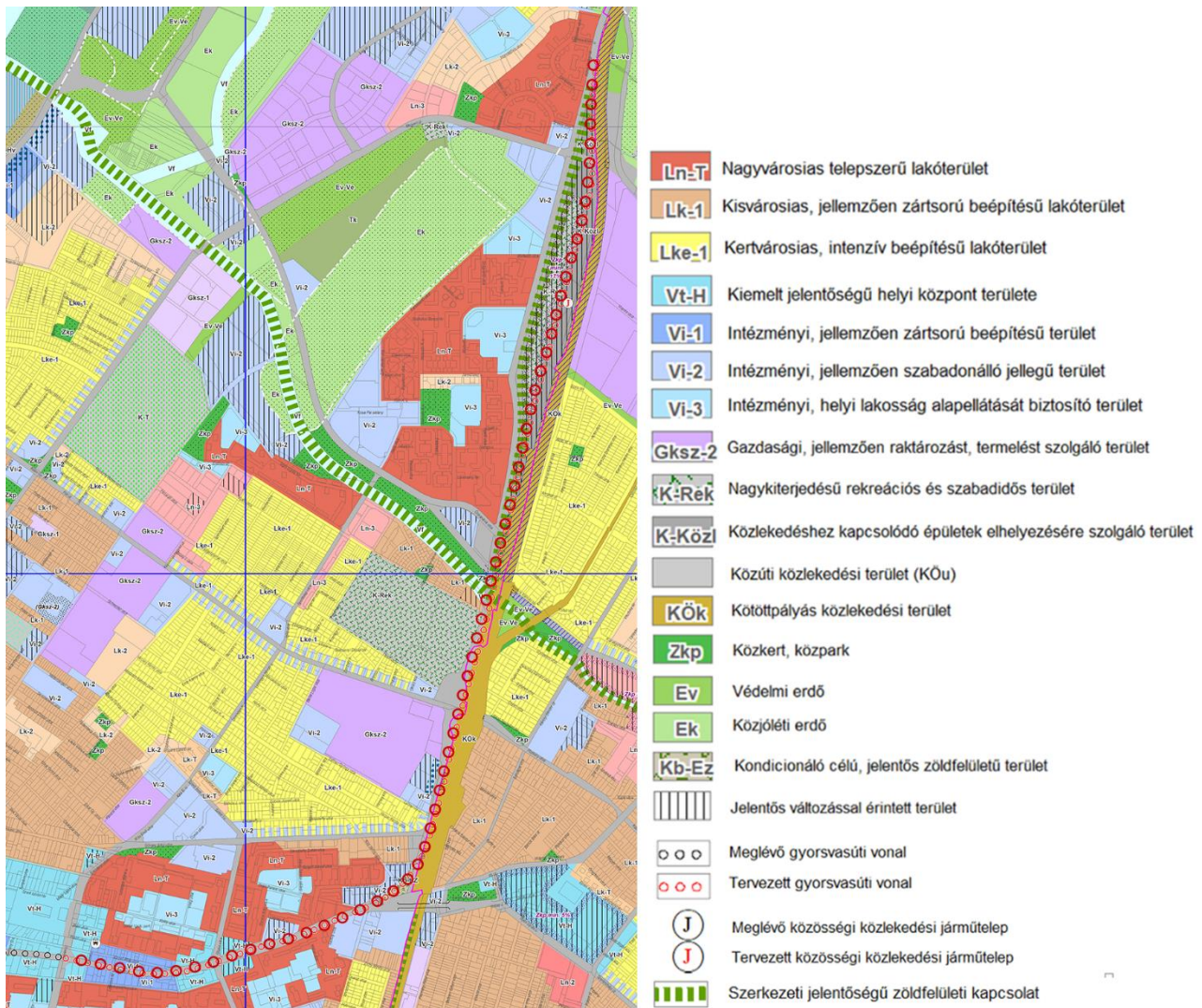
Érintett, beépítésre nem szánt területfelhasználási egységek

KÖu	<i>Közúti közlekedési terület (KÖu) hálózza be a város egészét, jelentős mértékben determinálva a településszerkezetet. A közúti közlekedési területet a közúthálózati hierarchia magasabb szintű elemei (autópályák és autóutak, I. rendű és II. rendű főútvonalak, településszerkezeti jelentőséggel bíró gyűjtő utak), valamint a városi közösségi közlekedés fontosabb autóbusz végállomásai, a felszíni P+R parkolók és B+R tárolók, üzemi létesítmények (üzemanyagtöltő állomások) alkotják</i>
KÖk	<i>Kötőtpályás közlekedési területek (KÖk) tagolják a főváros területét. E műszaki infrastruktúra nyomvonalai és területei – üzemeltetési sajátosságuk folytán – markáns elválasztó hatást fejtenek ki a városszerkezetben. Ezen belül helyezkednek el a vasúti közlekedés vonalai a teherszállítást biztosító rendező pályaudvarokkal és a személyszállítást szolgáló állomásokkal, megállóhelyekkel, továbbá ide soroltak a gyorsvasúti vonalak (metró, regionális gyorsvasút, HÉV) felszíni szakaszai, és a közúti infrastruktúrától elkülönülő villamospályák.</i>

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

A Szilas-patak mentén szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolatot jelöl a TSZT. A zöldfelületi rendszer elemei közötti kapcsolat biztosítása érdekében a jelölt lineáris elemek mentén kondicionáló zöldfelületeket kell létrehozni. Ezen kívül a területhasználat figyelembevételével (annak ellehetetlenítése nélkül), megfelelő zöldfelületi ellátottságot biztosító, közcélú rekreációs zöldfelületek létesítése szükséges azokon a szakaszokon, ahol ehhez az adottságok biztosítottak (megfelelő térmérték, közterületi kapcsolat).

A tervezett végállomás területe jelentős változással érintett terület. Összhangban a városfejlesztési koncepcióval, a város belső tartalékterületein meghatározásra kerültek a fejlesztésre kijelölt, jelentős mennyiségi fejlesztési potenciállal rendelkező területek. A terület jelenleg részben használaton kívüli, részben alulhasznosított. A terület egységek belső tagolását, differenciált használatát a kerületi építési szabályzatban kell meghatározni, a tervezett területhasználattal összhangban a közlekedési célú területekkel és zöldterületekkel együtt.



TSZT Szerkezeti tervlap 1. Területfelhasználási tervlap részlete

A TSZT 2. Közlekedési infrastruktúra tervlap

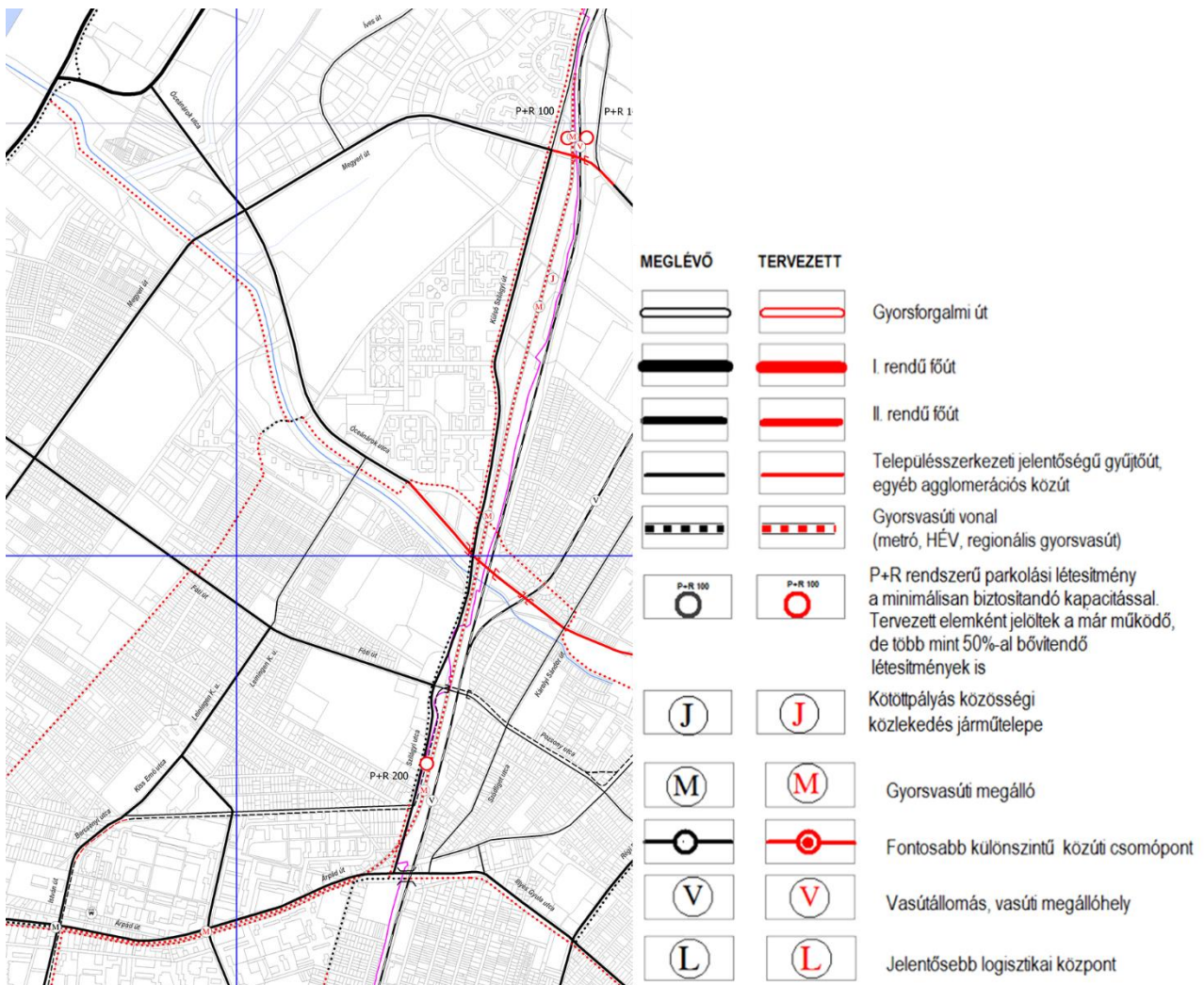
A közlekedési rendszert összefüggéseiben bemutató tervlap – teljes összhangban a területfelhasználás tervlapjával – kötelező elemként megjeleníti az M3 metróvonal tervezett meghosszabbítását a szintén tervezett elemként megjelenő Megyeri úti meghosszabbításán keresztül, az időben legutolsó szakági terveknek megfelelően. Tájékoztató elemként tartalmazza a tervezett vonal meghosszabbításának részét képező metrómegállókat a Rózsa utcánál, Rákospalota-Újpest vasútállomásnál, az Óceánárok utcánál, a Böröndös utcánál és a tervezett Megyeri út meghosszabbításának északi oldalánál.

A gyorsvasúti vonalhoz kapcsolódóan a tervlap kötelező elemként, de szimbolikusan jelöli az M3 metróvonal tervezett második járműtelepét, valamint a megállókhöz kapcsolódóan tervezett P+R parkolókat is, a minimális befogadó kapacitásukkal.

A közlekedési rendszer részeként – szintén kötelező elemként – látható a főúthálózat részét képező Árpád út és a Külső Szilágyi út, valamint a Megyeri út – Dunakeszi út, továbbá az Óceánárok utca és a Közvágóhíd-Mogyoród útja tervezett összekötése. Mindkét tervezett főúti nyomvonal részeként egy-egy külön szintű közúti-vasúti keresztezés is megjelenik, kötelező elemként.

Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonal jelölt az Árpád úton, a Külső Szilágyi úton és az Óceánárok utca–Töltés utca nyomvonalán.

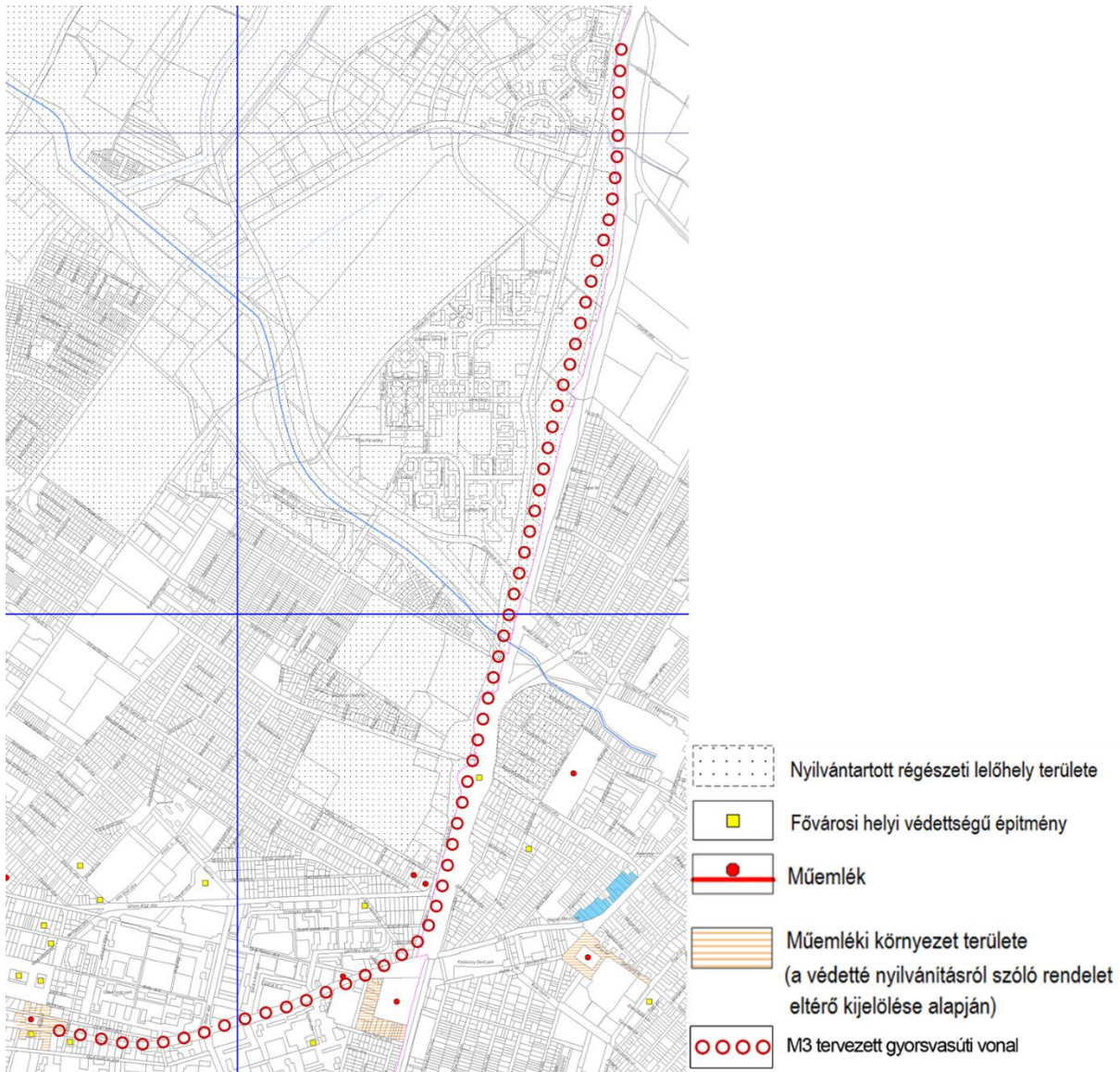
A tervlap kötelező elemként jeleníti meg a Budapest-Vác és Budapest-Veresegyház vasútvonalakat. Tájékoztató elemként jelöli a meglévő – Rákospalota-Újpest – és a tervezett – Káposztásmegyer – vasútállomásokat, vasúti megállóhelyeket.



A TSZT Szerkezeti tervlap 2. Közlekedési infrastruktúra tervlap részlete

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

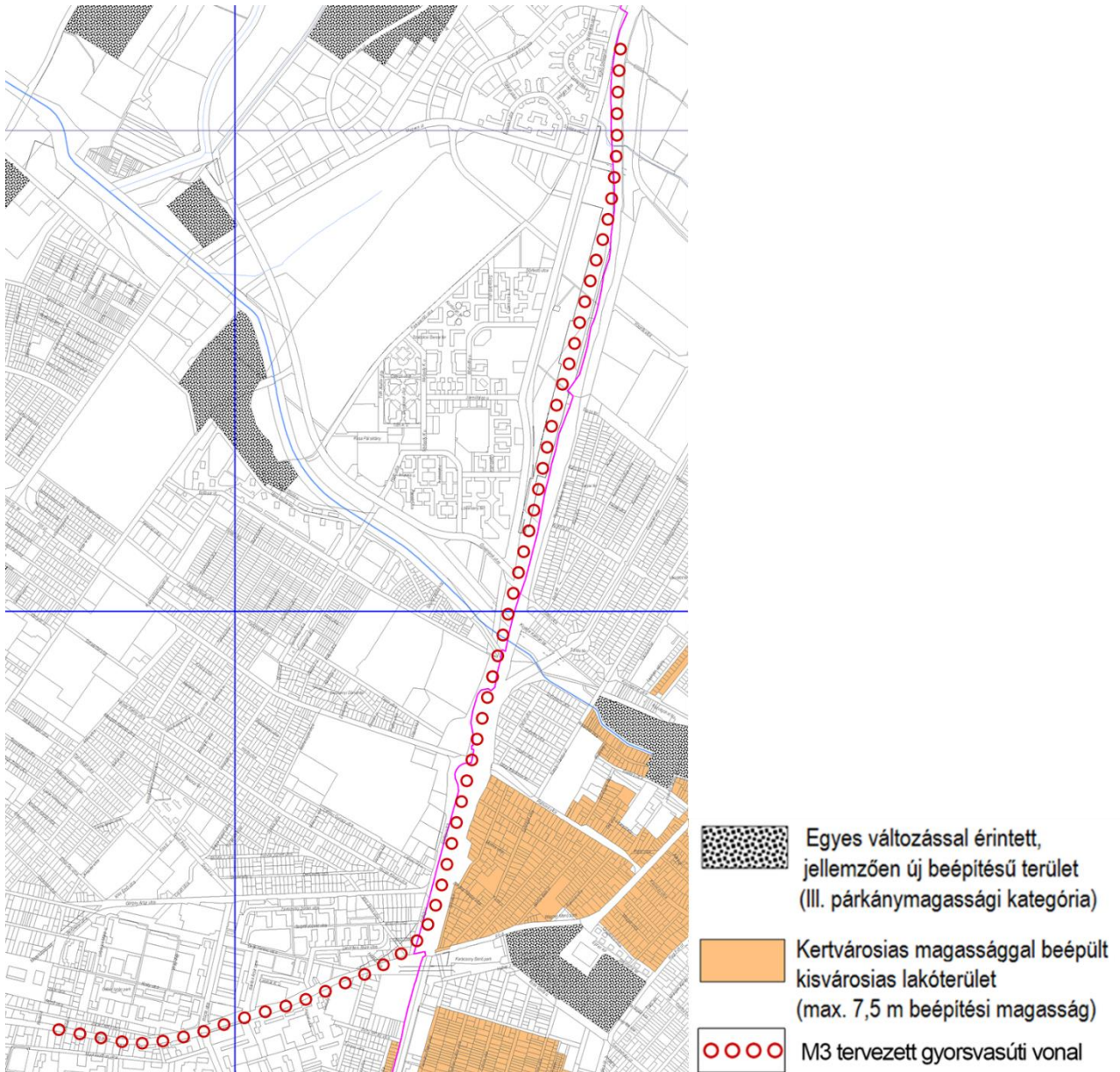
A tervlap tanulsága szerint a tervezett M3 metróvonal tervezett meghosszabbítás Újpest központot érintő szakaszának közelében több műemlék, műemléki környezet kijelölés, valamint fővárosi helyi védett épület található. A Lahner György utcától északra eső terület nagy része nyilvántartott régészeti lelőhely területe.



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

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

A tervezési területet a tervlap egyik eleme sem érinti, a tervezett M3 gyorsvasúti vonalat kertvárosias magassággal beépült kisvárosias lakóterület határolja a Sín utca mentén, ahol a megengedett legnagyobb beépítési magasság 7,5 m.



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

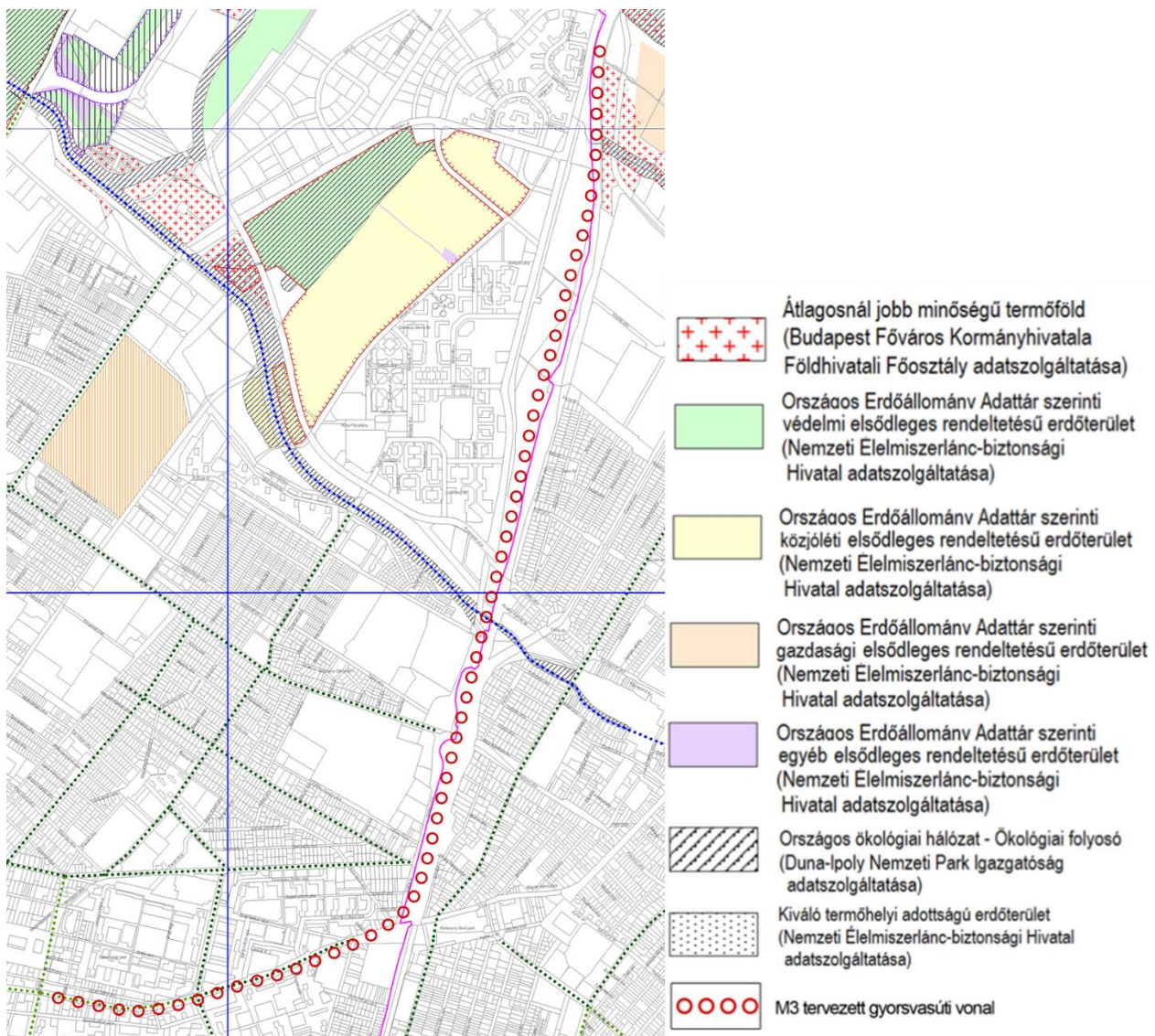
A TSZT 4. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem tervlap

Az Árpád út mentén meglévő / tervezett településképvédelmi jelentőségű fasor található. A kijelölt útszakaszok mentén – a közlekedési és közmű infrastruktúrák figyelembevételével mellett – biztosítani szükséges a faegyedek fennmaradásához szükséges életteret. A fasorok folyamatos megújításával, a faegyedek életciklusának figyelembevételével mellett törekedni kell a maximális lombkorona térfogat helyének biztosítására.

A nyomvonal által keresztezett Szilas-patak medre az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetébe tartozik. A Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényben (továbbiakban: Trtv.) rögzítettek szerint az övezetben új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki, továbbá a településrendezési eszközökben csak olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem veszélyezteti. Az ökológiai folyosó övezetében a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala

az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával jelölhetők ki és helyezhetők el. Szintén az ökológiai folyosó övezetébe tartozik a területtel érintkező Csömör-patak XV. kerületi szakaszának szűkebb, kb. 30-30 m széles környezete.

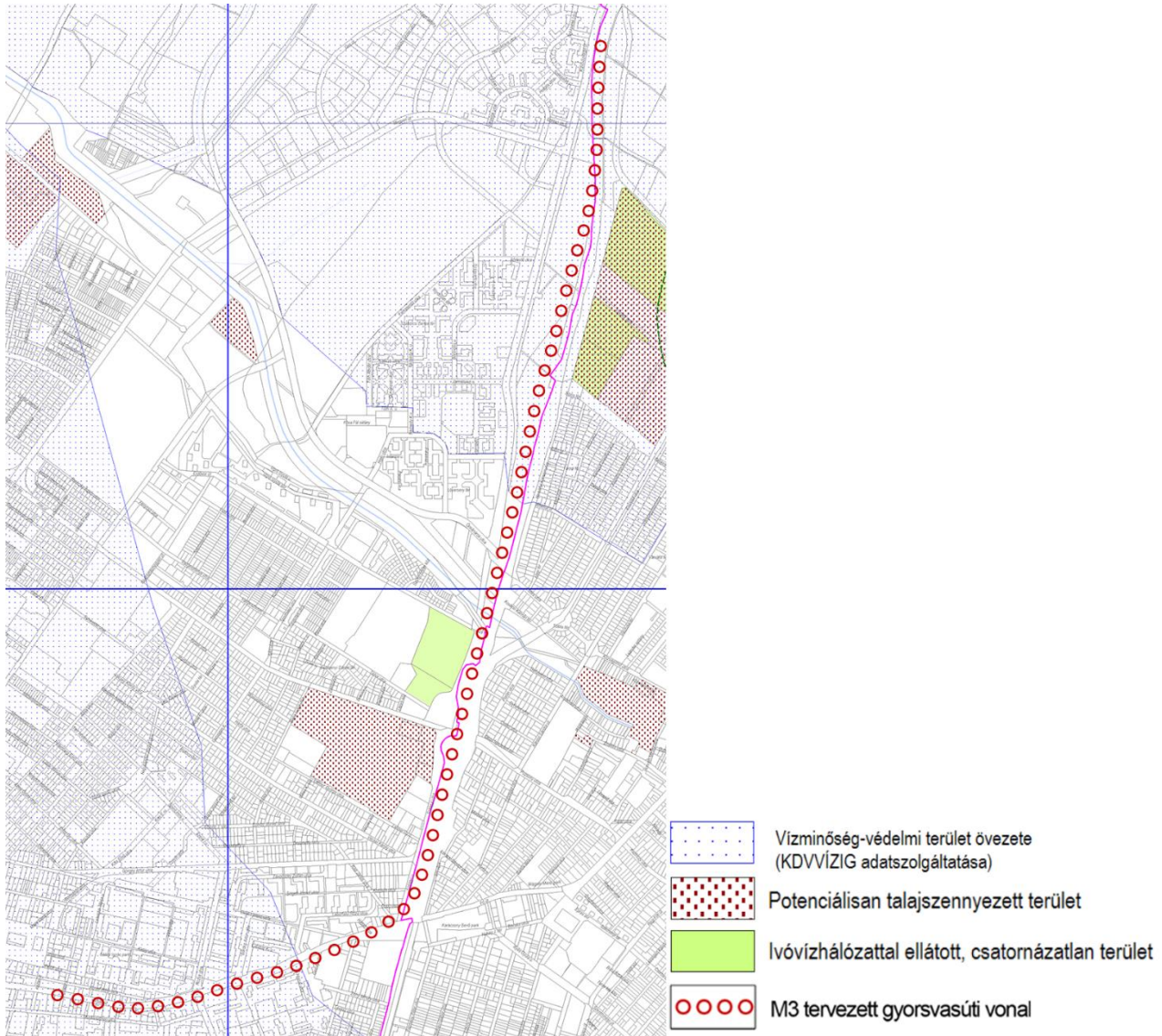
A XV. kerület Dunakeszi út menti terület átlagosnál jobb minőségű termőföldként nyilvántartott (3. osztályú legelő és 5. osztályú szántó). A termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (továbbiakban: Tfv) értelmében az átlagosnál jobb minőségű termőföldet más célra hasznosítani csak időlegesen, illetőleg helyhez kötött igénybevétel céljából lehet. A Tfv szerint a településrendezési eszközök készítése során az átlagosnál jobb minőségű termőföldeken beépítésre szánt területeket nem lehet kijelölni (kivéve a volt zártkerti ingatlanokon), amennyiben a területfelhasználásra hasonló körülmények és feltételek mellett az átlagosnál gyengébb vagy átlagos minőségű termőföldeken is sor kerülhet, illetve kellő nagyságú térmértékben lehetőség van a település már beépítésre kijelölt, de még fel nem használt területén is.



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

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

A tervezési terület jelentős részét érinti a vízminőség-védelmi terület övezete. A Galopp utca – Árokhát úttól északra eső területeket vízbázis hidrogeológiai „B” védőterület érinti. A hidrogeológiai védőterületre vonatkozó korlátozásokat a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási művek védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet 5. számú melléklete tartalmazza.



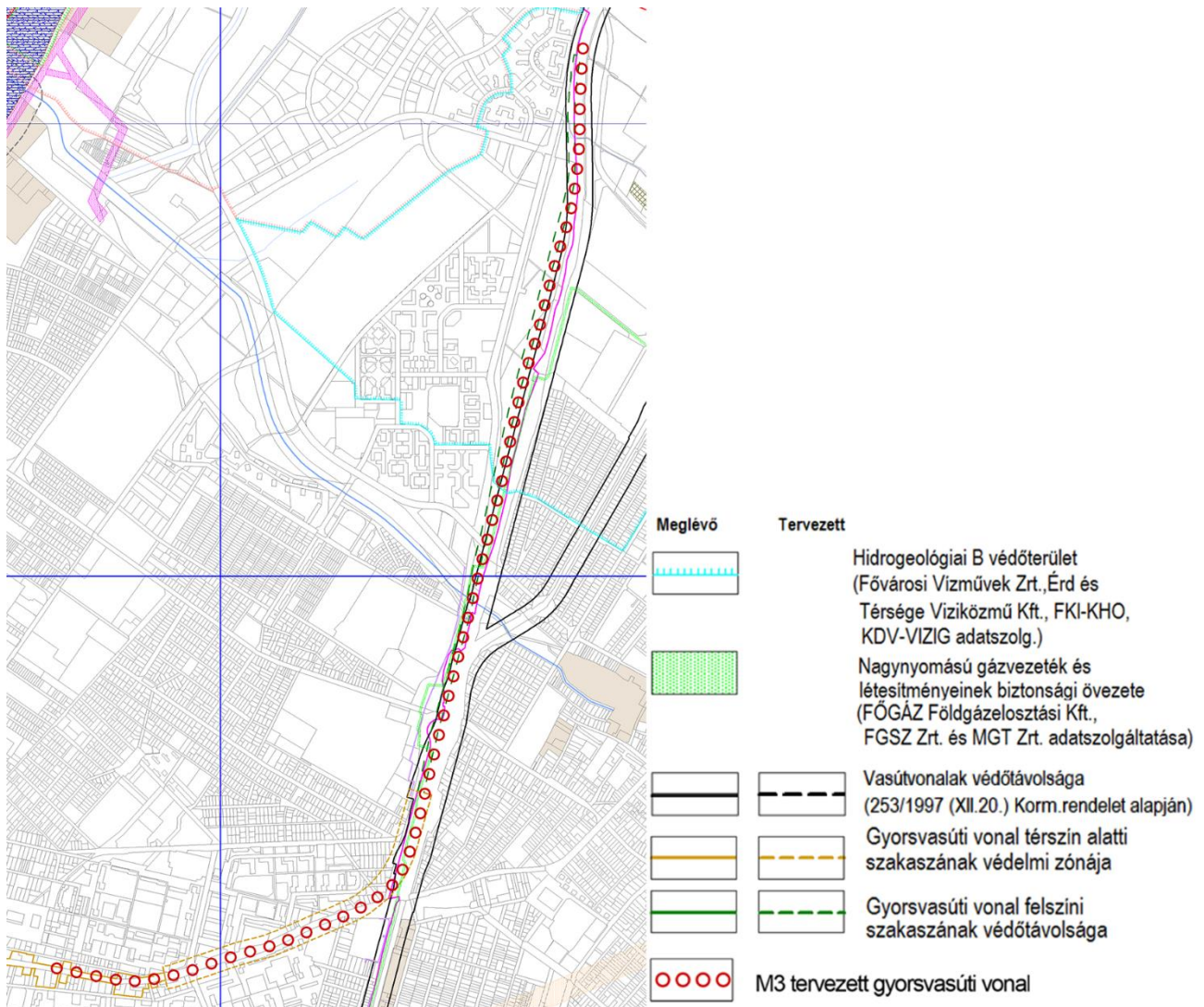
A TSZT Szerkezeti tervlap 5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek tervlap részlete

A TSZT Szerkezeti tervlap 6. Védelmi, korlátozási területek tervlap

A terület nagy része vízbázis hidrogeológiai „B” védőterületben található. A hidrogeológiai „B” védőterületre vonatkozó korlátozásokat a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási művek védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet 5. számú melléklete tartalmazza. Ennek értelmében, többek között a „Fúrás, új kút létesítése”, illetve „A fedő- vagy vízvezető réteget érintő egyéb tevékenység” esetén: „Új vagy meglévő létesítménynél, tevékenységnél a környezeti hatásvizsgálat, illetve a környezetvédelmi felülvizsgálat, illetve az ezeknek megfelelő tartalmú egyedi vizsgálat eredményétől függően megengedhető.”

Az M3 metróvonal tervezett meghosszabbításának Rózsa utca és a Rákospalota-Újpest megállók közötti, felszín alatti szakasza mentén a nyomvonal tengelyétől mért 50-50 méteres védőtávolság került jelölésre. A tervezett szakasz esetén a védőtávolság jelölésének célja, hogy a nyomvonal ne épülhessen el. A Rákospalota-Újpest és a Megyeri út végállomás közötti felszíni szakasz mentén a szélső vágány tengelyétől mért 12-12 m széles védőtávolság jelölése látható.

A IV. és a XV. kerület határán lévő Budapest-Vác és Budapest-Veresegyház vasútvonalak szélső vágány tengelyeitől mért 50 -50 méter vasúti védőtávolság szintén jelölésre került.



A TSZT Szerkezeti tervlap 6. Védelmi, korlátozási területek tervlap részlete

1.1.4. Fővárosi rendezési szabályzat (FRSZ)

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

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

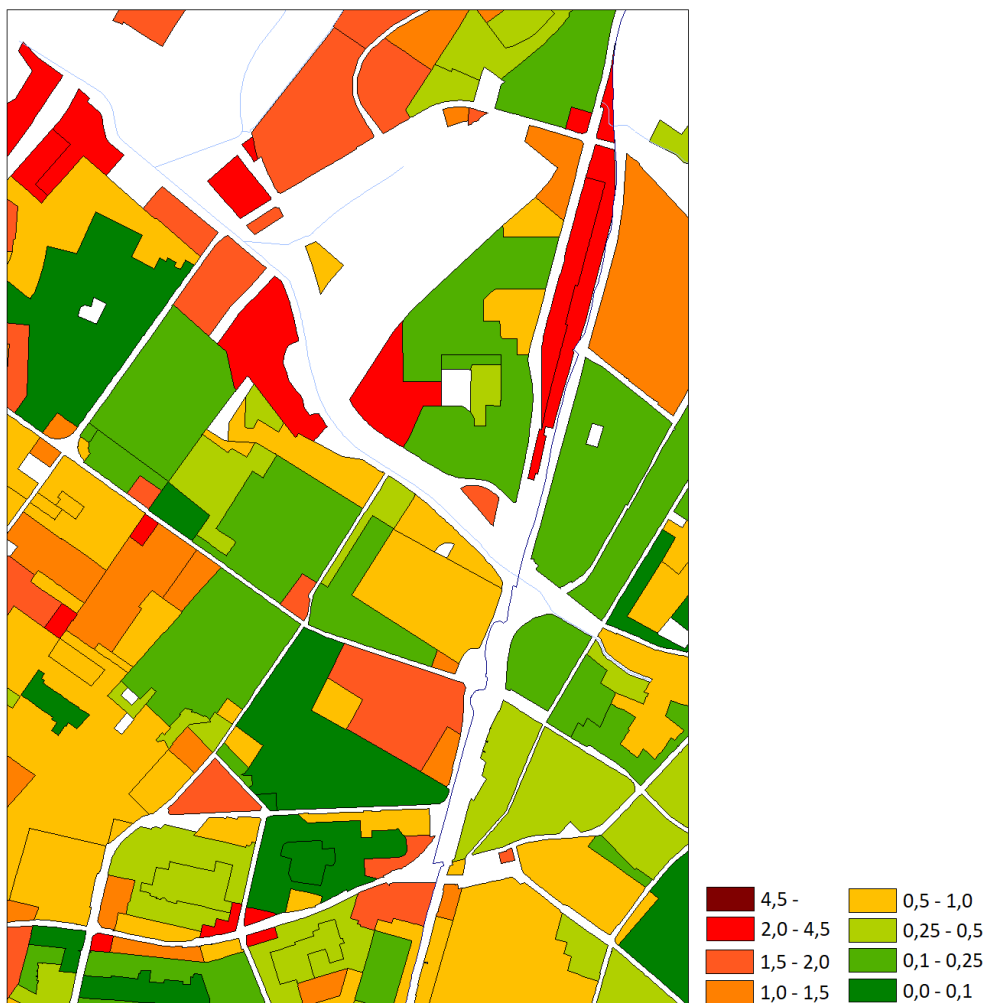
Többek között

- növelhető a **KÖu** és a **KÖk** területfelhasználási egység területe,
- csökkenthető a **KÖu** és a **KÖk** területfelhasználási egység irányadó jelöléssel rendelkező részének területe, meghatározott infrastruktúra elemek elhelyezhetőségének biztosítása mellett,
- a településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonalak módosíthatóak a hálózati kapcsolat megtartása mellett,
- helyi autóbusz-pályaudvar jelölhető ki és szüntethető meg,
- további P+R parkolók jelölhetők ki.

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

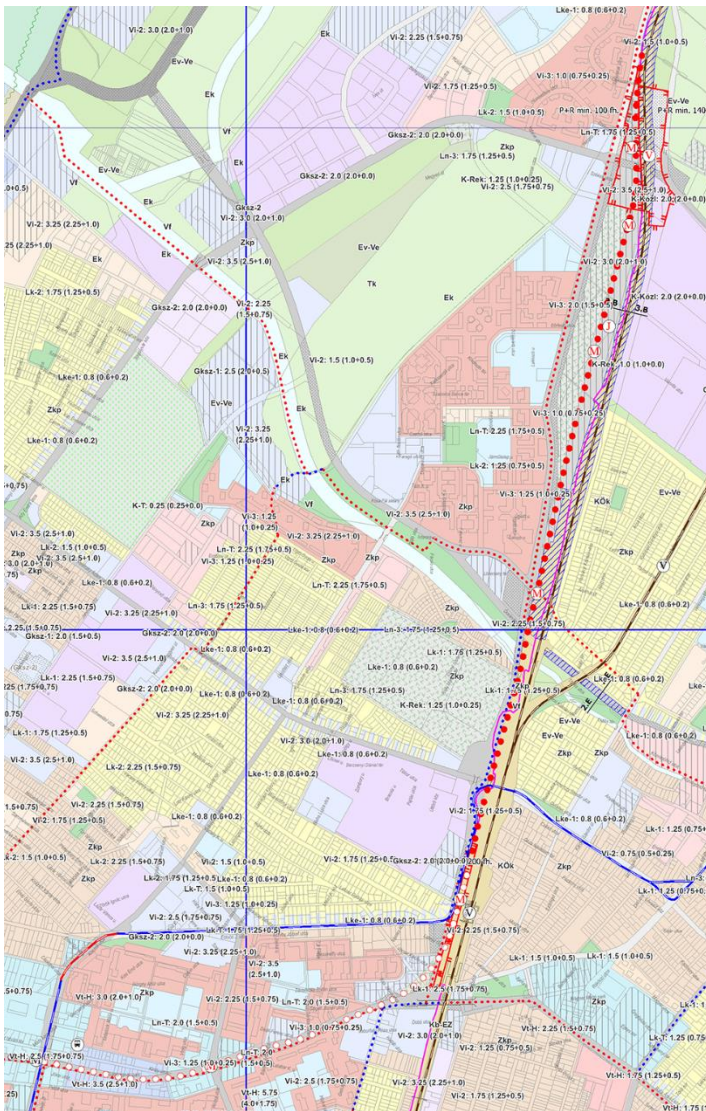
1. melléklet

Az FRSZ szerint a beépítési sűrűség kétféle értékre tagolódik annak érdekében, hogy a területhasználat kiszolgálásához szükséges parkolási infrastruktúra épületen belüli biztosítása továbbra is támogatott legyen. Ennek értelmében az FRSZ rögzíti, hogy a bsá jelű általános sűrűségi érték az általánosan elhelyezhető funkciók számára – így a parkolás céljára is – igénybe vehető, a bsp jelű parkolási sűrűségi érték viszont kizárólag az épületen belüli parkolás céljára vehető igénybe. Kiemelendő, hogy a bsp érték kifejezetten a parkolás épületen belüli támogatása céljából kerül alkalmazásra, tehát bónuszértéket jelent a beépítési sűrűség értékebe beépülve. A bsá és a bsp érték együtt képezik a bs jelű beépítési sűrűség értéket az OTÉK szerinti meghatározással. Az FRSZ által meghatározott sűrűségi értékek alapján az M3 meghosszabbítása menti területek sűrűsége jelentős részt kialakulhatnak tekinthető, jelentős fejlesztési potenciállal Újpest városközpont beépítetlen, foghíj telkei, az Árpád út – Rózsa utca csomópontban tervezett helyi központ területe és a metró meghosszabbítás számára fenntartott vasút menti terület rendelkezik.



Területek fejlesztési potenciálja (a beépítési sűrűség lehetséges növekménye) – FRSZ koncepciójának részlete

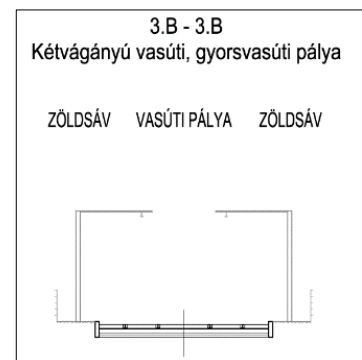
A TSZT 1. és 2. tervlapjain feltüntetésre került közlekedési elemek értelemszerűen az FRSZ 1. mellékletében is megjelennek, esetenként részletesebben. A településszerkezeti tervben minimális férőhelyszámmal jelölt P+R parkolók esetében megjelenik az a területi lehatárolás, amelyen belül kell a kerületi építési szabályzatnak biztosítani a megvalósíthatóságát.



FRSZ 1. melléklet részlete

5. melléklet

Az FRSZ 5. melléklete a Budapest – Vác vasútvonal irányadó jelölésű szakasza esetében meghatározza a vasúti terület csökkentésének határát, a vasúti területen belül biztosítandó infrastruktúra nevesítésével. A 3.B – 3.B keresztmetszet alapján legalább két vágány számára szükséges területet biztosítani a kerületi szabályozási tervben.



1.1.5. Hatályos kerületi településrendezési eszközök

Újpest városszerkezeti egységeire készített kerületi építési szabályzatok egységes felépítéssel készültek, az érintett rendeletek „A közlekedési létesítményekkel összefüggő szabályok” fejezetben rögzítik, hogy a metróvonal védelmi zónájában más építmény nem, míg az országos közforgalmú vasútvonal védőtávolságával érintett területen belül építmény a más jogszabályokban meghatározottak figyelembevételével létesíthető. A védősávok ábrázolása egységesen a 3/B. mellékleten, a Szabályozási terv – Védelmek, korlátozások, kötelezettségek tervlapon került feltűntetésre.

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

Újpest városközpont városszerkezeti egység kerületi építési szabályzata

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 18/2018. (VI. 11.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros IV. kerület 3. számú, Újpest városközpont városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatáról

A tervezett gyorsvasúti vonal II. rendű főutak (**KÖu-3/IV-3**) övezetben került kijelölésre irányadó elemként. A terület környezetében jellemzően kiemelt jelentőségű helyi központ terület építési övezetei kerültek kijelölésre. A **KÖu-3/IV-3** jelű övezet a II. rendű főútvonalak, ezek szervizútjainak, csomópontjainak, műtárgyainak, csapadékvíz elvezető rendszerének, valamint parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közúti-vasúti (villamos) pályák és metró terepszint alatti és feletti műtárgyainak, közmű és hírközlési építmények terepszint alatti és feletti műtárgyainak, valamint zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál. A terepszint alatti beépítés mértéke akár 100% is lehet a felsorolt elemek és azok terepszint alatti elemei, műtárgyai számára.

A 3/B. melléklet alapján a tervezett vonal Újpest központot érintő első szakasza műemléki környezet területe, valamint az Árpád út mentén fővárosi helyi védett érték és kerületi helyi védett épület is található.

Az építési szabályzat értelmében feleslegessé vált közműhálózatot, szolgáltató hálózatot, vagy létesítményt el kell távolítani, felhagyott vezeték, vagy létesítmény nem maradhat sem a földben, sem a föld alatt. Az építési szabályzat által érintett területen távhővezeték nem létesíthető terepszint felett.

Az M3 metróvonal tervezett meghosszabbítása vonatkozásában az Újpest városközpont elnevezésű városszerkezeti egység valójában nem érintett, mivel a meglévő metrószakasz végállomásának üzemi területeit befogadó alagút már ma is átnyúlik a szomszédos Újpesti lakótelep elnevezésű városszerkezeti egység területére. A metróvonal meghosszabbítása során Újpest városközpont városszerkezeti egység területén a kerületi építési szabályzat által szabályozott építési tevékenységre nem kerül sor.

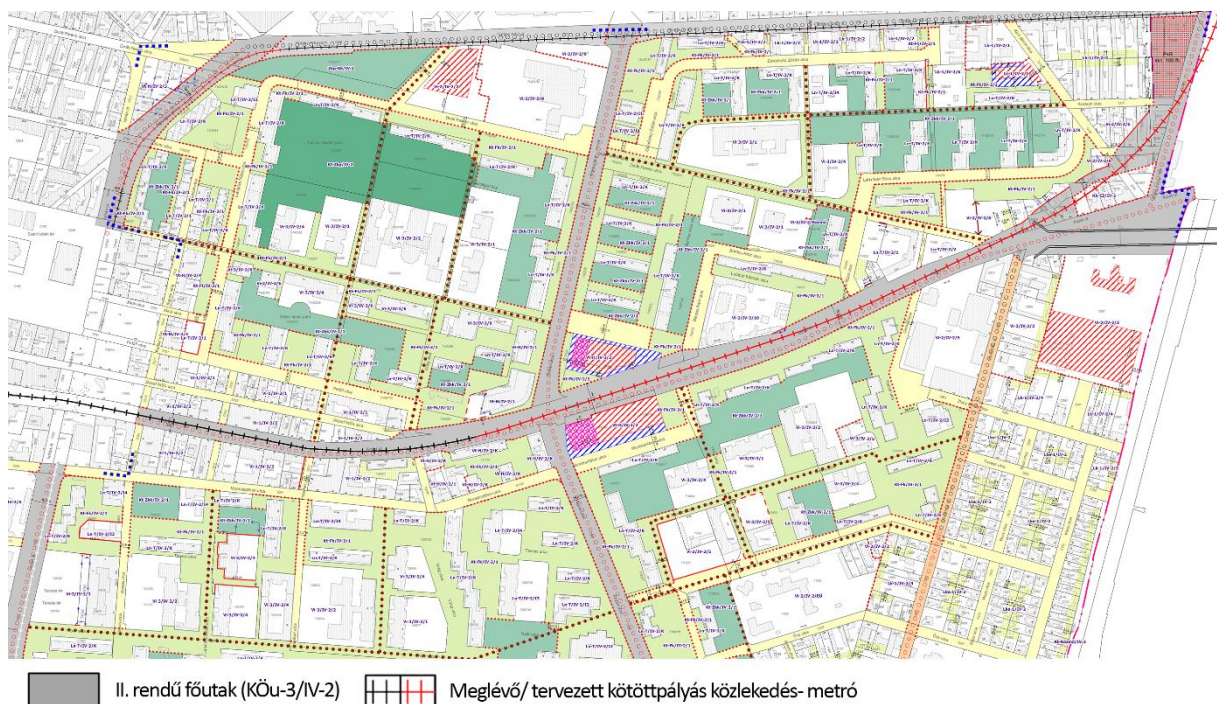
A **KÖu-3/IV-2** jelű övezetben a terepszint alatti legnagyobb beépítettség mértéke elérheti a 100%-ot gyorsvasúti vonal (metró) felszín alatti szakaszának építése során.

A tervezett nyomvonal mentén műemlék található, valamint tájékoztató elemként megtartásra javasolt épület is feltüntetésre került. A tervezett nyomvonalat jelentős mértékben átépítésre kerülő terület is határolja, amely az Árpád út–Rózsa utca csomópontban tervezett új helyi központ területe, ahol telket alakítani, utakat és közműveket kiépíteni az önkormányzat külön jogszabályában rögzített szabályok szerint lehet (nem ismert ilyen hatályos külön jogszabály).

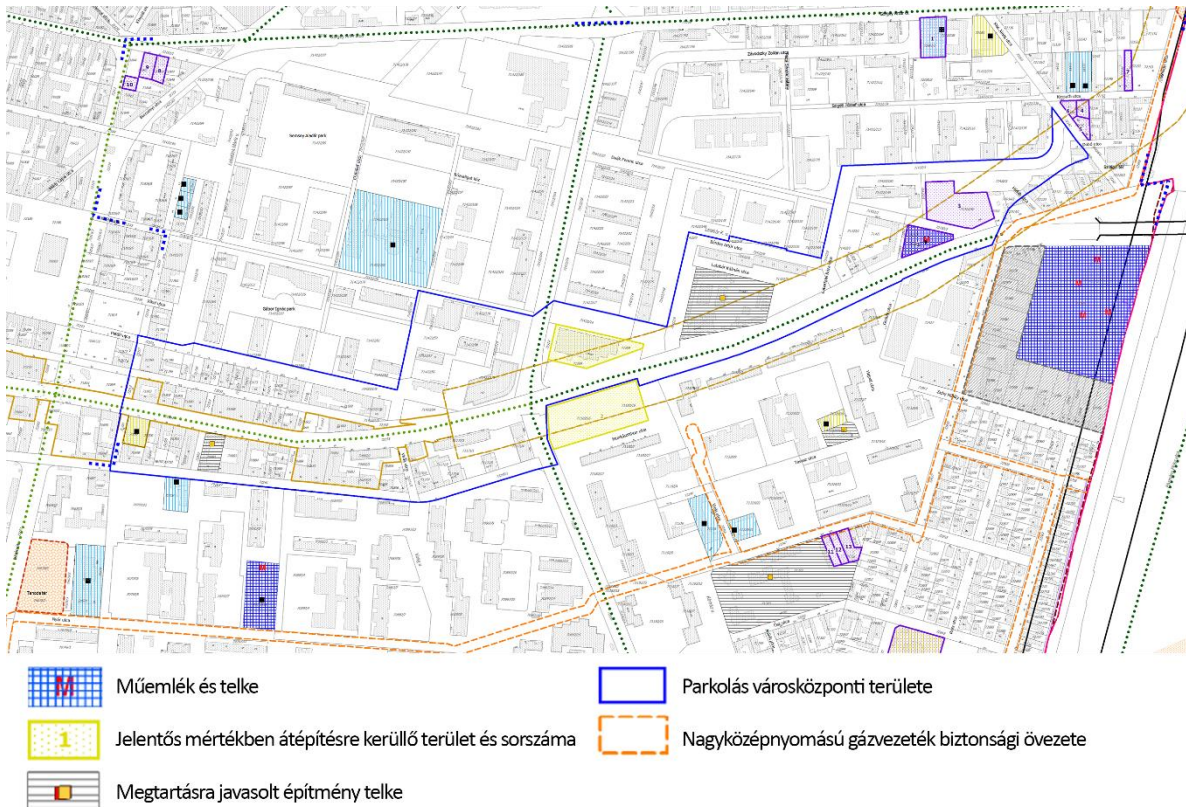
A 3/B. melléklet az Árpád út mentén Szerkezeti jelentőségű meglévő / tervezett fasort jelöl a TSZT-nek megfelelően. A rendelet 5. § (2) bekezdése szerint a **KÖu** és a **Kt-Kk** övezeti jelű közlekedési területeken a közlekedési és a közműlétesítmények helyigényének biztosításával egy- vagy kétoldali fasort kell telepíteni. Ettől csak ott lehet eltekinteni, ahol a növényzet kihelyezése veszélyezteti a közlekedés biztonságát, vagy ahol a meglévő közműhálózat a telepítést nem teszi lehetővé.

A 4. melléklet nem kapcsol személygépjármű elhelyezési kötelezettséget a metróépítéshez. Az 5. melléklet szerint – a 253/1997 (XII.20. Korm. rendelet országos előírásrendszerével összhangban – megállónként 5 kerékpártároló telepítése kötelező.

Az építési szabályzat értelmében feleslegessé vált közműhálózatot, szolgáltató hálózatot, vagy létesítményt el kell távolítani, felhagyott vezeték, vagy létesítmény nem maradhat sem a földben, sem a föld alatt. Az építési szabályzat által érintett területen távhővezeték nem létesíthető terepszint felett, meglévő távhővezeték átépítése csak terepszint alá történő áthelyezéssel oldható meg. Az érintett területen a meglévő távhővezeték felszín alatt, illetve felett halad. A területet nagyközépnomású gázvezeték és annak biztonsági övezete érinti.



Szabályozási terv, 3/A melléklet részlet



Szabályozási terv, 3/B melléklet részlet

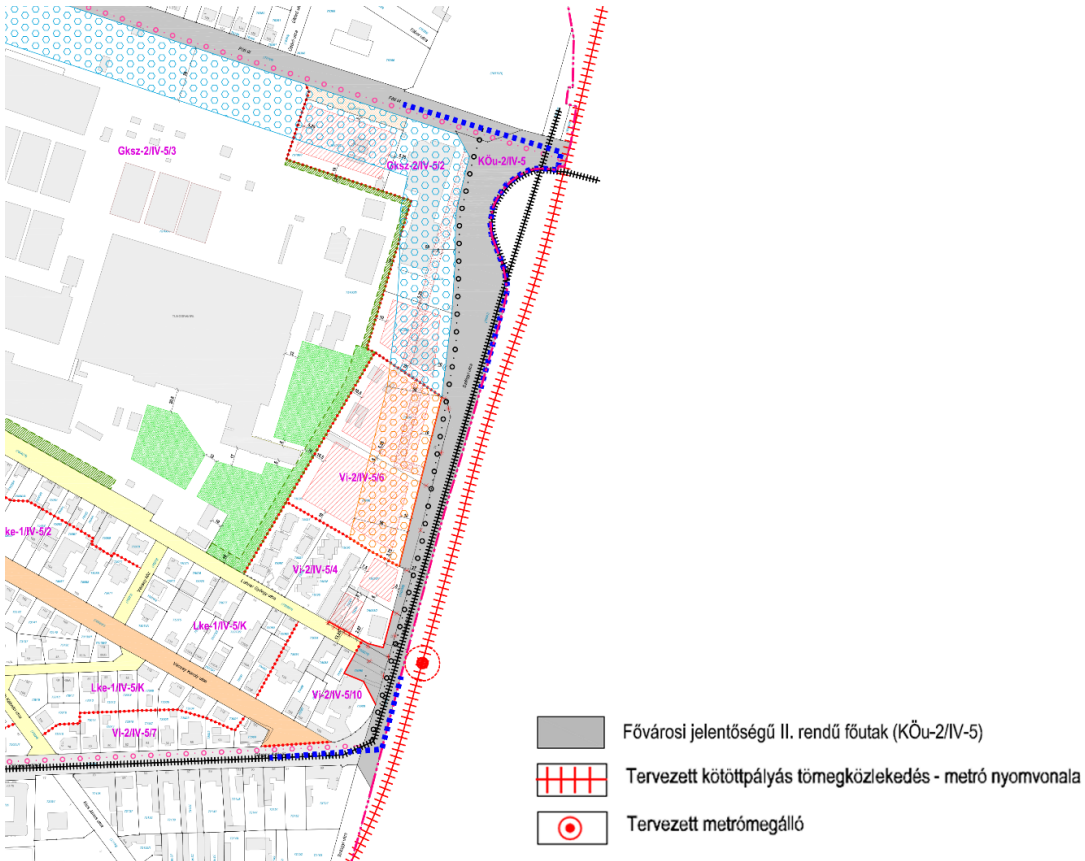
Újpesti kertváros városszerkezeti egység kerületi építési szabályzata

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

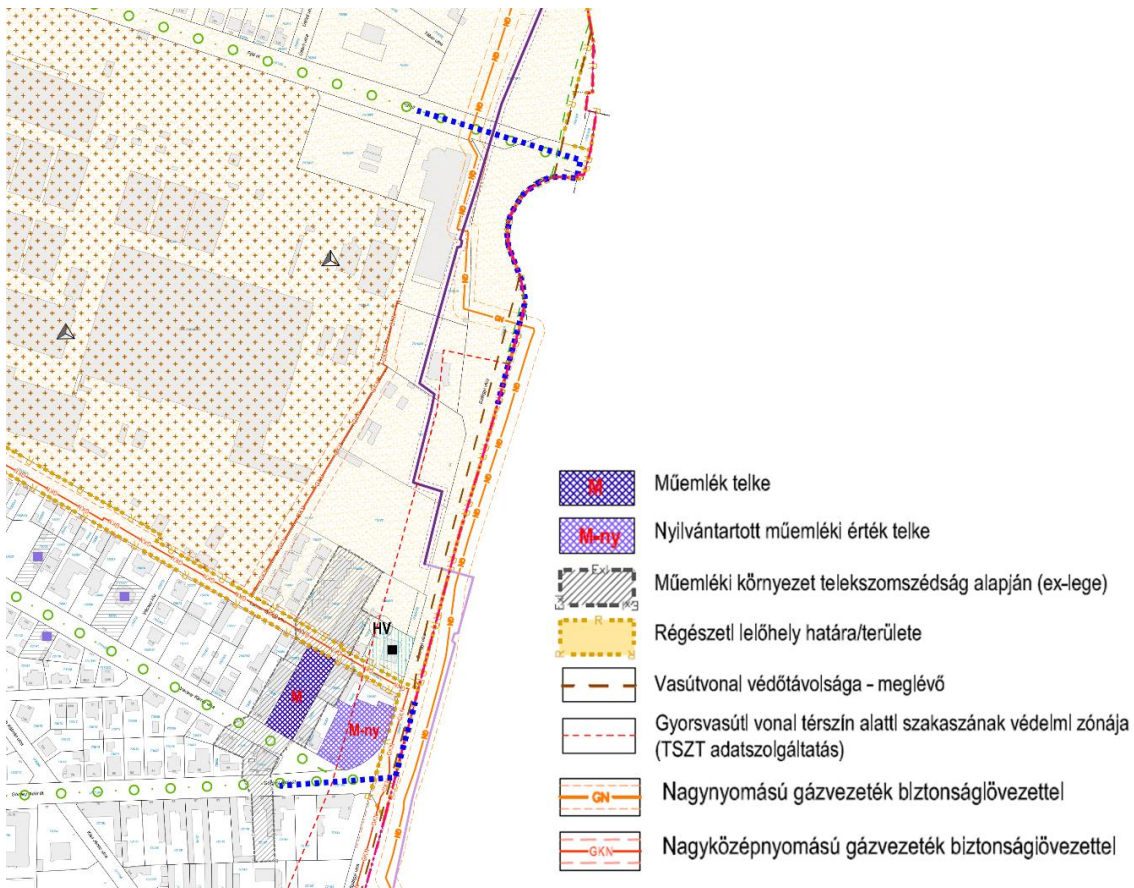
A tervezett M3 metróvonal meghosszabbításának nyomvonala ezen a szakaszon jellemzően a XV. kerületben halad, az újpesti városszerkezeti egységet nagyon rövid szakaszon, a **KÖu-2/IV-5** jelű övezet területén, a kerülethatáron érinti. A területet a Szilágyi utca mentén védett lakóépületek, átalakuló, fejlesztési potenciállal rendelkező vegyes intézmény területek és kialakultnak tekinthető gazdasági építési övezetek kísérik.

A **KÖu-2/IV-5** jelű övezetben helyezkedik el Fóti út (IV. kerület) – Pozsony utca (XV. kerület) útvonal, amelyet hídszerkezettel, külön szintben keresztez majd az épülő metróvonal, amelynek csatlakozó szakaszai északon a IV. kerület (Északi kertváros városszerkezeti egység), délen a XV. kerület közigazgatási területén lévő vasúti területeken (**KÖk** jelű övezetek) helyezkednek el. A hídszerkezeten történő átvezetés folytán az övezeti előírások csak a csatlakozó szakaszok esetében értelmezhetőek.

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



Szabályozási terv, 3/A melléklet részlet



Szabályozási terv, 3/B melléklet részlet

Északi kertváros városszerkezeti egység kerületi építési szabályzata

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

A tervezett M3 meghosszabbítás nyomvonalának nagyobb része a XV. kerületben halad ezen a szakaszon is, jelen szabályozásnak csak kisebb szakaszát érinti, amely kötöttpályás közlekedési terület (**KÖk/IV-6**) övezet területén került kijelölésre egyéb szabályozási elemként. A terület környezetében lakó, valamint rekreációs területek övezetei kerültek kijelölésre. A rendelet 56. § alapján, a **KÖk-IV-6** jelű kötöttpályás közlekedési terület övezet területe az országos vasúti hálózat vonalai, megállói és állomásai, műtárgyai elhelyezésére szolgál, melyen a vasúti forgalommal kapcsolatos épület helyezhető el. A Szilágyi utca túl oldalán nagy kiterjedésű különleges rekreációs terület (sportközpont és szabadidő park) és kevés lakóterületi fejlesztési terület helyezkedik el. A városszerkezeti egységet északon a Szilas-patak folyóvizek medre és partja övezet zárja.

Az épülő metróvonal az Északi kertváros városszerkezeti egység területén nem fog rendelkezni megállóval, ezért helyi építési szabályzat járműtárolásra vonatkozó előírásai nem relevánsak. A tervezett nyomvonal Újpestre eső szakasza nyilvántartott régészeti lelőhelyen halad. A Szilágyi utca mentén szerkezeti jelentőségű meglévő fasort jelöl a 3/B. melléklet.

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



Szabályozási terv, 3/A melléklet részlet



Szabályozási terv, 3/B melléklet részlet

Káposztásmegyer lakótelep városszerkezeti egység kerületi építési szabályzata

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

Az új KÉSZ alapját Újpest-Káposztásmegyer intermodális központ és környezete KSZT szolgálta, amelyet Újpest Önkormányzata a 19/2014. (VI.27.) számú rendeletével hagyta jóvá, és az új KÉSZ jóváhagyásakor helyezte hatályon kívül. A 2014-ben elfogadott KSZT elhatározásait az új KÉSZ az alátámasztó munkarész alapján az új jogrendszernek megfelelően változtatás nélkül átvette.

A 2014-es terv az intermodális csomópont előkészítése érdekében a IV. és a XV. kerület érintett területeivel egyaránt foglalkozott. A területen elsődleges városfejlesztési cél a közlekedési létesítmények megvalósítása: az intermodális csomópont, az új metró megállóhelyek és végállomás, a metró járműtelepe, autóbussz-végállomás és a P+R parkoló és a XV. kerülettel jobb kapcsolatot biztosító új közúti aluljáró. Az új közlekedési csomópontokhoz kapcsolódóan egy új helyi központ kialakítása is tervezett a rendezési tervekben, amelyhez kijelölt területen elsősorban irodai-munkahelyi funkciókat tervez. A városszerkezeti egység területén tervezett metróvonal a kötőtpályás közlekedési terület övezetét (**KÖk/IV-9**) és különleges közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló területek építési övezeteit (**K-Közl/IV-9/1-3**) érinti.

A Külső Szilágyi út mentén a területet kialakult nagyvárosias teletszerű lakóterület kíséri, az intenzív területhasználattal rendelkező lakótelepen fejlesztési potenciállal csak az Óceánárok utca menti vegyes intézmény terület (jelenleg alulhasznosított buszvégállomás) rendelkezik.

A **KÖk/IV-9** övezet az Újpest-Káposztásmegyer intermodális központ és környezetének kötőtpályás tömegközlekedési területeinek övezete, ahol kizárólag kötőtpályás tömegközlekedési és vasúti megálló,

váró, az ezekhez kapcsolódó irányítási, technológiai és üzemi építmények, valamint az alapfunkciót kiszolgáló és ellátó rendeltetések mellett a tevékenységhez tartozó raktár, szolgálati intézmény, szolgálati lakó- és szállásépület, szolgálati iroda, vendéglátás és legfeljebb 1000 m² bruttó szintterülettel kiskereskedelmi rendeltetés helyezhető el a rendelet 49.§ alapján.

A különleges közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület 3 építési övezetben került differenciálásra, amelyek előírásait a rendelet 43.-44.§ tartalmazza. Mindhárom övezetben elhelyezhető a közlekedési funkciókon és üzemi technológiáin túl kereskedelem, szolgáltatás, szállás, kulturális, közösségi szórakoztató, iroda, nem zavaró hatású gazdasági tevékenység, közösségi közlekedési és saját igényein felüli közösségi parkolást szolgáló rendeltetés, önálló parkolóház, mélygarázs és a fentiekben felsorolt rendeltetést tartalmazó épületben legfeljebb két darab tulajdonos és személyzet számára szolgáló lakás. A legkisebb kialakítható telekméret 2500 m².

1.	A K-Közl	B Beépítési mód	C Kialakítható telek területe (m ²)		D Kialakítható telek megengedett szélessége (m)		E Kialakítható telek megengedett szélessége (m)		F Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)		G Szinnterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m ² /m ²)		H Beépítési magasság (m) (épületmagasság)		M Zöldfelület legkisebb mértéke (%)
			Legkisebb	Legnagyobb	min.	max.	Terepszint felett	Terepszint alatt	általános	parkolásra fordítható többlet	min.	max.			
2.	Építési övezet jele														
3.	K-Közl/IV-9/1	zárt sorú	2500	-	-	-	80 ³	100	4,0	1,0	6,0	30,0	15 ³		
4.	K-Közl/IV-9/2	zárt sorú	2500	-	-	-	45 ³	100	3,5	1,0	6,0	16,5	15 ³		
5.	K-Közl/IV-9/3	szabadon álló	5000	-	-	-	45 ³	55	2,0	0,0	6,0	30,0	10 ³		

2. mellékletének részlete az építési övezetek szabályozási határértékeivel

A **K-Közl/IV-9/1** és **K-Közl/IV-9/2** építési övezetekben a paramétersorban meghatározott általános szintterületi mutatóból 2,0 kizárólag közlekedési rendeltetések elhelyezésére vehető igénybe. A további szintterületek igazgatási, iroda, kereskedelmi, szolgáltató, szállás, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális, kulturális, közösségi szórakoztató és sport rendeltetések számára is igénybe vehetők. Kereskedelmi célú szintterület legfeljebb bruttó 6000 m² lehet az övezetek területén.

A **K-Közl/IV-9/1** építési övezetben a Külső Szilágyi út menti telkeken létesülő épületek személybejárait a főút felől is biztosítani kell és a főút felé tájolt földszinti homlokzatok legalább 30%-át közcélra megnyitható helyiségekkel kell kialakítani. A zárt sorú beépítési módú övezetben az épületmagasság 30,0 méter, az épület legmagasabb pontja 35,0 méter lehet legfeljebb. A szabályzat egy telken két főépület elhelyezését engedi és az épületek, építmények a közigazgatási határig építhetők, a kerülethatárokkal szomszédos épületek összekötve is kialakíthatók. Az övezet területén 500 m² szintterületet meghaladó beépítés csak elővárosi vasúti, vagy metró kapcsolattal rendelkező intermodális közlekedési csomópont kialakításával egyidejűleg, vagy azt követően helyezhető el. A területen egy legalább 500 férőhelyes P+R parkolót szükséges kialakítani.

A **K-Közl/IV-9/2** építési övezetben a Külső Szilágyi út felől a telkek megközelítésére teherbejárat, valamint az épületek előtt rakodóterület nem létesíthető, a telkek tehergépkocsival történő megközelítése, rakodóterület és teherbejárat kialakítása kizárólag a telkeket keleti oldalon határoló közterület, valamint a Külső Szilágyi út felől takart oldalkertben megengedett. A főút menti épületek földszintjének legalább 25%-án kereskedelmi, szolgáltató vagy vendéglátó létesítmény, illetve iroda létesítésének lehetőségét biztosítani kell. A zárt sorú beépítés telepítésénél az épületek minden két-két telek után, vagy legfeljebb 80 méterenként legalább 18 méter szélességű épületközzel tagolandó, a szabályozási tervlapon kijelölt, a kiszolgálást biztosító tervezett közterület és a Külső Szilágyi út csatlakozásánál a teleksarkok kötelezően beépítendő a jelölt építési vonalak szerint. A megengedett épületmagasság legfeljebb 16,5 méter, a legmagasabb pont 20,0 méter lehet, ebben az övezetben is telkenként legfeljebb két főépület helyezhető el.

A területegység legnagyobb részén kijelölt **K-Közl/IV-9/3** építési övezetben kizárólag a tömegközlekedés járműtelepei, karbantartó telepei helyezhetők el. A közlekedési tevékenységgel összefüggő építmények közül szolgálati lakóépület, a tevékenységet kiszolgáló irodaház, a működtetéssel összefüggő szolgáltatások építményei, egyéb építmények és zajvédelmi létesítmények helyezhetők el. A szabadon álló beépítési módú építési övezetben az épületmagasság legfeljebb 30,0 méter és az épület legmagasabb pontja legfeljebb 35,0 méter lehet.

Mindhárom övezetben melléképítményként közmű-becsatlakozási műtárgy, ciszterna, csapadékvíz tartály, hulladéktartály-tároló, folyadék- és gáztároló, kerti építmény, valamint zászlótartó oszlop helyezhető el. Hátsókertben elhelyezett melléképületek és melléképítmények összevont szélessége legfeljebb a hátsó telekhatár szélességének 50%-a lehet. Melléképület alatt a rendelet a fő épületet kiszolgáló, kiegészítő funkciójú önálló épületet érti, amely a telken legfeljebb 10%-os beépített alapterülettel, legfeljebb 3,0 párkánymagassággal és 6,0 méter legmagasabb ponttal helyezhető el az építési helyen belül (műhely és sport funkcióval a hátsókertben is) a 14.§ alapján.

Sorgarázs a területen nem helyezhető el és a kötelezően előírt személygépjármű parkolóknak legalább 50%-át épületen belül kell elhelyezni. A telken belül elhelyezendő parkolók minimális száma a rendelet 4. melléklete alapján számítandó ki a létesíteni tervezett önálló rendeltetési egységek után (ettől eltérni a 19.§ -ban részletezett szabályok szerinti pénzbírság megváltás esetén lehet). Terepszint alatti parkoló-építmény létesítése esetén, az építmény feletti térszintet legalább 50% mértékben intenzív zöldtetőként kell kialakítani. 300 férőhely alatti parkoló esetén az épülethomlokzaton garázkapu legfeljebb a homlokzat szélességének 30%-án, de telkenként legfeljebb 7,5 méter hosszban lehet. Emelőszerkezetes parkolóberendezésen, parkológépen biztosított parkolóhely személygépkocsi elhelyezése céljából önálló parkolóházban korlátozás nélkül, épületen belül a meghatározott minimális férőhely legfeljebb 20%-ának létesíthető. A kerékpártároló-létesítési kötelezettség a rendelet 5. melléklete alapján számítandó ki a létesíteni tervezett önálló rendeltetési egységek után, legalább 15 db kerékpártároló-létesítési kötelezettség esetén a tárolás céljára önálló helyiséget kell kialakítani a 20.§ (3) bekezdésben rögzített alapterülettel.

A 3/B. melléklet alapján a terület „jelentős mértékben átépülő terület”, amelyen a 8.§ alapján telket alakítani, utakat és közműveket kiépíteni az önkormányzat külön jogszabályában rögzített szabályok szerint lehet. A területre vonatkozó ilyen, külön jogszabály jelenleg nem ismert. A 8.§ további telekalakításra vonatkozó előírásai alapján a területen nyúlványos telek nem alakítható ki és a szabályozási terven jelölt építési övezet határok mentén telekhatár alakítandó ki. Különböző építési övezetekbe sorolt telkek nem egyesíthetők. A közműellátást szolgáló mérnöki építmények, műtárgyak számára 2500 m²-nél kisebb telek is kialakítható, amennyiben a kialakított önálló telek közterülethez vagy magánúthoz csatlakozik, és a megmaradó telekrészek meghaladják a 2500 m²-t, valamint a közüzemi berendezés védőtávolsága nem korlátozza az övezeti előírásoknak megfelelő fejlesztést.

A belső feltárással a rendelet 7.§ alapján magánút kialakítható kiszolgáló út vagy gyalogút szerepkörrel. Minimális szélessége kiszolgáló út esetén 10 – 14 méter, gyalogút esetén 4 méter lehet. Gépjárműforgalom számára is szolgáló zsákutca legfeljebb 250 méter hosszú lehet és 30 méter feletti hossz esetén biztosítani kell a tehergépjárművek számára megfelelő fordulót.

A 3/A. melléklet a Csömöri-pataktól északra a telek be nem építhető része és a telek zöldfelületként kialakítandó/megtartandó része és szabályozási elemek kerültek lehatárolásra. A KÉSZ 13. § (2) bekezdése alapján fenti területek alatt terepszint alatti beépítés nem létesíthető. A 14. §. (5) bekezdése alapján a jelölt területeken melléképület nem létesíthető. A 23. § (3) bekezdés alapján a „telek zöldfelületként

kialakítandó/megtartandó része” elemmel jelölt területen a meglévő faállományt meg kell tartani, pusztulás esetén pótolni kell, továbbá a telekhatár melletti zöldfelületen 1 sor cserjesávot kell telepíteni és fenntartani.






Káposztásmegyer lakótelep városszerkezeti egység területén két metrómegálló és a metróvégállomás elhelyezése tervezett. A helyi építési szabályzat – 4. melléklet – nem kapcsol személygépjármű elhelyezési kötelezettséget a metró építéshez, de a TSZT-nek megfelelően P+R parkoló számára helybiztosítás történik a végállomástól északra eső területen. A P+R parkoló minimális befogadóképességét a helyi építési szabályzat 500 férőhelyben határozza meg. Az 5. melléklet szerint – a 253/1997 (XII.20. Korm. rendelet országos előírásrendszerével összhangban – azonban megállónként 5 kerékpártároló telepítése kötelező. A kerékpártároló elhelyezési kötelezettséget megállapító melléklet a végállomást nem nevesíti külön, ellentétben a 253/1997 (XII.20. Korm. rendelet országos előírásrendszerével. P+R parkoló esetében az FRSZ alapján a személygépjármű befogadó képesség 20%-nak megfelelő kerékpár tárolót is kellene létesíteni, azonban ez nem jelenik meg a rendeletben.

A metróvonal műtárgyainak és az országos közforgalmú vasútvonalak védőtávolsága a 3/B. mellékleten került ábrázolásra.

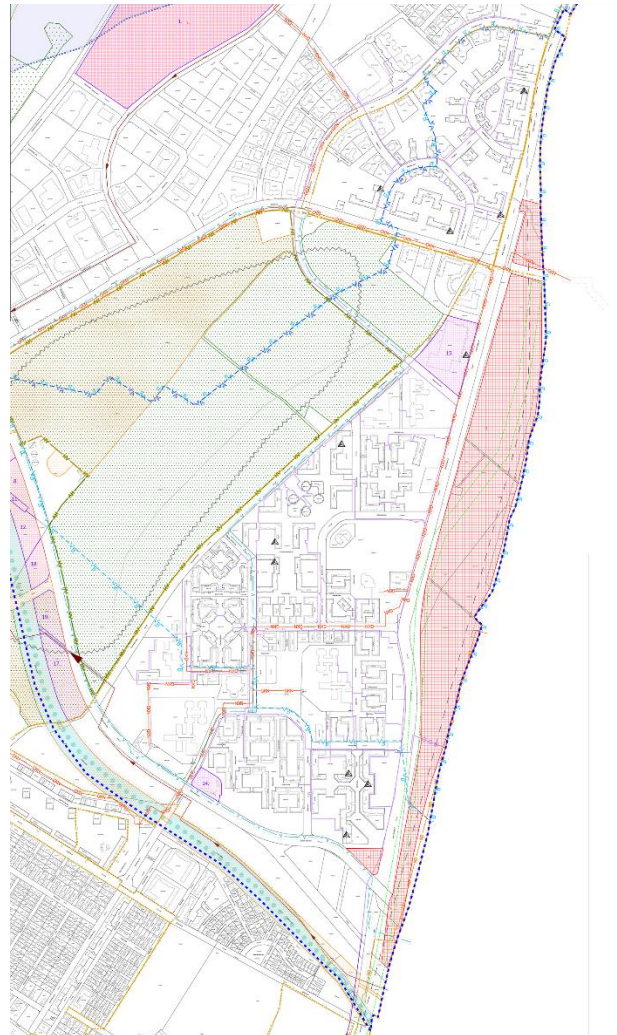
Az építési szabályzat értelmében feleslegessé vált közműhálózatot, szolgáltató hálózatot, vagy létesítményt el kell távolítani, felhagyott vezeték, vagy létesítmény nem maradhat sem a földben, sem a föld alatt. Az építési szabályzat által érintett területen távhővezeték nem létesíthető terepszint felett,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





Építési övezetben teljes közművesítettséget kell biztosítani. A területen új beépítés esetén a többlet csapadékvíz csak késleltetett módon kerülhet elvezetésre.



-  Fővárosi jelentőségű II. rendű főutak (KÖu-3/IV-9/)
-  Építési hely
-  Gyorsvasút nyomvonala felszínen
-  Tervezett gyorsvasúti /vasúti megállóhely
-  P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület határa

Szabályozási terv, 3/A melléklet részlet



-  Jelentős mértékben átépítésre kerülő területek sorszámmal
-  Meglévő vasútvonal védőtávolsága
-  Tervezett gyorsvasúti vonal felszíni szakaszának védőtávolsága
-  Vízbázis hidrogeológiai "B" védőövezet határa

Szabályozási terv, 3/B melléklet részlet

Rákospalota, Pestújhely, Újpalota kerületi építési szabályzata

Budapest Főváros XV. kerületi Önkormányzata Képviselő-testületének 17/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota egység Kerületi Építési Szabályzatáról

A tervezett M3 metró meghosszabbítás nyomvonalának XV. kerületre eső szakaszai **KÖk** beépítésre nem szánt, kötöttpályás közlekedési terület övezetében találhatóak. A rendelet 125.§ alapján a **KÖk** övezet kötöttpályás közlekedési területei elsődlegesen a közlekedés, a közművek és a hírközlés területei és építményei elhelyezésére szolgálnak. A területen elhelyezhetők az országos vasúti hálózat vonalai, megállói és állomásai, műtárgyai, üzemi épületei, mindezek csapadékvíz elvezető elemei, valamint a közúti közlekedés pályái, felszíni parkolók és parkoló építmények, kerékpáros- és gyalogos infrastruktúra elemek, közmű- és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek; továbbá a vasúti forgalommal kapcsolatos állomások üzemi, forgalmi, irodai, pihenő és raktározási épületei, valamint az utasok kényelmét szolgáló, kizárólag az állomásépülethez, vagy az épületekhez kapcsolódó kialakítással vendéglátó, kereskedelmi és szolgáltató funkciójú épületek. A rendelet szerint elhelyezhető még a területen a közutak és az azok szervizútjainak létesítményei, a kötöttpályás közlekedés közúti gyorsvasúti (villamos) építményei, a gépjármű várakozás létesítményei, zöldfelületi elemek, kertépítészeti és szabadter építészeti tárgyak, műtárgyak, köztárgyak. A XV. kerület közigazgatási területének **KÖk** övezetét a metró meghosszabbítás nyílt vonalán kívül Rákospalota-Újpest megálló elhelyezése is érinti. **A közúti gyorsvasút (villamos) megfogalmazás nem felel meg valójában a gyorsvasút (metró) elnevezésnek.**

A helyi építési szabályzat – 3.a. melléklet – nem kapcsol személygépjármű elhelyezési kötelezettséget a metró építéshez. Az 3.c melléklet szerint – a 253/1997 (XII.20. Korm. rendelet országos előírásrendszerével összhangban – megállónként 5 kerékpártároló telepítése kötelező.

A helyi építési szabályzat 1. melléklete a tervezett M3 metró meghosszabbítás végállomásának térségében P+R parkoló helybiztosítást nem tartalmaz, a TSZT-ben meghatározott parkoló férőhely minimum egészét a IV. kerületi oldalon Káposztásmegyer lakótelep helyi építési szabályzat biztosítja azt. A TSZT-ben szereplő Rákospalota-Újpest P+R parkoló helybiztosítása ugyan nem jelenik meg a helyi építési szabályzat 1. mellékletében, azonban a **KÖk** övezet megengedi parkolók létesítését.

Az érintett területen a meglévő távhővezeték felszín alatt halad. A területet nagynyomású gázvezeték és annak biztonsági övezete érinti.

Az 1. melléklet a Szilas-patak és a Csömöri-patak mentén a TSZT -nek megfelelően jelöli az országos ökológiai hálózat – ökológiai folyosó övezetét. A Szilas-patak és a Csömöri-patak mentén a felszíni vizek védőterülete került kétoldalt jelölésre. A 132. § (3) bekezdése alapján a vízfolyás és patak védősávját, fenntartásához szükséges területet a vonatkozó jogszabályok szerint és a fizikai kialakulásuk szerint kell biztosítani.



Szabályozási terv részlet

1.2. TÁJI ÉS TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK

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

A tervezett metró nyomvonal az MBFSz földtani térképei szerint Folyóvízi-eolikus homok (felsőpleisztocén), és Lejtő- (deluviális, csuszamlásos, omlásos, szoliflukciós) képződmények besorolási földtani rétegen halad keresztül. A vizsgált területen művelés alatt álló termőföld csak nagyon kis mértékben található, a XV. kerület Dunakeszi út menti sávban átlagosnál jobb minőségű termőföldként nyilvántartott (3. osztályú legelő és 5. osztályú szántó) ingatlanok találhatóak, de azokat a tervmódosítás nem érint közvetlenül.

A talajvízszint a vizsgált területen a Duna közelsége és a földtani viszonyok miatt erősen változik. Általánosságban a talajvízszint a meghosszabbítás mentén észak felé haladva csökkenő tendenciát mutat. A Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat (MBFSz) talajvízszint mélységi térképe alapján a metróvonal meghosszabbításának elején a talajvíztükör nyugalmi szintje 2-4 m-rel a felszín alatt van. Ez a Szilas-patak keresztezését megelőzően egy rövid szakaszon átmenetileg lecsökkent (1-2 m), majd a tervezett végállomás környékén 0-1 m-ben áll meg. A tervezett járműjavító telep, a végállomás épülete és az intermodális csomópont környékén magas talajvízszinttel kell számolni.

A vizsgált terület tájtypusát tekintve települési (urbánus) táj, ahol az épített elemek dominálnak. Az antropogén hatások által jelentősen átalakított térségben természetes vegetáció csak nyomokban található. A terület nem érintett az OTrT-ben meghatározott tájképvédelmi terület övezetével.

A területen országos és helyi jelentőségű védett természeti terület vagy emlék, ex lege védett természeti terület, Natura 2000 terület nem található. Az OTrT-ben meghatározott ökológiai hálózat elemei közül csak az ökológiai folyosó övezetét érinti a tervezett beruházás a Szilas-patak, valamint a Csömöri-patak mentén. A területet átszelő Szilas-patak szabályozott mederviszonnyai és intenzíven fenntartott parti sávja ellenére is meghatározó ökológiai kapcsolatot képez a Duna és a külső pesti szabadterületek között. A Csömöri-patak tervezési területen (Dunakeszi úttól nyugatra) a csatornázott jellegű, partját pedig intenzíven kaszálják. Természetvédelmi szempontból az egyetlen értékesnek mondható terület a Bőröndös utca – Külső Szilágyi út találkozásánál fennmaradt erdőfolt, mely az itt élő énekesmadaraknak ad főleg otthont.



A Külső Szilágyi út - vasútvonal közötti terület növényzete (Adatforrás: Archabit Kft.)

Az M3 metró meghosszabbításához kapcsolódóan készített környezeti hatástanulmány (a továbbiakban: KHT) készítése során végzett vizsgálatok alapján védett vagy fokozottan védett növényfaj egyedének előfordulása kizárható a területen. A „Káposztásmegyeri rekreációs terület környezetalkítási koncepcióterve” munka

keretében elvégzett terepi felmérések alapján a területen viszonylag jó természetességi állapotú homoki gyepes élőhelyek található, ezek lehatárolását a fenti térképvázlat tartalmazza.

A felmérés alapján a terület faállományát jellemzően fehér és fekete nyár (*Populus alba*, *Populus nigra*), és hegyi juhar (*Acer pseudoplatanus*) alkotják, de magas az invazív fajok aránya, úgymint: fehér akác (*Robinia pseudoacacia*), keskenylevelű ezüstfa (*Elaeagnus angustifolia*), zöld juhar (*Acer negundo*), bálványfa (*Ailanthus altissima*), nyugati ostofa (*Celtis occidentalis*).

A védett és fokozottan védett állatfajok száma a területen alacsony, az előforduló védett fajok nagy része a madarak osztályából kerül ki. Madártani szempontból érdekes színfolt a 70-es vasútvonal melletti töltés Külső Szilágyi út felé eső része, ugyanis a Töltés u. – Sipos tér közötti szakaszon előfordulhat a fokozottan védett gyurgyalag (*Merops apiaster*) is, mely a megbontott töltésoldalban könnyen megtelepedhet kisebb állományban.

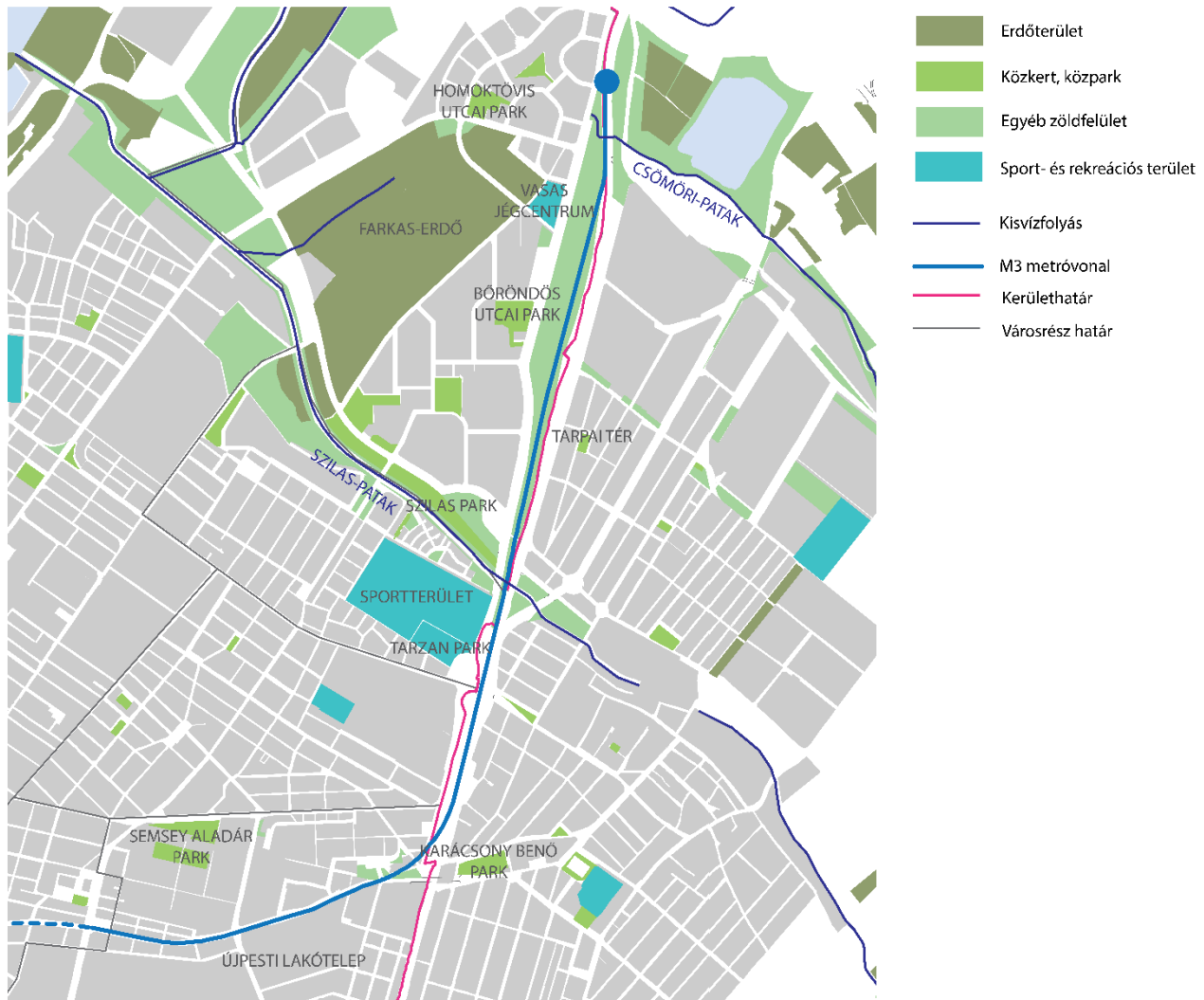


A Külső Szilágyi út - vasútvonal közötti terület élővilága (Forrás: Archabit Kft.)

1.3. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER VIZSGÁLATA

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

A vizsgált területet az erdőről szóló törvény hatálya alá tartozó erdőterület nem érinti. A közelben, Országos Erdőállomány Adattárban szereplő erdőterületként Újpesten a közjóléti célokat is ellátó Farkas-erdő, míg a XV. kerületben a horgásztó mellett található gazdasági erdőültetvények említhetők meg.



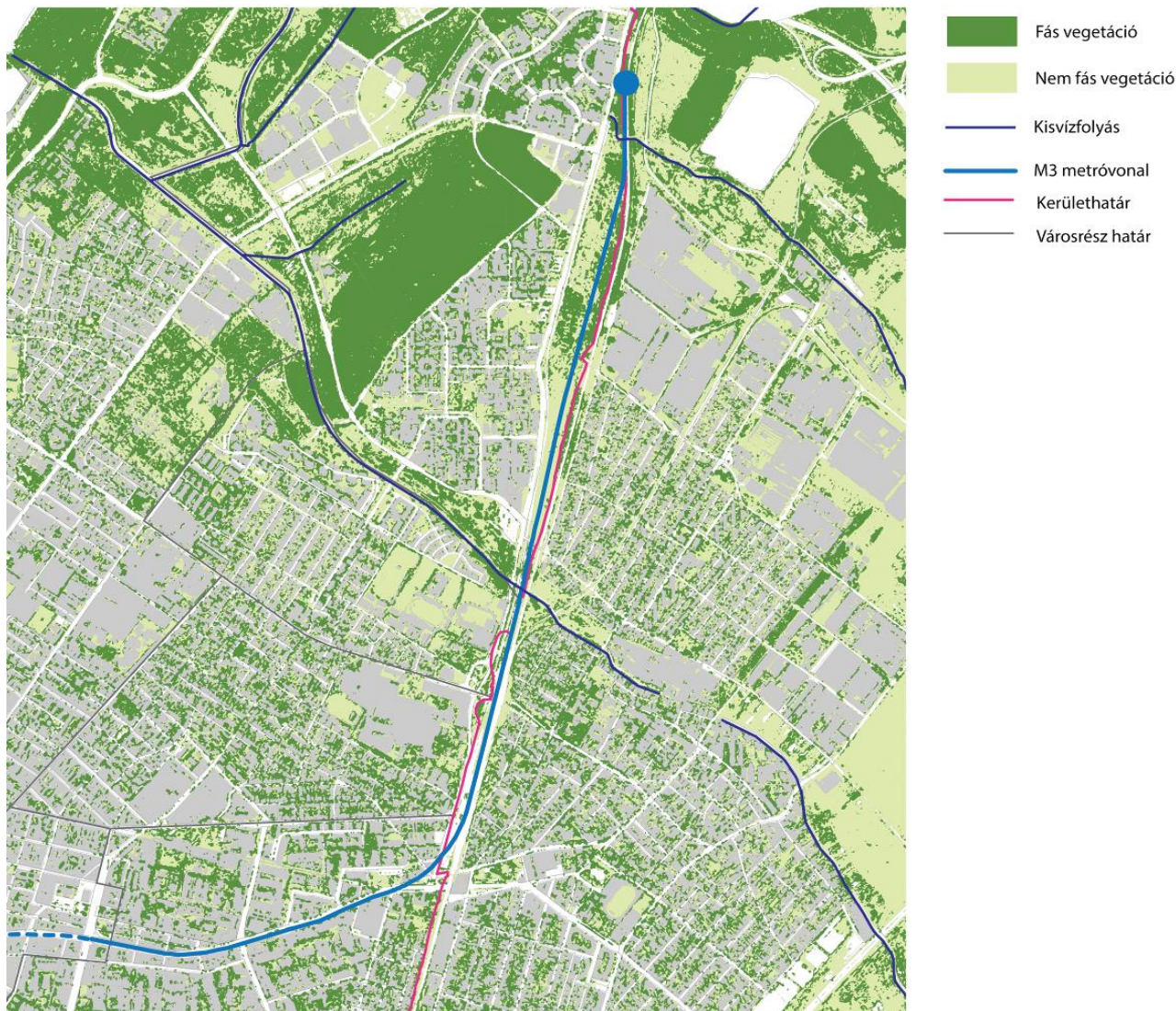
A vizsgált térség zöldfelületi rendszere

A vizsgált terület nagyrészt lakóterületeket foglal magába, a tervezett nyomvonal mentén magas lakosságszámú lakótelepek, valamint kialakult kis- és kertvárosias lakóterületek találhatóak. A lakóterületekhez kapcsolódóan számos közösségi zöldterület került kialakításra: közkertek, lakótelepi zöldterületek. A tervezéssel érintett egyéb közhasználatú zöldfelületek:

- Víztorony környezetében kialakított, alulhasznosított zöldterület,
- a Külső Szilágyi út – vasútvonal között a metrófejlesztés számára fenntartott zöldsáv, amelyet mára részben rekreációs területként használnak a környékbeli lakosok.

A vizsgált terület környezetében, a tervezett metró nyomvonal mentén található jelentős zöldterületek:

- IV. kerület Semsey Aladár park,
- XV. kerület Karácsony Benő park,
- IV. kerület Szilas-park,
- IV. kerület Böröndös utcai park.



A vizsgált térség vegetációs térképe műholdfelvétel alapján

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

A vizsgálattal érintett közterületek részben, szakaszosan fásítottak. Településszerkezeti jelentőségű fasorok az Árpád út és a Külső Szilágyi út mentén található. A Külső Szilágyi út – vasútvonal közötti zöldsáv jelentős részben fásított. A terület fás vegetációjának alakulásáról a műholdfelvételen alapuló felmérés nyújt áttekintést.

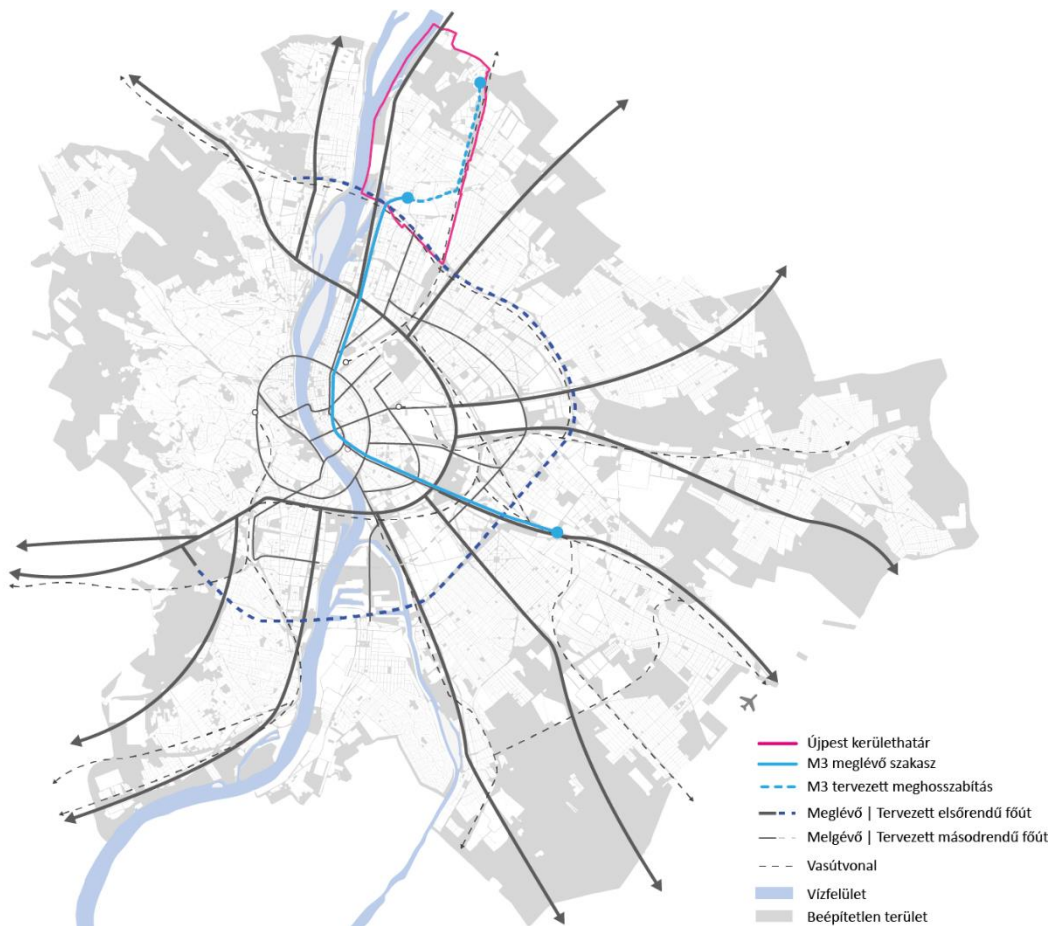
1.4. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA

1.4.1. Területhasználat vizsgálata

A település szerkezete, helyi sajátosságok vizsgálata

Újpest szerep körét alapvetően meghatározza a kerület Budapesten belüli, az agglomerációval szoros kapcsolatban lévő helyzete. A kerület Budapest észak pesti kapuja, több országos jelentőségű közúti és vasúti elem is érinti, továbbá vannak összvárosi szintű gyorsvasúti és közúti elemei is.

Újpest helyzetéből és funkcionális szerkezetéből adódóan „tengelykapcsoló-jellegű” szerepet tölt be a főváros belső, túlterhelt főközpontja és az agglomerációs települések között. Jelentős vonzása van a kerületnek az északi agglomerációs települések felé – úgy a munkahelyek, mint az intézmények vonatkozásában -, illetve átszállási (járműváltási) lehetőséget biztosít ezen település lakóinak Budapest belvárosának irányába.



M3 Metróvonal északi meghosszabbítása a városszerkezetben

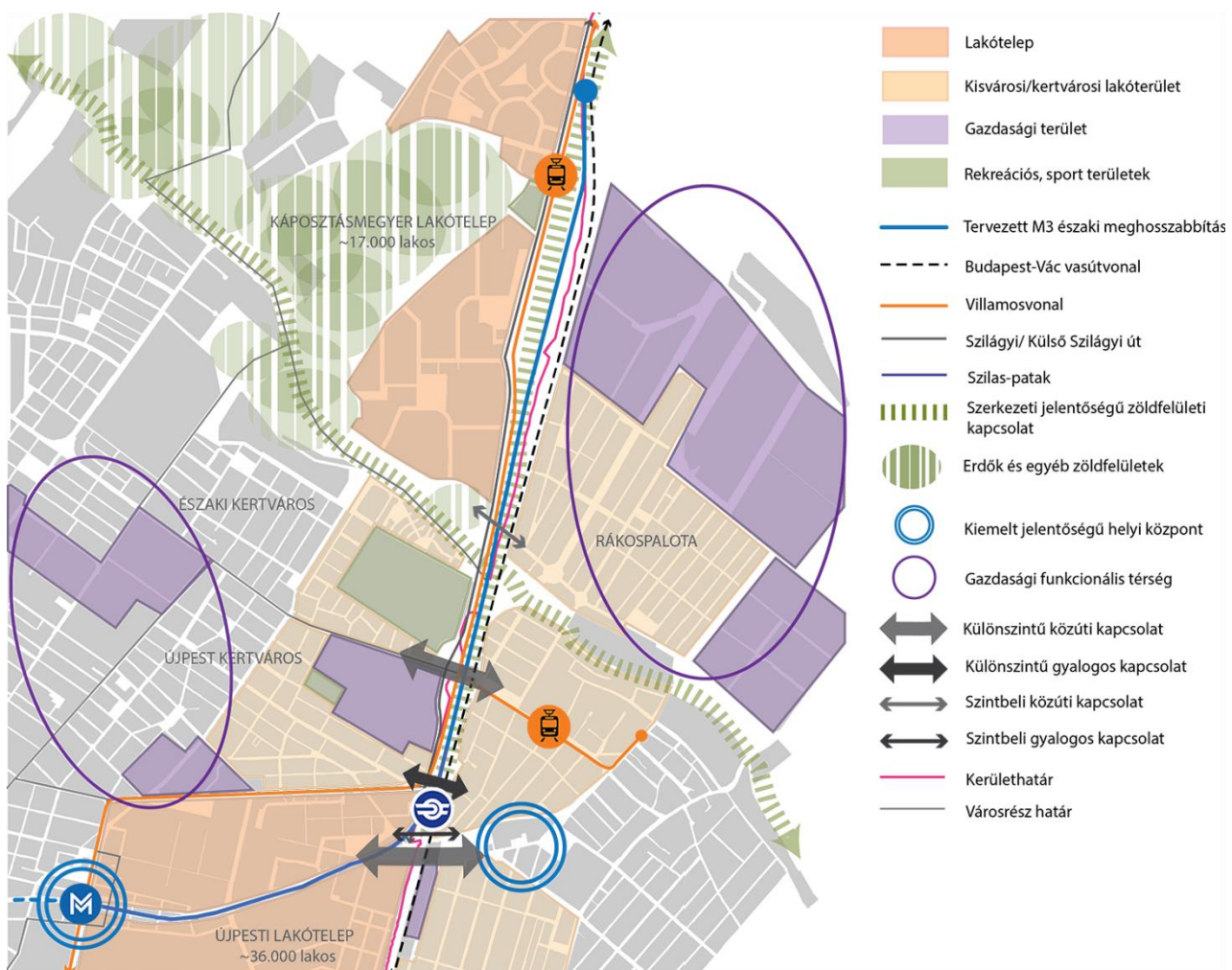
Az M3 metróvonal jelenleg működő szakasza a belső zóna pesti oldalát érintve teremt kapcsolatot a külsőbb területek sűrűn lakott lakóterületeivel; így módon a központi, oktatási, kulturális és munkahelyi területekben gazdag belső terület felé teremt meg a lakosság áramlását az északi és déli városrészekből.

A jelenlegi metróvonal észak-déli irányban teremt kapcsolatot Újpest-központ, valamint kőbánya-kispesti végállomása között. A vonal által érintett külsőbb városrészekben főként nagy laksűrűségű lakóövezetek, komplex egészségügyi központok, illetve jelentős ipari területek váltják egymást.

Újpest-központ végállomás és közvetlen környezete az Újpesti lakótelep tőszomszédságában kiemelt jelentőségű helyi központ, míg a kőbánya-kispesti végállomás és környezete mellékközpont, valamint intermodális csomópont.

A vizsgált metróvonal a belvárosban a Rákóczi út–Kossuth Lajos utca–Erzsébet híd útvonal vonzaskörzetében, valamint a Váci út vonzaskörzetében halad, melyek a főváros és agglomerációjának fő ütőerei, a nyugati és északi agglomerációk forgalmának jelentős része használja ezeket az utakat.

Városszerkezeti jelentőségű tervezett közlekedési infrastruktúra elem az M3 metró északi meghosszabbítása az elővárosi zóna területén, amely megvalósulása esetén átpozícionálja a terület városszerkezeti helyzetét. A tervezett újpesti meghosszabbítással újabb jelentős lakóterületek, valamint agglomerációs települések kapcsolódnának be a város vérkeringésébe.



M3 metróvonal északi meghosszabbításának városszerkezeti összefüggései

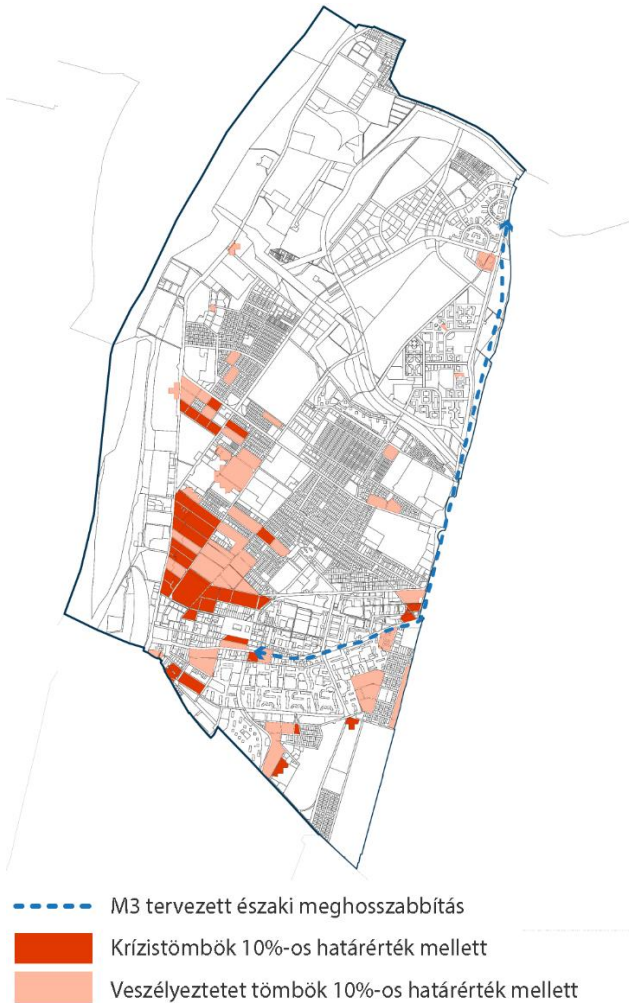
Az M3 metróvonal északi meghosszabbítása a jelenlegi Újpest-központ végállomáshoz csatlakozik, amely kiemelt jelentőségű helyi központ, ahol közepes laksűrűség párosul oktatási, igazgatási, egyházi, valamint kereskedelmi-szolgáltató területek sűrűsödésével. A nyomvonal 300 méteres vonzaskörzetében található Rákospalota helyi központja is, ahol szintén igazgatási, oktatási, valamint kereskedelmi szolgáltató területek találhatóak. Rákospalota központja felől a külön szintű Árpád úti felüljáró, valamint a Fő útról szintbeli gyalogos átjáró biztosítja a kerületek közti kapcsolatot.

A tervezett nyomvonal mentén legnagyobb részt kialakult lakóterületek, jelentős részben magas lakosságszámú lakótelepek (Káposztásmegyer és Újpesti lakótelep), valamint kialakult kis-és kertvárosias lakóterületek találhatóak. Jelentős kiterjedésű gazdasági területek vannak a nyomvonal környezetében, valamint sport-rekreációs (pl.: UTE/UFC sportterület, Vasas Jégcentrum) területek is találhatóak.

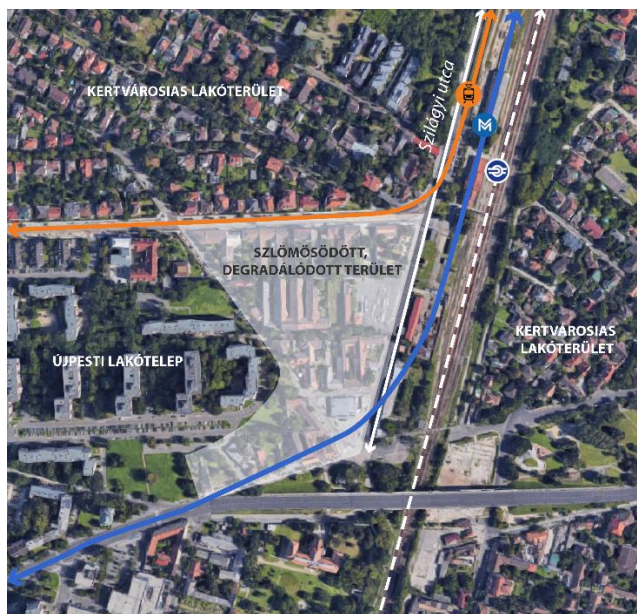
A tervezett meghosszabbítás vonalában halad Újpest egyik észak-déli főútja, a Szilágyi utca, mely a Budapest-Vác vasútvonallal, illetve a jelenlegi 14-es villamos nyomvonalával párhuzamosan halad az Árpád úttól észak felé, összekötve Káposztásmegyert és az Újpesti lakótelepet. A Szilágyi utca, illetve a Külső Szilágy út biztosítja a városszerkezeti egység kerületközponttal való kapcsolatát. Az egyetlen jelentős gyűrű irányú elem a külön szintben haladó Árpád út. Szintbeli közúti csomópont található a Töltés utca vonalában, míg gyalogos kapcsolat a vasútállomáshoz kapcsolódóan.

Káposztásmegyer délnyugati határában halad a Szilas-patak és természetközeli területei, melyek szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolatot biztosítanak a kerületek között. A Szilas-patak menti zöldfolyosó rekreációs szempontból jelenleg alulhasznosított. Jelentős zöldfelület húzódik a vasút vonalában is, mely észak - déli irányban biztosítja a területek közti zöldfelületi kapcsolatot.

1.4.2. Konfliktussal terhelt (szlömösödött, degradálódott) terület



Budapest krízis- és veszélyeztetett területei részlet (10%-os határértékek mellett). (Forrás: Krízisterületek lehatárolása a 2011-es adatok alapján, TFP 2014)



Krízis- és veszélyeztetett területtel érintett tömb

Az iskolai végzettségi, jövedelmi, társadalmi státusz-különbségek alapján az elmúlt években készített fővárosi vizsgálatok egyaránt nagy területű, térben koncentrálnódó, jómódúak által lakott és kis területű, elszórtan elhelyezkedő szegények által lakott tömböket jeleznek. Budapesten tehát nincsenek egybefüggő alacsony státuszú szegregációs területek, és nincs nagy területű, homogénnek tekinthető krízisterület sem; a problematikus környékek szétszórtan helyezkednek el.

Egy terület fizikai leromlása sok esetben egybeesik a hátrányos helyzetben lévő lakosság területi koncentrálnódásával is. A főváros egyes részein a társadalmi és – ezzel összefüggő – fizikai-környezeti értelemben kritikus helyzetű területek koncentrálnója magas.

Ezeknek a területeknek a jelentős része az elmúlt 6-8 évben a kerületek saját hatáskörben végzett beavatkozásai vagy sikeres szociális városrehabilitációs KMOP vagy VEKOP pályázatai nyomán elkezdett átalakulni, megújulni. A szanálások és a szociális rehabilitációs projektek több területen lezajlottak vagy megindultak, ezek közül néhánynak az első eredményei már látszanak, azonban hosszabb távú hatásai még nem érzékelhetők.

Az M3 északi meghosszabbítása menti területeken jellemzően megfelelő állapotú és sűrűségű beépítések találhatóak, melyek krízis- és veszélyeztetett területtel nem érintettek. Ezekre a területekre beavatkozás vagy funkcióváltás nem szükséges.

Hosszú távon átalakuló terület lehet a krízis- és veszélyeztetett területtel egyaránt érintett Szilágyi u. - Árpád út - Kiss János u. - Görgey Artúr u. által határolt tömb, mely az Újpesti lakótelep, valamint kertvárosi beépítések között szigetszerűen van jelen, épületei nagyrészt hagyományos zárt sorúan beépültek.



Funkciójukat tekintve legnagyobb részt lakóépületek találhatóak a tömbben. Üzemi épület található a Rákospalota-Újpest vasútállomáshoz kapcsolódóan, valamint vendéglátó és üzlethelységek a Dobó u. és Kiss János u. mentén. Ezen kívül több használaton kívüli épület található a tömbben.



Az épületek legnagyobb részt földszintesek, mindössze 6 épület szintszáma haladja ezt meg, melyből 4 egy emelettel, 2 pedig két emelettel rendelkezik. A Kossuth Lajos u. menti 3 szintes épület két szint tetőtérbeépítéssel is rendelkezik.



A tömbben sok esetben rossz állapotú, valamint megfelelő állapotú épületek találhatóak.

A Kossuth Lajos u. mentén újjépítésű, 21 lakásos társasház található.

1.4.3. Telekstruktúra vizsgálata

Telekmorfológia és telekméret vizsgálata

A vizsgált terület telekmorfológiai szempontból vegyes képet mutat. A déli, felszín alatti szakasz által érintett lakóterületek, szolgáltató-kereskedelmi, üzemi területek telkei jellemzően kisebb méretűek, míg a meghosszabbítás északi szakaszát határoló közlekedési területek, valamint az általuk közrefogott telkek jellemzően nagyméretűek, változatos formájúak.




A Szilágyi utca és Árpád út menti kisebb méretű telkek területe jellemzően 1500 m² alatti. A vasútállomásnak helyet adó, a legnagyobb méretű telkek területe meghaladja a 14 hektárt, de a meghosszabbítás felszíni szakaszának fejlesztési területeinek telkei is jellemzően 3 hektár feletti.

A telkek művelési ág szerinti besorolása szerint a felszín alatti szakasz vasútállomást, illetve közterületeket érint, kisebb szakaszon halad lakóház, üzem, üzemi épület, ABC áruház besorolású telkek közelében. A meghosszabbítás felszíni szakaszának legnagyobb része beépítetlen területeket, illetve vasútállomást és építési területet érint. A környező telkek közlekedési területek (villamos pályatest, közforgalmú vasút, közút), valamint a XV. kerületben találhatóak legelő és szántó besorolású érintett telkek.

Tulajdonjogi vizsgálat










Tulajdonviszony szempontjából legnagyobb arányban a fővárosi, valamint a kerületi önkormányzatok tulajdonban lévő telkek vannak jelen. A meghosszabbítás térszín alatti szakasza jellemzően a MÁV és a főváros tulajdonában álló telkek alatt fut, rövid szakaszon érint IV. kerületi, valamint magántulajdonú telkeket. A metró meghosszabbítás felszíni szakaszának területe jellemzően vegyes tulajdonú, fővárosi és IV. kerületi önkormányzati (1/2-1/2 arányú) tulajdonban lévő területeket érint, rövidebb szakaszokon fut fővárosi, IV. kerületi önkormányzati, valamint MÁV tulajdonában álló telkeken.

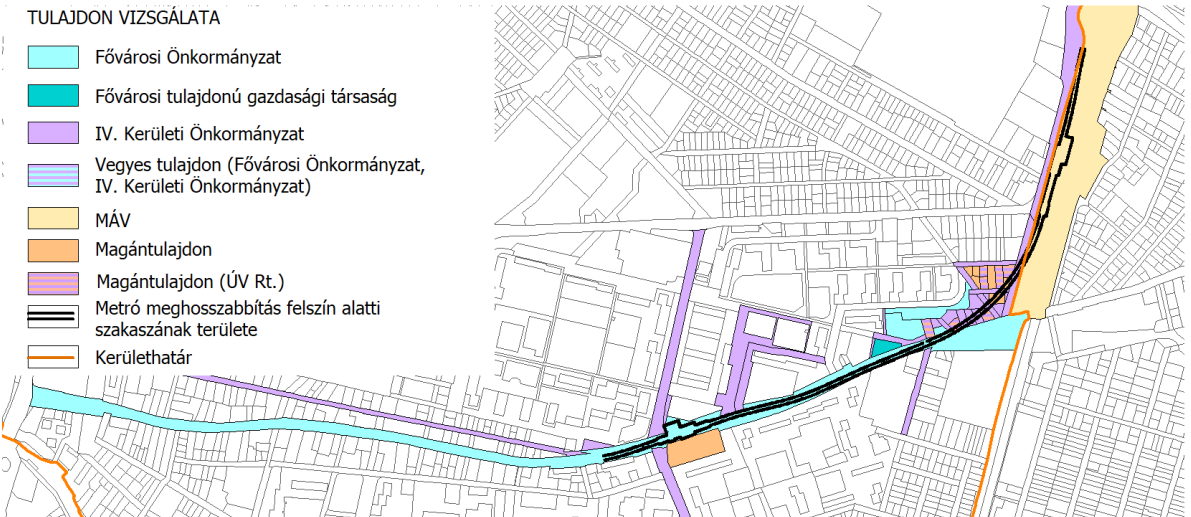
TELEKSTRUKTÚRA VIZSGÁLATA

-  Metró meghosszabbítás felszín alatti szakasza által érintett telek
-  Metró meghosszabbítás felszín alatti szakaszának területe
-  Kerülethatár













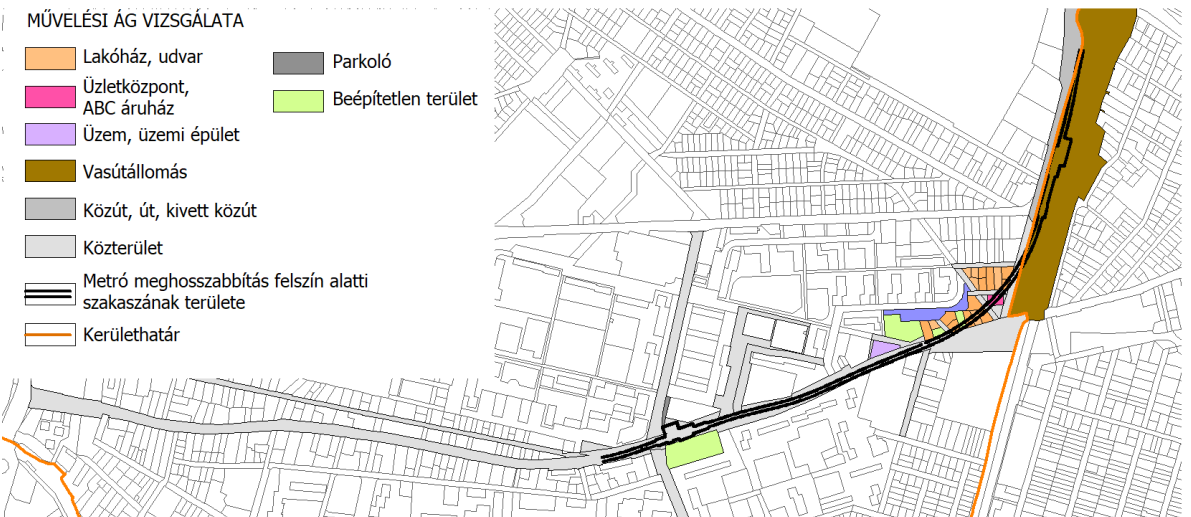
TULAJDON VIZSGÁLATA

-  Fővárosi Önkormányzat
-  Fővárosi tulajdonú gazdasági társaság
-  IV. Kerületi Önkormányzat
-  Vegyes tulajdon (Fővárosi Önkormányzat, IV. Kerületi Önkormányzat)
-  MÁV
-  Magántulajdon
-  Magántulajdon (ÚV Rt.)
-  Metró meghosszabbítás felszín alatti szakaszának területe
-  Kerülethatár

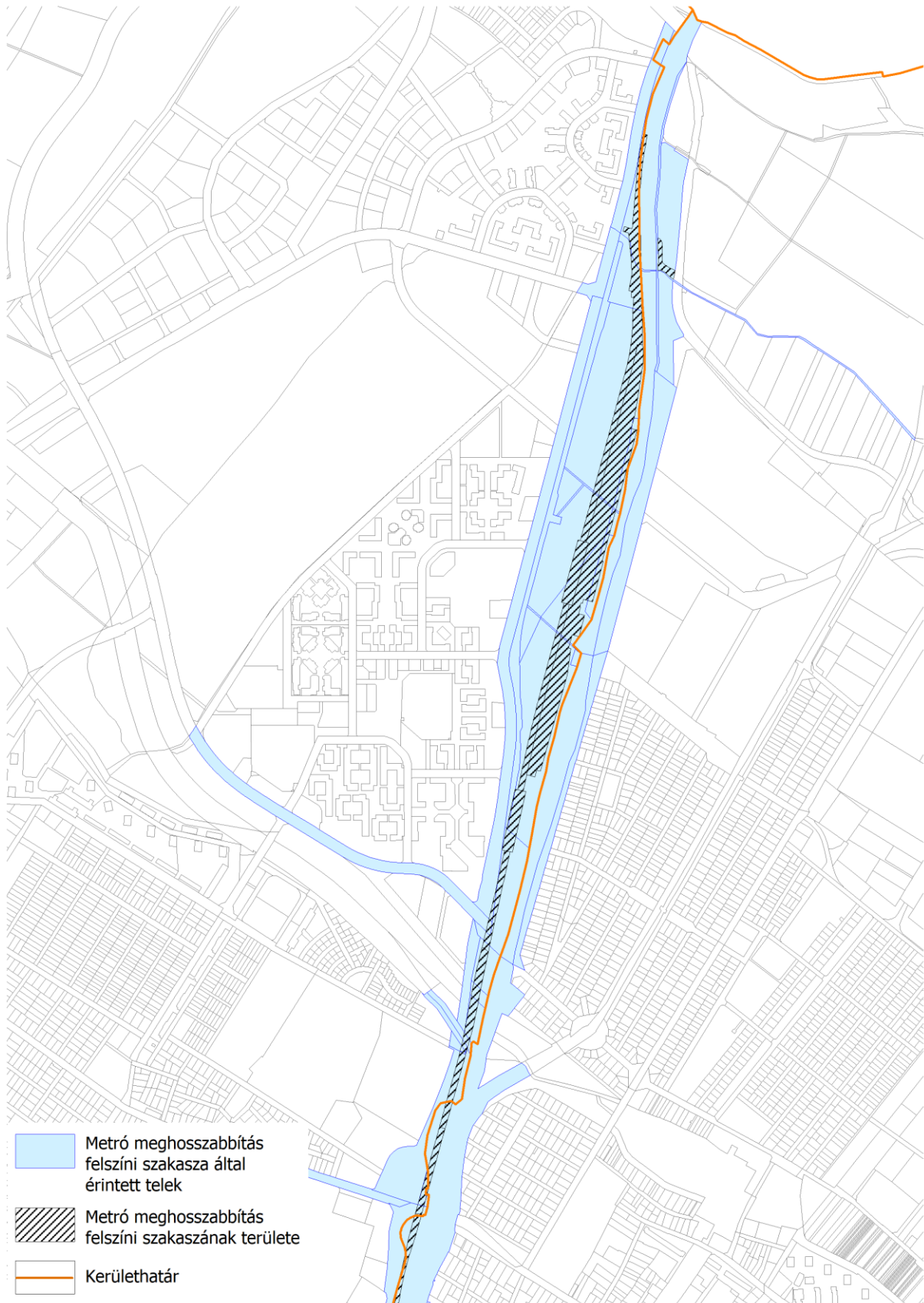


MŰVELÉSI ÁG VIZSGÁLATA

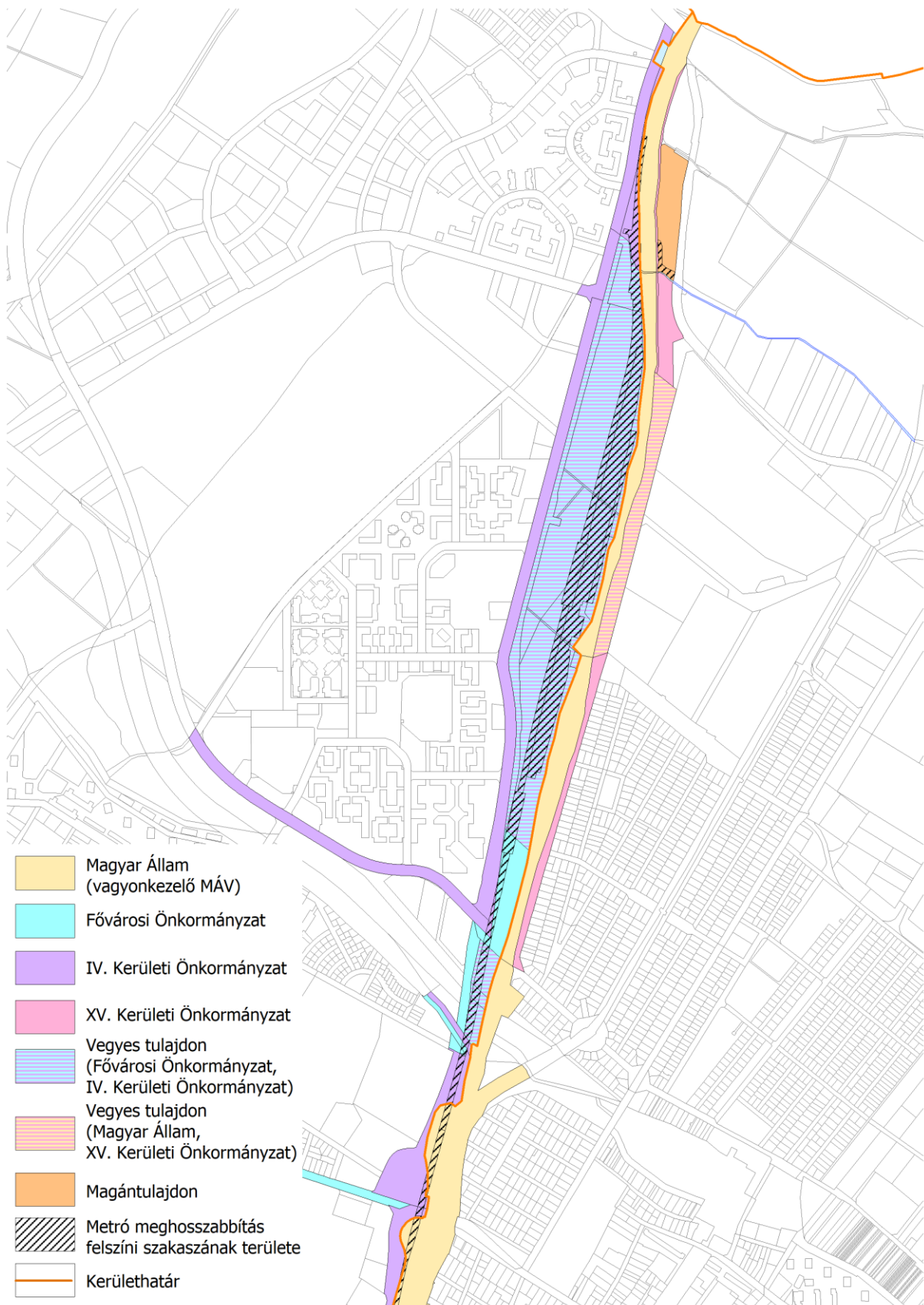
-  Lakóház, udvar
-  Üzletközpont, ABC áruház
-  Üzem, üzemi épület
-  Vasútállomás
-  Közút, út, kivett közút
-  Közterület
-  Metró meghosszabbítás felszín alatti szakaszának területe
-  Kerülethatár
-  Parkoló
-  Beépítetlen terület



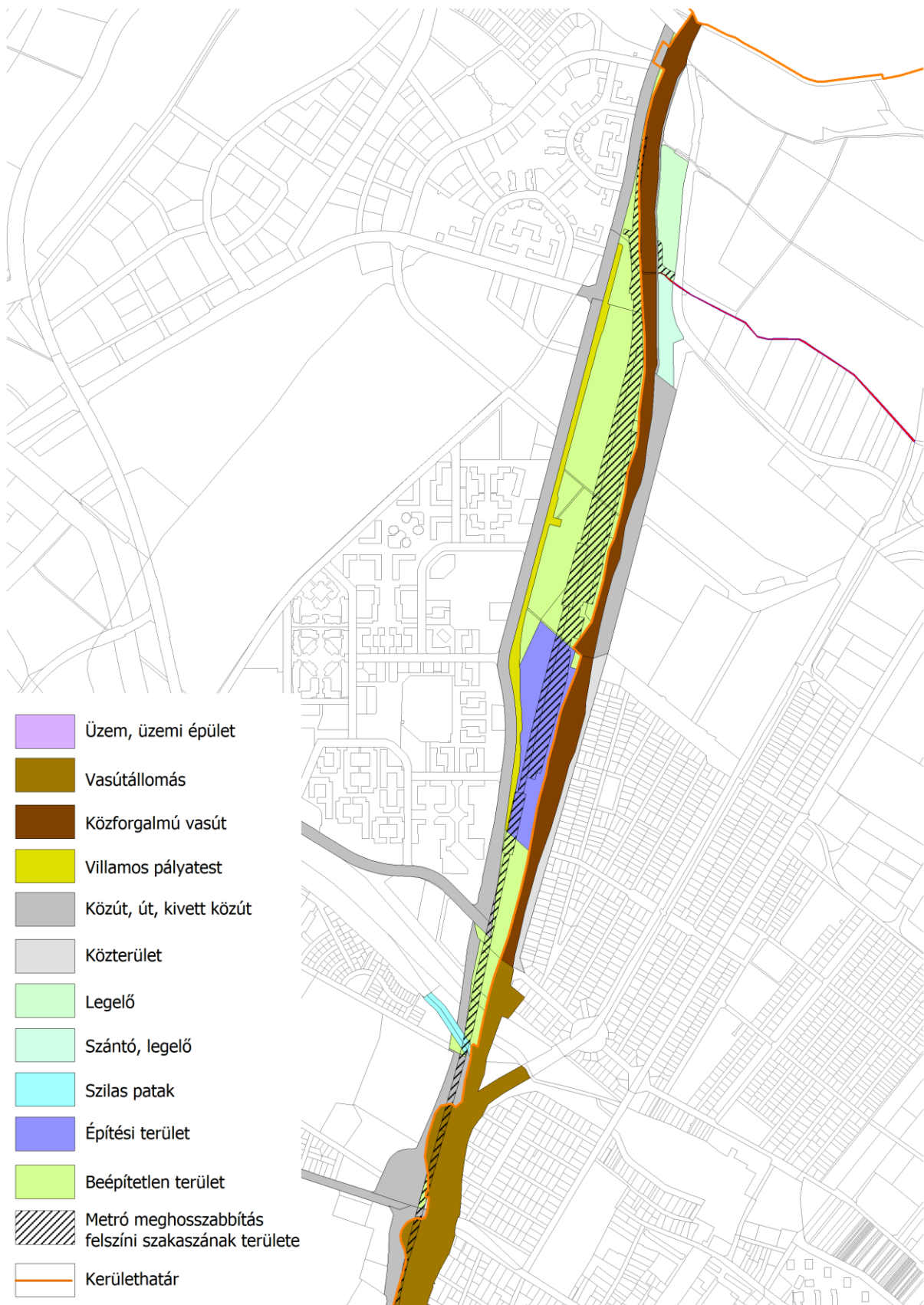
Telkek vizsgálata a felszín alatti szakaszon



A felszíni szakasz által érintett telkek morfológia vizsgálata



A felszíni szakasz által érintett telkek tulajdonviszony vizsgálata



A felszíni szakasz által érintett telkek művelési ág vizsgálata

1.5. KÖZLEKEDÉS

1.5.1. Hálózatok és hálózati kapcsolatok

A vizsgált terület környezetének meghatározó hálózati jelentőséggel bíró közúti kapcsolata az M0 gyűrű, mivel egyrészt biztosítja a főváros elkerülését, másrészt Buda és Pest északi területei számára összeköttetést is jelent. A gyorsforgalmi úthálózat részét képező elem a főváros határán épült ki a 2000-es évek végén, a Megyeri híddal együtt.

A vizsgált területen belül csak kisebb jelentőségű főúthálózati kapcsolatok találhatóak. Észak-déli irányú, Újpesten belüli, valamint Újpest és Dunakeszi közötti kapcsolatot jelent a Szilágyi utca – Külső Szilágyi út alkotta útvonal. A vizsgált területet rövid szakaszokon keresztező kelet-nyugati irányú Árpád út, Fóti út, Óceánárok utca és a Megyeri út a vasúti területek által elválasztott IV. kerület és a XV. kerület összekötését szolgálják, hálózati szempontból közülük a legfontosabb az Árpád út – Szócs Áron utca jelentette útvonal.

A vizsgált terület keleti határán, a szomszédos XV. kerület közigazgatási területén helyezkednek el a 70. számú Budapest – Szob és a 71 sz. Budapest – Veresegyház országos vasútvonalak. A vasúti infrastruktúra biztosítja Újpest számára északon a Duna bal parti agglomerációs települései és az észak-pesti fővárosi kerületek elérését az elővárosi-városi vasúti közlekedéssel Rákospalota-Újpest vasútállomás révén.

A városi kötőtpályás közösségi közlekedésben kis jelentőségű hálózati kapcsolatként jelentkezik az Újpestet és Angyalföldet összekötő – az M3-as metróvonalra ráhordó szerepet is betöltő – 14-es villamosvonal (közúti vasút).

1.5.2. Közúti közlekedés

A vizsgált terület működését meghatározó közút a Szilágyi utca – Külső Szilágyi út alkotta II. rendű főútvonal, amely az M0 gyűrű és Dunakeszi, valamint a belső kerületek közötti forgalom egy részét, továbbá Káposztásmegyer és IV. kerület központja közötti forgalmat bonyolítja le.

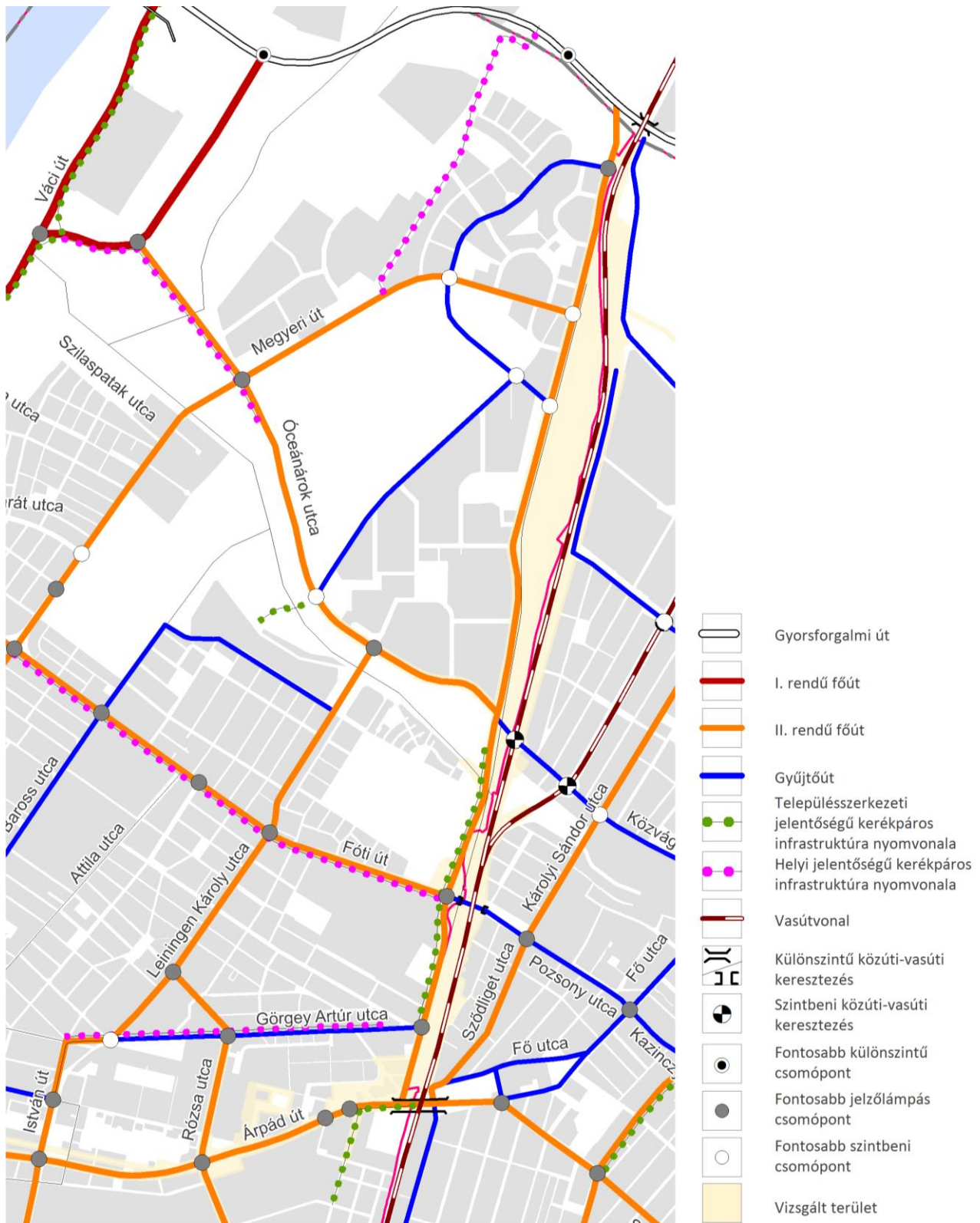
Az Óceánárok utcától délre eső szakaszát jelentő Szilágyi utca 14.800 E/nap/2 irány forgalommal rendelkező 2x1 forgalmi sávossal kialakítású főúthálózati elem, amelynek jelentősebb csomópontjai – Fóti út, Árpád út – külön szintű kialakításúak. Az útvonal szakasz építészeti helyzete nem tekinthető teljesen rendezettnek, mivel a közúti közlekedésre szolgáló infrastruktúra helyenként vasúti területen helyezkedik el.

Az útvonal Óceánárok utcától északra eső szakaszát jelentő Külső Szilágyi út 2x2 forgalmi sávossal kialakítású, amely a Káposztásmegyer lakótelep építésével egy időben került kialakításra. A főútvonal 13.300 E/nap/2 irány forgalmat bonyolít le. A fontosabb csomópontjai jelzőlámpás forgalomirányításúak, az út keleti oldalán szélső fekvésben kialakított villamosvonal megállóinál a kijelölt gyalogos-átkelőhelyek szintén jelzőlámpás irányításúak.

Az Újpesti lakótelep meghatározó főúthálózati eleme a jelentős átmenő forgalmat lebonyolító Árpád út. A szomszédos XV. kerület és Újpest között kapcsolatot teremtő II. rendű főút a keleti kerülethatáron végigfutó Budapest – Szob és Budapest – Veresegyház vasútvonalakat felüljáróval keresztezi. Az Árpád út 2x2 forgalmi sávossal keresztmetszetű, 27.000 E/nap/2 irány forgalommal rendelkező útvonal. A vizsgált területen az Árpád út és a keresztező útvonalak csomópontjai jelzőlámpás forgalomirányításúak, melyek közül a legfontosabbak az István úttal és a Rózsa utcával alkotott csomópontok. Az Árpád út forgalmilag túlterhelt, csúcsidőben a meghatározó csomópontokban rendszeresek a torlódások.

Az Újpesti lakótelepet északról határoló Görgey Artúr utcát 2016 évben felújították. A településszerkezeti jelentőségű gyűjtőúton középfekvésű villamospálya található. A felújítás során kétoldali irányhelyes

kerékpársávok és parkolósávok létesültek, ennek kialakíthatósága miatt a villamos vágánymezőt a közúti forgalom és a kötöttpályás közlekedés közösen használja. A Görgey Artúr utca fontosabb csomópontjai szintén jelzőlámpás forgalomirányításúak.



Közúthálózat vizsgálata

A IV. kerületi Váci út és a XV. kerületi Régi Fóti út között jelenik meg körirányú kapcsolatként a Fóti út. A 2x1 forgalmi sávós keresztmetszetű kialakítással rendelkező II. rendű főútvonal a kerülethatáron a villamos forgalommal közös közúti pályával rendelkező aluljáróban keresztezi a vasúti területet. A műtárgy műszaki állapota leromlott. A Fóti út 13.500 E/nap/2 irány forgalmat bonyolít le.

Budapest északi határánál érinti a vizsgált terület a kelet-nyugati irányú közlekedést szolgáló Óceánárok utca és a Megyeri út.

Az Óceánárok utca – a Fóti úthoz hasonlóan – a Váci út és a Régi Fóti út között teremt körirányú kapcsolatot, jelenleg 2x1 forgalmi sávós keresztmetszeti kialakítással rendelkezik, de az útpálya eredetileg 2x2 forgalmi sáv szélességűre épült ki a Káposztásmegyeri lakótelep megvalósulásakor. A gyűjtőút hálózati besorolású elemet 5.300 E/nap/2 irány forgalom terheli, a vasút területét egyelőre csak szintbeni átjáróban keresztezi.

A Megyeri út Káposztásmegyer lakótelepet kapcsolja közvetlenül a Váci úthoz. A II. rendű főútvonal a vizsgált terület környezetében 600 E/nap/2 irány (15.700 E/nap/2 irány Fóti út környezetében) forgalmat bonyolít le többnyire 2x2 forgalmi sávós kialakítás mellett. A vasúti területet még egyáltalán nem keresztezi.

A Budapest – Szob vasútvonalat keresztező Mogyoródi-pataknál egy jelzőlámpás forgalomirányítású, egy sávós közúti aluljáró is bővíti a IV. és a XV. kerületek közötti közlekedési kapcsolatrendszerét.

A Homoktövis utca a lakótelep északi részének gyűjtőútja, amely mindkét végén a Külső Szilágyi úthoz csatlakozik.

1.5.3. Közösségi közlekedés

A közösségi közlekedés vonalain lévő megállóknak 300 m-es sugarú ellátási körzetét tekintve a vizsgált terület egésze közösségi közlekedéssel ellátottnak tekinthető, amely a *Közösségi közlekedés hálózat vizsgálata* térképen kerül bemutatásra.

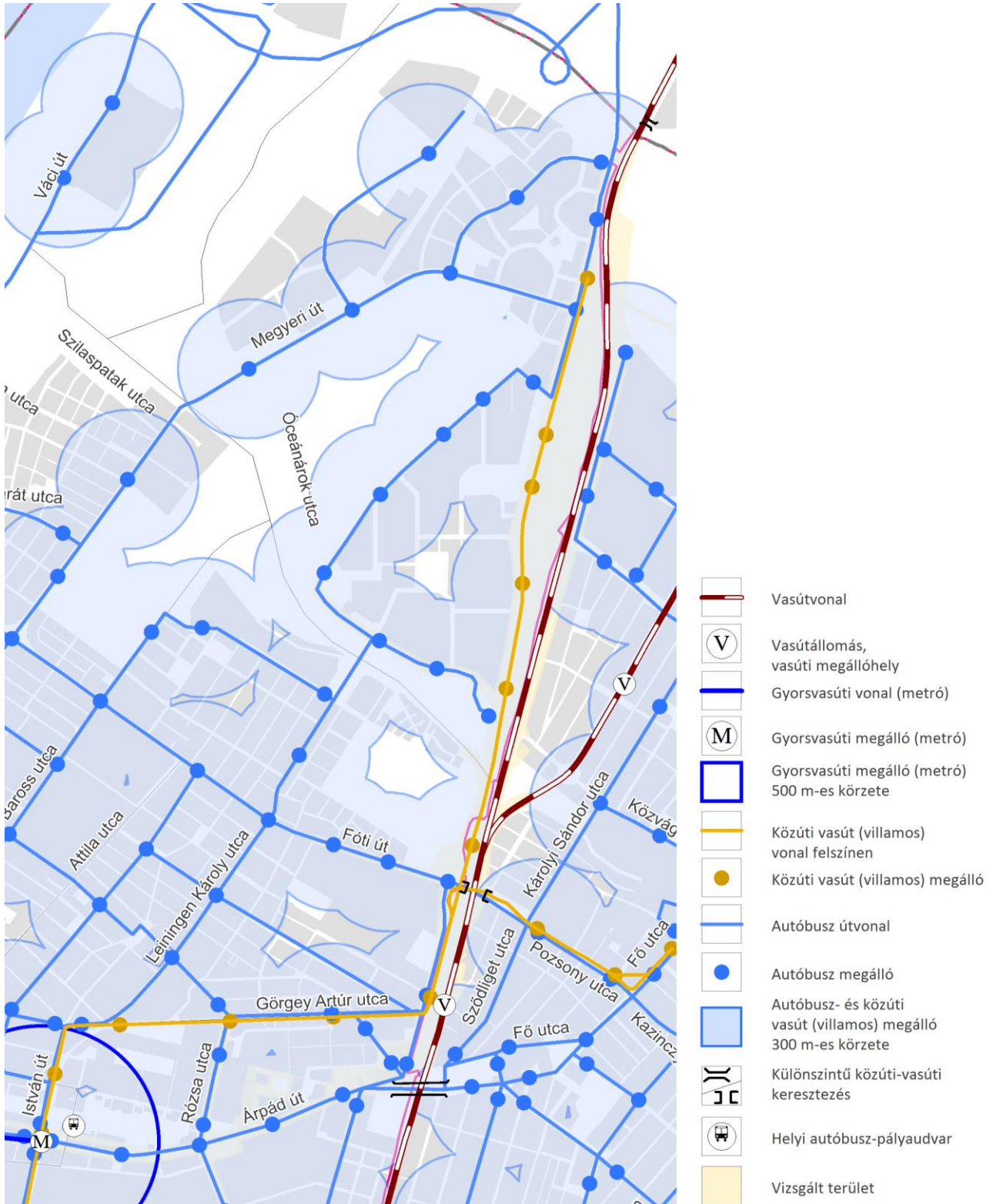
Kötőtpályás közösségi közlekedés

Az 1969-85 között épült Káposztásmegyeri lakótelep közlekedési ellátását – hasonlóan az összes többi lakótelephez – alapvetően a közösségi közlekedés volt hivatva biztosítani, azonban ezt a feladatot ellátni hivatott M3 metró 1990-ben is csak Újpest központját érte el, és azóta sem épült tovább. A metróvonal terhelése a végállomás környezetében 92.400 utas/nap. A nagy kiterjedésű lakótelep közösségi közlekedését az építéséhez képest szintén csak késedelmesen meghosszabbított Külső Szilágyi úti villamos közlekedés biztosítja máig nagyobb részben.

Az M3 metró Káposztásmegyerig történő meghosszabbítása továbbra is szerepel a településrendezési tervekben. A gyorsvasúti vonal tervezett meghosszabbításához 2020-ra (ismét) elkészültek engedélyezési tervek, és megadásra kerültek az engedélyek. A tervek szerint mai végállomást követően az Árpád út vonalában kéreg alatti kialakításban tervezett nyomvonal következő állomása a Rózsa utcai csomópontban valósul meg. Itt felszíni épület tervezett megállóhoz, kijárással a volt uszoda és a jelenlegi felszíni parkoló irányába. Az Árpád úti közúti felüljáró előtt a nyomvonal északra fordul a Szilágyi utca felé. A következő megálló a Rákospalota-Újpest állomás, még szintén kéreg alatti kialakítással tervezett. Az állomás északi határán maximális emelkedésű, nyitott U keret biztosítja majd a felszínre érést. A felszíni szakaszt a jelenlegi 14-es villamos pályájának nyomvonala jelenti. Káposztásmegyer lakótelep mentén az Óceánárok utca és a Galopp utca között tervezett az Óceánárok utca állomás a felszínen, amely a Külső Szilágyi út vasút felőli oldalán valósul majd meg. Ezt követően a metró vonala eltávolodik a Külső Szilágyi úttól és a vasúti területek mellé simul. A Böröndös utcai állomás ezért a XV. kerület irányába is biztosít már a gyalogos kapcsolatot. A legészakabbra tervezett Megyeri úti állomás – a főútvonaltól északra – egyben a vonal végállomása is lesz. A

metróvonal meghosszabbítás kapcsán tervezett állomások egységesen szélső peronos kialakítással épülnek majd, amelyek közül felszíni állomások esetében gyalogos felüljáró teszi lehetővé a peronok elérését.

Az Országgyűlés az egyes fővárosi fejlesztési beruházások gyorsításáról és egyszerűsítéséről a 2015. évi CXVI. törvényt alkotta, amely a helyi közlekedési fejlesztésként megvalósuló budapesti M3-as metróvonal rekonstrukciójával és északi meghosszabbításával is kapcsolatos.



Közösségi közlekedési hálózat vizsgálata

Újpesten a metró mellett a villamos vonalak is fontos szerepet játszanak jelenleg a közlekedésben. A felszíni kötőpályás közlekedés meghatározó eleme a Pozsonyi utca – István út – Görgey Artúr utca – Szilágyi utca – Külső Szilágyi út útvonalon közlekedő villamosvonal. Terhelése a IV. kerület déli határánál lévő Angyalföldi kocsiszínnél már csak 9.000 utas/nap, a Görgey Artúr utcában azonban még 19.200 utas/nap, a Káposztásmegyer lakótelep és Újpest-városközpont metróvégállomás között jelentkező közlekedési igény révén. Újpest-városközpont és a jelenlegi metróvégállomás elérését a villamos vonal a XV. kerületi Rákospalota számára is biztosítja a közlekedési kapcsolatot a Fóti úti elágazással. A déli végén a Nagykörút (Nagykörút elnevezés alatt a Szent István körút – Teréz körút – Erzsébet körút – József körút – Ferenc körút alkotta útvonal értendő) közelében lévő Lehel térig tartó mai villamos közlekedés 14-es viszonylata Káposztásmegyer, a 12-es viszonylata Rákospalota igényeit szolgálja.

A 70-es és 71-es számú vasútvonalak utolsó, közös megállóját jelentő Rákospalota-Újpest állomás szintén biztosít kötőpályás közösségi közlekedési lehetőséget a kapcsolódó területek lakossága számára. A 70. számú Budapest-Szob vasútvonal Nyugati pályaudvarra közlekedő városi-elővárosi vonatforgalma a második legforgalmasabb vonal a fővárosban, azonban a benne rejlő lehetőségek még nincsenek kiaknázva teljes mértékben.

Közúti közösségi közlekedés

A vizsgált terület összes fő és gyűjtő útján bonyolódik autóbuszos közösségi közlekedés a fővárosi tömegközlekedési rendszer részeként.

- Az Újpest városközpontot szimbolikusan kijelölő Árpád út – István út csomópont több autóbusz viszonylat végállomásaként is szolgál. Árpád út – István út autóbusz-végállomásról kerületközi kapcsolatokat nyújtva a 25-ös járat a Mexikói útig közlekedik, a 120-as az Árpád hídig, a 170-es és 270-es járatok Rákospalota elérését biztosítják. A 147-es (Fiamei utca térsége) és a 220-as (Erdősor utcai lakótelep) járatok csak kerületen belüli kapcsolatokat nyújtanak.
- Az Árpád úton közlekedő 104, 104A, 204 járatok Rákospalotára, Békásmegyerre és Dunakeszire továbbá a 196, 196A járatok a Fóti út térsége és a Rákospalota felé biztosítják az eljutást. Az Árpád út – István út útvonalon közlekedő 30, 30A járatok Káposztásmegyer és a belváros (Keleti pályaudvar) között teremtenek kapcsolatot.
- A Rózsa utcán közlekedő 20E járat a lakótelepen keresztül Káposztásmegyer és a belváros (Keleti pályaudvar) között biztosít kapcsolatot. A Tél utcán közlekedő 121-es (Rákospalota vasútállomás) és a Megyeri úton közlekedő 122-es (Káposztásmegyer) járatok csak kerületen belüli eljutást biztosítanak.
- A Káposztásmegyer lakótelepet feltáró a 126 és 126A járatok biztosítják a jelentős gyaloglási távolságok miatt a lakótelep keleti szélén lévő villamosvonalra történő ráhordást. A lakótelep északi és déli oldalán is található autóbusz-végállomás a Külső Szilágyi út mellett.

1.5.4. Gyalogos és kerékpáros közlekedés

Az Újpesti és Káposztásmegyer lakótelepeken belül több önálló gyalogosút is található. A közterületeken a gyalogosjárda hálózat lényegében teljesen kiépült. A főútvonalakon a biztonságos gyalogos átkelést a jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontok kijelölt gyalogos átkelőhelyei biztosítják. A vizsgált területen a gyalogos közlekedés elsősorban a lakóhely, valamint az oktatási, szociális, egészségügyi és kulturális intézmények, illetve a közösségi közlekedési megállóhelyek között jelentkezik. A szomszédos kerületek felé irányuló érdemi gyalogos közlekedés az Árpád út vonalában és Rákospalota-Újpest vasútállomáson jelenik meg. A Fóti út és az Óceánárok utca (Töltés utca) vonalában ez az igény elhanyagolható.

A Görgey Artúr utca felújításakor irányhelyes kerékpársávok létesültek és a gyalogos kapcsolatok is akadálymentes kialakításúvá épültek át.

Az Újpest kertváros városrészben kiépített, elválasztott gyalog- és kerékpárút csak a Szilágyi utca nyugati oldalán van meg, amely a Káposztásmegyer felé vezető kerékpáros útvonalat alkotja. Ezen útvonal a kerület északi és déli összeköttetésén túl a Szilas-patak rekreációs területei felé jelentkező kerékpáros igényeket is biztosítja. A kerékpáros hálózat jelenleg nem alkot összefüggő rendszert, jelentős fejlesztésre szorul a kerékpározás közlekedési célú lehetőségének megteremtésére.

1.5.5. Parkolás

A vizsgált terület déli és északi részét alkotó Újpesti és Káposztásmegyeri lakótelepek döntő részét úszótelkes beépítésű lakóterület alkotja. A lakótelepek esetében – mint minden más lakótelepen – a parkolók száma jelentősen elmarad a mindinkább igényelt 1 lakás/1 parkoló ellátottsági szinttől.

A parkolási probléma jelenleg még nem teszi lehetetlenné a lakótelepen történő közlekedést (mivel kényszerűen a közlekedő utak egy részét veszi igénybe a lakosság járműtárolásra a parkolóhelyek hiányában), amelyben szerepet játszik az is, hogy Újpest esetében – a 2018 évi statisztikai adatok alapján – csak 310 személygépjármű jut 1000 lakosra, ugyanakkor a budapesti átlag már 376 szgk/1000 lakos.

Újpest kertváros városrész területén a családi házas beépítés a jellemző, ahol a parkolás telken belül megoldott, a közterületi parkolási csak a kényelmi szempontok miatt jelenik meg.

A vizsgált terület Északi kertváros városrészében a forgalomvonzó létesítményeknél jelentkezik a közterületi parkolás, mert telken belül a felmerülő parkolási igények nem biztosítottak. A lakó rendeltetésű beépítés esetén telken belül vagy épületen belül (mélygarázsban) itt is biztosított a személygépjárművek elhelyezése.

Az Újpest városközpontban, a metró jelenlegi végállomásának környezetében a P+R rendszerű parkolás is megjelenik a helyi lakossági igények mellett, a két igény a közterületeket jelentős mértékben túlterheli. Rákospalota-Újpest vasútállomás környezetében nem található kiépített P+R parkoló, csak a metró meghosszabbítás esetében történő átépítés tervei tartalmazzák annak tervszerű kialakítását. Káposztásmegyeren a 14-es villamosvonal szolgáltatási színvonala nem biztosít kötőtpályás közösségi közlekedési alternatívát a személygépjárművel szemben, így P+R létesítési igény nincs jelenleg.

A IV. kerület közterületei nem tartoznak jelenleg korlátozott várakozási övezetbe (nincs bevezetve fizető parkolás). Parkolás szempontjából a IV. Kerületi Önkormányzat közigazgatási területén a közterületi parkolásról szóló 4/2018. (I. 26.) rendelet van érvényben.

2. HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

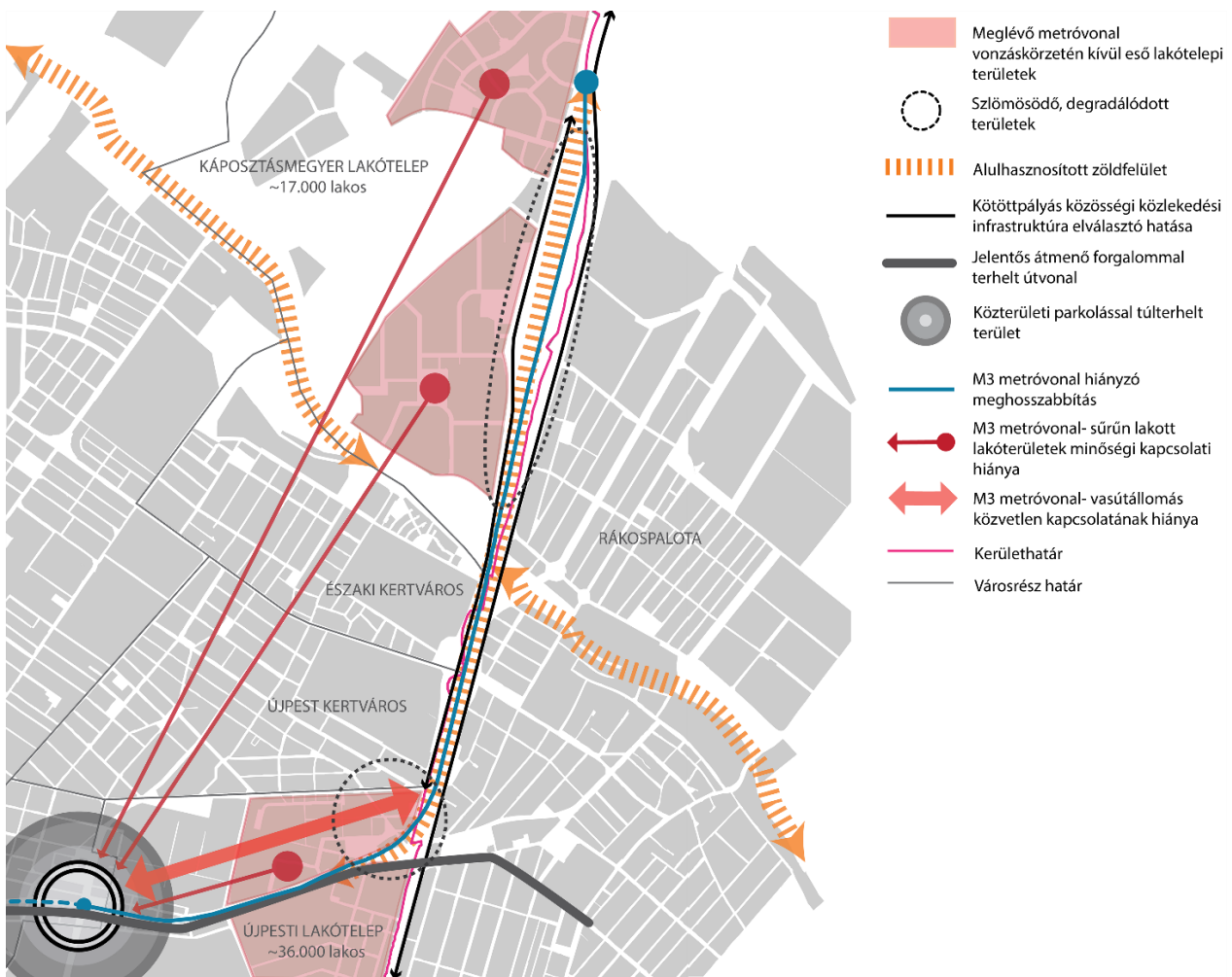
2.1. A HELYZETELEMZÉS EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE, SZINTÉZIS

Az M3 metróvonal észak-déli irányban átszeli a várost, összeköttetést biztosítva az ún. belső, az átmeneti, és részben a külső zónák között. A nyomvonal északi meghosszabbítása tervezett elemként évtizedek óta szerepel a településrendezési tervekben. A gyorsvasúti vonal Magyarország legnagyobb forgalmat – mintegy 500.000 utazást – bonyolító közösségi közlekedési eszköze, mely a főváros közlekedésében nélkülözhetetlen szerepet tölt be. Közvetlen kapcsolattal rendelkezik az M2 és az M4 metróvonalakkal, a Nyugati pályaudvarral, Kőbánya-Kispest vasútállomással és számos nagy forgalmú felszíni villamos-, autóbusz- és trolibuszvonallal. Az M3 metróvonal tárja fel az elmúlt évtizedekben robbanásszerű fejlődésnek indult Váci úti iroda folyosót és a dinamikusan bővülő mögöttes lakóterületeket is, utasforgalma miatt több jelentős bevásárló központ is – Duna Plaza, Westend, Corvin Plaza, Europark, Köki – a metróvonalhoz kapcsolódva épült meg.

A jelenleg Kőbánya-Kispest és Újpest-központ között üzemelő M3 metróvonal 1976 és 1990 között öt lépcsőben került átadásra, továbbépítése a költségvetési források hiányában azóta egyre tolódik. Újpest-központ jelenlegi végállomás úgy valósult meg, hogy onnan a vonal a későbbiekben továbbépíthető legyen. Az 1983-1990 között épült Káposztásmegyer lakótelep – hasonlóan a többi fővárosi lakótelephez – a közlekedési igényeknek alapvetően közösségi közlekedéssel történő kiszolgálásán alapul, építéskor azonban metró építés gyorsabb megvalósulását tételezték fel. A metró meghosszabbítás számára azonban a szükséges területeket továbbra is szabadon hagyták, ezek azóta is erre a célra vannak fenntartva a településrendezési tervekben. A lakótelep kiszolgálását ma jelentős részben biztosító 14-es villamos pályája is úgy épült meg, hogy akár a metró közlekedés igényei számára is felhasználható lenne a jövőben.

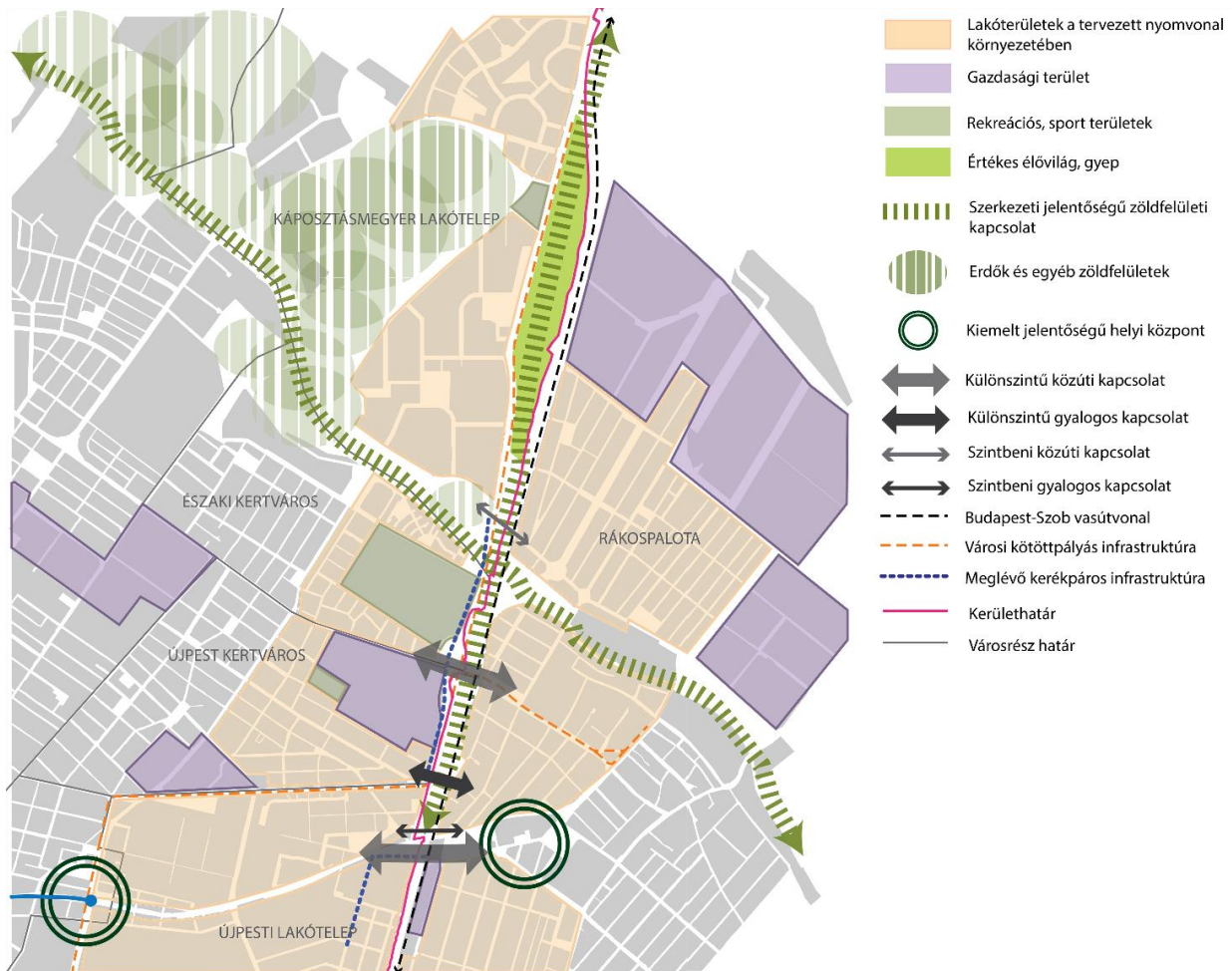
Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Városszerkezeti elhelyezkedés, kapcsolati szerep a főváros belső, túlterhelt főközpontja és az agglomerációs települések között. ✓ Az M3 metróvonal jelenlegi szakasza összeköti a pesti belső zónát az elővárosi zóna északi és déli területeivel. ✓ Meglévő városi-elővárosi vasúti közlekedés. ✓ Sűrű villamos és autóbusz-hálózat. ✓ Újpest helyi központ, valamint Rákospalota helyi központjának közvetlen szomszédsága. ✓ Szerkezeti jelentőségű zöldfelületek a Szilaspatak és a Külső Szilágyi út mentén. ✓ Az érintett lakóterületek kedvező zöldterületi ellátottsága – közkertek, közparkok jó területi eloszlásban. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ A több tízezer főnek otthont adó lakótelepek közül csak az Újpesti lakótelepet éri metróvonal, a Káposztásmegyeri lakótelepről csak átszállással érhető el. ✗ Az M3 metróvonal, valamint a közeli 70 sz. és 71 sz. vasútvonalak közvetlen, átszállást biztosító kapcsolat jelenleg nem áll rendelkezésre Újpesten. ✗ Magas szolgáltatási színvonalú közösségi közlekedéssel nem rendelkező területek lakosságának személygépjármű használata miatti telítettek főutak. ✗ Hiányzó újpesti P+R rendszerű parkoló hálózat. ✗ Hiányzó településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra. ✗ Lakótelepek parkoló férőhelyhiánya, rendellenes közúti terület használat. ✗ Az Árpád út-Kiss János u.- Görgey Artúr u.- Szilágyi u. tömbben rossz állapotú, nagyarányú használaton kívüli területek. ✗ Alulhasznosított zöldfelületek a Külső Szilágyi út mentén és a Víztorony környezetében.
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Az M3 metró északi meghosszabbításának következtében a terület városszerkezeti helyzetének felértékelődése. ✓ Nagy lakosságszámú területek, valamint az agglomeráció közvetlen bekapcsolása a város vérkeringésébe. ✓ Rákospalota-Újpest vasútállomás szerepének erősödése a közvetlen metró átszállási kapcsolat révén. ✓ Jelentős méretű fővárosi és kerületi tulajdonú fejlesztési területek pozíciója értékelődik fel. ✓ A városhatár közelében eszközváltási pont létesíthető (mind személyautó, mind távolsági autóbusz esetén), ezáltal mentesítve Újpest belső területeit a gépjárműforgalom terhelésének egy részétől. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ A fejlesztések további elmaradása esetén a meghosszabbítás megvalósítására kijelölt terület tovább degradálódik. ✗ A Budapesten belüli és a térségi forgalom esetében is a közösségi közlekedés térvesztése a személygépjármű használattal szemben. ✗ Az egyéni közlekedés térnyerésével növekvő környezeti terhelés. ✗ Újpest központja a növekvő gépjárműforgalom hatására élehetlenebbé válik. ✗ A személygépjármű ellátottság tovább nő, ami a közterületi parkolás iránti igényeket is növeli és a zöldfelületek további csökkenését eredményezheti.

2.2. PROBLÉMA- ÉS ÉRTÉKTÉRKÉP



Problématérkép

- Az épített környezet problémái elsősorban a szlömösödő, degradálódó területek, melyek állapota fejlesztések hiányában tovább romolhat.
- A vizsgált területen számos, rekreációs szempontból alulhasznosított zöldfelület található. A Szilas-patak menti területek csak a Káposztásmegyer lakótelep vonalában funkcionálnak zöldterületként. Szintén kihasználatlanok a víztorony környezetében lévő, valamint a vasútvonal mentén fennmaradt zöldfelületek.
- Újpest északkeleti részén a villamos közlekedés nem képes az elvárható közösségi közlekedési színvonal biztosítására, hiányzik az M3 metróvonal évtizedek óta tervezett északi meghosszabbítása, amely Újpest négy városrészét is érintené.
- Az Árpád út az átmenő forgalom következtében túlterhelt, csúcsidőben rendszeresen a torlódások.
- A IV. és a XV. kerület határán található vasútvonalak jelentős elválasztó hatással rendelkeznek, amely miatt a kerületek közötti kapcsolatok fejletlenek.
- A vizsgált területen az Újpesti és a Káposztásmegyer lakótelepen a parkolási lehetőségek elmaradnak a szükséges mennyiségektől, a többlet igények miatt már a közterületek közlekedésre szolgáló felületeinek egy részét is parkolás céljára veszik igénybe.



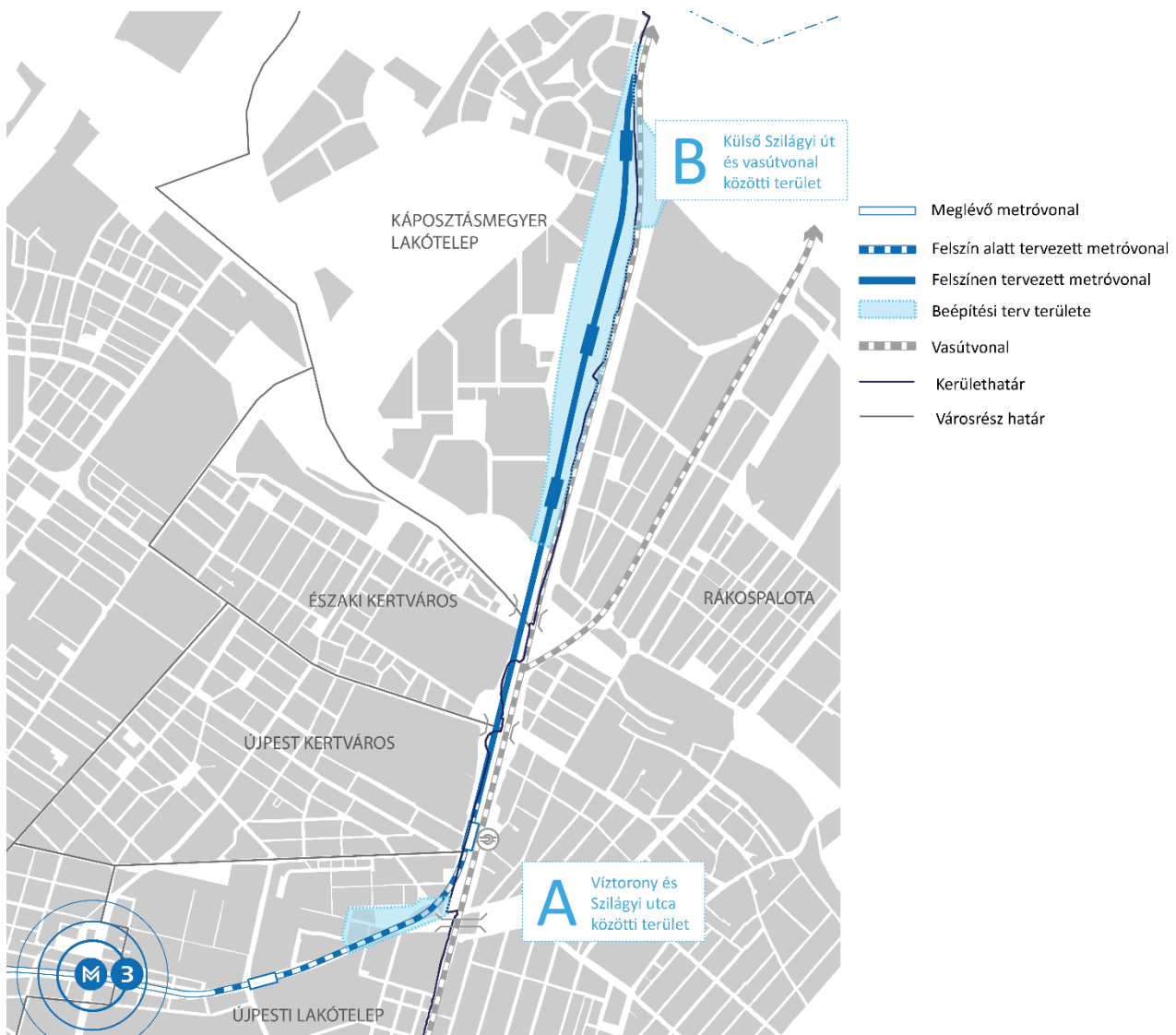
Értéktérkép

- Újpest-központ, valamint Rákospalota központ közelsége egyaránt értékes tényezői a terület fejlesztésének, melyek a helyi lakosság ellátását biztosítják igazgatási, oktatási, kereskedelmi-szolgáltató funkciók területén.
- A kerülethatáron található, utasforgalmilag jól működő vasútvonalak fontos kapcsolatot jelentenek a főváros és az északi agglomerációs települések között.
- A tervezett metró hosszabbítás számára szükséges terület a fővárosi és kerületi önkormányzatok tulajdonban van, mely a fejlesztés szempontjából értéket jelent.
- A vizsgált terület közösségi közlekedésében már ma is fontos szerepet tölt be a kötőpályás közlekedés. A Görgey Artúr utca – Szilágyi utca útvonalon közlekedő 14-es villamos Káposztásmegyert, a 12-es villamos Rákospalotát kapcsolja Újpest központhoz és az M3 metróvonalhoz.
- A közúti közlekedésben jelentős értéket képviselnek – a szomszédos kerületekkel összeköttetést biztosító és a kerülethatáron végig futó vasútvonalakat keresztező külön szintű kapcsolatok.
- A fenntartható közlekedési módok közé tartozó kerékpáros közlekedést a Szilágyi utcán található településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra szolgálja.
- A vizsgált terület zöldfelületi rendszerének meghatározó, kapcsolatképző elemeit alkotják a Szilas-patak mentén végighúzódó, részben parkosított zöldsávok, valamint a Szilágyi utca / Külső Szilágyi út és a vasútvonallal között fennmaradt, kondicionáló zöldfelületek.
- A térségben jelentős kiterjedésű, összefüggő zöldfelületet alkotnak a közjóléti erdőként funkcionáló Farkas-erdő és a Szilas-patak – Óceánárok utca között meglévő egyéb zöldfelületek.

3. ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT

Az „M3 metró meghosszabbítása Káposztásmegyeri előkészítés” projekt keretében a BKK Zrt. megbízásából 2019-2020-ban a FŐMTERV Zrt. a VIKÖTI Kft.-vel közös konzorciumban elkészítette az északi meghosszabbítás részletes megvalósíthatósági tanulmányát, engedélyezési tervét és környezeti hatástanulmányát. Az alátámasztó javaslat elsősorban ezeknek a dokumentációknak, a KÉSZ módosítás szempontjából releváns munkarészeinek a kivonata.

Az „M3 metró meghosszabbítása Káposztásmegyerig” engedélyezési terv és az azt megelőző részletes megvalósíthatósági tanulmány elsődlegesen a közlekedési létesítmény elhelyezésére koncentrált. Az elkészített engedélyezési tervek hozadéka, hogy két csatlakozó terület: a Víztorony és a Szilágyi utca közötti terület (A jelű), valamint a Külső Szilágyi út és vasútvonal közötti terület (B jelű) szabályozását komplex városépítészeti és városrendezési szempontból felül kell vizsgálni. Mindkét városszerkezeti egység jövője szoros összefüggésben van a tervezett metró meghosszabbítással, így a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése alapján a metró meghosszabbítással együtt tervezendő területnek minősül. Ezért a KÉSZ módosítások környezetalakítási terve tartalmazza az M3 metró északi meghosszabbításának tervét és a csatlakozó területek részletes tervét egyaránt.



M3 metró meghosszabbítás által igénybevett terület és a beépítési tervek területe

3.1. A KÖRNYEZETALAKÍTÁS TERVE

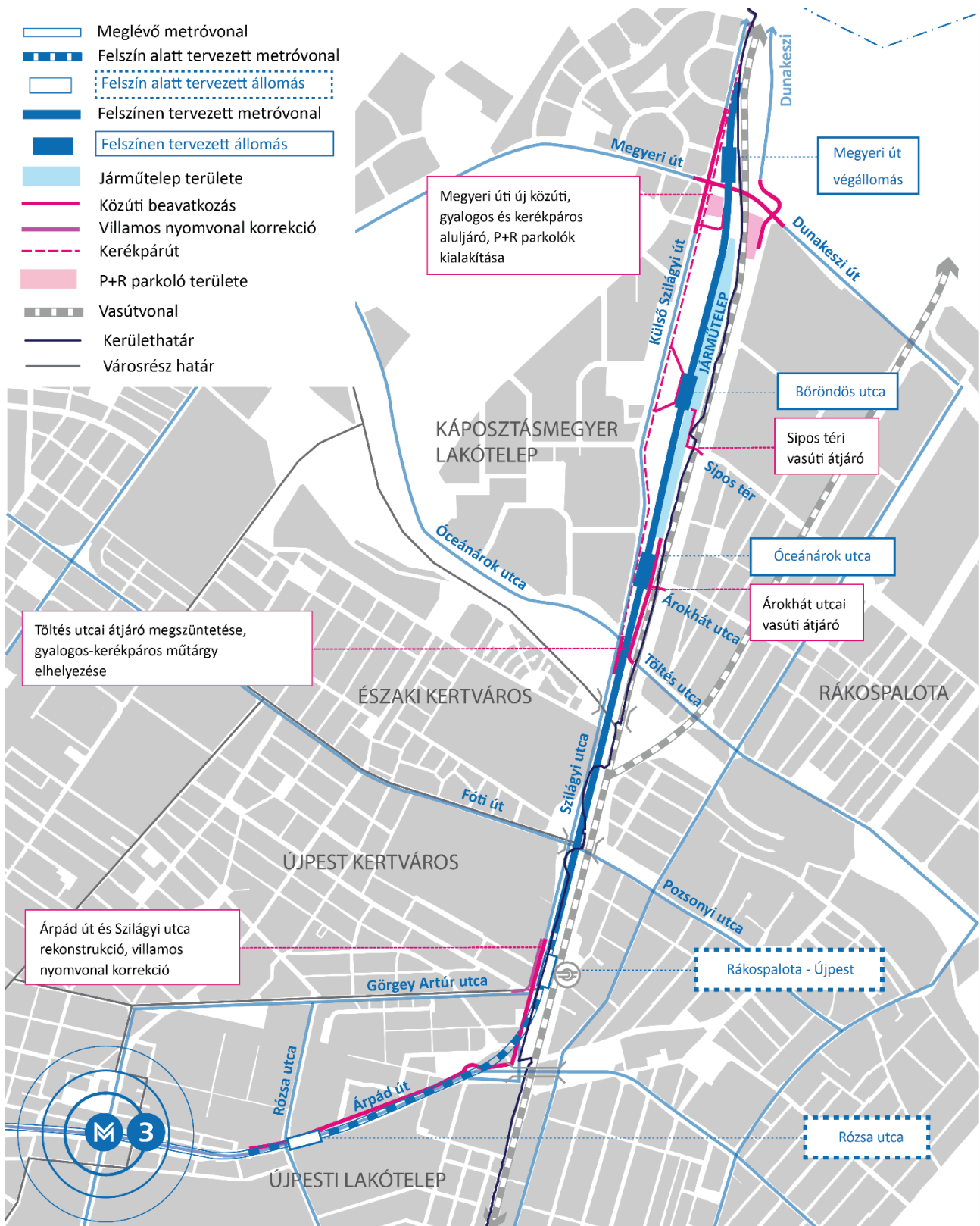
3.1.1. M3 metró északi meghosszabbításának környezetalakítási terve

A fejezet a FÓMTERV Zrt. és VIKÖTI Kft. konzorciuma által készített engedélyezési terv alapján készült.

Az M3 metró északi meghosszabbítása jelentős részt kialakult városszöveten belül valósítható meg, ezért a közlekedési létesítmény elhelyezése komplex beavatkozásokkal jár. Az engedélyezési terv dokumentációja alapján két nagy beavatkozási csomag tematizálható: a vasútépítés, illetve az ehhez kapcsolódóan szükséges közúti beavatkozások. Ezek térben egymástól nem különíthetők el, hiszen a tervezett vasútépítés megközelítését, kiszolgálását és működképességét szolgálják az előirányzott közúti beavatkozások.

Az M3 metróvonal jelenlegi északi, utasforgalmi végpontja Újpest-központ végállomás, az István út – Árpád út csomópont alatt. Innen a (közönségforgalomtól elzártan) tovább folytatódik a meglévő műtárgy az Árpád út alatt, majdnem a Rózsa utcáig (pontosan az Árpád út 113. házszám vonaláig). A tervezett műtárgy ennek folytatásaként valósulna meg. Az új vonal első megállója Árpád út – Rózsa utca csomópontban tervezett felszín alatti megállóhely, amely fontos katalizátora lehet a tervezett helyi központ fejlesztésének. Az egykori uszoda és a vele szemközti felszíni parkoló alulhasznosított telkei között megvalósuló új megálló a felszín rendezésével is jár, ahol elhelyezésre kerülnek a megállóhely kijáratai és az állomás használatához szükséges infrastruktúra elemek is. A tervezett vonal innen továbbhalad az Árpád út alatt és a víztornyot elhagyva északra fordul Rákospalota – Újpest vasútállomás felé. A vasútállomás előterében, a jelenlegi villamos megálló alatt kerülne elhelyezésre a metró utolsó terepszint alatti megállója, emiatt itt a villamosvonal kisebb korrekciója is szükséges. Az állomást elhagyva, az észak felé haladó műtárgy felér a felszínre és innen a terepszinten halad tovább az országos vasútvonalakkal párhuzamosan. A tervezett felszíni megállók Káposztásmegyer lakótelep kialakult szerkezetéhez és a jelenlegi 14-es villamos megálló kiosztásához illeszkednek: a vonalhosszabbítás megállói délről az Óceánárok utca megálló, majd a Böröndös utca megálló és végül Megyeri út végállomás. A közönségforgalmi rész itt ér véget, de a műtárgy a kihúzó vágányokkal folytatódik még északra a Külső Szilágyi út és Budapest-Szob vasútvonal által közrezárt területen. Óceánárok utca megálló és Megyeri út végállomás közötti szakaszon tervezett a vonal működtetését, kiszolgálását biztosító járműtelep elhelyezése.

A csatlakozó közúti beavatkozások a kerületközi kapcsolatok javítását és a tervezett megállóhelyek megközelítését szolgálják. A felszínen elhelyezett metróvonal gyakorlatilag átjárhatatlan falként fogja szétválasztani a két kerületet, amely tovább erősíti az országos vasútvonalak jelenlegi izoláló szerepét. A jelentős elválasztó hatás miatt kiemelten fontos a megépítéssel párhuzamosan a megfelelő kerületközi kapcsolatok kialakítása. A tervezett megállóhelyeknek Újpestről és a XV. kerületből is könnyen elérhetőnek kell lenniük, emellett a közúti átjárási lehetőségeket sem lehetetlenítheti el a meghosszabbítás. Ebből a szempontból városszerkezeti jelentőségű közúti közlekedési beavatkozás az Árpád úti felüljáró újpesti oldalán a jelenleg balesetveszélyes csomópont átalakítása és a Megyeri út – Dunakeszi út összekötését biztosító új aluljáró. Rákospalota-Újpest vasútállomás és a Töltés utca közötti szakaszon az új metróvonal elhelyezése a meglévő külön szintű műtárgyakon tervezett. A Töltés utcai szintbeni vasúti átjáró jelentette kerületközi közúti kapcsolat a metró megépítésével megszűnik, a Töltés utca a járműtelep megközelítését fogja szolgálni, zsákutcaként. Ennek a kapcsolatnak a pótlására gyalogos-kerékpáros új felüljáró elhelyezése tervezett.



M3 metró északi meghosszabbítás miatti beavatkozások összegzése az engedélyezési tervek alapján

Közösségi közlekedés átalakítása – vasútépítés

Metró

Metró pálya: A nyomvonal a Rózsa utcai megállón keresztül Rákospalota-Újpest állomásig zárt alagútban, kéreg alatt halad. Az állomást követően a tervezett pálya a Fóti út felett elhelyezkedő hídon, a jelenlegi 14-es villamos vasúti pályájának egyenesébe csatlakozik be. A híd után a meghosszabbítás nyomvonala a villamos vonalát követve halad, majd a Szilas-pataktól új nyomvonal épül. Az Óceánárok utcai megállót követően a metró nyomvonala eltávolodik a Szilágyi úttól és a járműtelepnek fenntartott telket átszelve halad észak felé. A Böröndös utca állomás után a vonal a járműtelep területe mellett halad, majd a nagyvasúti pálya mellett haladva éri el a Megyeri út vonalát, ahol az északi meghosszabbítás végállomása kerül kialakításra. A hosszabbítás teljes hossza 4908 méter, melyből 1533 méter kéreg alatt, 190 méter nyitott „U” keretben, 3184 méter felszínen halad vasbeton pályalemezen. A felszíni szakaszon az új metróvonal kiváltja a 14-es villamost.

Állomások: A hosszabbítás során 5 metróállomás kerül kialakításra:

- **Rózsa utca metróállomás** a Rózsa utca – Árpád út csomópontban, az Árpád út alatt, felszín alatti kialakításban, ún. 1-es mélységben helyezkedik el. Az állomás szélsőperonos elrendezésű. Az állomás kijáratok az volt uszoda előtti közterületen, valamint az Árpád út túloldalán, a jelenlegi felszíni parkoló előtt, a közterületen kerülnek elhelyezésre, zárt terepszint feletti építményben.
- **Rákospalota-Újpest állomás** a Szilágyi utca és a vasútállomás közötti területen felszín alatti kialakítással, szintén 1-es mélységben minimális takarással kerül kialakításra, figyelembe véve a vasútállomás elhelyezkedését, gyalogos kapcsolatait. A rákospalotai gyalogos megközelítés javítása érdekében, távlati helybiztosítással jelöli ki, az országos vasút alatt javasolt gyalogos aluljáró helyét.
- **Óceánárok utca állomás** az Óceánárok utca és Galopp utca között elhelyezkedő, kétkijáratos, egyszintes felszíni állomás, amely a Szilágyi út vasút felőli oldalán kerül megépítésre kétoldali szélső, fedett peronokkal. A peronok mindkét végén gyalogos-felüljáró kerül kialakításra.
- **Böröndös utca állomás** a tervezett járműtelep mellett kerül elhelyezésre a felszínen, az előzőekhez hasonlóan, egyszintes épületként, kétkijáratos kialakítással, kétoldalt elhelyezkedő fedett peronokkal épül. A peronok mindkét végén gyalogos-felüljáró épül. A déli végponton kialakított felüljáró átmegy a járműtelepi vágányok fölött is, ezzel biztosítva a kapcsolatot a XV. kerület irányába.
- **Megyeri út végállomás** a tervezett Megyeri úti aluljárótól északra kerül kialakításra. A kétszintes felszíni állomás első szintű peronszinttel és peron alatti üzemi szinttel tervezett. A szélsőperonos kialakítású állomás 3 vágányos, a jobb vágány mellett 1 üzemi vágány kerül elhelyezésre a járműtelepi ki-beállások megkönnyítése érdekében.

Járműtelep: A vonal meghosszabbítás megfelelő kiszolgálásának érdekében kialakításra kerül egy – a korábbi tervekhez képest – lényegesen kisebb méretű járműtelep, mely a vonalhossz többlet szerelvényeinek tárolására, valamint a napi szintű karbantartásra alkalmas. A járműtelep az Óceánárok utca állomás és a Megyeri úti aluljáró között helyezkedik el a fővonal jobb oldalán, a metró és a nagyvasúti pálya közötti területen.

A járműtelep a Megyeri úti végállomás felől, északon csatlakozik a fővonal vágányhálózatába. A Megyeri úti végállomáson kialakításra kerülő 3. vágány könnyíti meg a járműtelepre való ki-beállásokat. A járműtelepi karbantartó és tároló csarnok 3 vágányos, ahol a szerelvények napi karbantartására és tárolására van lehetőség. A terület déli végében kétvágányos pályafenntartási telep kerül kialakításra, az egyik vágány meghosszabbításában, fedett kocsiszínnel.

A járműtelep közúti forgalommal a terület déli része felől közelíthető meg a XV. kerületből, a Töltés utca folytatásaként, a MÁV vágányokon keresztül. A közösségi közlekedéssel (metróval) érkező dolgozók számára a Böröndös utca állomáson létesülő felüljáró használható a telep megközelítéséhez.

Felszínrendezés: A tervezett metróvonal kéreg alatti szakasza a felszín bontásával valósul meg, jelentősen átalakítva a jelenlegi városképet. Pozitív hozadéka a jelentősen javuló infrastrukturális ellátottság, valamint a vonal feletti felszín megújulása. A környezetrendezés az állomásközi szakaszokon, a térszín alatt vezetett vonal esetében a bontások után fennmaradó rekultiválendő felületek rendezéséből, valamint a kivágásra kerülő fák pótlásából áll. A felszínen vezetett szakaszok esetében a hosszan elnyúló, egyhangú épített elem (életvédelmi kerítés) tájépítészeti eszközökkel való takarása, a fal látványának oldása a feladat.

Rózsa utca
állomás



Rákospalota-
Újpest
állomás



Kéreg alatti állomások felszíni kialakításának látványtervei
forrás: FŐMTERV, M3 METRÓ MEGHOSSZABBÍTÁSA KÁPOSZTÁSMEGYERIG, Engedélyezési terv

Óceánárok
utca állomás



Bőröndös
utca állomás
és a
járműtelep



Megyeri út
végállomás



Felszíni állomások és a járműtelep látványtervei
forrás: FŐMTERV, M3 METRÓ MEGHOSSZABBÍTÁSA KÁPOSZTÁSMEGYERIG, Engedélyezési terv

Villamos

A terv a Rákospalota-Újpest vasútállomás előtti villamosvonal (megmaradó 12-es viszonylat) korrekciójának pályaaátépítési engedélyezési terveit tartalmazza. A tervezett vonalvezetést az újonnan épülő metró nyomvonal és állomás határozta meg. A tervezett metróállomásból közvetlen feljutás biztosított a villamos peronokra. Ennek érdekében a Görgey utcából való kikanyarodás után a nyomvonal tengelyei a metró vágányok tengelyei fölött kerülnek elhelyezésre. A megállóhely után a metró a felszínre jön és a Rákospalotai kapcsolatot jelentő, megtartásra kerülő (12-es) villamos vonallal közel párhuzamosan halad, majd csatlakozik a megszűnő káposztásmegyeri villamos nyomvonalhoz.

A tervecsomag a káposztásmegyeri (14-es) villamos vonalának bontási tervét tartalmazza Óceánárok utca és Megyeri út végállomás között. A metróépítés projekt keretein belül a Külső Szilágyi út mentén a Töltés utcától kezdve szinte a teljes keresztmetszetet érintő átalakítások tervezettek. A vonatkozó tervek szerint a villamospálya helyén közlekedési és egyéb létesítmények épülnek, vagy intenzív zöldfelületek kerülnek kialakításra. A Külső Szilágyi út mentén a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése keretében szakaszosan a villamos vágány nyomvonalára kerékpárút épül.

Nagyvasút

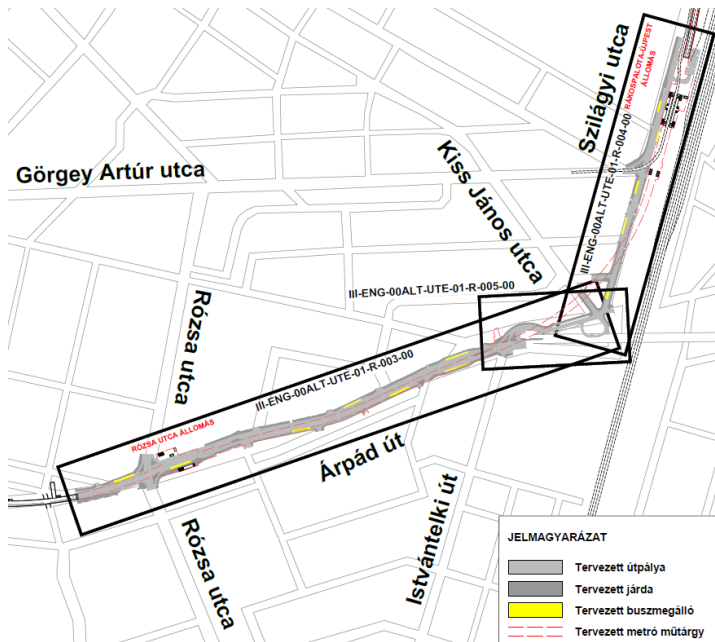
Az M3 metró meghosszabbításnak projektjében a Megyeri út tengelyében a XV. és a IV. kerület között közúti-kerékpáros és gyalogos kapcsolatot biztosító aluljáró épül a 70 sz. Budapest-Szob vasútvonal alatt. A Csömör-patak meder korrekciója tervezett északi irányban, mely során új keretátesz épül az patak módosított nyomvonalán a vasútvonal alatt. A műtárgy bontások és építések hosszú kivitelezési ideje és a vasútvonal nagy forgalma indokolja, hogy erre az időszakra ideiglenes vasúti vágányok épüljenek. Az ideiglenes vágányok a jelenlegi vasútvonaltól nyugatra kerülnek elhelyezésre, a technológiailag lehetséges legkisebb távolságra a meglévő vágányoktól.

A Megyeri út tengelyében kialakítandó új külön szintű kapcsolattal párhuzamosan megszűnik a Külső Szilágyi út irányából a Töltés utcában jelenleg üzemelő szintbeni közúti átjáró elérhetősége. A metró Töltés utcai szakaszon térszínen tervezett, annak szintbeni keresztezése nem lehetséges. Újpest és Rákospalota városrészeket elválasztó 70 sz. vasútvonalon a tervezett metró meghosszabbítást érintő szintbeni vasúti keresztezések az alábbiak szerint módosulnak:

- A Töltés utca szintbeni közúti-vasúti átjárón a gyalogosok és kerékpárosok részére a vasúti átkelés továbbra is biztosított marad.
- Az Árokhát utca környezetében új szintbeni gyalogos és kerékpáros átkelést lehetővé tevő vasúti keresztezés kerül kialakításra.
- A Sipos tér környezetében a meglévő szintbeni közúti-vasúti átjáró bontását követően szintbeni gyalogos-kerékpáros átkelést lehetővé tevő vasúti keresztezés kerül kialakításra.

Közúti beavatkozások – útépités

Árpád út és Szilágyi utca rekonstrukció



Árpád út - Szilágyi utca rekonstrukció átnézeti helyszínrajz
 forrás: FŐMTERV, M3 METRÓ MEGHOSSZABBÍTÁSA
 KÁPOSZTÁSMEGYERIG ELŐKÉSZÍTÉS, I. MUNKARÉSZ,
 Engedélyezési terv, Útépités, Árpád út- Szilágyi utca

A tervezett meghosszabbítás kéreg alatti szakaszának megépítése a felszín bontásával valósítható meg, ezért az engedélyezési tervdokumentáció tartalmazza az Árpád út a Petőfi utca – Árpád úti felüljáró, valamint a Szilágyi utca az Árpád út – Rákospalota-Újpest vasútállomás közötti szakaszának rekonstrukciós terveit is.

A tervezett útpályák jellemzően a jelenlegi helyén kerülnének visszaépítésre, a terv csomóponti korrekciókat és az Árpád út északi faszorának megőrzését tartalmazza. A meglévő Hídláb utca teljes egészében megszűnik. Az Árpád úti felüljáró északi oldalán meglévő járdát meg kell hosszabbítani a Szilágyi utca tervezési szakaszának végéig. A tervezett járdák szélessége jellemzően nagyobb, mint 2,5 méter.

Külső Szilágyi út- Megyeri út

A Külső Szilágyi út – Óceánárok utca csomópont környezetében a Külső Szilágyi út felől a Töltés utca irányába kialakított jobbra forduló sáv elbontásra kerül. A IV. és XV. kerületek közötti Megyeri út tengelyében új közúti aluljáró tervezett, a metró végállomáshoz kapcsolódóan P+R parkolók az újpesti (160 férőhely) és rákospalotai (296 férőhely) oldalon, helyközi autóbuszmegállóval az újpesti oldalon, kerületeket összekötő gyalogos- és kerékpáros infrastruktúrával. A Külső Szilágyi útról az újpesti oldalon tervezett P+R parkoló, illetve a helyközi autóbuszmegálló, a Harsányi Kálmán utcáról a rákospalotai oldalon tervezett P+R parkoló érhető el. Az aluljáró megközelítését biztosító csomópontok Újpesten négyágú jelzőlámpás forgalomirányítású, Rákospalotán négyágú jelzőtáblás forgalomszabályozású csomóponttá épülnek át.

Járműtelep

A járműtelep megvalósításával a Töltés utca északra kanyarodó meghosszabbításában több mint 1 km hosszúságban útépités szükséges. A járműtelep kiszolgálását és megközelítését lehetővé tevő útszakasz mentén zöldfelületek és a telep parkolási igényének kiszolgálására parkolóhelyek létesítése tervezett.

3.1.2. A metró meghosszabbítás terve miatt átalakuló területek környezetalakítási részlete

A metró meghosszabbítás tervei 2020-ban megkapták a kivitelezéshez szükséges engedélyeket, azonban a bizonytalanul rendelkezésre álló építési források miatt a kerületi rendezési tervek felülvizsgálata során, a metró miatt átalakuló területeken két scenárióval szükséges számolni:

1. scenárió a metró megépítése előtt (A1 és B1 beépítési terv):

Jelenleg nem tudjuk, hogy az M3 metró meghosszabbítása mikorra várható: 5, 10 vagy 30 év múlva, ezért a tervek készítése során mindenképp biztosítani kell, hogy a közlekedési infrastruktúra létesítéséhez szükséges terület akár hosszú távon is fennmaradjon, de a felszíni használat ez idő alatt is biztosítható legyen a csatlakozó területek ingatlanfejlesztése a helyi igényeknek megfelelően.

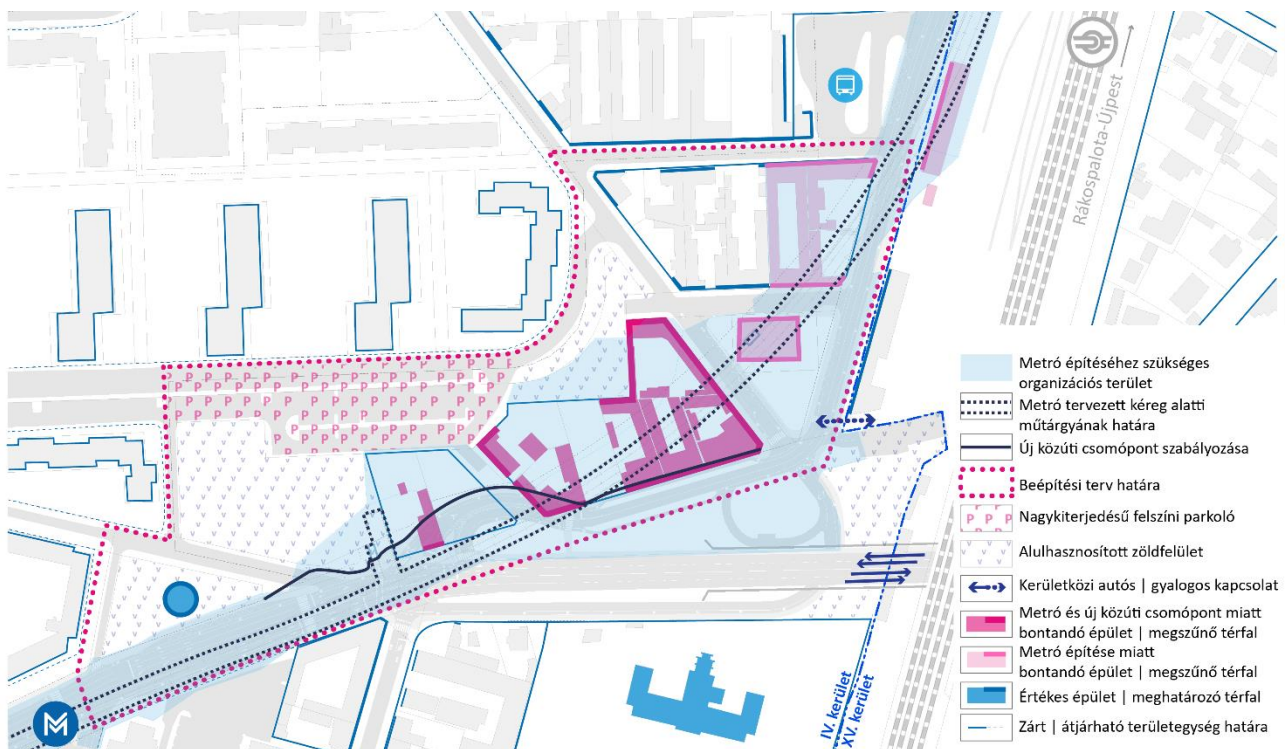
2. scenárió a metró megépítése után (A2 és B2 beépítési terv):

A metró megépítését követően a közvetlen csatlakozó területek használata át fog alakulni, a megvalósuló metrómegállók jelentős közlekedési vonzeróval fognak rendelkezni. Az új, elsődlegesen gyalogos és kerékpáros kapcsolati irányoknak megfelelően szükséges a csatlakozó területek rendezése, fejlesztése. Az elkészített engedélyezési tervek tartalmazzák ezeknek a helyét és kijelölését, azonban a közlekedési létesítmény tervein túl mutat az ezekhez csatlakozó, környező területek rendezése, a megmaradó terület jövőjének meghatározása. A 2. scenárió mindkét területegység esetén a metró megépítési utáni állapotot mutatja.

A: Víztorony és Szilágyi utca közötti terület

A terület rendezésének legfontosabb szempontjai:

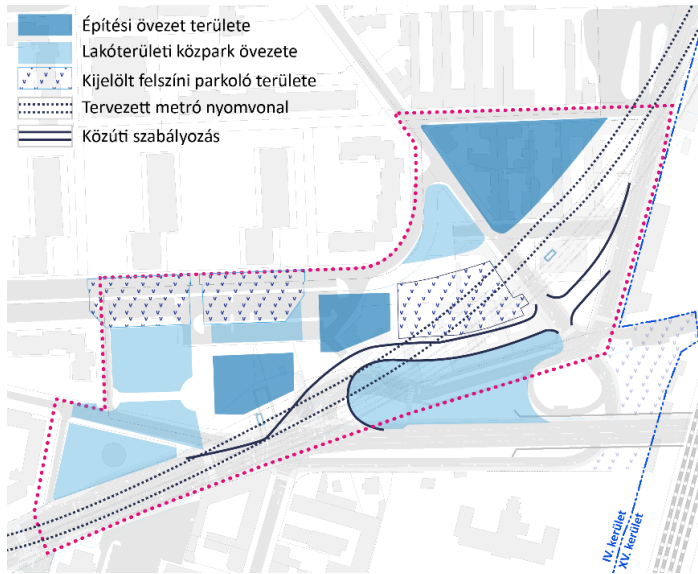
- a víztorony Újpest egyik meghatározó jelképe, az értékes műemléki épület környezete azonban ennek ellenére jelenlegi kialakításában nem méltó szerepéhez;
- az Árpád út folytatásaként létesült felüljáró meghatározó szerkezeti elem, jelentős gépjárműforgalmával fontos kerületközi kapcsolatot biztosít, azonban az IV. kerületi oldalon a fel- és lehajtás balesetveszélyes a csomópont jelenlegi kialakítása miatt;
- a gyalogos és kerékpáros kerületközi kapcsolat egy szűk, rendezetlen környezetű, szintbeni vasúti átjárón keresztül biztosított, így a Karácsony Benő park és a XV. kerületi helyi központ és Újpest között nehézkes az átjárás;
- a rendezési tervekben már közel 30 éve rögzítve van, hogy a területet a metró miatt szükséges átépíteni, azonban a metró meghosszabbításának megvalósításával a terület átalakulása is várat még magára;
- a lakótelep területén jelentős probléma, hogy a lakásszámhoz képest (a mai igényekhez viszonyítva) nagyon kevés parkolóhely áll rendelkezésre, a kevés meglévő parkolóhely is nagyterjedésű felszíni parkolóknak került kialakításra, amely a területen szerkezetileg beékelődik a területegységek közé, a zöldfelületek terét csökkentve;
- a metró meghosszabbítás megépítése a terület jelentős részének felszíni szanálásával valósítható meg, az építéséhez szükséges organizációs terület a szerkezeti egység jelentős részét igényli;
- az engedélyezési tervcsomag egy új csomóponti kialakítást is tartalmaz, amely a metrótól időben függetlenül is megvalósítható létesítmény;
- a területen jelentős a kerületi és fővárosi önkormányzati tulajdonú területek aránya.



A terület rendezésének legfontosabb szempontjai

(A beépítési terveket a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 3. melléklete szerint a 8. Beépítési terv fejezet tartalmazza.)

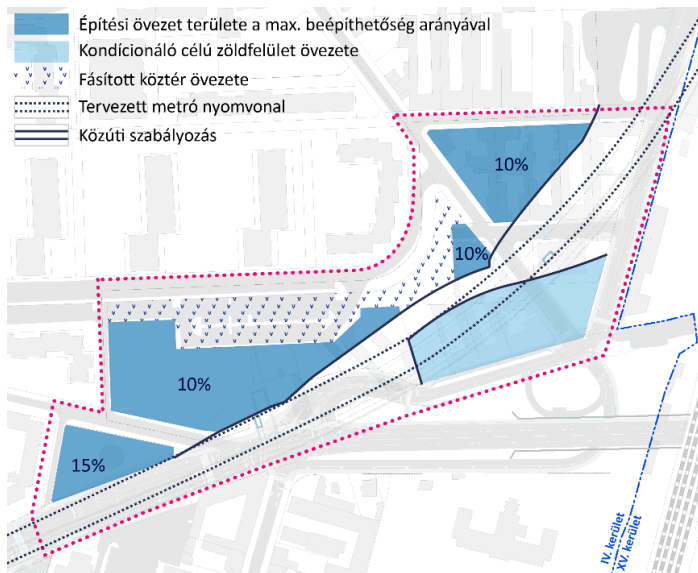
A földszintes, hagyományos, zárt sorú beépítésű, vegyes funkciójú tömböket már az 1994. évben készített Budapest IV. kerület Újpest Központi Lakótelepek Részletes Rendezési Terve is átépítésre tervezte.



RRT 1994

A terv rögzítette a metró nyomvonalát, az ehhez kapcsolódó építési tilalmat és a felüljáró megközelítésének javítása érdekében az új közúti kapcsolatot. Ekkor a területet a lakótelep széleként képzelték el: a lakótelepi struktúrához illeszkedve zöldben úszó kereskedelmi, szolgáltató létesítményeket, felszíni parkolót és lakóterületi közparkot terveztek a területre. Emellett a terv tartalmazta a jelenlegi felszíni parkoló területének tagolását is.

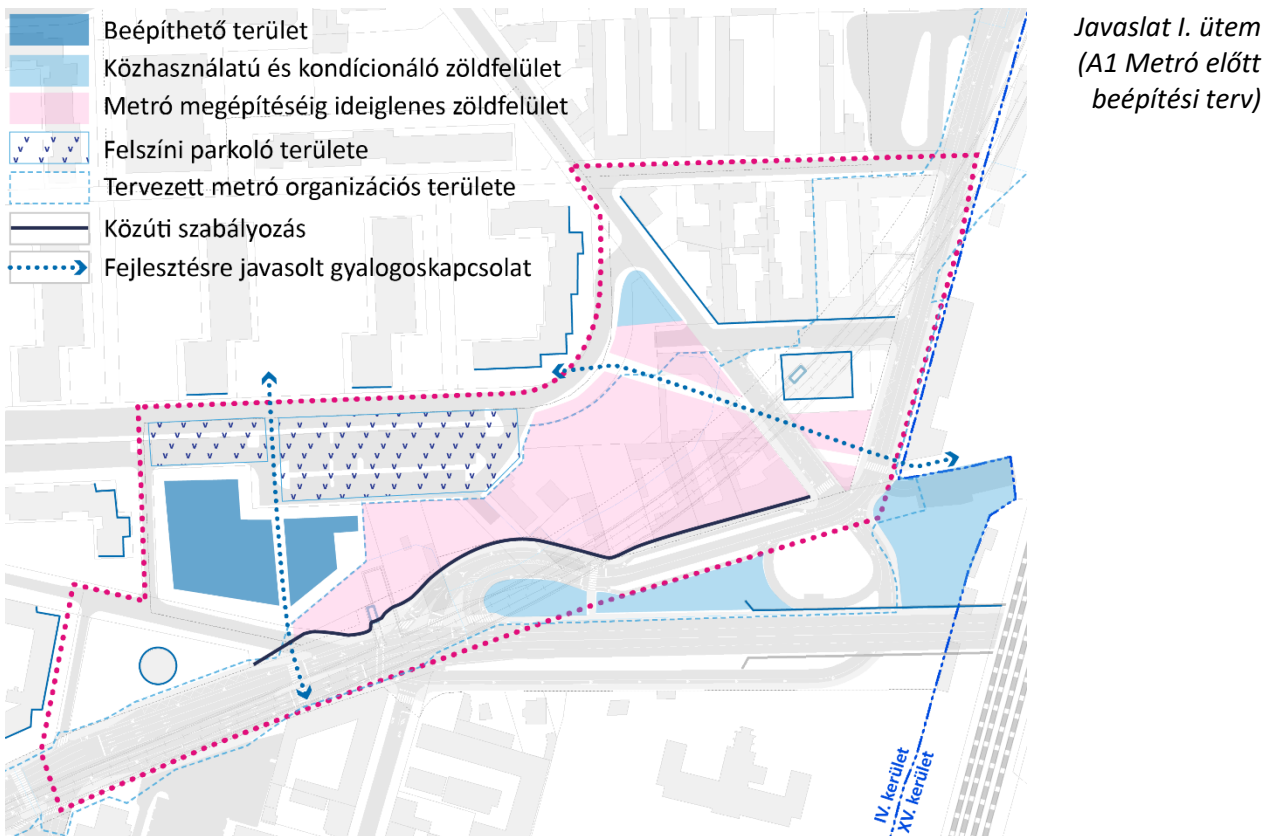
A részletes rendezési tervek 2003-ban hatályukat veszítették. 2007-ben kezdődött el a kerület teljes területére vonatkozó Újpest Városrendezési és Építési Szabályzatának (ÚKVSZ) készítése. A 2014-ben jóváhagyott ÚKVSZ keretbe foglalta a kerület részegységeire készülő szabályozási terveket, a víztorony környezetére ebben az időszakban nem készült szabályozási terv, így az ÚKVSZ határozta meg az építési lehetőségeket. Újpesti lakótelep városszerkezeti egység kerületi építési szabályzatát (KÉSZ) 2018-ban hagyta jóvá Újpest Önkormányzat Képviselő-testülete, az ÚKVSZ ekkor hatályát veszítette a területre. A KÉSZ az országos jogszabályi környezethez illeszkedve rögzíti továbbra is a korábbi ÚKVSZ rendelkezéseket.



ÚKVSZ, KÉSZ

A jelenleg hatályos övezeti rendszer jelentős mértékben változott a 94-es tervhez képest. Nőtt a beépítésre szánt területek nagysága, bár ezek csak 10%-ban építhetők be, tehát a területen a korábbi szabadtér arány továbbra is megmaradt. Jelentős különbség, hogy fejlesztés esetén csökkenhet a közhasználatú zöldfelület aránya. Nőtt a közút számára kijelölt közterület mérete és a csomóponti helyzetben jelentős méretű kondicionáló célú zöldfelület került kijelölésre a főváros településszerkezeti tervéhez igazodva.

Az előzmény terveket áttekintve megállapítható, hogy a terület rendezésének jelentős akadálya a metró meghosszabbítás megépítésének késlekedése. A rendezési tervek közel 30 éve rögzítik a metró tervezett helyét. Jelen KÉSZ módosítás tervezése idején sem ismert, hogy a metró 1-2 éven belül, vagy 10 év múlva, vagy 30 év múlva fog-e megvalósulni, ezért a terv célja elsődlegesen a metró építéséhez szükséges területek biztosítása.

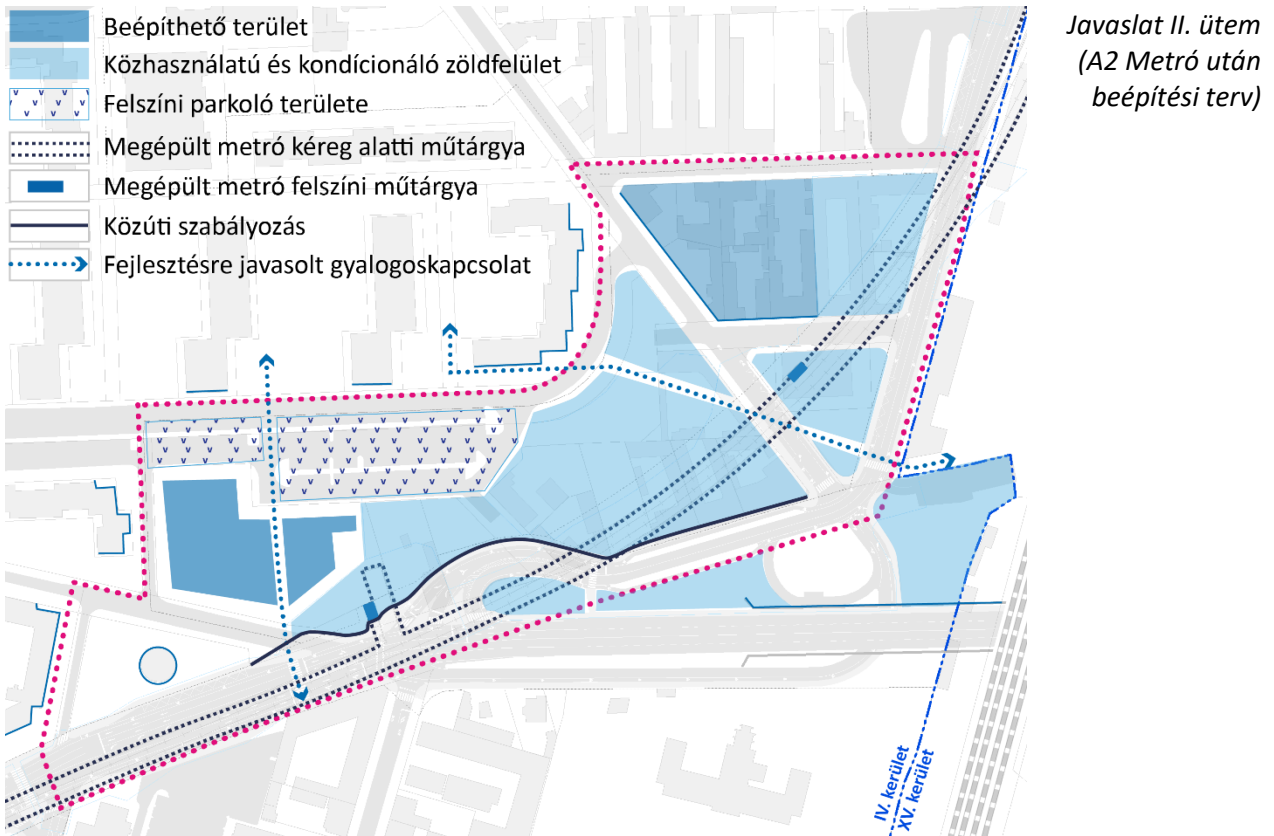


A javaslat I. üteme a metró megépítése előtti állapot rendezését jelöli ki.

- A metró meghosszabbítás engedélyezési tervcsomag részeként engedélyezett csomópont a metrótól függetlenül is megvalósulhat, ennek kiépítése jelentősen biztonságosabbá tenné a nagy forgalmú felüljáró és a Szilágyi utca kapcsolatát. Az új csomópont kiszabályozásával, jelentős mértékben csökken a közúti közterületként tervezett területek mennyisége. A csomópont területigénye azonban már az I. ütem során is szükségessé teszi a Kiss János utcától nyugatra elhelyezkedő ingatlanok szanálását.¹
- A metró megépítéséhez szükséges organizációs területet épületektől szabadon kell tartani, mert a metró megépítésének idején a teljes felszín építési területként lesz igénybe véve.
- A terület emellett alkalmas közhasználatú, az ökológiai állapotot javító zöldfelületek (pl. esőkeret, biodiverz kiültetéseket) létesítésére. A területet a metróépítés miatt nem célszerű még fásítani, azonban ideiglenes, ún. „kék fákkal” az árnyékos területek növelése lehetséges.²
- A fenti kötöttségek miatt a területegységnek csak kis része építhető be, a jól pozicionált területen, szabadonálló, zöldben úszó tömegképzéssel van lehetőség épület elhelyezésére (a kialakuló építési telek legfeljebb 10%-án).
- A kerületközi gyalogoskapcsolat javítása érdekében célszerű a felüljáró alatti közterületek hasznosítása, funkcióval gazdagítása. Itt lehetőség lenne például extrém sportpark kialakítására.

¹ Az engedélyezési tervek készítésekor a metró műtárgy építését követően tervezték a csomópont átépítését, amikor a Kiss János utcai épületek szanálása a metró meghosszabbítás miatt már megtörtént. A csomópont fejlesztést a metró meghosszabbítástól függetlenül is javasolt megvalósítani. Amennyiben nem reális a Kiss János utcától nyugatra található ingatlanok szanálása, a csomópont engedélyezési tervének módosítása szükséges. (A beépítési terv az I. és a II. ütemben is az engedéllyel rendelkező kialakítást tartalmazza, ahol az épületek szanálása szükséges.)

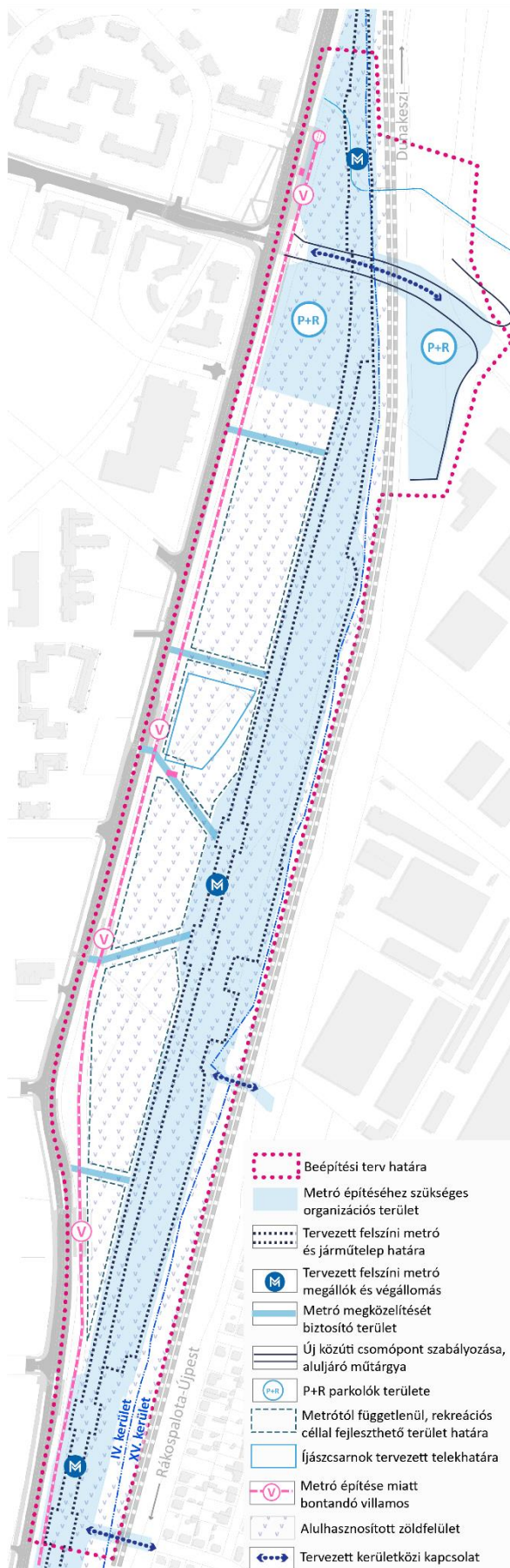
² részletesen lásd Tájérendezési és zöldfelület-fejlesztési javaslatok fejezetben.



A javaslat II. üteme a metró megépítése utáni állapot rendezését jelöli ki:

- A metró építése miatt a felszín jelentős része elbontásra kerül, a Kiss János utcától északkeletre elhelyezkedő épületek jelentős részét bontani szükséges. A kéregalatti mőtárgy elhelyezését követően a terület változatos hosszú távú fejlesztési lehetőségekkel rendelkezik.
- A metró mőtárgyának elhelyezése ezen a területen kéreg alatt, körülbelül 1 méteres mélységben tervezett, így a mőtárgy feletti felszín később sem lesz beépíthető, fásítható. A mőtárgy környezetében fák ültetésére és épület elhelyezésére kizárólag az illetékes hatóság engedélye szerint van lehetőség, a metró mőtárgyát nem veszélyeztető műszaki megoldással.
- A terület számos szerkezeti kötöttsége miatt a lehatárolható építési helyek kompozíciós értelemben bizonytalan térfalakat határozhatnak meg. **Amennyiben közcélú városfejlesztési érdek nem indokolja a terület beépítését, javasolt a lakótelepi lakosság számára új rekreációs célú közparki terület kialakítása a Kiss János utca és a víztorony közötti területen.**
- A szabályozási terv feladata a fentiek szerinti lehetőségek rugalmas biztosítása, a terület végleges felszíni funkcióinak megtalálásához részletes közösségi tervezés, társadalmi bevonás szükséges.
- A területen további fejlesztési szándék jelenleg még nem ismert, ezért a tervezés céljához illeszkedve, a beépítési terv elsődlegesen a közlekedési létesítményeket és a beépíthető fejlesztési területet jelöli, fiktív építészeti vízió helyett.

B: Külső Szilágyi út és vasútvonal közötti terület

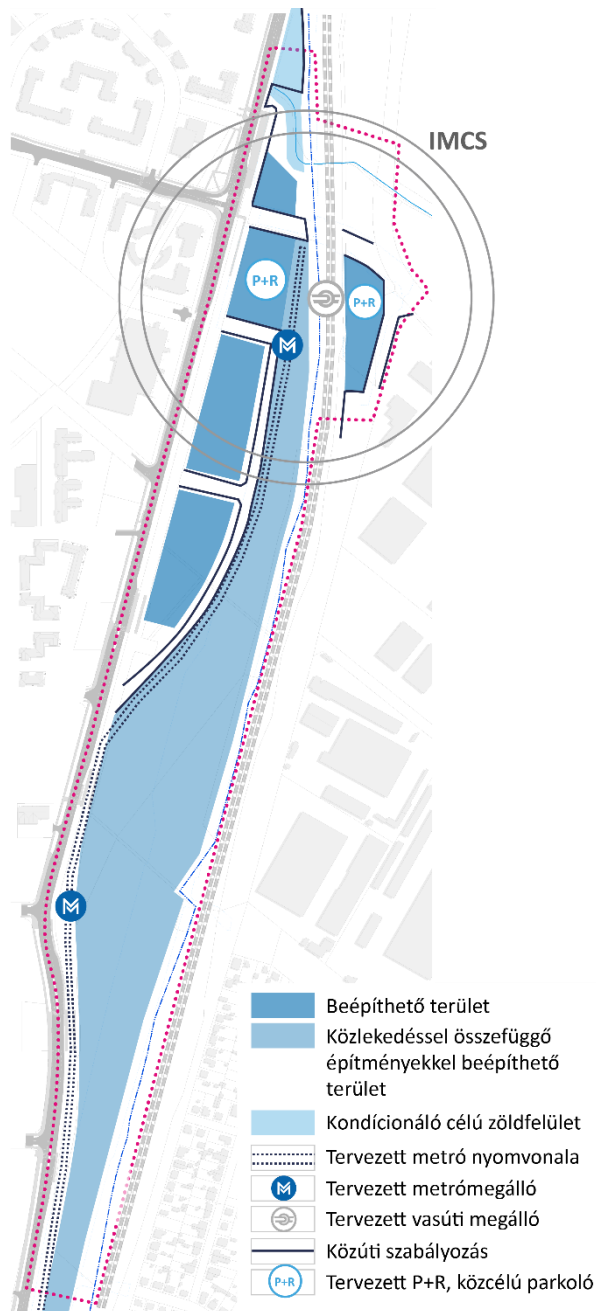


A terület rendezésének legfontosabb szempontjai:

- a műszakilag nem igénybe vett, beépítetlen, használaton kívüli területet a rendezési tervek évtizedek óta a metró meghosszabbítása és járműtelep számára rögzítik;
- a terület jelenleg alulhasznosított zöldfelület spontán kifejlődött vegetációval, de számos koros, értékes fával és értékes gyeppel rendelkezik, a zöldfelületi hálózat fontos része;
- a villamos és a vasút közé ékelődő, nehezen megközelíthető területet a lakosság kis része rekreációs céllal, kutyafuttatóként időszakosan használja;
- a IV. és XV. kerület közötti gyalogos közlekedést, átjárást jelzik a helyszínen és a légi felvételen is jól látható áttaposások, amelyek jellemzően a villamos megállókat célozzák, ezek a kerületközi kapcsolatok a jövőben fejlesztést igényelnek;
- az engedélyezési tervcsomag egy új közúti aluljáró létesítési tervét is tartalmazza, amely a Megyeri út – Dunakeszi út összekötését biztosítaná, jelentősen javítva a kerületközi gépjármű közlekedést, ez a metrótól időben függetlenül is megvalósítható;
- a metró új engedélyezési tervei a járműtelep területigényének racionalizálásával és a tervezett nyomvonal korrigálásával a metrótól függetlenül is fejlesztendő területet „szabadított fel”, amelyre meg is jelentek a konkrét fejlesztési igények, ezek kialakításakor biztosítani kell a metró megvalósításához és későbbi megközelítéséhez szükséges szabadterületet;
- szükséges az érintett országos vasútvonal tervezett bővítésének, új megállóhely létesítésének helybiztosítása;
- folyamatban lévő fejlesztés a területen a Magyar Íjász Szövetség Íjászcarnokának elhelyezése és a terület rekreációs célú fejlesztése – mindkét területhasználati fejlesztési döntés a beépítési terv készítésekor adottságként kezelendő;
- a terület minden érintett telke 50%-ban kerületi és 50%-ban fővárosi önkormányzati tulajdonú.

(A beépítési terveket a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 3. melléklete szerint a 8. Beépítési terv fejezet tartalmazza.)

A közlekedési létesítmények: metróvonal, metrómegállók, járműtelep, új közúti aluljáró és parkoló területek elhelyezése a területen már a tervelőzsményekben is szerepelt.



KSZT, KÉSZ

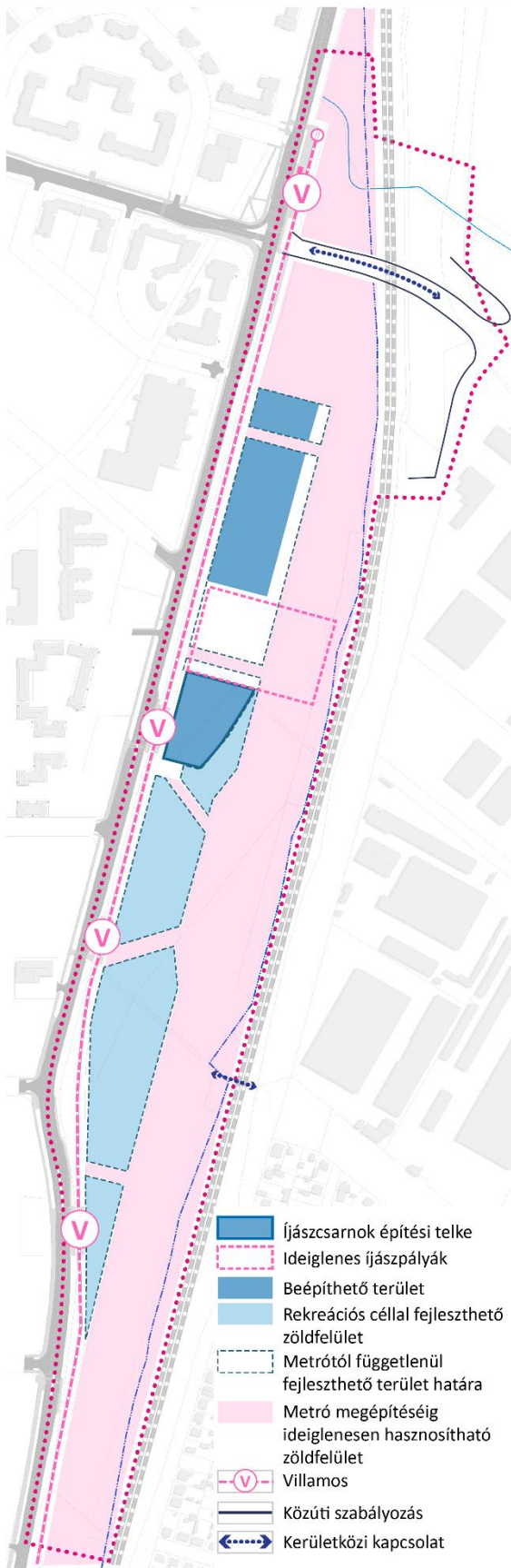
Újpest-Káposztásmegyer intermodális központ és környezete kerületi szabályozási terv (KSZT) 2014-ben lett jóváhagyva. A BKK megbízásából, a IV. és a XV. kerület együttműködésében megtervezett KSZT kiemelt célja volt az intermodális csomópont (IMCS) előkészítése, a vasúti, tömegközlekedési és közlekedési célú területek mellett különleges, intézményi funkciókkal vegyes használatú közlekedési területet határoz meg a terv.

A beépítésre szánt fejlesztési területet a Külső Szilágyi útról nyíló íves közút kiszabályozásával tárja fel, elsősorban irodai-munkahelyi funkciókkal. A terület fontos részét képezik a kialakítandó P+R parkolók, a tervezett autóbusz-végállomás, a metró meghosszabbítás és a tervezett új vasúti megállóhely.

A 2019-ben elfogadott Káposztásmegyer lakótelep városszerkezeti egység kerületi építési szabályzat (2019) városrendezési célként határozta meg a terület fejlesztési lehetőségének biztosítását, így a KSZT korábbi előírásait, kötelező elemeit megtartja, továbbelteti az új jogszabályi környezethez igazítva.

A területre vonatkozóan a fejlesztési szándékok az elmúlt néhány év részletes tervezési, engedélyezési folyamatai során megváltoztak, a KÉSZ módosításának ezeket a változásokat szükséges lekövetnie. A metró engedélyezési tervcsomag a területigény racionalizálásával jelentős mennyiségű, a metrótól függetlenül is fejleszthető területet határozott meg, azonban a metró megépítéséig ezen a terület egységen is figyelembe kell venni a metró építéséhez szükséges organizációs terület szabadon hagyását. A lakótelepi struktúrához illesztett, optimalizált megállókiosztás meghatározza a fejlesztési terület tagolását is. A kerületi fejlesztési döntések alapján, a területen már nem támogatott intenzív, helyi központi vegyes funkciójú beépítés kialakítása, a hosszú távú hasznosítás elsődleges iránya a szabadidős, lakossági rekreációs hasznosítás.

Az ütemezett fejlesztés I. üteme ebben az esetben is (az A jelű terület egységhez hasonlóan) a metró megépítése előtti állapot, a II. ütem pedig a metró meghosszabbításának megvalósítását követő állapot.

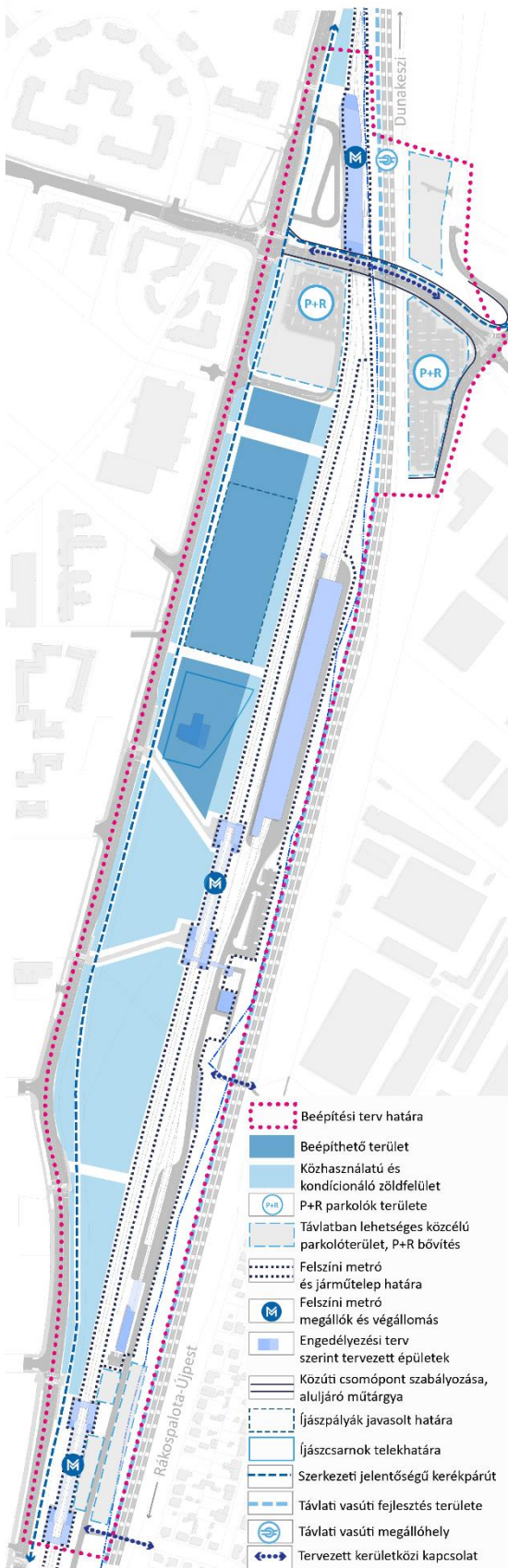


*Javaslat I. ütem
(B1 Metró előtt beépítési terv)*

A javaslat I. üteme a metró megépítése előtti állapot rendezését jelöli ki.

- A metró meghosszabbítás engedélyezési tervcsomag részeként engedélyezett, a Megyeri út – Dunakeszi út összekötését biztosító közúti aluljáró a metrótól függetlenül is megvalósulhat, megépítése jelentősen javítaná a kerületközi kapcsolatot.
- A kerületközi gyalogos kapcsolatok fejlesztése szükséges, megfelelő körülmények között szükséges biztosítani, hogy a XV. kerületből érkezők meg tudják közelíteni a villamos megállókat és a rekreációs területet. A gyalogos kapcsolatok fejlesztéséhez a metró engedélyezési tervcsomag országos vasútvonalat keresztező szintbeni gyalogos műtárgyainak megvalósítása és a rekreációs terület burkolt felületeinek megfelelő elhelyezése (ideiglenes jelleggel) egyaránt szükséges.
- A záradékolt telekalakítással és folyamatban lévő engedélyezéssel rendelkező ijászcsarnok és környezetének rendezése adatszolgáltatás alapján kerül feltüntetésre a beépítési terven.
- A káposztásmegyeri rekreációs terület környezetalakítási koncepcióterve is jelentős részben megvalósulhat a metró megépítése előtt, az alábbi feltételekkel:
 - A fatelepítések során figyelembe kell venni a tervezett metrómegálló megközelítését biztosító burkolatok és a tűzoltó útvonalak helyét, valamint az építéshez szükséges organizációs területet. Ezekre a területekre csak úgynevezett „kék fák” ültetése javasolt.³
 - A tervezett felszíni metróvonal tűzoltóautóval történő közvetlen megközelítését a metrókerítésen 300 méterenként kialakításra kerülő menekítő kapun keresztül biztosítani kell, így a park kialakításánál ezt a jövőbeli igényt figyelembe kell venni.
 - A metró számára fenntartott terület a metró megépülésének idejéig átmeneti hasznosításként, ideiglenes infrastruktúrával a tervezett rekreációs terület részeként integrálható.
 - A felszín bolygatásának minimalizálása szükséges a beavatkozások során az értékes gyepfelületek fennmaradása érdekében.

³ részletesen lásd Tájrendezési és zöldfelület-fejlesztési javaslatok fejezetben.



Javaslat II. ütem (B2 Metró után beépítési terv)

A javaslat II. üteme a metró megépítése utáni állapot rendezését jelöli ki.

- A területen elhelyezésre kerül a metró felszíni létesítménye, három felszíni megállója (Óceánárak utca, Bőröndös utca megálló és Megyeri út végállomás), a vonal üzemeltetését kiszolgáló járműtelep és az ezekhez szorosan kapcsolódó infrastruktúra elemek.
- A felszíni szakasz életvédelmi kerítése és felszíni létesítménye markáns elválasztó hatású elem, a kerületközi kapcsolatok biztosítása érdekében megvalósulnak az engedélyezési tervcsomagban szereplő különszintű átjárók, a kerítés mellé elhelyezésre kerül a terv szerint védőfásítás.
- A metró meghosszabbítás engedélyezési tervcsomag alapján a Megyeri úti végállomás környezetében és az új aluljáró palotai oldalán megvalósításra kerülnek az engedélyezett P+R parkolók. A jövőbeli igények potenciálisan meghaladhatják a tervcsomagban engedélyezett parkolók férőhelyszámát, ezért a területen biztosítani kell a bővítési lehetőséget a TSZT-ben meghatározott min 1400 fh. érték figyelembevételével. A szabályzatnak lehetővé kell tennie többszintes parkoló létesítmény elhelyezését is, amellyel az igénybe vett földterület mennyisége észszerűen optimalizálható.
- Az országos vasútvonal nyugati oldalán a távlati vasúti fejlesztési terület helybiztosítása megmarad.
- A metró megépítésével párhuzamosan a területen a villamos pálya megszűnik, a Külső Szilágyi út menti területen a villamosvonal és ahhoz kapcsolódó üzemeltetési létesítmények helyén, a szerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra megépülhet, amelynek környezetében további zöldfelületek létesíthetők.
- A metrómegállókhöz kapcsolódóan a tervezett kerékpáros és gyalogos forgalomnak megfelelően szükséges a burkolt felületek bővítése, az állomás előterek rendezése.
- Az építkezést követően az organizációs terület metrókerítésen kívüli része az I. ütem során kialakított rekreációs terület részeként fejleszthető, a menekítő kapuk és azokhoz vezető útvonalak szabadon hagyásával.
- Az I. ütem idején elhelyezett íjászcsarnok kialakítása megmarad, a csatlakozó íjaspályákat a metró működésének és üzemeltethetőségének figyelembevételével szükséges áthelyezni.

3.2 TÁJRENDEZÉSI ÉS ZÖLDFELÜLET-FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

A fejezet az „M3 MEGHOSSZABBÍTÁS VONAL - ENGEDÉLYEZÉSI TERV – KÖRNYEZETVÉDELEM” című dokumentáció alapján készült.

3.2.1 Táj- és természetvédelem

A tervmódosítás alapján a tájhasználati módokban nem történik változás, mivel a tervezett fejlesztések urbánus tájban valósulnak meg, már korábban beépítésre szánt területeken. Az új metrószakaszhoz kapcsolódó építmények ugyanakkor jelentős mértékben változtatják meg a településképet főként a felszíni szakaszokon a zajvédelmi határértékek betartását lehetővé tévő zajárnyékoló falak jelenléte és látványa, valamint kisebb mértékben a jelenlegi települési kapcsolatok átrendeződése miatt. A külszíni metróvonal építményei, különösen a tervezett zajárnyékoló fal és életvédelmi kerítés mentén szükséges városképvédelmi beavatkozás. Ennek megfelelően az építési szabályzatban rögzítésre került, hogy a fal és kerítés mentén takarófásításról, azaz fasor és sűrű cserjesáv telepítéséről kell gondoskodni. Az új helyzetben feleslegessé váló, elbontásra kerülő pályaszakaszok, építmények helyét tájba illő, őshonos növényzet telepítésével kell rekultiválni.

A tervezési terület az eredeti természeti környezet felszámolásával jött létre, ezért természetes vegetáció, természetvédelmi oltalom alatt álló természeti értékek (országos és helyi jelentőségű védett természeti terület vagy emlék, ex lege védett természeti terület, Natura 2000 terület) nem található a területen. A természeti értékeket a települési zöldfelületi rendszer elemei alkotják. Természetvédelmi szempontból az egyetlen értékesnek mondható terület a Bőröndös utca – Külső Szilágyi út találkozásánál fennmaradt zöldfelület, amelyen viszonylag jó természetességi állapotú, homoki gyepes élőhely található, az erdősült terület madárfaunája is említésre méltó. A tervmódosítás alapján az értékes terület jelentős részben közpark övezetbe sorolódik, részben különleges rekreációs területként (tervezett íjászpálya) hasznosul, amely használatok hosszú távon biztosítják a beépítetlen állapotát, az élőhelyek megőrzésének lehetőségét. A területen a felszín bolygatásának minimalizálása szükséges a beavatkozások során az értékes élőhelyek fennmaradása érdekében. Kivitelezéskor minimálisan csökkenhet a fajok populációja a cserjés, bokros területeken, ahol az erdőterületből a metró nyomvonala és a járműtelep mintegy 1 ha területet fog igénybe venni a meglévő 70-es vasútvonal vágányai mellett.

A tervezési terület az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetét érinti a Csömöri-patak mellett, valamint a Szilas-patak mentén. Az elvégzett vizsgálatok alapján védett vagy fokozottan védett növényfaj egyedének előfordulása az övezetben kizárható. A tervezett közlekedési létesítmények a Szilas-patak nyomvonalát, mederviszonyait nem változtatják meg a jelenlegi állapothoz képest. Az építési időszakot követően a vízfolyás a jelenlegi állapotnak megfelelően tudja biztosítani az ökológiai kapcsolatokat. A rendezést követően gondoskodni kell a patak ökológiai viszonyainak helyreállításáról, vízparti növényzet telepítéséről. A Csömöri-patak nyomvonala módosításra kerül a XV. kerületi szakaszon. A mederkorrekció az ökológiai folyosó övezetét nem érinti. Az átalakítás ökológiai szempontból nem jár jelentős hatással, mivel a patak nyugati irányban eddig is felszín alatt folytatódott.

A szabályozási terv alapján megvalósításra tervezett új beépítések, közlekedési létesítmények által csökken a zöldfelületek aránya, ez a zöldfelületi rendszer elemeinek fejlesztésével megvalósuló ellentételezést igényel. A zöldfelületeket érintő változásokat, fejlesztési javaslatokat az alábbi fejezetrészek tartalmazzák.

3.2.2. Közparkok, közkertek, fásított közterek

A Rózsa utca metrómegálló környezete fásított köztér övezetében szabályozott. A területen 25%-os zöldfelületi arány alakítandó ki a metró engedélyezési tervének megfelelően. Az aláépített területek földmémén intenzív zöldtetők kialakítása javasolt.

A víztorony környezetében a műemlékhez méltó, rekreációs szabadterület kialakítása a cél, összeköttetést teremtve a lakótelepi zöldterületek felé.

A Külső Szilágyi út – vasútvonal közötti ökológiai szempontból értékes zöldfelületen 1,2 és 2,6 ha nagyságú közpark övezetek kerülnek kijelölésre. Az újonnan kijelölt zöldterületek méretükből adódóan alkalmasak a környékbeli lakosok ellátottságát jelentősen javító, komplex (játsszó, sport, pihenő) funkciókínálatot biztosító zöldterületek kialakítására.

3.2.3. Építési övezetek zöldfelületi fejlesztése

A tervmódosítás alapján a Laborfalvi Róza utca – Árpád út közötti területen a Vi-2 jelű vegyes intézményi építési övezetek szabályozása változatlan. A terület két ütemben kerülhet beépítésre a metró építéséhez igazodva. Fontos, hogy az itt kialakításra kerülő intézményterületek részben közhasználatú fásított köztérként, zöldfelületként is funkcionáljanak, javítva a térség környezeti kondícióit. Az intézményterületek sűrű beépítését tetőkertek kialakításával kell ellensúlyozni, azok kialakításánál törekedni kell a minél vastagabb termőréteg és fás szárú növényzet telepítésére.

A Külső Szilágyi út mentén kijelölt K-Rek jelű különleges rekreációs területen íjászközpont és vendéglátó kialakítása tervezett. Az új funkcióval a beépítettség csak kis mértékben növekszik, a terület jelentős részben továbbra is zöldfelületként (szabadtéri íjaspályák) hasznosul, az értékes faállomány megőrzése biztosítható.

Az M3 metróvonal külszíni létesítményei a meglévő zöldfelületek számottevő csökkenésével járnak, az érintett fásszárú növényállomány kivágásra kerül. Az új megállóhelyek és a járműtelep épületei a beépítettséget növelik a területen. A kedvezőtlen hatásokat intenzív zöldfelület-fejlesztéssel célszerű kompenzálni. A kivágásra kerülő faállományt lehetőség szerint helyben, azaz a Külső Szilágyi út menti területen szükséges pótolni. A szabályozási terven rögzítésre került a metrópálya mellett eltelepítendő védőfásítás területe. Az új lapostetős épületeken extenzív zöldtetők kialakítása javasolt.

3.2.4. Közlekedési területek zöldfelületi fejlesztése

A közterületi fasorok a zöldfelületi rendszer szerves részét képezik. A TSZT 2020-ban kijelölt településképvédelmi jelentőségű fasorok a tervezési területen az Árpád út, a Rózsa utca és a Görgey Artúr utca szakaszát érintik. A közterületi fasorok többsége hiányos, vagy csak szakaszosan telepített, így pótlásra, kiegészítésre szorulnak. Az átépítésre kerülő útszakaszokon legalább egy oldali fasor telepítendő, illetve tartandó fenn, a faegyedek egészséges fejlődéséhez szükséges, közműmentes élettér fenntartása mellett.

Új fasorok telepítésénél csak a kifejezetten várostűrőnek minősülő fajok, útsorfa minőségű fák telepítendőek, legalább 1,25x1,25 m-es ültetési fahely szabadon hagyásával. Ahol a meglévő, hiányos fasorok kiegészítésére van szükség, ott a már meglévő fák közül a leggyakoribb előfordulású, az utcában bevált fajtát kell kiegészítésként telepíteni. Olyan koronaméretű és formájú fajokot kell alkalmazni, melyek az utcában szükséges úrszelvényt kényszeres visszametszés nélkül is tartani tudják mind az útpályán, mind a járdákon.

Az újonnan kialakításra kerülő felszíni parkolókat fásítani szükséges. A fásítottság mértékét tekintve legalább az OTÉK előírását kell figyelembe venni: „10 gépjárműnél nagyobb befogadóképességű felszíni várakozó-

(parkoló) helyet fásítani kell. A parkoló felületek árnyékolását biztosító fásítást minden megkezdett 6 db várakozó- (parkoló) hely után 1 db, nagy lombkoronát nevelő, környezettűrő, túlkoros, allergén pollent nem termelő lombos fa telepítésével kell megoldani.”

3.2.5. Zöldfelületek átmeneti hasznosítása

A metróépítéssel érintett, beruházás megvalósulásáig nem beépíthető, ideiglenesen zöldfelületek céljára hasznosítható területrészek:

- Laborfalvi Róza utca – Árpád út között Vi-2 jelű építési övezetekbe és Kb-Ez jelű övezetbe sorolt, a felszín alatt tervezett metró nyomvonalba eső, építési és felvonulási területként tervezett területrészek,
- Külső Szilágyi út – 70-es vasútvonal között, a külszínen tervezett M3 metróvonal és létesítményei (állomások, járműtelep) számára kijelölt közlekedési célú területek.

A fenti területeket olyan extenzív, ideiglenesen közösségi funkciókat is befogadni képes zöldfelületként hasznosíthatók, amelyek részt vesznek a helyi klimatikus viszonyok javításában. A terület jó kísérleti terepe lehet egyéb alternatív zöldfelületfejlesztések számára, mint pl. esőkertek, méhlegelők vagy közösségi kertek. A metrófejlesztés számára fenntartandó területen csak ún. „kék fák” telepítése javasolt. „A „kék fák” olyan ideiglenes hasznosítás céljára, tervezett kivágással telepített fák, melyek külön szabályozás alá esnek, mentesülnek a pótlási kötelezettség alól, valamint a fák vizuálisan és a fakataszterben is megkülönböztetettek (kék jelzés), hogy telepítéstől fogva egyértelmű legyen a rendeltetésük.

3.3. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK

A fejezet a FŐMTERV Zrt. és VIKÖTI Kft. konzorciuma által készített engedélyezési terv felhasználásával készült.

3.3.1. Hálózatok és hálózati kapcsolatok

Az M3 metróvonal tervezett északi meghosszabbításának köszönhetően átszállásmentes kapcsolat jöhet létre Pest elővárosi zónába tartozó északi és déli kerületei között, a belső zónán keresztül. A kötőtpályás fejlesztés becsült költsége 110 Mrd. Ft.

A budapesti agglomeráció egyik legfontosabb vasútvonalának hálózati jelentősége a jövőben nőni fog, egyrészt a külső körvasúton bevezetni tervezett vasúti közlekedés, másrészt a Nyugati- és Déli pályaudvar közötti vasúti alagút megvalósítása révén. A fejlesztési tervek ennek megfelelően 3. vágány építésével és a Megyeri útnál új megállóhely létesítésével számolnak, amely a tervezési terület és környezete számára is lehetővé teszi a városi-elővárosi közlekedésben rejlő potenciál jobb kihasználását.

Az M0 gyorsforgalmi út távlatban is a legfontosabb közúti kapcsolata lesz a tervezési területnek, amelyről a tervezett P+R parkolók könnyen megközelíthetők lesznek, így szerepe még inkább felértékelődik. A Megyeri út és a Dunakeszi út külön szintű összekötésével bővülnek a közúthálózati kapcsolatok a szomszédos Rákospalotával.

A 14-es villamos helyén tervezett kerékpárútnak köszönhetően a lakóterületeket felfűző észak-déli elem is megvalósulhat. A XV. kerület irányából a metrómegállók elérést biztosító gyalogos kapcsolatok tervezettek.

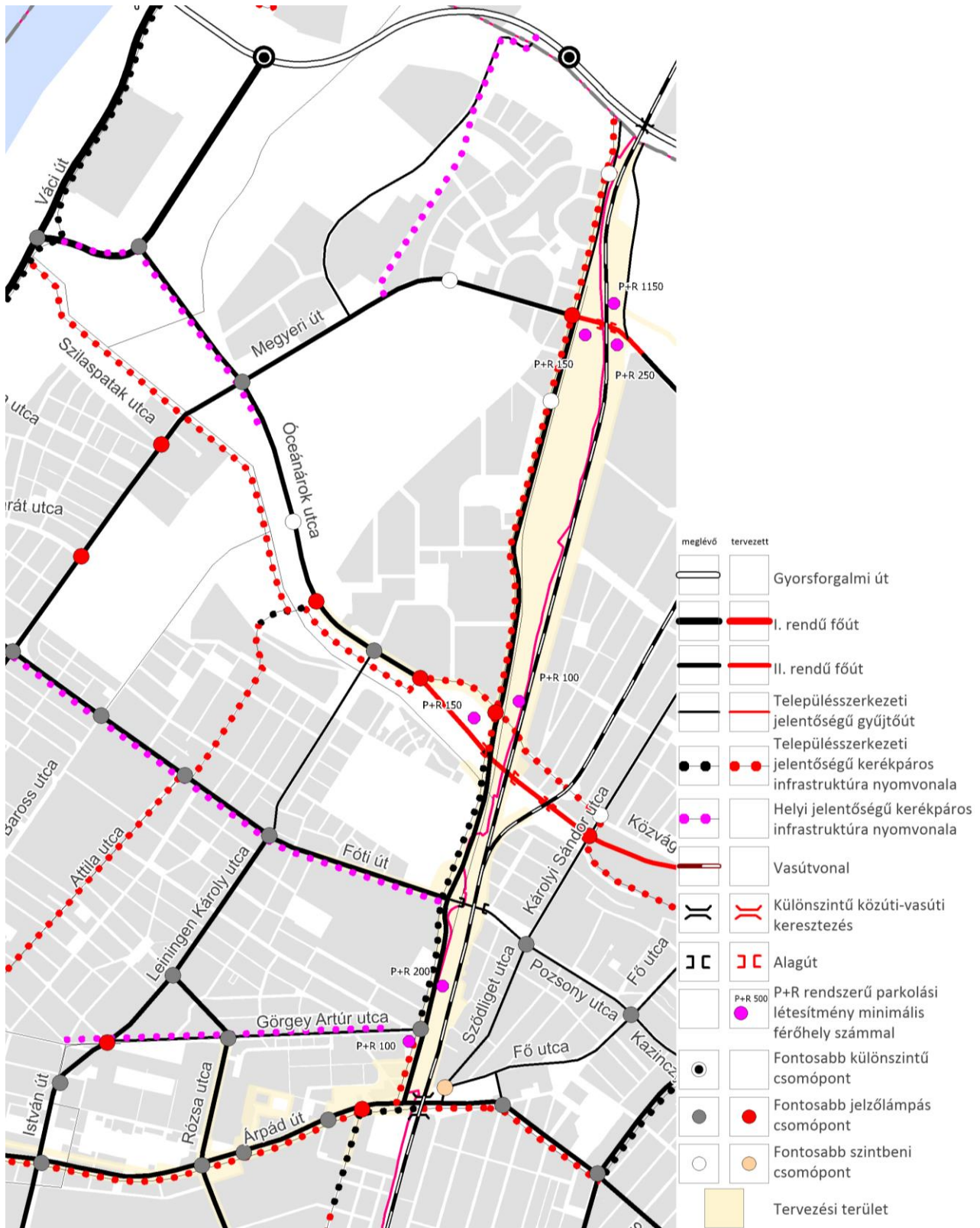
3.3.2. Közúti közlekedés

Az Árpád út és a meglévő felüljáró a jövőben is az egyik legfontosabb közúti kapcsolatot biztosítja a IV. és a szomszédos XV. kerület között. Az újpesti közúti közlekedésben jelenleg kiemelkedő szerepet betöltő Árpád út nagyobb konfliktusoktól mentes humanizálására (elsősorban a forgalom csillapítására) a Körvasút menti körút kerületi szakaszának megvalósulásával párhuzamosan kerülhet sor, addig a 2x2 forgalmi sávok keresztmetszet megtartása Újpest beépített területeinek működőképessége miatt indokolt. A közterületi parkolás rovasára azonban ma is van lehetőség irányhelyes kerékpársávok kialakítására, valamint a gyalogos és zöldfelületek bővítésére.

Az 1.1 Környezetalakítás terve fejezetben említettek szerint az Árpád út – Szilágyi utca csomópontját javasolt már a metró fejlesztését megelőzően az elkészült engedélyezési tervek szerint átépíteni, így fejlesztve és biztonságossá téve a nagy forgalmú út kapcsolatait. A tervezett csomópont területigénye a korábbi tervekhez képest csökkent. Az Árpád úti felüljáró és Szilágyi utca kapcsolati irány is megadásra került a felüljáró melletti szervízút kétirányúsításával. Az úthálózati fejlesztés következtében a Hídláb utca megszüntetésre javasolt. A szabályozási tervben a közúti közlekedési terület szélessége a meglévő csomópont átépítése miatt nő.

Távlatban a jelenlegi Óceánárok utca – Töltés utca – Közvágóhíd utca alkotta útvonal a Külső Szilágyi utat és a vasútvonalakat külön szinten keresztezi majd a patak északi oldalán. A metróépítés során azonban a Töltés utcai szintbeni villamosátjáró megszüntetésével a két szomszédos kerület úthálózata között meglévő kapcsolat egyelőre megszűnik. A Külső Szilágyi út keresztmetszeti kialakítása nem változik, de a Töltés utca irányába kialakított jobbra kanyarodó sáv elbontásra tervezett. A járműtelep kiszolgálására a XV. kerület felől a Töltés utcából kiágazó új útvonal létesülne, a vasúton történő áthajtás a meglévő vasúti átjárón továbbra

is biztosított. A kiszolgálóút az Óceánárok utcai metrómegálló mellett a járműtelep kapujáig halad, ahol tovább folytatódik a járműtelepet feltáráó útként.



Javasolt közúthálózat

A Megyeri út tengelyében Újpest és Rákospalota között a metrófejlesztés részeként új külön szintű közúti kapcsolat (aluljáró) tervezett. A műtárgynak köszönhetően a két kerület közötti kapcsolatok jelentős mértékben javulnak. Az újpesti oldalon a Külső Szilágyi úton új jelzőlámpás csomópont épül. A Megyeri út folytatásának és a Harsányi Kálmán utca meghosszabbításának találkozásánál a Dunakeszi út korrekciójával új jelzőtáblás csomópont jön létre. A metróvégállomáshoz kapcsolódóan tervezett P+R parkolók az újpesti oldalon a Külső Szilágyi útról, a rákospalotai oldalon a meghosszabbított Harsányi Kálmán utcáról érhetőek el.

A Böröndös utcai metróállomás környezetében már rövid távon íjasközpont és vendéglátó egység építése tervezett. A fejlesztések minimális forgalmat jelentő közúti kiszolgálása jelenleg a meglévő villamos pályán keresztül biztosítható, a metró átadása után a kapubehajtók forgalma a metróállomástól a gyalogátkelőhelyhez vezető sétányt, valamint a jelenlegi villamospálya nyomvonalán tervezett új kerékpárutat fogja keresztezni, mivel maga a metróvonal a vasútvonal mellé kerül.

A Dunakeszi utat alkotó telkek jogi helyzetét javasolt rendezni.

3.3.3. Közösségi közlekedés

A tervezési terület közösségi közlekedési igényeit meghatározó módon távlatban is az Észak- és Dél-Pest között, a belvároson keresztül kapcsolatot teremtő metróvonal jelenti, de nem Újpest-központban biztosított átszállással, hanem már közvetlen eléréssel. A Megyeri úti állomás a meghosszabbított vonal végállomásaként a környezetében épülő helyközi autóbuszmegállóval és P+R parkolókkal átszálló csomópontot fog alkotni.

Az M3 metróvonal Káposztásmegyerig történő meghosszabbítására 2020-ban ismét elkészültek az engedélyezési tervek és megadásra kerültek a tervekhez kapcsolódó engedélyek.

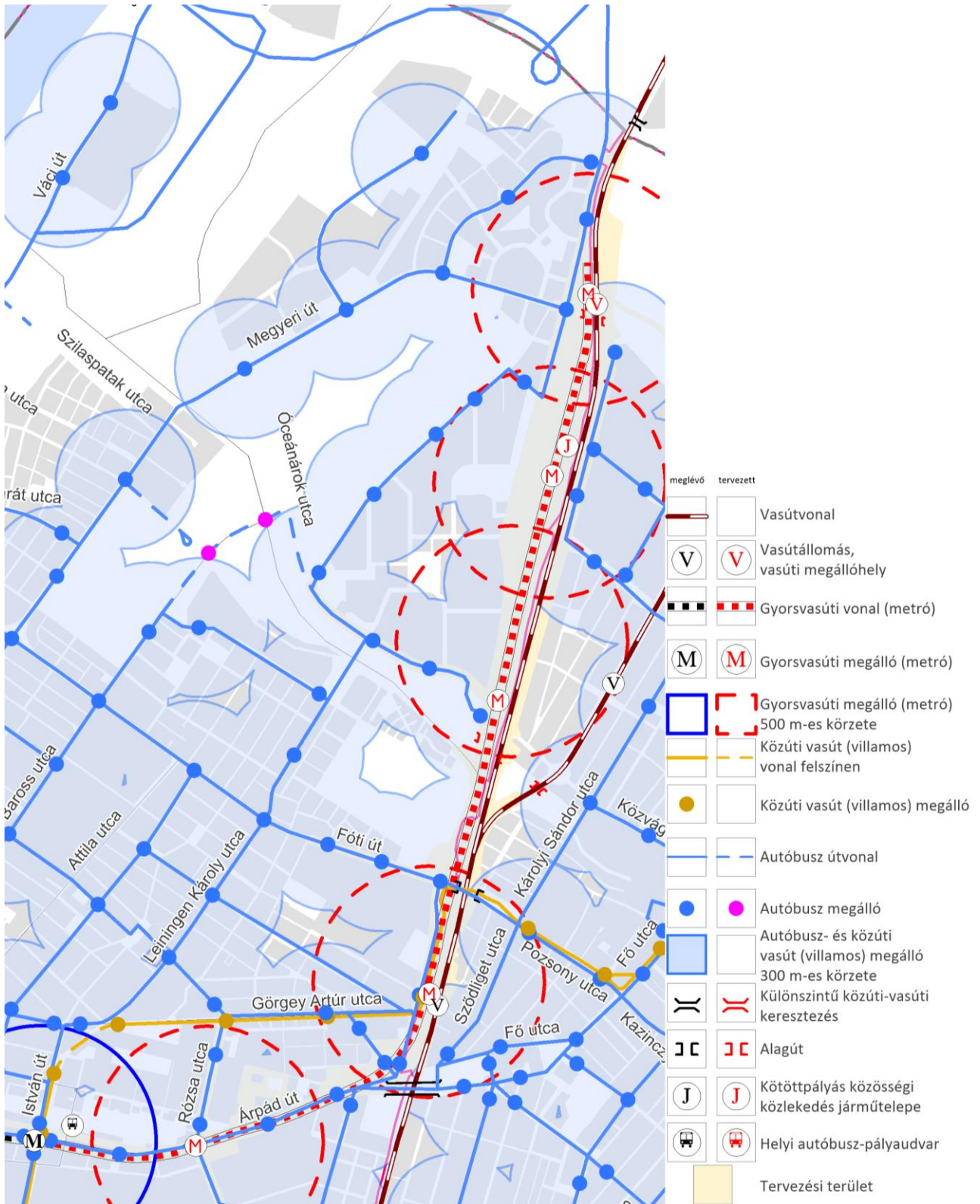
A 70-es számú Budapest-Szob vasútvonalon a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia hosszú távú intézkedései között (2031-2040) szerepel a vonali vágányok számának bővítése és Káposztásmegyeren új vasúti megállóhely létesítése, amelyet a metró tervek figyelembe vettek. A 70. számú Budapest – Szob vasútvonal és Rákospalota-Újpest vasútállomása korszerűsítésére szintén engedélyezett tervek állnak rendelkezésre.

A közúti vasút (villamos) hálózat jelentősége csökken, szerepe a szomszédos kerületek felé irányuló kapcsolatok biztosítása (délen Angyalföld, keleten Rákospalota felé), az autóbusz-hálózat pedig a nagy kiterjedésű lakótelepek (Újpest, Káposztásmegyer) esetében a metróvonalhoz kapcsolódó ráhordó funkciót lát majd el.

A jelenlegi 14-es villamos viszonylat Rákospalota-Újpest és Káposztásmegyer között megszűnik, a villamosvágány helyén az Óceánárok utcai megálló megelőző szakaszon a metróvonal, azt követően kerékpárút tervezett. A szomszédos XV. kerület felé a Lehel tértől Újpesten keresztül a 12-es villamos továbbra is kötőpályás kapcsolatot biztosít.

A gyorsvasúti vonal meghosszabbításának kivitelezési munkáit – a kéreg alatti vezetésből fakadóan – a felszínről fogják elvégezni, így a tervezett nyomvonal által érintett területen a megvalósulásig nem javasolt új épületet elhelyezni.

A szabályozási tervben a tervezett meghosszabbítás miatt Budapest főváros rendezési szabályzatának 21. § (2) b) pontjának megfelelően a KÖu és KÖk területfelhasználási egység határa módosult.



javasolt közösségi közlekedési hálózat

3.3.4. Kerékpáros és gyalogos közlekedés

A tervezési területen tervezett településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonalként jelenik meg az Árpád úti és a Szilágyi utca – Külső Szilágyi út által alkotott útvonal.

Az Árpád úti kerékpáros útvonal a Váci úttól indulva kapcsolatot biztosít a szomszédos XV. kerület irányába, legkésőbb a metróépítés tervei szerint irányhelyes kerékpársávok létesülnek az útvonalon. A vasútvonal külön szintű keresztezését a mai szintbeni önálló gyalogos-kerékpáros átjáró helyett a 70. számú vasútvonal fejlesztésének keretében megvalósuló új aluljáró biztosíthatja.

A Szilágyi utcai kerékpáros útvonal az Újpesti- és a Káposztásmegyeri lakótelep, valamint az agglomeráció között létesít kapcsolatot. A Szilágyi utcán az Árpád út és a tervezett P+R parkoló között irányhelyes kerékpársávok létesülnek, amelyek a meglévő elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárúthoz csatlakoznak. A P+R parkolót követően a meglévő infrastruktúrán vezet tovább a kerékpáros útvonal a Szilágyi utca nyugati oldalán. Az Óceánárok utcától a tervezett kerékpáros infrastruktúra a korábbi 14-es villamos pályája helyén vezet a közigazgatási határig.

A Megyeri út és a rákospalotai úthálózat összekötésének részeként épülő kerékpáros infrastruktúra a szomszédos kerület elérését teszi lehetővé a káposztásmegyeri lakótelep számára.

A tervezett fejlesztéseknek köszönhetően létrejön a tervezési területen egy összefüggő kerékpáros hálózat a főúthálózat mentén, megteremtve a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeit.

A metró meghosszabbításának részeként a Töltés utcai szintbeni villamosátjáró megszüntetésre kerül, az útvonalon a közúti kapcsolat megszűnik. A kerületközi gyalogos és kerékpáros kapcsolatok biztosítására a metróvonalat keresztező felüljáró épül. A Fóti út kerékpáros útvonal rákospalotai tovább vezetéséhez javasolt a vasútvonalon önálló gyalogos-kerékpáros közlekedést biztosító műtárgyat létesíteni.

A tervezési terület jelentős részét közterületek és közlekedési célú területek teszik ki. A gyalogosjárda-hálózat lényegében teljesen kiépült. A főútvonalakon történő biztonságos gyalogos átkelés a jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontok kijelölt gyalogos átkelőhelyein biztosított.

A tervezési területen a gyalogos közlekedés elsősorban a lakóhelyek és rekreációs zöldfelületek, illetve a közösségi közlekedési megállóhelyek között jelentkezik.

A lakóterületek irányából a tervezett aluljárók és peronok kijelölt gyalogos-átkelőhelyeken keresztül közelíthetők meg. Az Árpád úti felüljáró északi oldalán a gyalogos kapcsolatok biztosítása miatt a felüljáró északi oldalán meglévő járdát meg kell hosszabbítani. A kedvező gyalogos kapcsolatok érdekében Rákospalota-Újpest vasútállomásnál a villamos vonal korrekciója és a megállóhely áthelyezése tervezett a metrómegálló fölé. A káposztásmegyeri lakótelep mentén létesülő metrómegállókhoz a szomszédos rákospalotai lakóterületek irányából is kiépül a gyalogos megközelítést biztosító infrastruktúra. Az országos vasútvonalon a jelenlegi és a tervezett szintbeni gyalogos-kerékpáros átjárókat hosszú távon javasolt külön szintű kapcsolatokká átépíteni.

A Böröndös utcai metró megállóhely környezetében íjászcarnok és vendéglátóegység tervezett. A metrómegállóhoz vezető északi gyalogos tengelyt a beépítések közötti kapcsolatát biztosító gépjármű út vonal keresztezi. Ezen keresztezésben a gyalogos forgalmat előnyben kell részesíteni.

A Megyeri út meghosszabbításával új gyalogos és kerékpáros összekötés jön létre a IV. és XV. kerület között. A tervezett P+R parkolókból a közösségi közlekedési megállóhelyek elérése biztosításra kerül.

3.3.5. Parkolás

A NIF Zrt. által a „Nyugati és Keleti pályaudvarok csatlakozó vonalszakaszainak elővárosi célú fejlesztése” projekt keretében készített Rákospalota-Újpest állomás előterének utépítési és forgalomtechnikai terve az állomási felvételi épülettől északra egy 239 férőhelyes P+R parkolót tartalmaz. A parkolóba történő behajtás a villamos megállótól északra mind déli, mind északi irányból lehetséges. Az M3 metró meghosszabbítása projekt keretében a P+R parkolót meglévőként vették figyelembe. A megvalósítás során a parkoló egy részét vissza kell majd bontani, mert a metró a parkoló területén ér fel a felszínre. A P+R parkoló távlatban is meg fog felelni a TSZT-ben meghatározott minimum 200 férőhelyes feltételnek.

A tervezési területen, a metróvonal meghosszabbításának részeként a Megyeri úti végállomásnál mind az újpesti, mind a rákospalotai oldalon felszíni P+R parkoló épül. Az IV. kerületben 160 férőhelyes parkoló tervezett, amely a Külső Szilágyi úton kialakítandó új jelzőlámpás csomóponton keresztül közelíthető meg. A parkoló megközelítő útja olyan nyomvonalon került kialakításra, hogy a parkoló távlati déli irányú bővítési lehetősége biztosított maradjon. A XV. kerületi oldalon 296 férőhelyes P+R parkoló épül, amely figyelembe veszi egy esetleges távlati vasúti fejlesztés területszükségletét is. A rákospalotai P+R parkoló korlátozott mértékben, de szintén bővíthető. A parkoló be- és kijárata a jelenleg zsákutcaként funkcionáló, ám a tervezett műtárgy megépítésével kedvező közúti kapcsolatot kapó Harsányi Kálmán utcáról érhető el. A XV. kerület területén FRSZ-ben meghatározott minimum 1.400 férőhelyes P+R parkolószám hiányzó része a Dunakeszi út mentén, a távlati vasúti megállóhely környezetében elhelyezkedő beépítetlen területen helyezhető el könnyűszerkezetes parkolóház építésével. A távlati vasúti megállóhely részletes terveinek ismeretében javasolt a mai közúti közlekedési területet beépítésre szánt, közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló területbe átsorolni és a parkolóház pontos helyét a kerületi építési szabályzatban kijelölni.

A metróvonal fejlesztés részeként épülő járműtelep telkén belül biztosított a rendeltetésszerű használathoz szükséges gépjármű elhelyezés. A járműtelep bekötőútja mentén P+R parkoló későbbi kialakítására terület biztosított. A parkoló bővítési terület megközelítése a járműtelephez hasonlóan a XV. kerület felől a Töltés utcán keresztül lehetséges.

Az adatszolgáltatás szerint az íjászközpont és csarnok épületének elhelyezése számára önálló telekalakítás tervezett, amelyen belül kerülnek kialakításra a szükséges parkolóhelyek. A vendéglátó egység számára is javasolt önálló telket alakítani és azon belül biztosítani a gépjármű férőhelyeket.

3.4. KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLATOK

A közmű alátámasztó munkarész a FŐMTERV által készített 50.19.080 sz. „M3 metró meghosszabbítása Káposztásmegyeryig” engedélyezési terv felhasználásával készült.

3.4.1. Vízellátás

A tervezési területen a Fővárosi Vízművek Zrt. üzemeltetésében lévő vízvezetékek vannak. A tervezett beruházás érinti a meglévő vízellátó hálózatot. Új útépítés, vagy burkolat felújítás esetén a Fővárosi Vízművek Zrt. általános előírása, hogy a régi, elavult azbesztcement és öntöttvas anyagú vízcsöveket ki kell cserélni a beruházás során, így ezen kiváltásokat is számításba kerültek.

Az Árpád út déli oldalán végigfutó DN 300-as méretű, öntöttvas anyagú ivóvíz vezeték a Virág utcától egészen az Árpád úti felüljáróig végig ki kell váltani a metró műtárgy építése miatt. Az új nyomvonal északi irányból kerüli meg a Rózsa utcai állomást, mert a déli oldalon az állomás műtárgyának kijárata egészen az ingatlanhatárig nyúlik ki. A DN 300-as méretű, GÖV anyagú tervezett kiváltás nyomvonala a Rózsa utcai állomást követően visszatér az Árpád út déli oldalára és egészen a Geduly utcáig halad, majd keresztezve a tervezett metró tart az Újpesti Víztorony felé. Az ebből leágazó DN 80-as méretű, öntöttvas vezeték is kiváltásra kerül és az Árpád út északi oldalán halad tovább keleti irányba.

A metró műtárgyát még a Rózsa utcánál egy DN 400 -as méretű, GÖV anyagú vezeték keresztezi DN 600-as méretű védőcsőbe helyezve, illetve a Hajnal utcánál egy DN 200-as méretű, PE anyagú vezeték DN 400-as méretű védőcsőbe helyezve. A tervezett vízvezeték kiváltások felülről keresztezik a metró műtárgyát. A kellő takarás biztosítása érdekében a keresztezés helyén a műtárgy lokális süllyesztése szükséges, ahogy az az alábbi részletrajzon is látszik.



A Szilágyi tér – MÁV nagyvasúti vágányok – Szilágyi utca nyomvonalon egy DN 800-as méretű, öntöttvas ivóvíz főnyomóvezeték található, amelyet a tervezett metró műtárgya érint, ezért a vezeték kiváltása szükséges. A tervezett kiváltás során az új nyomvonal a Kiss János utca vonalában védőcsőben keresztezi a metró, majd a metróvonal íve mentén északnak fordul és visszatér a Szilágyi utcai eredeti nyomvonalára.

A tervezett Rákospalota Újpest metróállomás létesítése és a villamosvonal módosítás miatt a Szilágyi utca közműveit át kell rendezni, így a Görgey Artúr utcánál a villamosvágányokat keresztező DN 110-es méretű, PE anyagú vízvezeték kiváltása és védelembe helyezése szükségessé válik.

A Galopp utcában található DN 200-es méretű, PVC anyagú vezetékről egy új leágazás szükséges a tervezett járműtelep áramátalakítójának vízbekötéséhez.

A tervezett járműtelep járműtároló és járműjavító fő épületének vízbekötéséhez a Böröndös utcában található DN 200-es méretű, azbesztcement anyagú vízvezetékről szükséges új leágazás úgy, hogy a Külső-Szilágyi úti DN 100-es méretű, GÖV anyagú elosztóvezeték szakaszát DN 150-es méretűre kell felbővíteni.

A kisebb beavatkozások, vízvezeték szakasz kiváltások, útburkolat felújítási munkák miatti azbesztcement vezeték szakaszok cseréit el kell végezni a Megyeri út – Külső Szilágyi út áttervezett csomópontjának építése miatt.

A vezetékek épülettől való legkisebb védőtávolságát, amit az MSZ 7487/2-80 szabvány tartalmaz, az építkezések során be kell tartani. A távolságok a vezeték átmérőjének függvényében változnak:

Vezeték belső átmérője (mm)	Távolság védőszerkezet, illetve fokozott védelem	
	nélkül	alkalmazásával
< 300	3,00	nincs megkötés
301-700	5,00	
701-1200	7,00	
1201 -	8,00	

Új beépítés esetén a pontos ivó- és tűzvízigények adatainak ismeretében szükséges a Fővárosi Vízművek Zrt. megkeresése a konkrét vízellátási feltételeket, szükséges fejlesztéseket meghatározó elvi nyilatkozat kiadása, majd vízhálózati tervjövahagyás céljából.

Új ivóvízvezeték építése, meglévő átépítése és megszüntetése csak a Fővárosi Vízművek Zrt. hozzájárulása után történhet.

A biztonságos vízellátás érdekében új beépítés esetén célszerű körvezetékes hálózat kialakítása, mely által a nyomásviszonyok és a hálózat üzembiztonsága kedvezőbbé tehető, mint ágvezetékek létesítése esetén. Ahol a körvezetékes kialakítás nem lehetséges, ott a hálózati végpontnál végtűzcsap telepítése szükséges.

Vízvezeték átépítése során a megszünnő vezetékeket a földből el kell bontani, és a területet helyre kell állítani.

A kiépített ivóvízvezetékek a vízellátás mellett biztosítják a megfelelő tűzvíz szükségletet is. A tűzcsapok elhelyezésének alapfeltétele egyrészt, hogy föld feletti kialakításuk legyenek, másrészt, hogy biztosítaniuk kell a 100 m-es ellátási körzetet. Amennyiben a védendő épület tűzvíz igénye nem biztosítható a közterületen meglévő vagy kialakítandó tűzcsappal, úgy az ingatlanon belül további tűzcsap(ok) kialakítása szükséges.

Új beépítés esetén új vízvezetékekre, valamint a meglévő vízvezetékekre telepítendő tűzcsapok számát és annak pontos helyeit, valamint az oltóvízigény nagyságát a kiviteli tervek ismeretében (tűzszakaszok, szintszám, funkciók stb.) az illetékes Tűzvédelmi Szakhatósággal egyeztetni szükséges.

A fejlesztéssel érintett terület egy része a Fővárosi Vízművek Zrt. üzemeltetésében lévő Balpart I-II. vízbázis hidrogeológiai „B” védőövezetére esik. A vízbázis hatályos védőterület kijelölő határozattal rendelkezik, melynek száma FKI-KHO: 4210-12/2016. Védőterületi érintettség miatt a Fővárosi Vízművek Zrt. előírásait be kell tartani.

Felhívjuk a figyelmet, hogy amennyiben a fogyasztó gazdálkodó szervezetnek minősül, és a korábban meghatározott lekötött vízmennyiség igénytől eltérő többlet vízigény merül fel, úgy a vízigénye után víziközmű fejlesztési hozzájárulást kell fizetnie a befizetés időpontjában érvényes áron, amelynek mértéke jelenleg 373 000 Ft/m³/nap + ÁFA.

Termálvízvezeték

A Viola utca vonalán, az Árpád utat keresztezve található az elbontott Újpesti Gyógyfürdő és Uszoda felhagyott távvezetéke. A Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Zrt. nyilatkozata alapján a vezetéknek nem tervezett a jövőbeni felhasználása, így az érintett szakaszokon azt el lehet vágni.

3.4.2. Csatornázás (szenny- és csapadékvíz elvezetés)

A tervezési terület egy részén a csatornázás egyesített rendszerű (Árpád út környezete), viszont a Görgey Artúr utcától északra eső területeken a csatornázás elválasztott rendszerű.

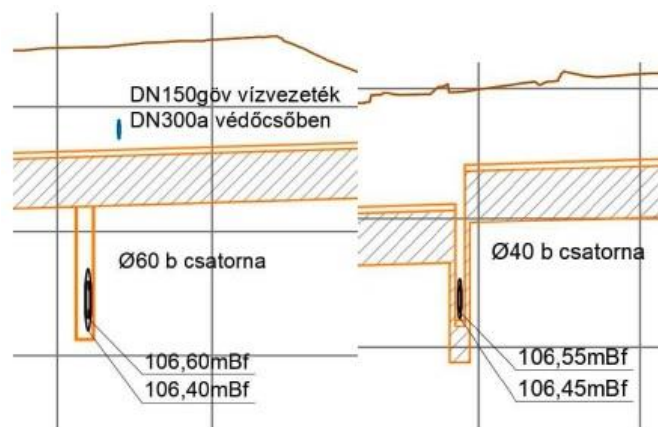
A tervezett beavatkozások több helyen keresztezik, érintik a meglévő csapadék-, illetve szennyvízcsatorna hálózatot. A csatornák üzemeltetője a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. (továbbiakban FCSM Zrt.).

Általánosságban elmondható, hogy a gravitációs rendszerű csatornák magassági vonalvezetése kötött, a várható kiváltások, átépítések költsége és műszaki kockázata is jelentős. A tervezési területen lévő Árpád úti egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna jelenlegi terheltsége magas. Közcsatorna kiváltás során a gravitációs rendszerű vízvezetés kényszerüzemű (átemelős) megoldással való helyettesítéséhez az FCSM Zrt. nem járul hozzá.

Az Árpád út tengelyében egy 60/90 – 70/105 – 80/120-as méretű, téglá és beton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna halad. Ezen főgyűjtőcsatornába kötnek bele az Árpád út menti ingatlanok szennyvízcsatornáit és ez szolgálja az út víztelenítését is. A metró műtárgyának építése és jelentős helyfoglalása miatt ennek kiváltása szükséges. A főgyűjtőcsatornát az út északi oldalára lehet kiváltani, ott található elegendő hely, így a Rózsa utcai állomást is északról, az egykori uszoda parkolóján és a Rózsa utcán keresztül tudja megkerülni a csatorna. Az Árpád úti főgyűjtőcsatorna kiváltását a meglévő kihúzóvágányok műtárgy határán túl, nyugati irányba a Virág utcáig el kell végezni, mert a befogadóként szolgáló $\varnothing 50$ -es méretű, beton anyagú csatorna kedvezőtlen szűkületet és nagy terheltség esetén visszaduzzasztást okoz. A tervezett 80/120-as méretű, ÜPE anyagú csatornaszelvényt ezért a Virág utcai Újpest magas zóna főgyűjtő csatornáig meg kell építeni, a jelenlegi nyomvonal helyett a lehető legrövidebb úton az Árpád út mentén.

A metró műtárgyának magassági kialakítása miatt a műtárgy felett 80 cm – 150 cm takarás lesz. Ez a magassági kialakítás ellehetetleníti az Árpád út déli oldalán lévő ingatlanok rákötését az út északi oldalára kiváltott csatornára. A déli oldalon ezért új csatornaszakaszokat kell építeni, hogy az ingatlanok szenny- és csapadékvízének elvezetése biztosított legyen.

A Geduly utcánál és az Istvánéltki útnál egy-egy $\varnothing 40$ -es és $\varnothing 60$ -as méretű csatorna köt rá az Árpád úti főgyűjtőcsatornára a metró műtárgy keresztezésével. A Hídláb utcánál pedig a 70/105-ös méretű, ÜPE anyagú főgyűjtőcsatorna keresztezi a metró műtárgyát. A keresztezést a csatorna eredeti folyásfenék szintjének megtartása mellett kell megoldani. A műtárgy és a csatorna helyzetétől függően ez kétféleképpen lehetséges, ahogy azt a következő ábra is szemlélteti:



Amennyiben a műtárgy kialakítása engedi a földemet lokálisan süllyeszteni kell az átvezetés helyén. Amennyiben a földem süllyesztés nem lehetséges, a csatornát a műtárgyon belül, de a metró úrszelvényén kívül kell átvezetni.

Rákospalota-Újpest állomásnál és az állomástól északra a Szilágyi út található két csapadékcatorna, amelyek $\varnothing 60$ -as és 60/90-es méretűek, beton anyagúak. Az út keleti oldalán lévő 60/90-es méretű csapadékcatornát a tervezett metró nyomvonala elüti, így ezt a csatornát ki kell váltani. A kiváltás, azaz az új csapadékcatorna a műtárgy keleti oldalán vezet végig, megkerüli a tervezett Rákospalota-Újpest állomást, majd a tervezett P+R parkoló alatt vezetve visszatér eredeti nyomvonalára. Ezen csapadékcatorna szolgálja a MÁV létesítményeinek a vízelvezetését is. A megnövekedett csapadék terhelés miatt a Szilágyi úti $\varnothing 60$ -as csapadékcatornát fel kell bővíteni $\varnothing 80$ -as méretűre. A bővítést az is indokolja, hogy a metró műtárgyának nyitott U keretéből összegyülekező vizeket egy csapadékvíz átemelő segítségével ezen csatorna fogadja be és szállítja a Szilas-patakig. Ezért a Szilágyi úti csapadékcatornát a Fóti út keresztezését követően is át kell építeni. Itt a meglévő $\varnothing 80$ -as méretű, beton anyagú csapadékcatornát kell $\varnothing 100$ -as méretű, vasbeton anyagú csapadékcatornára bővíteni.

A Rákospalota-Újpest vasútállomás meglévő szennyvízelvezetését is át kell építeni a metró tervezett állomása miatt. A tervezett metróvonal keresztezi a $\varnothing 159$ -es méretű, beton anyagú, úgynevezett Szilas-menti szennyvíz főgyűjtőcsatornát, amelyet vasúti pályaszerkezet átépítésekor védelembe kell helyezni.

A járműtelep déli részén lévő áramátalakító épület szennyvizének elvezetésére egy DN 200-as méretű, KG-PVC anyagú gravitációs csatorna kiépítése szükséges, amely a Galopp utcai $\varnothing 30$ -as méretű, beton anyagú szennyvízcsatornára köt rá. A járműtelep északi részén a járműtároló, járműjavító fő épületek szennyvizet a telepen belül egy házi átemelő juttatja a tervezett metró vágányok túloldalára egy csillapító aknába. Ebből az aknából gravitációsan jut el a szennyvíz egy DN 300-as méretű, KG-PVC anyagú csatornán keresztül a Bőröndös utcában található $\varnothing 30$ -as méretű, beton anyagú szennyvízcsatornába.

Az érintett terület csapadékvíz-elvezetés szempontjából nagyrészt a Szilas-patak, kisebb részt a Csömöri-patak vízgyűjtő területén van. A tervezett, új metró üzemű vasúti pálya felszíni szakaszainak víztelenítő rendszerét (árkok, szivárgók) a MÁV D.11. utasításában foglaltak szerint lettek méretezve a 20 éves visszatérési idejű, azaz 5 %-os előfordulási valószínűségű, 10 perces intenzitású mértékadó csapadékot alapul véve. A műtárgyak esetében a 100 éves visszatérési idejű, azaz 1 %-os előfordulási valószínűségű, 10 perces intenzitású mértékadó csapadék lett figyelembe véve.

Kéregalagútban lévő metró pálya víztelenítése

A Rózsa utcai állomástól nyugatra keletkező beszivárgó csurgalékvizeket a meglévő csapadékvíz átemelő fogadja. A Rózsa utcai állomás és a Rákospalota Újpest állomás közötti szakaszon a vasúti pálya átlagos esése 3%. Az alagútba a beszivárgásokból keletkező csurgalékvizek mértékadó vízhozama: $5\text{ m}^3/\text{nap}$ (3,5 l/perc). Ezen vízmennyiséget a Rózsa utcai állomáson létesítendő csurgalékvíz átemelő fogadja. Rákospalota Újpest állomáson egy új csapadékvíz átemelő létesítése szükséges, a pálya alatti 120 m^3 -es csapadékvíz tározó kialakításával. A nyitott U keretes szakasról 165 l/s -os mértékadó vízhozam érkezik az alagútba, melyet a csapadékvíz átemelő a tervek innen kiemel. A csapadékvizet a Szilágyi utca mentén északi irányba tartó és a Szilas-patakba ömlő csapadékcatorna tudja befogadni. A meglévő $\varnothing 60$ -as méretű csapadékcatornát ezért $\varnothing 80$ -as méretűre fel kell bővíteni.

Metró felszíni szakaszának és a járműtelep vízelvezetése

A tervezett metró üzemű vasút felszíni pályájának víztelenítésére külön csapadékvíz-elvezető rendszer tervezett, amelynek nagyobb részben a Szilas-patak, kisebb részben pedig a Csömöri-patak a befogadója. A vasúti pálya mentén támfal elemekből álló burkolt árok létesül, illetve bizonyos szakaszokon a vágányok között szivárgó rendszer épül ki. A Szilas-patak és a Megyeri úti aluljáró közötti szakaszon a szivárgók és az árkok vizeit a járműtelepet kiszolgáló szervízút alatt futó, újonnan épülő csapadékcatorna fogadja be. Ezen csapadékcatorna végighúzódik a járműtelep hosszában, az épületek és burkolt közlekedési felületek csapadékvizeit is fogadja. Végül a Szilas-patakba köt bele. Esése a teljes hosszán 1 % és $\varnothing 60 - \varnothing 140$ -es méretű. A Megyeri úti aluljárótól északra szintén burkolt árok övezi a tervezett vasúti pályát. Az árkok a Csömöri-

patak új nyomvonala felé lejtjenek és egy csillapító aknába kötnek be, amely a Csömöri-patak zárt szelvényére van rákötve.

30-as villamosvonal víztelenítése

A budapesti 30-as villamosvonal (12-es viszonylat) pályájának átépítése szükséges a Rákospalota Újpest állomásnál. A pálya átépítésével a villamosvonal vízelvezetésének kiépítése is szükséges. A tervezési területen, a burkolt pályaszakaszon a hossz-szelvényi mélypontokban vágányvíztelenítő kereszttrácsok kerülnek elhelyezésre, amelyek részben a Szilágyi utcában található $\varnothing 80$ -as méretűre bővített csapadécsatornába, részben a nagyvasút felőli, új nyomvonalon átépítendő $\varnothing 80$ -as méretű csapadécsatornába kötnek. A megállóhelyek mellett a vágányok külső oldali víztelenítésére oldalbeömlős víznyelők tervezettek. A zúzottköves pályaszakaszon tervezett szivárgók két helyen, a Szilágyi utcában található $\varnothing 80$ -as méretű, vasbeton anyagú csapadécsatornába kötnek.

P+R parkolók vízelvezetése

A Rákospalota-Újpest állomásnál létesülő P+R parkoló csapadékvizeit, a parkoló alatt húzódó $\varnothing 80$ -as méretű, vasbeton anyagú csapadécsatorna szállítja el. A Megyeri úti végállomásnál két nagy területű P+R parkoló létesül. A nyugati oldalon lévő parkoló csapadékvizei egy újonnan épülő $\varnothing 50 - \varnothing 60$ -as méretű, vasbeton anyagú csapadécsatornába kerülnek. Ezen csatorna a Külső Szilágyi úttal párhuzamosan, az út jobb oldalán lévő kerékpárút alatt halad és a Csömöri-patak zárt szelvényű részére köt rá. A parkolóból összegyűjtött vizeket egy olajleválasztó műtárgyon és technikai szűrőn keresztül kell vinni. Ugyanilyen olajleválasztó és technikai szűrő beépítése szükséges közvetlen a befogadóba való rákötés előtt. A tervezett $\varnothing 60$ -as méretű, vasbeton anyagú csapadécsatornára a P+R parkolón kívül a Megyeri úti aluljáró csapadékvíz csatornája és a metróvégállomás előtti buszforduló csapadékvíz csatornája köt rá. A keleti oldalra tervezett P+R parkoló csapadékvizeit a Harsányi Kálmán utcában létesítendő $\varnothing 60$ -as méretű, vasbeton anyagú csapadécsatorna szállítja el. A tervezett csapadécsatorna a Megyeri úti aluljáró – Dunakeszi út csomópontjában megkerüli az aluljáró kivezető szakaszát és a Dunakeszi út átépülő, nyugati oldali vízelvezető árkába köt be. Az árok burkolása a befogadó Csömöri-patakig szükséges. Közvetlen a befogadó előtt az ároknál, valamint a parkolóból kilépő vizek a csapadécsatornára csatlakozásánál olajleválasztó műtárgy és technikai szűrő beépítése szükséges.

Új beépítés esetén, a pontos keletkező szennyvíz- és csapadékmennyiségek meghatározása után a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. megkeresése szükséges elvi nyilatkozat, majd szolgáltatói hozzájárulás kiadása céljából.

Fontos megjegyezni, hogy az utóbbi években a klímaváltozással összefüggésben egyre gyakoribbak az extrém csapadékesemények, amikor a csapadék nagy intenzitással, hirtelen és nagy mennyiségben hullik le. Ezen hirtelen lezúduló nagycsapadékokat a már működő csatornarendszer – különösen egyesített rendszerű csatorna esetében – nem képes megfelelően fogadni és továbbítani, így elöntéseket okoznak. Ugyancsak problémát jelentenek a villámárvizek kialakulása is.

Új beruházások, beépítések esetében, ezért már elvárásként fogalmazható meg a helyi, telken belül kialakítandó részleges, vagy teljes vízviisszatartás igénye is. Ennek megfelelően biztosítani szükséges a csapadékvizek befogadóba történő fékezett bebocsátását, vagy azok másodlagos felhasználását (pl. öntözővízként, utcák mosása stb.).

Az előzőeken túl, az elválasztott rendszerben csatornázott területen a fejlesztés során meg kell vizsgálni a csapadékvíz elvezetés lehetőségeit (csapadécsatorna kiépítése).

Új szennyvíz- és/vagy csapadécsatorna építése, meglévő átépítése és megszüntetése csak a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. hozzájárulása után történhet.

Csatorna átépítése során a megszűnő vezetékeket a földből el kell bontani, és a területet helyre kell állítani.

Csapadékvizek csak előtisztítást követően (mechanikai tisztítás legalább durva és finom uszadék szűrőből és homokfogóból kell, hogy álljon, valamint ezt ki kell egészíteni zsír- és olajfogóval) vezethetők a csatornába, illetve a befogadóba.

Felhívjuk a figyelmet, hogy amennyiben a területről elvezetni kívánt szenny- és csapadékvíz mennyisége a lekötött szenny- és csapadékvíz mennyiségétől több, akkor a közcsatornába bevezetett szenny- és csapadékvíz mennyiség után egyszeri csatornamű fejlesztési hozzájárulást kell fizetni, melynek mértéke jelenleg nem lakásépítési célú beruházás esetén 539 000 Ft/m³/nap + ÁFA.

3.4.3. Villamosenergia-ellátás

Rózsa utca- Rákospalota-Újpest mh. közötti szakasz

A szakaszon a Rózsa utca – Árpád út kereszteződésénél az ELMŰ által üzemeltetett középvezetékű 10kV-os kábelhálózat (1db) Virág/ANGY nevű kábelvonal 15537-13399 transzformátorállomások közötti kábelszakasza keresztezi a tervezett műtárgyat. A kábelt a műtárgy építése következtében új nyomvonalra kell átépíteni.

A Kiss János utca – Árpád út kereszteződésénél tervezett menekülő kijárat mellett a meglévő járdában 10kV-os kábelek haladnak. A kábeleket ki kell váltani, majd eredeti helyére a műtárgyon védőcsőben átvezetve eredeti helyére vissza kell helyezni.

A tervezett műtárgy és útépítés miatt a kiefeszűtsűgű hálózatok is érintettek, a kiváltást az új útpálya geometriához kell igazítani. A tervezett műtárgy miatt megszűnő épületek szabadvezetékes lakóházi lecsatlakozásait meg kell szűntetni, amelyekhez tartozó hálózatokat az érintett részekben el kell bontani.

Rákospalota-Újpest mh. – Óceánárok utca közötti szakasz

A Szilágyi utca nyugati oldali járdájában, a Lahner György utca kereszteződésében tervezett szegélykorrekció miatt az Ifjúgárda/ANGY kábelvonal 10kV-os kábelt ki kell váltani az új szegély mellé.

A tervezett felszíni vonali szakaszon a Fóti útnál, a Tábor utca vonalában, az Erdősor utcánál, továbbá az Óceánárok utcánál középvezetékű kábel keresztezi a tervezett metrópályát (amely a meglévő villamosvágányok vonalában halad).

Az Óceánárok utcánál a kábeleket a metrópálya építése előtt fel kell tární, majd az építési munkálatok előtt utólagos kábelvédelemmel kell ellátní.

A Szilágyi utcában az útépítéssel érintett a meglévő kiefeszűtsűgű szabadvezeték hálózat, amelyet az új útpálya geometriájához kell igazítani. A szabadvezeték helyett kábelhálózatot kell kialakítani, a meglévő lakóházi csatlakozásoknál egy-egy tervezett segédoszlopra kell felvezetni a kábelt, amelyre a meglévő lakóházi csatlakozóvezeték átszerelhető.

Óceánárok utca – Böröndös utca közötti szakasz

A szakaszon tervezett beavatkozásokkal kis és középvezetékű hálózat nem érintett.

Böröndös utca - Megyeri út állomás közötti szakasz

A XV. kerületi oldalon a Dunakeszi útnál tervezett csomópont miatt érintett 1db 10 kV-os kábel, illetve 1db 20kV-os szabadvezeték. Az érintett hálózatok az új útpálya geometriához igazítottan kiváltásra kell kerüljenek.

A Megyeri út állomás építésével kiefeszűtsűgű hálózat nem érintett.

Közvilágítás

Rózsa utca- Rákospalota-Újpest mh. közötti szakasz

Az Árpád úton jelenleg szemközti geometriai elrendezésben elhelyezett kábeles ellátású közvilágítási hálózat üzemel. Az Árpád út teljes hosszában a tervezett műtárgy és a tervezett útpálya geometriájának változása miatt a közvilágítási hálózatot át kell építeni, mivel a meglévő közvilágítási hálózat ~80%-a, a tervezett útpályába kerül, továbbá a tervezett gyalogos átkelőhelyek geometriai elrendezése a közvilágítási oszlopok átrendezését indokolja.

A Szilágyi utcában az Árpád út és a Görgey Artúr út között egyoldalas geometriai elrendezésű szabadvezetékes jellegű közvilágítási hálózat üzemel, mely tartószerkezete közös a kommunális 0,4kV-os hálózattal. A meglévő szabadvezetékes hálózatok helyett korszerű földkábeles hálózat kiépítése indokolt, korszerű LED technológiájú lámpatestek felhasználásával.

Rákospalota-Újpest mh. – Óceánárok utca közötti szakasz

A Szilágyi utcában a Görgey Artúr út kereszteződésétől északi irányban ~350 m hosszon a meglévő közvilágítás a tervezett útpálya szegélymódosítás miatt átépítésre kerül. A Rákospalota-Újpest mh. északi oldalánál tervezett P+R parkoló is újonnan létesített közvilágítást igényel.

A tervezett parkolótól északra a tervezett metróvonal a felszínen halad, innen az Óceánárok utcáig nincs szükség a közvilágítási hálózaton beavatkozásra.

Az Óceánárok utcánál – a Töltés utcai kereszteződésnél a meglévő közvilágítási hálózat oszlopa a tervezett vágányok közé kerül így a közvilágítási oszlopot, mivel az átjáró megszűnik, el kell bontani.

Óceánárok utca – Böröndös utca közötti szakasz

A szakaszon a Külső Szilágyi út mellett tervezett kerékpárút közvilágítása a meglévő közvilágítási oszlopsor felhasználásával, az oszlopokon lévő egyágú lámpakarok kétágú kivitelűre történő cseréjével biztosítható. A lámpakarok cseréjével a meglévő Nátrium fényforrású lámpatestek elbontásra kerülhetnek, helyettük új LED fényforrású lámpatestek kerülhetnek elhelyezésre, a kerékpárút felőli oldalra szintén LED fényforrású lámpatesteket kell elhelyezni. A Külső Szilágyi úton, a lámpakarok, lámpatestek cseréjével egyidőben az útpálya egységes megvilágításának érdekében az útpálya ellentétes oldalán meglévő közvilágítási lámpatestek LED fényforrásúra történő cseréjét is meg kell tenni.

Böröndös utca - Megyeri út állomás közötti szakasz

A Megyeri út állomás építésnek környezetében módosításra kerülő útpálya szegélykorrekciói, ill., újonnan létesülő gyalogos átkelőhelyek, továbbá a Megyeri út folytatásaként épülő aluljáró, a tervezett P+R parkolók, Dunakeszi útnál tervezett csomópont, a közvilágítás átépítését vonja magával. Az új útszakaszoknál a tervezett közvilágítást a meglévő megmaradó közvilágítási hálózatokhoz illesztettük. A szegélykorrekciókkal, útpálya burkolat felújítással érintett szakaszokon a megmaradó közvilágítási oszlopokon az egységes világítási kép érdekében a lámpatestek korszerű LED fényforrású lámpatestekre történő cseréjét szükséges elvégezni.

A Külső Szilágyi út mellett tervezett kerékpárút közvilágításának biztosítása érdekében LED fényforrású lámpatesteket kell elhelyezni. A Megyeri úttól északra tervezett kerékpárút mellett itt is a meglévő közvilágítási oszlopsor meghagyásával, az oszlopokon lévő egyágú lámpakarok kétágú kivitelűre történő cseréje javasolt, LED fényforrás alkalmazandó. A Külső Szilágyi úton, a lámpakarok, lámpatestek cseréjével egyidőben az útpálya egységes megvilágításának érdekében az útpálya ellentétes oldalán meglévő közvilágítási lámpatestek LED fényforrásúra történő cseréjét ezen a szakaszon is el kell végezni.

A tervezett aluljáró közvilágítása

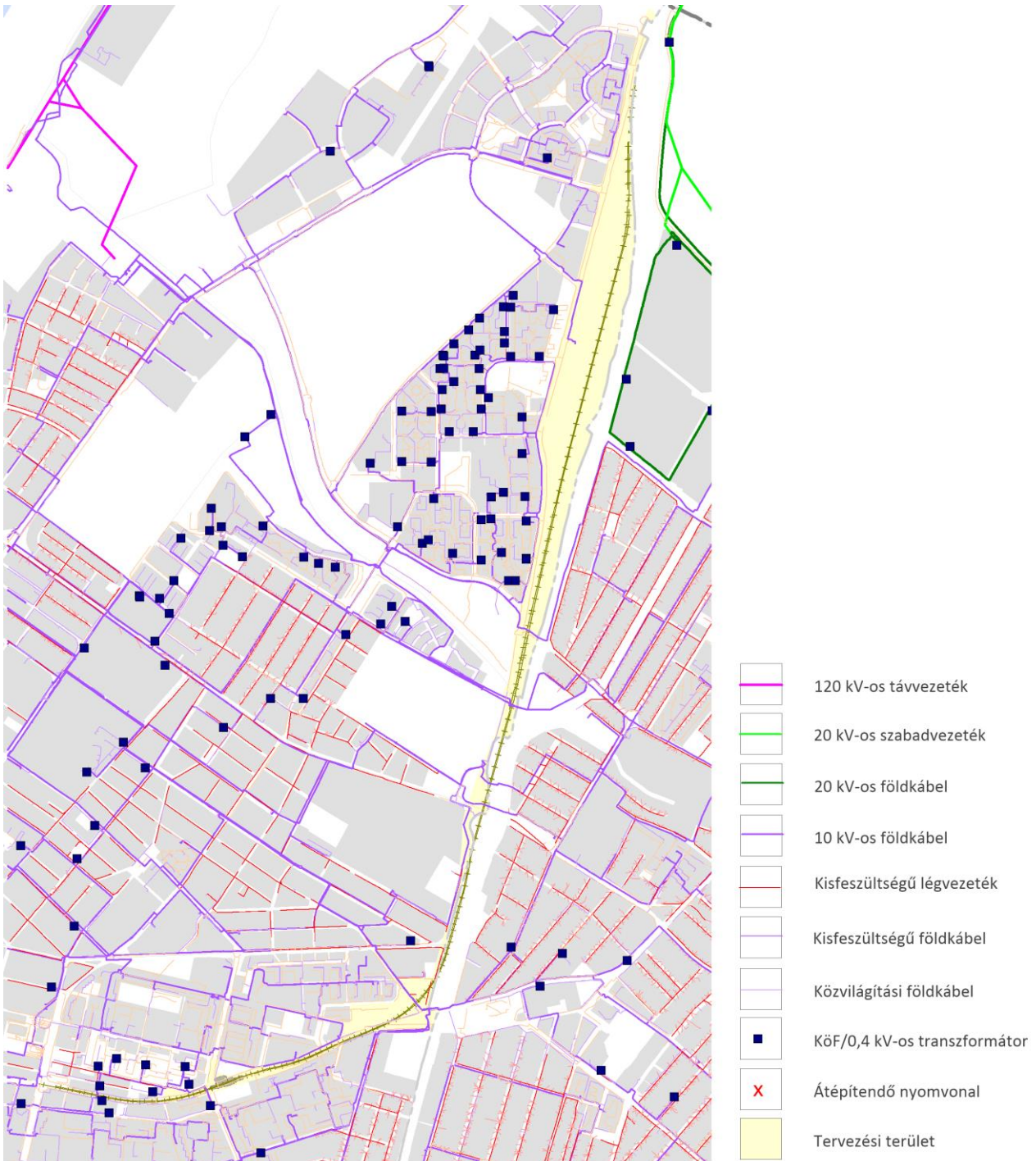
A 2004. májustól érvényben lévő MSZ EN 13201 útvilágítási szabványsorozat alagutak, aluljárók világítástechnikai követelményire nem tér ki, így irányelvként az MSZ 20194-3:2000 szabvány 2.1. Közúti aluljárók világítása című fejezetét javasolt figyelembe venni. E szabvány szerint a tárgyi aluljáróban (fedett rész hossza ~75m) a konfliktus területekre vonatkozó részek szerinti közvilágítást kell létesíteni, azzal ez eltéréssel, hogy a világítási osztály megállapításánál az aluljáróhoz vezető út osztályánál eggyel magasabb osztály követelményit kell figyelembe venni.

Mivel gyalogos és kerékpáros közlekedés is lesz az aluljáróban, és az aluljáró hossza meghaladja a 30m-t ezért az aluljárót az irányelvként figyelembe vett MSZ 20194-3:2000 szabvány 2.2 pontja szerint nappal is üzemelő megvilágítással kell ellátni.

A tervezési területen tervezett felszín alatti megállóhelyek, továbbá a tervezett P+R parkolóknak létesítendő elektromos autótöltők energiaigényét az ELMŰ részére be kell jelenteni. Az elláthatóság műszaki gazdasági feltételeiről egy-egy műszaki gazdasági tájékoztató kerül kiadásra. A tájékoztatóban foglaltak elfogadása esetén a szükséges mögöttes hálózatfejlesztéseket az ELMŰ saját hatáskörben megterveztetni és kivitelezni.

A kis és közép feszültségű, továbbá a közvilágítási hálózatokat, a műtárgyak, illetve vágányok építésével érintett területen ki kell váltani. A kis- és közép feszültségű hálózatok kiváltását az ELMŰ Hálózati Kft. területileg illetékes képviselőjével egyeztetett módon kell megtervezni.

A villamos hálózatok biztonsági övezetében történő útpálya, ill. bárminemű építmény elhelyezésénél a villamosművek, valamint a termelői, magán- és közvetlen vezetékek biztonsági övezetéről szóló 2/2013. (I. 22.) NGM rendeletben foglaltak szerint kell eljárni, a meghatározott korlátozásokat be kell tartani.



3.4.4. Gázellátás

A tervezési területen az MVM FŐGÁZ Földgázhálózati Kft. nagynyomású, nagyközépnomású, növelt kisnyomású és kisnyomású gázvezetékei üzemelnek. Az acél anyagú gázhálózat aktív korrózióvédelemben részesül.

Az Árpád út mentén gázelosztó vezeték csak egy rövidebb szakaszon, az Újpesti Víztorony közelében található. Itt az út északi oldalán halad egy DN 200 PE vezeték, melynek kiváltása szükséges a műtárggyal és a vízkiváltással való ütközés miatt. Az Árpád úti DN 200 PE vezetékről leágazó keleti irányba tartó DN 110 PE vezeték kiváltás szintén szükséges.

Az Árpád utat és a tervezett metróút még két helyen keresztezi gázvezeték, melyek kiváltása szükséges a keresztezés miatt. Mindkettő DN 315 PE vezeték, egyik a Viola utcánál, a másik a Hajnal utcánál.

A Szilágyi út mentén haladó DN 160 PE és DN 110 PE vezetékek kiváltása is szükséges a metró műtárgy kanyarulata miatt. Továbbá a Szilágyi út keleti felén tart északi irányba egy 35 báros DN 300 HA gázvezeték, amely az Újpesti Erőművet látja el.

Nyomvonalát a tervezett metró teljesen elüti, így ennek kiváltása szükséges több mint 500 m hosszón.

A tervezett Megyeri úti közúti aluljáró és metróállomás kialakítása miatt az ott lévő 6 báros DN 400 HA gázvezeték kiváltása szükséges a tervezett aluljáró déli oldalára. Az acél gázhálózat átépítése a meglévő aktív korrózióvédelem áttervezését is szükségessé teszi.

3.4.5. Távhőellátás

A szakaszon a FŐTÁV Zrt. által üzemeltetett távhőellátási vezeték a tervezett M3 metróvonal és műtárgy építése miatt érintett, amely kiváltását a FŐTÁV Zrt. képviselőivel egyeztetett módon kell megtervezni.

A tervezett M3 metróvonal és műtárgyaik építése miatt több helyen szükséges a távhővezeték átépíteni, valamint két új leágazó vezeték létesítése szükséges a tervezett járműtelepi építmények ellátására.

Az első hely az Árpád út 119 sz. és 112. sz. közötti szakasz, ahol a jelenleg üzemelő 2xDN600 méretű vb. védőcsatornába vezetett vezeték szükséges kiváltani 2xDN600/800 előreszigetelt vezetékpárral a meglévő nyomvonalon. A kiváltás az M3 metró műtárgya felett történik védőcsöves átvezetéssel melynek mérete 2xDN1000 ÜPE.

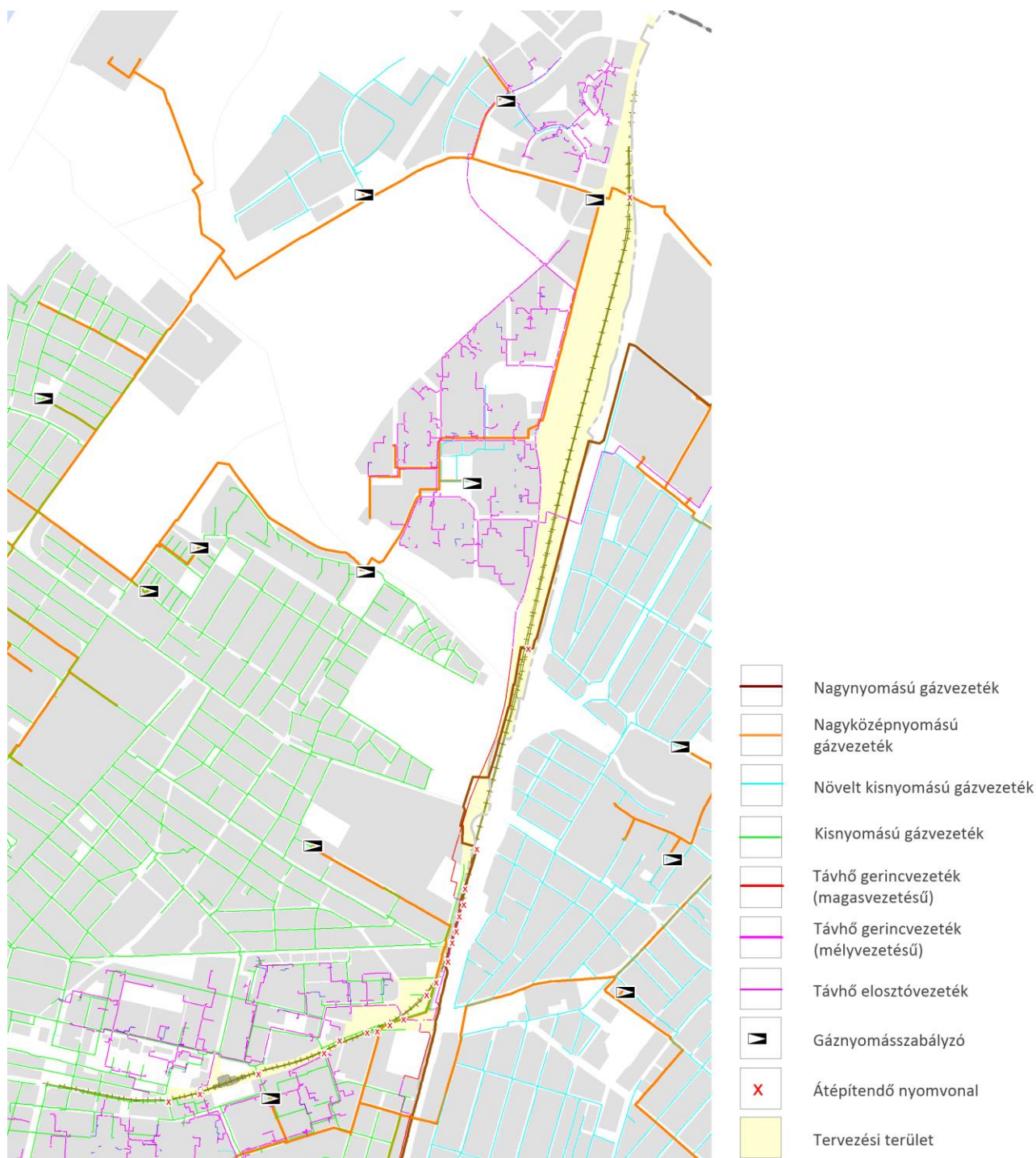
A második szakaszon az érintett távvezeték a Hídláb utca után található, ahol szintén egy üzemelő 2xDN600 méretű vb. védőcsatornás rendszerű távhővezeték található melyet 2xDN600/800 közvetlenül földbefektetett előreszigetelt vezetékkel kell kiváltani, a létesülő M3 műtárgy felett 2xDN1000 ÜPE védőcsőbe szükséges helyezni az új vezetékpárt.

A harmadik kiváltás a Szilágyi utcában a Kossuth utca után található, ahol egy szintén 2xDN600 méretű vb. védőcsatornás vezetékpárt szükséges új nyomvonalra helyezni 2xDN600/800 előreszigetelt méretben, az M3 műtárgya felett 2xDN1000 ÜPE védőcsőbe helyezve.

A kiváltásoknál biztosítani kell provizórikus vezetékkel a rendszer üzemelését az építkezés ideje alatt. A provizórikus vezeték méretét a FŐTÁV Zrt.-vel egyeztetni szükséges.

A járműtelep áramátalakító épületéhez és a járműtároló, járműjavító főépülethez szükséges a távhő vezeték bekötése. Az áramátalakító épületéhez egy 25 m-es bekötővezeték szükséges, amelyet a járműtelepi szervizutat keresztező 2xDN500-as vezetékről lehet lecsatlakoztatni. A gerincvezeték egy DN2200 vb. ROCLA járható alagútban fut, ezért annak megbontása szükséges a leágazáshoz.

A karbantartó és tároló csarnoképülethez a tervezett 2xDN65/162 casaflex bekötővezeték a Harsányi Kálmán utcai 2xDN500/670-es gerincről kell indítani. A tervezett 570 m hosszú vezeték a MÁV vágányait sajtólással tudja keresztezni.



3.4.6. Megújuló energiaforrások alkalmazása, környezettudatos energiagazdálkodás, egyedi közműóptiók

A környezettudatos energiagazdálkodás nagymértékben hozzájárul a klímaváltozás káros hatásainak enyhítéséhez. Az energiafelhasználás visszafogásával, egy részének megújulókból történő fedezésével – az ehhez illeszkedő alacsony hőmérsékletű fűtési technológiákkal kiegészítve – az üvegházhatású gázok kibocsátása csökkenthető.

A városfejlesztési koncepció törekvéseivel összhangban – a helyi adottságokat figyelembevétele mellett – javasolt a megújuló energiaforrásokból származó előnyöket kiaknázni az energiaellátásban. Megújuló

közül elsősorban a napenergia hasznosítása jelent lehetőséget. Napelemek elhelyezésére P+R parkolók esetében van lehetőség.

Napelemek ideális tájolása: déli tájolás 30–40° közötti dőlésszög, amely a gyakorlatban DK és DNY közötti tájolás és 20–50° közötti dőlésszög megfelelő (K–NY-i vonaltól északra néző felület nem alkalmas napelem modulok elhelyezésére). A K–NY-i kis dőlésszögű (10–25°) tetők esetében az elmúlt évek általános telepítési tapasztalatai alapján, a napelemek fejlesztésének köszönhetően ezen tetőfelületek is hasznosíthatóak gazdaságosan energiatermelésre. A napelemes rendszer átlagos tervezett élettartam 20-25 év, a teljesítmény az idő előrehaladtával kismértékben csökken (a szilícium degradációja 0,8% alatti), a külföldi hosszabb távú tapasztalatok alapján a 20–25 éves tervezett élettartam végén is 80%-os teljesítmény felett üzemelnek.

A napenergia közvetlen aktív hasznosítása szakaszos üzemidővel valósul meg, így ezen energiahasznosítása mellett is szükséges vezetékes közműhálózat kiépítése.

Napelemek alkalmazásával villamos energia termelhető, amely akár a köz- és térvilágítási hálózat tekintetében hozzá tud járulni az energiaigény egy részének megújulókból történő fedezéséhez.

A megújuló energiaforrásokat hasznosító építményfajták elhelyezésnél figyelemmel kell lenni a településképre, amelyhez a kerületi településképi rendelet fogalmaz meg előírásokat.

3.4.7. Elektronikus hírközlés

Vezetékes elektronikus hírközlés

Az M3 metróvonal északi irányú meghosszabbítása több helyszínen érinti a felszíni távközlési hálózatokat, amelyek döntő többsége az elmúlt 15 évben épült ki, ennek megfelelően az alépítmények – néhány Magyar Telekom Nyrt. tulajdonú csőszakasz kivételével – műanyagcsöves hálózatok, túlnyomórészt optikai kábelhálózatok üzemelnek.

A földalatti hálózatokon túlmenően, szórvány jelleggel, kiépítésre kerültek földfeletti kábelhálózatok is. Egyrészt a BKV villamosvonalak felsővezeték oszlopain haladó Nokia Solutions and Networks TraffiCOM Kft. tulajdonú hálózat, illetve a Magyar Telekom Nyrt. tulajdonában lévő előfizetői leágazások.

Az Árpád úton (Árpád út 109-től) és a Szilágyi úton, a Rákospalota-Újpest vasútállomásig útpálya alatt épül az új M3_METRO kéreg alagút.

A METRO műtárgyat keresztező földalatti kábel, illetve alépítmény nyomvonalak kiváltását a METRO építés sajátosságai miatt két lépcsőben kell ütemezni, megoldani.

Első lépés:

- egy ideiglenes kiváltó alépítmény nyomvonal kialakítása,
- ebbe ideiglenes kábel behúzása,
- a kábel átterhelése
- az eredeti kábel bontása átterhelés után.

Második lépés:

- a végleges alépítmény nyomvonal kiépítése,
- ebbe a végleges kábel behúzása,
- a kábel átterhelése,
- az ideiglenes kiváltó kábel bontása átterhelés után.

A munkálatok ideje alatt a távközlési kábelek folyamatos üzemét biztosítani kell. A keresztező alépítményi csöveket vasbeton védelemmel kell ellátni.

A szükséges kiváltások általános követelményei:

- Az optikai kábeleket kötés-kötés közötti szakaszon, teljes hosszban kell kiváltani.
- A kábelek csak a kábelek átterhelés után bonthatók.
- A kiváltó kábelek paramétereinek meg kell egyeznie az eredeti kábelek paramétereivel.
- A kiváltó alépítmény paramétereinek meg kell egyeznie az eredeti alépítmény paramétereivel.
- Az érintett megszakítók szintbehelyezését a szakági tervnek tartalmaznia kell.
- A gépkocsibehajtóknál, utak alatt az alépítmény csöveket vasbeton védelemmel kell ellátni.
- A METRO földemet felül kell keresztezni, a keresztező KPE/110 csöveket vasalt felbetonba kell kiépíteni.
- A munkálatok ideje alatt a távközlési kábelek folyamatos üzemét biztosítani kell.

Magyar Telekom Nyrt., Rózsa utca – Árpád út csomópont:

Az Árpád út – Rózsa utca sarkán lévő -037 megszakítótól az Árpád út (Uszoda) előtti -082 megszakítók között az alépítmény elbontásra kerül, kiváltása szükséges. A Munkásotthon utcában a 915 megszakítótól az Árpád út 149. előtti 904 megszakítóig 12/m nyílású alépítmény van, a kiviteli terv készítése előtt vizsgálni kell a csőnyílás foglaltságot.

Magyar Telekom Nyrt., Szilágyi tér:

Az itt lévő földfeletti hálózat megszűnik, ezért a Festék bolt távközlési ellátását is földalatti bevezetéssel kell megoldani.

Nokia Solutions and Networks TraffiCOM Kft. rézkábel földben:

A Kossuth utca 78. BKV épülettől induló páncélos rézkábel (168 01F) keresztezi az épülő MERTO nyomvonalát.

A rézkábel nyomvonalára 1-1 új N1 szekrényt kell építeni a Kossuth utca – Szilágyi utca sarkán, illetve a METRO műtárgyat keresztezve, ezzel a ponttal szemben.

Nokia Solutions and Networks TraffiCOM Kft. légekábelének kiváltása:

Mivel a 14-es villamos az Újpest MÁV állomás és Megyeri út állomások között megszűnik, ezeket a kábeleket (Nokia Solutions and Networks TraffiCOM Kft. légekábelek) ki kell váltani.

Invitech ICT Services Kft., Rákospalota–Újpest vasútállomás:

Az METRO állomás új épülete miatt a Vécsey Károly utca felől érkező, Rákospalota–Újpest vasútállomás épületéhez kiépített alépítményt a Vécsey Károly utca 126-tól a vasútállomás épületéig el kell bontani.

ELMŰ Hálózati Kft., Kiss János utca-Szilágyi tér:

A Kiss János utcában a meglévő földkábel nyomvonalát keresztezi a tervezett METRO kéregalagút. Ezen a szakaszon a földkábel ki kell váltani.

DIGI Kft., Árpád út keresztezése a Laborfalvi R. utca:

Az átvezető alépítményt, a benne lévő kábelekkel, a már említett módon két lépcsőben kell kiváltani.

Vodafone Magyarország Zrt. (UPC Kft. joqtódja), Rákospalota–Újpest vasútállomás:

Az METRO állomás új épülete miatt a Görgey Artúr út felől érkező, Rákospalota–Újpest vasútállomás épületéhez kiépített alépítményt a Görgey Artúr út 99-től a vasútállomás épületéig el kell bontani.

Vodafone Magyarország Zrt. (UPC Kft. joqtódja), Árpád út – Kiss J. utca – Szilágyi utca – Kossuth utca:

A területen lévő épületekhez kiépített előfizetői hálózatot a METRO építés miatt részben le kell bontani. A megmaradó ingatlanok részére új földalatti beállások kiépítése szükséges.

Vodafone Magyarország Zrt. (UPC Kft. joqtódja), Árpád út – Laborfalvi R. utca:

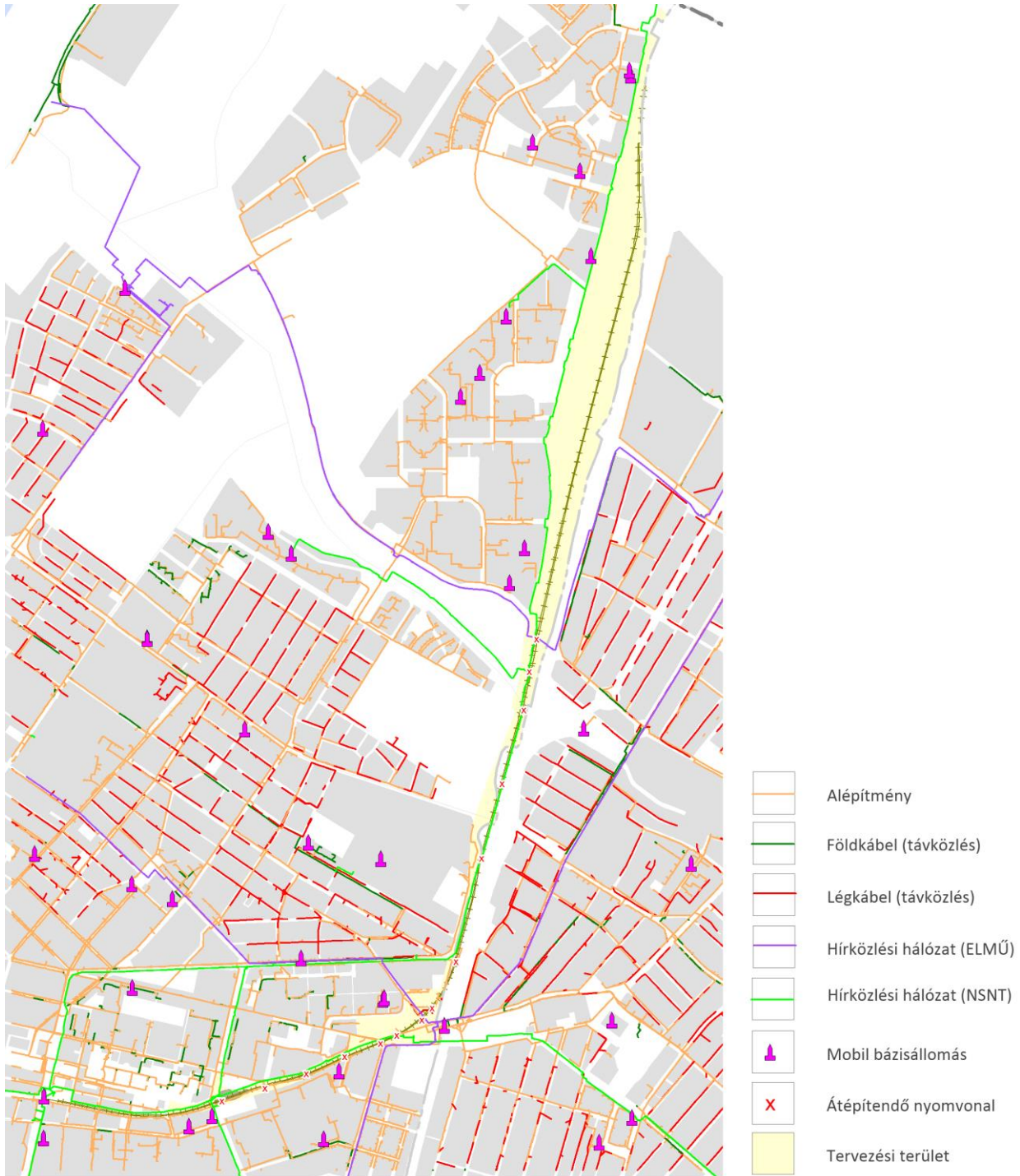
A METRO építés miatt a Laborfalvi R. utcánál lévő átvezetést és az Árpád úton az üzletházak járdában lévő előfizetői leágazásait részben el kell bontani. Az Árpád úton új átvezetést, az Árpád út érintett járdájában új alépítményt kell kiépíteni.

Vodafone Magyarország Zrt. (UPC Kft. joqtódja), Árpád üzletház:

A METRO építés miatt az Árpád üzletház előtti Árpád úti átvezetést el kell bontani. Az Árpád úton új átvezetést, illetve új alépítményt kell kiépíteni.

Vezeték nélküli elektronikus hírközlés

A nyújtott vezeték nélküli szolgáltatások folyamatos rádiós hálózatfejlesztés igényelnek, a szolgáltatók a tervezett telephelyeket, illetően csak rövid távú (néhány hónapos) időszakokra vonatkozóan tudnak nyilatkozni. A 20/2020. (XII. 18.) NMHH rendelet (az elektronikus hírközlési építmények elhelyezéséről és az elektronikus hírközlési építményekkel kapcsolatos hatósági eljárásokról) 8. szakaszának (Az elektronikus hírközlési építmények elhelyezésének települési szakági tervezésre vonatkozó szabályai) a 27. § (6). bekezdéséhez igazodva a rendezési terv lehetővé teszi a szükséges új telephelyek létesítését.



3.5. KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK

A fejezet az „M3 MEGHOSSZABBÍTÁS VONAL - ENGEDÉLYEZÉSI TERV – KÖRNYEZETVÉDELEM” című dokumentáció alapján készült.

3.5.1. Talaj- és vízvédelem

A tervezési terület talajadottságainál fogva, továbbá a Duna és az ahhoz kapcsolódó ivóvízbázisok közelsége miatt érzékenynek minősíthető terület. A 27/2004 (XII.25) KvVM rendelet alapján az egész terület a felszín alatti víz minősége szempontjából a kiemelten érzékeny kategóriába sorolt. Mindezek alapján kiemelten fontos mindennemű talaj- és vízszennyezéssel járó tevékenység elkerülése. A szabályozási terv előírásai szerint minden új létesítmény is csak a csatornahálózatra ráköteve létesülhet. A felszín alatti víz és a földtani közeg minőségi védelméhez szükséges határértékeket a 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet határozza meg.

A területen csapadékvizek többnyire zárt csapadékcsatorna rendszeren keresztül kerülnek elvezetésre. A felszíni vizek két fő befogadója a Szilas-patak és a Csömöri-patak.

Az M3 metróépítés és létesítményei kapcsán az alábbi környezeti hatásokkal kell számolni:

- A KHT modellezése alapján megállapítható, hogy a tervezett nyomvonal felszín feletti része és egyes kapcsolódó létesítményei részben érintik ugyan a Dunakeszi Balpart I. vízbázis hidrogeológiai „B” védőövezetét, de a fennálló termelés mellett nem veszélyeztetik annak vízminőségét.
- A létesítés a felszín alatti vizeket két módon érintheti: egyrészt a metró felszín alatti szakaszán az alagutak és állomások víztorlasztó hatása által, másrészt esetleges szennyezéseken keresztül. A létesítés normál esetben nem jár olyan kibocsátással, ami bármelyik közeg szennyezését okozná. Az építés során nincs szükség olyan anyag bevezetésére vagy eljárás használatára, ami környezeti terhelést jelentene.
- A Töltés utca – Megyeri úti végállomás közötti szakaszon mind a metró nyomvonal, mind a felszíni létesítmények részben vagy egészben zöldfelületen valósulnak meg. Ezek a területek (természeti és talaj szempontból is erősen erodáltak, természetes értéket nem képviselnek. A létesítés során a felső talajréteget leszedik, külön kezelik és deponálják, és a projekt lezárásával annak környezetében fennmaradó zöld felületek állapotjavítására használják fel. A fennmaradó humuszmenyiség értékesíthető.
- A Szilas-patakon a létesítés hatása a meglévő műtárgy miatt átmeneti jellegű, az üzemelés során a metró semmilyen közvetett hatással nincs a vízfolyásra.
- A Csömöri-patak korrekciója az építés alatt kismértékű hatást gyakorol a Csömöri-patakra, építéskor esetlegesen elszennyeződhet az építőgépek által, ugyanakkor ennek a valószínűsége csekély, ha szakszerűen és a majdani vízjogi létesítési engedélynek megfelelően építik ki. Az üzemelés a Csömöri-patakra nézve szintén semleges lesz.
- A nyomvonalról, a létesítményekről és kapcsolódó létesítményekről összegyűjtött csapadékvizek élővizekbe való bevezetésének hatása a tervek megvalósulása és szakszerű kivitelezése, az üzemeltetés előírászerű megvalósulása esetén is elviselhető.

3.5.2. Levegőtisztaság-védelem

A Káposztásmegyeren üzemelő automata légszennyezettségi mérőállomás adatai alapján a térségben az esetenként megnövekvő nitrogén-dioxid (NO₂) és a szálló por (PM₁₀) koncentráció jelent levegőminőségi problémát. A többi – rendszeresen vizsgált és értékelt – légszennyezőanyag esetében nincs, vagy kisebb jelentőségű a probléma, többnyire teljesülnek a levegőterheltségi szintre vonatkozó határértékek. A tervezési területen meghatározó légszennyezési forrásként a nagyobb forgalmú utak (Árpád út, Görgy Artúr

utca, Külső Szilágyi út) értékelhetők, amelyek mentén a káposztásmegyereinél kedvezőtlenebb értékek valószínűsíthetők.

A KHT keretében metróhoz kapcsolódó, érintett közúthálózat forgalmának hatására kialakuló légszennyezetségi állapotokat modellezéssel határozták meg. A kötött pályás metróvonal meghosszabbítása közvetlenül nem gyakorol hatást a levegő minőségére. Közvetetten a felszíni forgalmi helyzet is változik, elsősorban meglévő utak lezárása miatt. A forgalmi változástól függően egyes helyeken kis mértékben romolhat, más helyeken kis mértékben javulhat a levegő minősége. A levegőminőség változása összességében elfogadható mértékű, jelentős változásokra a projekt területén nem lehet számítani. Javulás elsősorban az Óceánárok utca környékén várható, mivel ez a forgalmi lehetőség lezárásra kerül. Szintén javulás várható Újpest-központban. A Külső Szilágyi úton a levegőminőség enyhe romlása várható.

A levegő védelmével kapcsolatos egyes szabályokról szóló 306/2010. (XII.23.) Korm. rendelet előírásai alapján helyhez kötött légszennyező forrás létesítésekor a levegővédelmi követelményeket az engedélyezési eljárás során úgy szükséges meghatározni, hogy annak várható levegőterhelése ne eredményezze az egészségügyi határértékek túllépését. A vonatkozó immissziós és emissziós határértékeket a légszennyezetségi határértékekről, valamint a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet tartalmazza. A tervezési területen a környezetre jelentős hatást gyakorló iparterületi építési övezet nem került kijelölésre.

Általános levegőminőség javító intézkedések között szükséges megemlíteni a *1.2. Tájrendezési és zöldfelület-fejlesztési javaslatok* című fejezetben tárgyalt zöldfelület-fejlesztési eszközöket, amelyek nagyban hozzájárulhatnak a helyi klíma és levegőminőség javulásához. A sűrű növénytelepítés a mikroklíma javításán túl különösen a szálló por megkötésében fejti ki jótékony hatását.

3.5.3. Zaj-és rezgésvédelem

A tervezési terület sűrűn beépített, nagy forgalmú közlekedési elemekkel szabdaltnak (ahogyan ez jellemző Budapestre), így a jelenlegi zajterhelésről elmondható, hogy szinte minden vizsgálati ponton határérték feletti a terhelés, számos zajvédelmi konfliktus áll fenn.

A települési környezeti zajvédelem követelményeit a zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X.29.) Korm. rendelet és a zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3) KVM-EüM együttes rendelet előírásai határozzák meg. A Korm. rendelet szerint a környezetbe zajt vagy rezgést kibocsátó létesítményeket úgy kell tervezni és megvalósítani, hogy a védendő területen, épületben és helyiségben a zaj- és rezgésterhelés feleljen meg a jogszabályi követelményeknek. A rendelet 3. melléklete alapján a vegyes és nagyvárosias lakóterületek esetében az elsőrendű főutaktól származó közlekedési zaj terhelési határértéke nappal 65 dB éjjel 55 dB.

A KHT vizsgálatai alapján tervezett metróból eredő zajterhelés számos helyszínen okoz határérték feletti terhelést, szinte a vonal teljes hosszában. Sok helyszínen nagymértékű, 5-10 dB közötti a határérték túllépés. A metró megjelenése a területen jelentős változásokat okozni, a zajterhelés nagymértékű növekedésére lehet számítani. Ugyanakkor megfelelő zajvédelmi intézkedésekkel a várható negatív hatások jelentősen csökkenthetőek. Az engedélyezési tervben szereplő zajvédelmi intézkedésekkel (sínkamra, illetve zajárnyékoló fal telepítése) a metróból eredő zajterhelés minden helyszínen határérték alatt marad, egy helyszín kivételével. A Külső Szilágyi út 4. épület 8. emeleténél a számítások alapján 0,8 dB túllépés marad fenn, amelyet passzív zajvédelemre (nyílászáró cserére) nem javasolnak mivel a belső (szobán belüli)

határértékek nagy biztonsággal teljesülnek, valamint az ablakcserével járó munkálatok nincsenek arányban a zajterhelés csökkenésével.

A KHT keretében elvégzett mérések és vizsgálatok alapján az eredő zajterhelés (védelmi intézkedésekkel együtt) a jelenlegi állapothoz képest a XV. kerületben átlagosan 0,7 dB-t, a IV. kerületben átlagosan 1,7 dB-t növekszik. A tervezett metró vonatkozásában többlet védelmi intézkedés (pl. zajárnyékoló falak további magasítása) érdemben már nem csökkenti az eredő zajterhelést. **Az eredő zajterhelést megvizsgálva látható, hogy szinte az összes vizsgálati helyszínen határérték feletti a terhelés, ugyanakkor a zajterhelés legnagyobb része nem a tervezett metróból, hanem a többi közlekedési zajforrásból ered.** A jelenlegi állapothoz képest az egyes vizsgálati helyszíneken számtani átlagban, éjjel, 1,5 dB a növekmény.

A járműtelep zajterheléséből eredően a 32-34 vizsgálati helyszíneken 1,0-2,0 dB a határérték túllépés a nappali megítélési időben, valamint a 60-61 vizsgálati helyszíneken 0,7-1,7 dB a határérték túllépés az éjjeli megítélési időben. A járműtelepnek, mint új üzemi zajforrásnak önmagában tekintve is teljesítenie kell a vonatkozó határértékeket, tehát a fenti helyszíneken védelmi intézkedések szükségesek.

A járműtelepi vágányokra sínkamrák telepítése nem szükséges, a próbavágány és a fedett kocsiszín-karbantartó csarnok közötti vágány egy részére szükséges zajárnyékoló fal telepítése, melyekkel a vonatkozó határértékek teljesülnek.

A tervezett védelmi intézkedések mellett a tervezett metrószakasz rezgésvédelmi szempontból megvalósítható, és rezgésterhelésből eredő határérték túllépésekre nem kell számítani.

3.5.4. Hulladékkezelés

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

A területen tehát – a közelség elvére is tekintettel – hulladékkezelő kapacitások és kezelő szervezetek minden hulladéktípusra megtalálhatók. A metróüzem az átadást követően a jelenlegi módon fog működni, további 5 megállóval kiegészítve. A működés során a megállóknak kommunális hulladék keletkezik, melynek összetétele, feltételezhetően megegyezik a teljes vonalon keletkezett hulladék összetételével. Ezen hulladék elszállítását a BKK belső utasítása szabályozza, a kezeléséért a FKF Zrt. felelős.

Az M3 metróvonal üzemelése kapcsán keletkező hulladékok pontos mennyisége, típusa a tervezés jelenlegi fázisában nem adható meg, de a gyűjtése, kezelése várhatóan nem igényel a meglévő, általános gyakorlatoktól eltérő megoldásokat vagy intézkedéseket.

3.6. HATÁLYOS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVVEL VALÓ ÖSSZHANG BEMUTATÁSA

A Trk. 20. § (1) bekezdés alapján a kerületi építési szabályzatnak összhangban kell lennie a településszerkezeti tervvel és a Fővárosi rendezési szabályzattal. Az összhangnak ki kell terjednie a TSZT-ben meghatározott elemeknek (pl. területfelhasználás rendszerének) való megfelelésségre, az FRSZ-ben meghatározott beépítési sűrűségi értékeknek megfelelő építési övezeti előírásokra, valamint az FRSZ rendelkezéseinek való megfelelésre.

3.6.1. A területfelhasználáshoz igazodó övezeti rendszer igazolása

Az építési övezeteket és az övezeteket a TSZT-ben meghatározott területfelhasználási egységeknek megfelelően kell kijelölni. Az OTÉK 7.§ (1) és (2) bekezdése szerint a területfelhasználási egységek területeit közterületekre és egyéb (közterületnek nem minősülő) területekre kell tagolni. A beépítésre szánt területeket építési övezetekbe, a beépítésre nem szánt területeket övezetekbe kell sorolni.

Az FRSZ 21. § rugalmassági szabályokat határoz meg az övezeti rendszer kijelöléséhez, ezekből jelen KÉSZ módosítások esetén az alábbiak relevánsak:

- (1) a) alapján növelhető a KÖu területfelhasználási egység szélessége
 - meglévő csomópont átépítése és bővítése, vagy új csomópont létesítése,
 - meglévő közút gyalogos vagy kerékpáros infrastruktúrájának szélesítése, utólagos létesítése,
 - a közlekedésbiztonságot növelő nyomvonal korrekció megvalósítása,
 - környezetvédelmi berendezés telepítése, vagy átépítése esetén;
- (1) b) alapján a KÖu területfelhasználási egység szélessége beépítésre szánt terület rovására a közlekedési infrastruktúra bővítésének, átépítésének az a) ponttól eltérő esetben is;
- (1) c) alapján növelhető a KÖk területfelhasználási egység szélessége
 - új, átépülő vagy áthelyezésre kerülő állomás, megállóhely építése,
 - vasutak külön szintű keresztezésének építése,
 - környezetvédelmi berendezés telepítése, vagy átépítése esetén;
- (1) f) alapján a közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítással jelölt elem esetében a nyomvonal hosszától annak 50%-ában el lehet térni;
- (2) a) alapján csökkenthető a KÖu területfelhasználási egység területe meglévő útvonal és a beépítésre szánt terület határának rendezése esetén legfeljebb a tömb hosszának 50%-ában, az útvonal szakaszra jellemző szélesség megtartásával;
- (2) b) alapján módosítható a KÖu és KÖk területfelhasználási egységek közötti határ.

A Külső Szilágyi út mentén a TSZT 1. Területfelhasználás című tervlapja szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolatot jelöl, ezért itt közcélú zöldfelületeket kell lehatárolni, továbbá építési telken belül zöldfelületként fenntartandó területet kell biztosítani. A K-Rek területfelhasználási egység területének legalább 17%-án zöldterületet (közparkot, közkertet) kell kijelölni.

A TSZT 2. Közlekedési Infrastruktúra tervlap és az FRSZ 1. melléklete kijelöli a tervezett gyorsvasúti vonalat, megállóit, a kötöttpályás közösségi közlekedés járműtelepét, a P+R rendszerű parkolási létesítmények területét. A kerületi építési szabályzatban ennek megfelelően szükséges a területbiztosítás. A TSZT 6. Védelmi, korlátozási területek tervlap alapján a kerületi építési szabályzatokban is szükséges a gyorsvasúti vonal védőtávolságának feltüntetése.

Az övezeti rendszer a fenti előírásoknak megfelelően került meghatározásra, az alábbiak alapján:

TSZT-ben meghatározott területfelhasználási egység	A területfelhasználási egység területén meghatározott építési övezetek és övezetek
Beépítésre nem szánt területfelhasználási egységek	
<i>Közúti közlekedési terület (KÖu)</i>	KÖu-3/IV-2 KÖu-2/IV-5 KÖu-3/IV-6 KÖu-3/IV-9 KÖu-4/IV-9
<i>Kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Ez)</i>	Kb-Ez/IV-2
<i>Kötőtpályás közlekedési területek (KÖk)</i>	KÖk/IV-5 KÖk/IV-6 KÖk/IV-9
Beépítésre szánt területfelhasználási egységek	
Kiemelt jelentőségű helyi központ terület (Vt-H)	Kt-Fk/IV-2/3
Nagyvárosias teletszerű lakóterület (Ln-T)	Kt-Zkk/IV-2/3
Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2)	Vi-2/IV-2/2 Vi-2/IV-2/6
Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület (K-Közl)	K-Közl/IV-9/1 K-Közl/IV-9/2
Nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület (K-Rek) (területének legalább 17%-án közparkot kell kijelölni)	K-Rek/IV-9/3 K-Rek/IV-9/4 Zkp/IV-9/Kp (A K-Rek terület-felhasználási egység ~ 45 %-án)

A zöldfelület átlagértékre vonatkozó előírások

A TSZT zöldfelület átlagértéket határoz meg azokra a területfelhasználási kategóriákra, ahol az OTÉK Budapest viszonylatában jelentősen alacsonyabb értéket ír elő az építési telekre vonatkozóan. A TSZT-ben meghatározott területfelhasználási egységek területére vonatkozó legkisebb zöldfelületi átlagértéket a

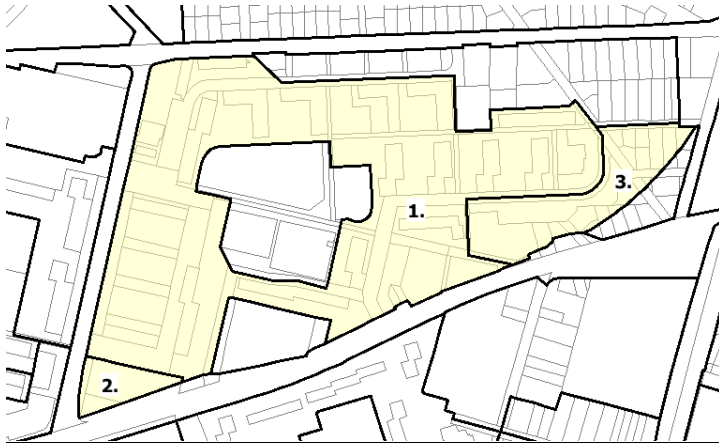
- 3 hektárnál nagyobb területfelhasználási egységek és
- kiterjedésüktől függetlenül a *jelentős változással és az infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett területfelhasználási egységek* esetében kell figyelembe venni.

A legkisebb zöldfelületi átlagérték biztosításától akkor lehet eltekinteni, ha egy 3 ha-nál nagyobb területfelhasználási egységen belül ez az érték ma sem biztosított, és a kialakult beépítési struktúra értéket képvisel, vagy megváltoztatására hosszabb távon sincs reális lehetőség. Ebben az esetben a területfelhasználási egységen belül kialakult zöldfelületi átlagérték tovább nem csökkenthető.

Az egyes területfelhasználási egységeken belül meghatározott építési övezetek, övezetek legkisebb zöldfelületi értéke a KÉSZ-ben a TSZT előírásainak megfelelően differenciáltan került megállapításra.

A KÉSZ-ek övezeti határértékeinek megállapításánál figyelembe vételre kerültek a ma még hatályos kerületi tervszközökben szereplő határértékek és a kialakult állapot. Az összes területfelhasználási egység területén a beépítési paraméterek úgy lettek kialakítva, hogy az egyes területfelhasználási egységekre teljesül a TSZT-ben előírt legkisebb zöldfelületi átlagérték is.

A zöldfelületi átlagérték-számítás szempontjából releváns, jelen szabályozás által módosított, 3 hektárnál nagyobb területfelhasználási egységek, valamint a *jelentős változással és az infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett területfelhasználási egységek* átlagérték-igazolását az alábbi táblázat tartalmazza.

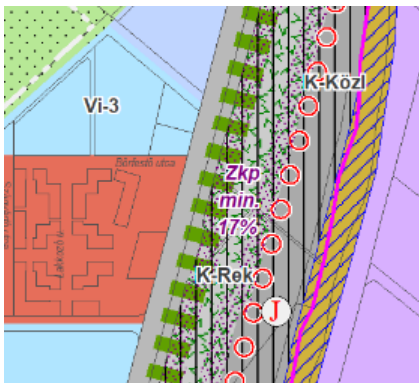


Zöldfelületi átlagérték-számítást igénylő területfelhasználási egységek lehatárolása

TSZT zöldfelületi átlagérték számítás							
terület-felhasználás jele	zöldfelületi átlagértéke	területfelhasználási egység sorszáma	építési övezet jele	területe m ²	zöldfelület legkisebb mértéke %	KÉSZ alapján számított ZFÁ (%)	megfelelés
Ln-T	35%	1.	Ln-T/IV-2/K	37689	K	K*	✓
			Ln-T/IV-2/1	6627	35		
			Ln-T/IV-2/I1	1350	K		
			Ln-T/IV-2/I4	2958	20		
			Ln-T/IV-2/V	1766	10		
			Kt-Zkk/IV-2/1	44750	K		
			Kt-Fk/IV-2/1	42380	K		
Vt-H	20%	2.	Vt-H/IV-2/2	5064	20	21%	✓
			Kt-Fk/IV-2/3)	1698	25		
Vi-2	25%	3.	Vi-2/IV-2/6	8212	80	33%	✓
			Vi-2/IV-2/2 (közbenő/sarok)	5424	30/20		
			Kt-Kk/IV-2/2	4396	0		
			Kt-Fk/IV-2/1	5205	K		

* A területfelhasználási egységen belül kialakult állapot szerint a zöldfelületi átlagérték 35% alatt marad (~30%), azaz a zöldfelületi átlagérték tovább nem csökkenthető. A KÉSZ ennek megfelelően a kialakult állapotot rögzíti az érintett övezetekben, illetve egyes építési övezetekben (Ln-T/IV-2/1, Ln-T/IV-2/I4, Ln-T/IV-2/V) a természetbeni állapotnak megfelelő, vagy annál nagyobb zöldfelületi arányt követel meg.

A zöldterület kialakítására vonatkozó előírás



TSZT 1. Területfelhasználás című tervlapja alapján a K-Rek területfelhasználási egység területének legalább 17%-án zöldterületet (közparkot, közkertet) kell kijelölni. A KÉSZ a K-Rek területfelhasználási egységen belül összesen 3,85 ha nagyságban jelöl ki Zkp/IV-9/Kp jelű zöldterületi övezetet, amely a területfelhasználási egység ~45%- a, tehát a fenti előírásnak a terv megfelel.

TSZT 1. Területfelhasználás című tervlap (kivonat)

3.6.2. Az FRSZ releváns előírásaival való összhang igazolása

A beépítési sűrűsége vonatkozó előírások

FRSZ előírás		Javaslat				
<p>„4. § (1) Az 1. melléklet a TSZT szerinti területfelhasználási egységekre vonatkozóan területi meghatározással rögzíti a beépítési sűrűséget, amelyet a kerületi építési szabályzatban (a továbbiakban: KÉSZ-ben) megállapításra kerülő építési övezetek beépítési paramétereinek meghatározásánál oly módon kell figyelembe venni, hogy a területfelhasználási egységen belül meghatározott összes építési övezet megengedett szintterülete együttesen nem haladhatja meg a beépítési sűrűség alapján számított szintterületet.”</p>		<p>A szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke három területfelhasználási egység vonatkozásában került módosításra, minden esetben az FRSZ-ben meghatározott sűrűségi értékekhez igazítva.</p>				
	területfelhasználás jele	sűrűségi értéke	építési övezet jele	általános szintterületi mutató	parkolásra fordítható szintterületi mutató	megfelelés
	K-Közl	2,0 (2,0 + 0,0)	K-Közl/IV-9/1	2,0	0,0	✓
			K-Közl/IV-9/2	2,0	0,0	✓
	K-Rek	1,0 (1,0 + 0,0)	K-Rek/IV-9/3	1,0	0,0	✓
			K-Rek/IV-9/4	1,0	0,0	✓
	Vi-2	3,0 (2,0 + 1,0)	Vi-2/IV-2/6	0,1	1,0	✓
			Vi-2/IV-2/2	közbenső 1,25 sarok 2,0	0,2	✓
<p>„4. § (2) A beépítési sűrűség (a továbbiakban: bs) 1. mellékletben jelölt értéke a) a területfelhasználási egység szerint elhelyezhető funkciókra vonatkozó általános sűrűségi értékből (a továbbiakban: bsá), és b) a parkolás épületen belüli támogatása céljából kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkolók számára – a kiszolgáló közlekedési területeikkel együtt – igénybe vehető parkolási sűrűségi értékből (a továbbiakban: bsp) tevődik össze.”</p>		<p>Az építési övezetknél ennek megfelelően a szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke egy általános és egy parkolásra fordítható többlet értékre tagolt. Az értékek alkalmazásának szabályait a hatályos rendeletek tartalmazzák.</p>				
<p>„4. § (3) Egy adott területfelhasználási egységen belül az 1. mellékletben meghatározott beépítési sűrűség alapján az építési övezetek előírásait és beépítési paramétereit a KÉSZ-ben differenciáltan, de jelentős jellemzőbeli különbségek nélkül lehet meghatározni.”</p>		<p>A rendelkezések figyelembevételével kerültek elfogadásra a hatályos rendeletek, differenciált építési övezetek a K-Közl területfelhasználáson belül kerültek megállapításra.</p>				
<p>„4. § (6a) A Vi-2 jelű területekre meghatározott bsp érték az 1. mellékletben területileg meghatározott, „infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett”, valamint a „jelentős változással érintett” területek esetén legfeljebb 0,5 értékkel növelhető, de az 1,25 értéket nem haladja meg.”</p>		<p>Az érintett Vi-2 területfelhasználási egység területén az eltérési lehetőség alkalmazása nem indokolt.</p>				
<p>„4. § (8) A kerület közigazgatási határa egyúttal területfelhasználási egység határa is.”</p>		<p>Ennek megfelelően lett megállapítva az övezeti rendszer, ez elsősorban a KÖk jelű területfelhasználást érinti a tervezési területen.</p>				

Egyes területek beépítési magasságának korlátozásával kapcsolatos előírások

FRSZ előírás	Javaslat
„5. § (1) A 5.-12. § rendelkezéseit új épület létesítése, vagy meglévő épület beépítési magasságát növelő bővítése során kell alkalmazni.”	Az FRSZ beépítési magasságának korlátozásával kapcsolatos előírásai nem érintik a tervezési területet.
„5. § (2) A KÉSZ-ben a beépítési jellemzőknek legjobban megfelelő, a beépítési magasság gyűjtőfogalma alá tartozó épületmagasság, homlokzatmagasság és párkánymagasság vegyesen is alkalmazható az ÉHAT/112/1/2014. számú OTÉK-tól való eltérési engedély alapján.”	A hatályos KÉSZ-ek ennek megfelelően készültek, a beépítési magasság a módosított építési övezetekben épületmagassággal került meghatározásra.

A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó rendelkezések

FRSZ előírás	Javaslat
8. Közúti közlekedési terület (KÖu) „13. § (1) Az 1. melléklet szerint KÖu területfelhasználási egységbe sorolt közúti elemek hálózati szerepe a) gyorsforgalmi közutak (KÖu-1), b) I. rendű főutak (KÖu-2), c) II. rendű főutak (KÖu-3), d) településszerkezeti jelentőségű gyűjtő utak (KÖu-4).”	A területen az FRSZ-nek megfelelően a II. rendű főutak területe KÖu-3/IV-2, KÖu-2/IV-5, KÖu-3/IV-6, KÖu-3/IV-9 jelű övezetekbe, a településszerkezeti jelentőségű gyűjtő utak KÖu-4/IV-9 jelű övezetbe került.
„13. § (2) Tervezett I. rendű főúthálózati elem megvalósítása során a) legalább 2x2 forgalmi sávós keresztmetszetet kell kialakítani, b) felszíni szakaszon kerékpáros infrastruktúra csak önállóan (kerékpárút vagy kétoldali irányhelyes kerékpársáv) létesíthető, c) közterületi parkoló csak szervizútról megközelíthetően, vagy önálló parkolási létesítményként valósítható meg.”	Figyelembevételre került.
„13. § (3) Tervezett II. rendű főúthálózati elem megvalósítása során a) felszíni szakaszon kerékpáros infrastruktúra csak önállóan (kerékpárút vagy kétoldali irányhelyes kerékpársáv) létesíthető, b) szervizút nélküli közterületi parkoló csak úttengellyel párhuzamosan alakítható ki.”	Figyelembevételre került.
„13. § (4) Az I. és II. rendű főutak területén – az eseti forgalomkorlátozási beavatkozások kivételével – nem szüntethető meg a közúti gépjárműforgalom.”	Az előírás a KÖu-3/IV-2, KÖu-2/IV-5, KÖu-3/IV-6, KÖu-3/IV-9 jelű övezetek előírásaiba beépítésre került.
11. A P+R infrastruktúrára vonatkozó előírások „16. § (1) Az 1. mellékletben kijelölt P+R rendszerű parkolási létesítmények elhelyezésére alkalmas területen belül legalább az előírt minimális befogadóképességű parkolási létesítményt el kell helyezni.”	Figyelembevételre került.
„16. § (2) Az 1. mellékletben kijelölt P+R rendszerű parkolási létesítmények elhelyezésére alkalmas területen legalább az előírt személygépjármű befogadóképesség 20%-ának megfelelő kerékpár B+R rendszerű tárolásának lehetőségét is biztosítani kell.”	Figyelembevételre került.
„16. § (3) P+R rendszerű parkolási létesítmény és B+R tároló a kijelölt helyszínek mellett más, funkcionálisan megfelelő átszállási kapcsolattal rendelkező helyszínen is létesíthető. Funkcionálisan megfelelő a belső zóna területén kívül eső a) metró-, HÉV- és regionális gyorsvasúti vonalak megállóinak kijárataitól 300,0 méteres gyaloglási távolságon belül eső terület, vagy b) vasútvonalak és közúti vasút (villamos) vonalak megállóinak végétől mért 200,0 méteres gyaloglási távolságon belül eső terület.”	A területet nem érinti.

<p>12. Közlekedési infrastruktúra (közúti vagy vasúti) számára irányadó területbiztosítás</p> <p>„17. § (1) Az 1. mellékletben közúti vagy vasúti fejlesztés számára irányadó területbiztosítással jelölt helyeken a jogszabályban meghatározott szélességet növelni vagy csökkenteni egyaránt lehet, de legalább az 5. melléklet szerint minimálisan megvalósítandó infrastruktúra elemek elhelyezését a folyópálya szakaszokon biztosítani kell.”</p>	<p>Figyelembevételre került.</p>
<p>„17. § (2) A közúti vagy vasúti fejlesztés számára irányadó területbiztosítással jelölt helyeken az 5. melléklet szerinti műszaki infrastruktúra elemek méreteit a vonatkozó szabványoknak, előírásoknak megfelelően kell figyelembe venni.”</p>	<p>Figyelembevételre került.</p>
<p>13. Egyéb előírások</p> <p>„18. § (1) A KÖu területfelhasználási egységbe sorolt közterületen a gyalogos forgalom számára kijelölt, vagy kiépített szélességet a biztonságos gyalogosfelület számára kell fenntartani az alábbiak szerint:</p> <p>a) a pesti Nagykörúton és az azon belül elhelyezkedő pesti belvárosi területen a gyalogosfelület szélessége közterület egyéb célú használata során</p> <p>aa) legalább 3,0 méter és</p> <p>ab) nem kisebb, mint a – berendezési sáv keresztmetszetével csökkentett – meglévő szélesség 50%-a vendéglátó terasz, 75%-a közterületi pavilon elhelyezése esetén,</p> <p>b) a pesti Nagykörúton kívüli és a budai oldali területeken a gyalogosfelület szélessége közterület egyéb célú használata során</p> <p>ba) legalább 2,0 méter,</p> <p>bb) nem kisebb, mint a – berendezési sáv keresztmetszetével csökkentett – meglévő szélesség 50%-a vendéglátó terasz, 75%-a közterületi pavilon elhelyezése esetén.</p>	<p>A vendéglátó terasz, közterületi pavilon létesítését a településkép védelméről Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő testületének a 27/2017. (XII. 18.) önkormányzati rendelete tartalmazza.</p>
<p>„18. § (2) Ingatlan közhasználat céljára átadott területén a közlekedési funkciók közül csak gyalogos és kerékpáros felület, az ingatlanok kiszolgálását biztosító kapcsolat, valamint közcélú parkoló létesíthető.”</p>	<p>A településkép védelméről Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő testületének a 27/2017. (XII. 18.) önkormányzati rendelete tartalmazza.</p>
<p>„18. § (3) Gyorsvasúti vonal (metró, regionális gyorsvasút, HÉV) felszíni szakasza mellett a szélső vágány tengelyétől mért 12,0 – 12,0 méter széles sávon belül új épület a közösségi közlekedést kezelő szervezet hozzájárulásával létesíthető.”</p>	<p>A szabályzat az FRSZ-nek megfelelő előírást tartalmaz.</p>

A közmű infrastruktúrára vonatkozó rendelkezések

FRSZ előírás	Javaslat
<p>„19. § (1) Minden beépítésre szánt területfelhasználási egység területén a kerületi településrendezési eszközökben ki kell jelölni az 1 ha-nál kisebb telekigényű meglévő közműterületeket, továbbá kijelölhetők a tervezett</p> <p>a) vízműgép házak, vízmedencék, víztornyok,</p> <p>b) önálló épületként elektromos alállomások,</p> <p>c) gázátadó állomások,</p> <p>d) 50 MW névleges teljesítőképességet el nem érő erőművek, valamint</p> <p>e) telephelyenként az 50 MW összes hőteljesítményt el nem érő távhőtermelő berendezések elhelyezésére szolgáló területek is.”</p>	<p>A hatályos KÉSZ-ek az FRSZ előírásnak megfelelően készültek, a módosítás nem érinti a vonatkozó előírásokat.</p>

„19. § (2) Beépítésre nem szánt területfelhasználási egység területén a kerületi tervezőkörökben ki kell jelölni az 1 ha-nál kisebb telekigényű meglévő közműterületeket, továbbá kijelölhetők a tervezett a) vízműgépházak, vízmedencék, víztornyok, b) elektromos állomások, c) gázátadó állomások elhelyezésére szolgáló területek is.”	A hatályos KÉSZ-ek az FRSZ előírásnak megfelelően készültek, a módosítás nem érinti a vonatkozó előírásokat.
„19. § (3) A beépítésre szánt területfelhasználási egységek mindegyikén – a (4) bekezdés figyelembevételével – teljes közművesítettséget kell biztosítani.”	A hatályos KÉSZ-ek az FRSZ előírásnak megfelelően készültek, a módosítás nem érinti a vonatkozó előírásokat.
„19. § (4) Egyedi szennyvízkezelő berendezés csak akkor létesíthető, ha nincs a szennyvizek befogadására alkalmas közcsatorna.”	A hatályos KÉSZ-ek az FRSZ előírásnak megfelelően készültek, a módosítás nem érinti a vonatkozó előírásokat.
„19. § (5) A belső zóna kivételével az 1. mellékletben meghatározott a) jelentős változással érintett területeken új beépítés esetén többlet csapadékvíz csak késleltetett módon kerülhet elvezetésre, b) infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett területeken új beépítés esetén a csapadékvizeket helyben kell tartani.”	A hatályos KÉSZ-ek az FRSZ előírásnak megfelelően készültek, a módosítás során kijelölt új építési övezetre is vonatkozik a rendeletek általános előírása.

A TSZT és az FRSZ alkalmazása a kerületi településrendezési eszközökben

FRSZ előírás	Javaslat
„21. § (1) A TSZT-vel összhangban az 1. mellékletben meghatározott elemekre vonatkozóan a kerületi településrendezési eszköz készítése során a) növelhető a KÖu területfelhasználási egység szélessége aa) meglévő csomópont átépítése és bővítése, vagy új csomópont létesítése, ab) meglévő közút gyalogos vagy kerékpáros infrastruktúrájának szélesítése, utólagos létesítése, ac) a közlekedésbiztonságot növelő nyomvonal korrekció megvalósítása, ad) környezetvédelmi berendezés telepítése, vagy átépítése esetén; b) növelhető a KÖu területfelhasználási egység szélessége beépítésre szánt terület rovására a közlekedési infrastruktúra bővítésének, átépítésének az a) ponttól eltérő esetben is; c) növelhető a KÖk területfelhasználási egység szélessége ca) új, átépülő vagy áthelyezésre kerülő állomás, megállóhely építése, cb) vasutak külön szintű keresztesítésének építése, cc) környezetvédelmi berendezés telepítése, vagy átépítése esetén; d) közút és vasút külön szintű keresztesítésében felüljáró helyett aluljáró létesítése esetén műtárgyépítés miatt a közlekedési területek határa a szükséges mértékig módosítható; e) Dunát keresztező, kizárólag kerékpáros és gyalogos forgalom számára szolgáló híd helye a mellékúthálózat figyelembevételével 100 m-rel módosítható; f) a közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítással jelölt elem esetében a nyomvonal hosszától annak 50%-ában el lehet térni; g) a beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területfelhasználási egység között lévő, a közlekedési infrastruktúra számára irányadó	<p>Az előírás figyelembe vétele alapján a víztorony mellett, az Árpád útra tervezett új csomópontban a KÖu területfelhasználási egység kismértékben bővítésre került.</p> <p>A tervezési terület jelentős részén a KÖk területfelhasználási egység irányadó területbiztosítással jelölt. Az M3 metró meghosszabbítás engedélyezési tervének kialakításakor figyelembe vették az országos vasút távlati bővítési igényének szükséges helybiztosítást, így a területfelhasználási egységek határainak korrekciója ez alapján történt meg.</p> <p>A módosítások nem érintenek erdő-, vagy mezőgazdasági területet.</p>

<p>területbiztosítással jelölt közlekedési elem nyomvonala pontosítható oly módon is, hogy ne érintse a beépítésre szánt területfelhasználási egység területét; amennyiben a módosítás erdőterület vagy mezőgazdasági térségbe tartozó mezőgazdasági terület csökkenését nem eredményezi.”</p>	
<p>„21. § (2) A TSZT-vel összhangban az 1. mellékletben meghatározott elemekre vonatkozóan a kerületi településrendezési eszköz készítése során</p> <p>a) csökkenthető a KÖu területfelhasználási egység területe meglévő útvonal és a beépítésre szánt terület határának rendezése esetén legfeljebb a tömb hosszának 50%-ában, az útvonal szakaszra jellemző szélesség megtartásával;</p> <p>b) módosítható a KÖu és KÖk területfelhasználási egységek közötti határ;</p> <p>c) helyi autóbusz-pályaudvar létesíthető vagy megszüntethető</p> <p>ca) autóbusz-, trolibusz hálózat átszervezése,</p> <p>cb) kötöttpályás közlekedés párhuzamos fejlesztése esetén;</p> <p>d) közúti vasúti (villamos) vonalak hálózata módosítható, ha da) meglévő vagy tervezett szakasz felszíni kialakítása helyett felszín alatti kialakítás épül,</p> <p>db) kis forgalmú (4000 utas/nap/irányt meg nem haladó) vonal kerül felszámolásra;</p> <p>e) a településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala módosítható, ha a hálózati kapcsolatok változatlanok maradnak.</p>	<p>A KÖu és a KÖk területfelhasználási egységek határa a tervezett káposztásmegyeri metróvégállomástól északra, a tervezett metró megállóhely környezetében és Rákospalota-Újpest vasútállomástól északra pontosításra került.</p>
<p>„21. § (3) Tervezett gyorsvasút a jelölt elem megvalósulásáig közúti vasútként (villamosként) is kiépíthető.</p>	<p>A módosítás az FRSZ előírással összhangban van.</p>

3.7. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

3.7.1. A településszerkezeti terv változása miatt javasolt módosítások

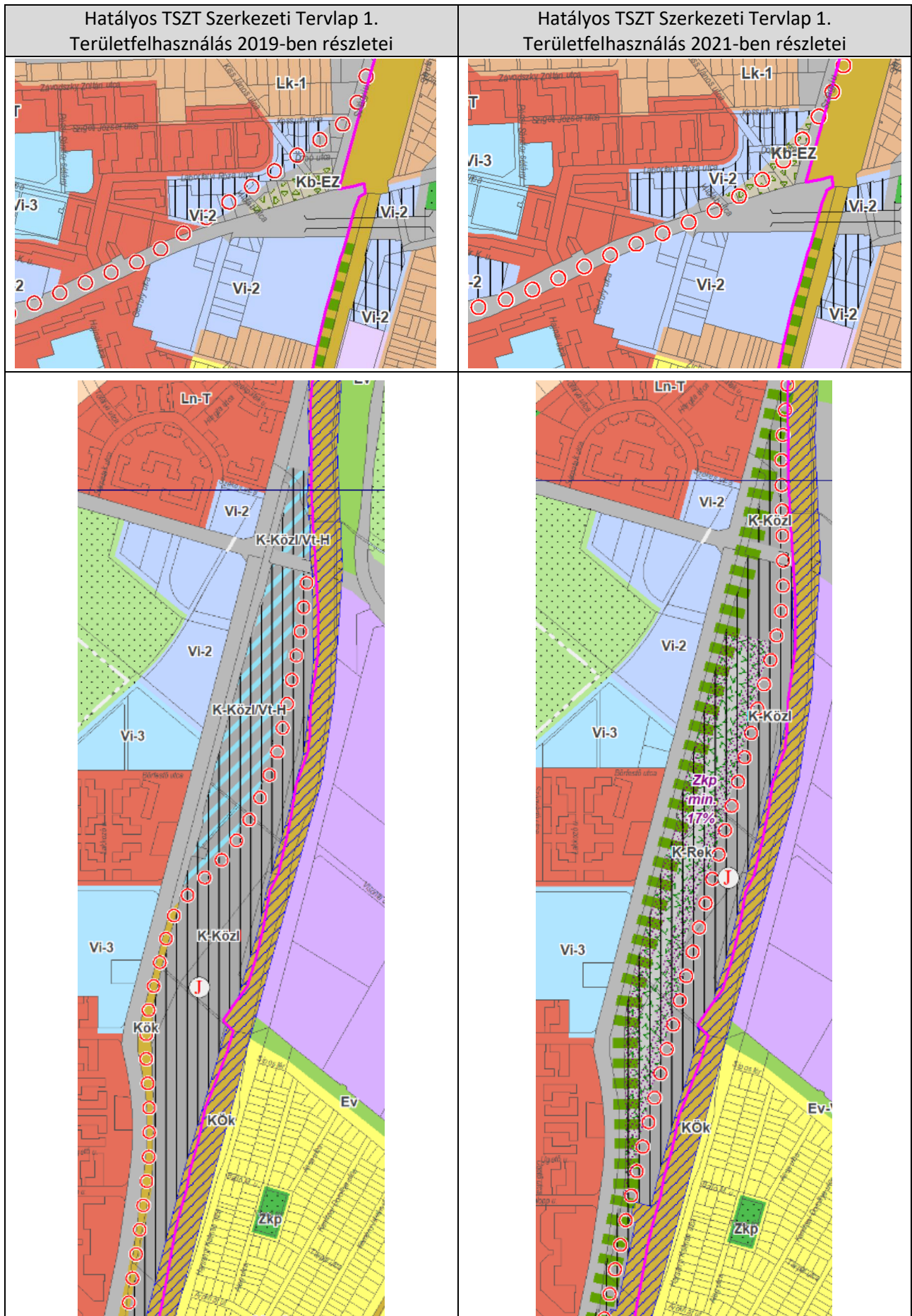
Újpesten a jelenleg hatályos kerületi építési szabályzatok a készítésükkor hatályos TSZT–nek megfelelően készültek. A 2021. évben elfogadott új településszerkezeti terv a véleményezési szakaszban figyelembe vette a BKK megbízásából 2019-2020-ban készített M3 metró északi meghosszabbítás engedélyezési tervét. Az engedélyezési tervvel való összhang érdekében az alábbi pontokon módosult a településszerkezeti terv:

- Szerkezeti tervlap 1. Területfelhasználás 65-214 és 65-232 szelvényén
 - a víztorony – Szilágyi utca közötti szakaszon a közúti közlekedési terület (KÖu), a kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Ez) és az intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2) területfelhasználások módosítása a kanyarodási ív és a tervezett új csomóponti kialakítás miatt;
 - a tervezett gyorsvasúti vonal Megyeri úttól északra történő meghosszabbítása, az Óceánárok utcától északra és az Árpád út és a Szilágyi utca közötti szakaszokon a pontosítása;
 - a közúti közlekedési terület (KÖu) területfelhasználás csökkentése a Külső Szilágyi út és a vasút közötti területen a kétszintű különleges közlekedési terület és kiemelt jelentőségű helyi központ területe javára;
 - a mostani 14-es villamos által igénybe vett kötőpályás közlekedési terület (KÖk) területfelhasználás közúti közlekedési terület (KÖu) területfelhasználásba sorolása; és
 - a tervezett közösségi közlekedési járműtelep jelölésének pontosítása.
- Szerkezeti tervlap 2. Közlekedési Infrastruktúra 65-214 és 65-232 szelvényén
 - a tervezett gyorsvasúti vonal (metró, HÉV, regionális gyorsvasút) Megyeri úttól északra történő meghosszabbítása, az Óceánárok utcától északra és az Árpád út és a Szilágyi utca közötti szakaszokon a pontosítása;
 - a tervezett kötőpályás közösségi közlekedés járműtelep jelölés pontosítása; és
 - a tájékoztató elemként szereplő tervezett gyorsvasúti megállóhelyek módosítása.
- Szerkezeti tervlap 6. Védelmi, korlátozási területek 65-214 szelvényén a tervezett gyorsvasúti vonal felszíni szakaszának védőtávolsága, a 65-232 szelvényén a tervezett gyorsvasúti vonal térszín alatti szakaszának védelmi zónája tervi elem pontosítása (a nyomvonal módosításával összhangban).

A településszerkezeti terv módosításával összhangban a Fővárosi rendezési szabályzat módosítása is megtörtént, az 1. melléklet A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek tervlap 65-214 és 65-232 szelvényén

- a területfelhasználási egységek lehatárolása a településszerkezeti terv Szerkezeti tervlap 1. Területfelhasználásnak megfelelően módosult;
- a tervezett gyorsvasút nyomvonala felszínen és a tervezett gyorsvasút nyomvonala felszín alatt elem módosult;
- a tervezett kötőpályás közösségi közlekedés járműtelepének és a tervezett gyorsvasúti megállók jelölésének pontosítása megtörtént.

A felsorolt településszerkezeti tervi módosításokat a kerületi építési szabályzatokon is szükséges átvezetni az összehangolt tervi és építésjogi háttér elérése érdekében.



M3 metró Káposztásmegyérig történő meghosszabbításával által érintett kerületi építési szabályzatok módosítása

3.7.2. A kerületi építési szabályzatok javasolt módosításai az M3 metróvonal északi meghosszabbításának engedélyezési tervével való összhang érdekében

Újpesti lakótelep városszerkezeti egység kerületi építési szabályzata

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

A tervezett gyorsvasúti vonal területigénye KÖu-3/IV-2, Kt-Fk/IV-2/1 és Kt-Fk/IV-2/2 jelű közterületeket érinti, valamint a 71422/40 hrsz.-ú ingatlan területének részletét. Utóbbi Vi-2/IV-2/6 jelű építési övezetbe sorolt, de a szabályozási tervlapon a telekrész „telek be nem építhető része” elemmel jelölt. Az építéshez szükséges organizációs terület, azonban a Vi-2/IV-2/6 jelű építési övezet területének jelentős részét érinti.

Javasolt módosítások:

1. A metró műtárgyának elhelyezése érdekében

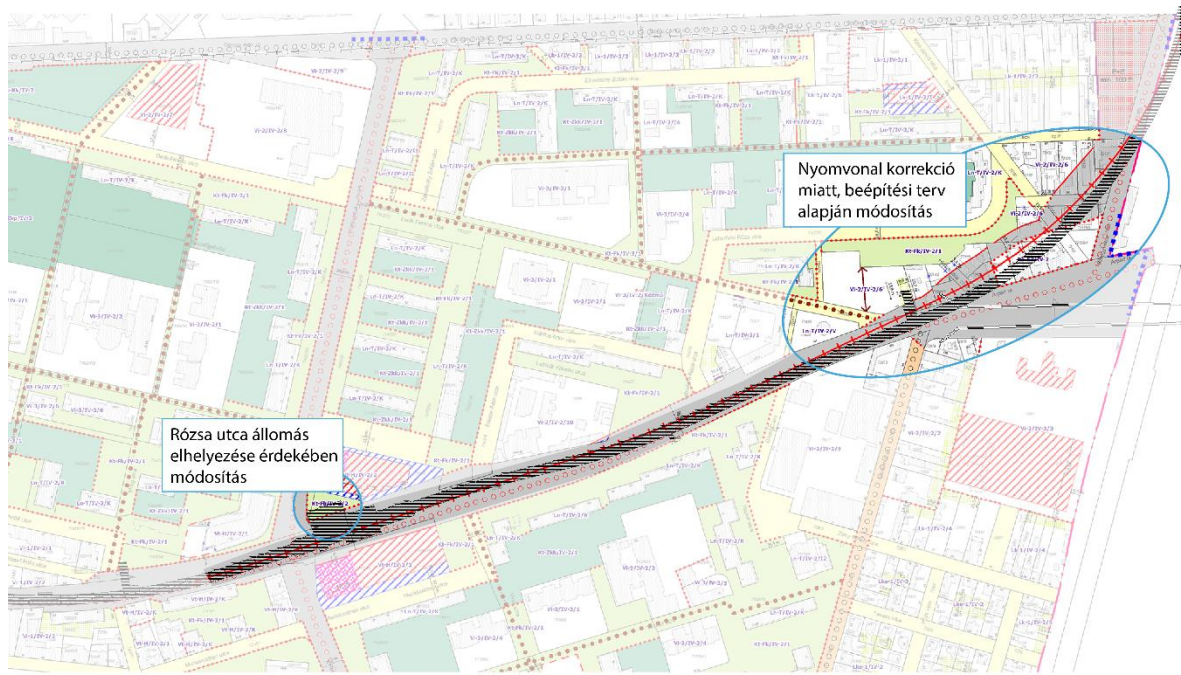
- a fővárosi rendezési tervekkel összhangban szükséges a 3/A. mellékleten a „tervezett kötőtpályás közlekedés – metró” és „tervezett gyorsvasúti megálló” jelölés és a 3/B. mellékleten a „tervezett gyorsvasúti vonal térszín alatti szakaszának védelmi zónája” elem pontosítása;
- a Kb-Ez övezet előírása módosításra kerül, az 51.§ (2) „Közműlétesítményeken kívül az övezetben más építmény nem helyezhető el.” bekezdésének módosítása szükséges, hogy a tervezett közlekedési létesítmény is elhelyezhető legyen az övezetben;
- a 17. § (2) „A gyorsvasúti vonal (metró) tervezett szakaszának védelmi zónájában közterület alatt építmény nem helyezhető el. A tervezett metró szakasz védelmi zónáját a 3B. melléklet tartalmazza.” bekezdés pontosítása javasolt az egyértelműség érdekében.

2. A Rózsa utca állomás elhelyezése érdekében

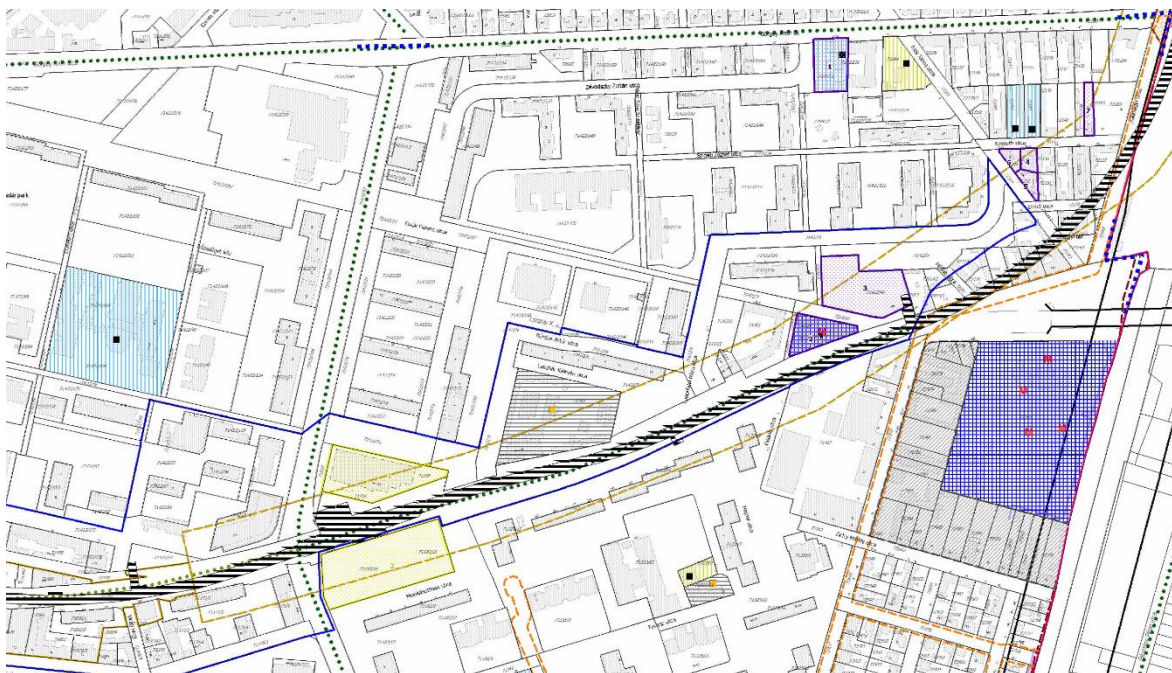
- egyértelműsíteni szükséges a 45.§ (3) „A KÖu-3/IV-2 jelű övezet a II. rendű főútvonalak, ezek szerviz útjainak, csomópontjainak, műtárgyainak, csapadékvíz elvezető rendszerének, valamint gyorsvasúti (metró) felszín alatti műtárgyainak, közúti-vasúti (villamos) pályák parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közmű és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál.” bekezdést a "felszín alatti" szövegrész törlésével;
- az Árpád út északi oldalán új Kt-Fk/IV-2/3 jelű övezet kerül kijelölésre, amely paramétereivel és előírásaival biztosítja az állomás kialakíthatóságát.

3. A víztorony és Szilágyi utca közötti szakaszon a környezetalakítási terv szerint

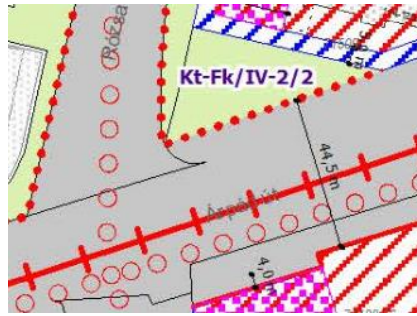
- a víztorony és Szilágyi utca közötti szakaszon a környezetalakítási terv szerint szükséges a szabályozás felülvizsgálata;
- módosul a Kb-Ez övezet és a Vi-2/IV-2/6 építési övezet lehatárolása a fővárosi rendezési tervekkel összhangban: a tömbön belül tervezett KÖu területfelhasználás törlésre kerül, az új csomópont és a metróvonal műtárgyának helybiztosítása a KÖu területfelhasználáson belül kerül rögzítésre;
- a metró építéséhez szükséges organizációs terület helybiztosítása érdekében, ahol az építési övezetet érint, „telek be nem építhető” elem kerül alkalmazásra;
- a metró építéssel nem érintett néhány telek területén a kialakult állapotnak megfelelő építési övezet kerül meghatározásra.



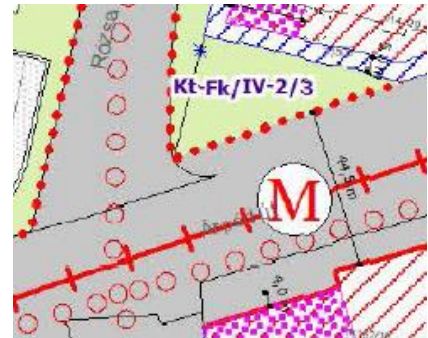
Hatályos szabályozási terv, 3/A melléklet részlet a tervezett metró terület-igénybevételével



Hatályos szabályozási terv, 3/B melléklet részlet a tervezett metró terület-igénybevételével

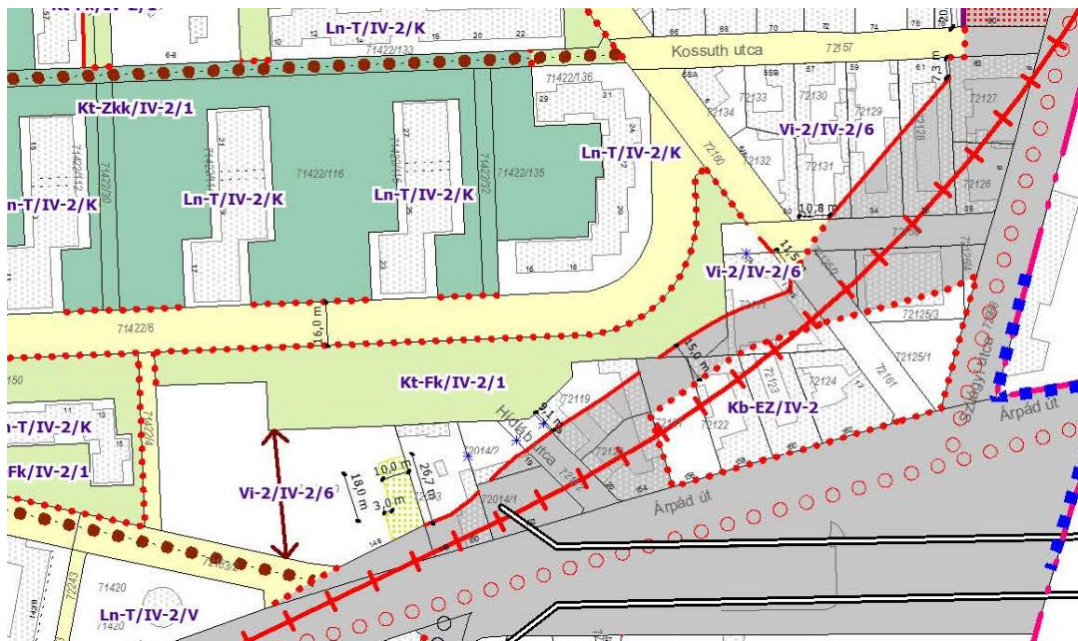


Hatályos szabályozási terv, 3/A melléklet módosítással érintett részlete

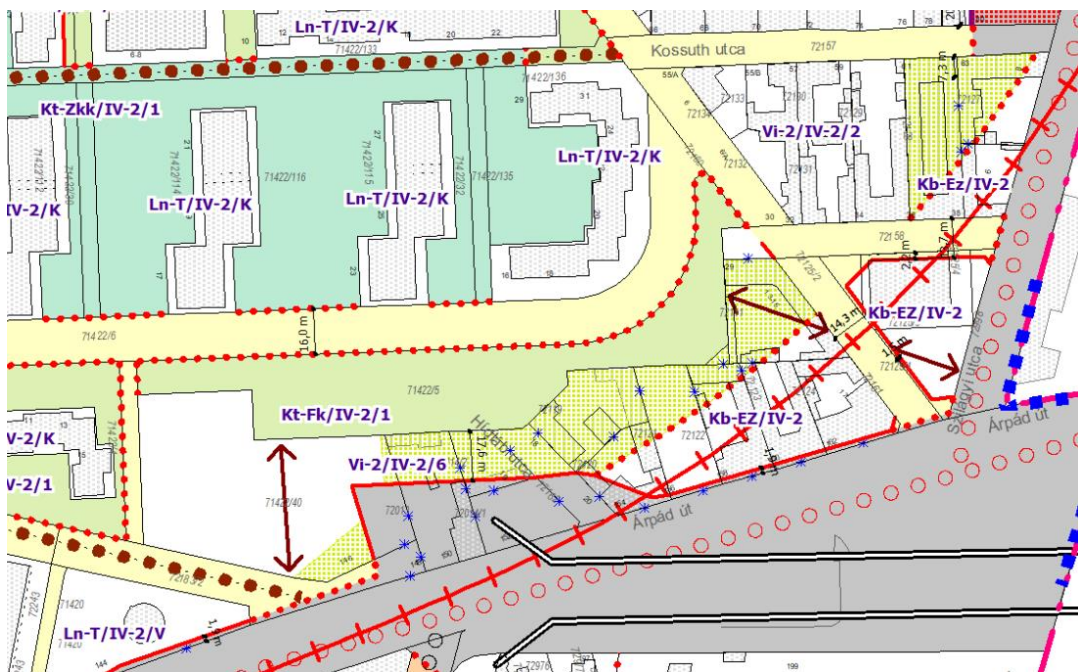


Javasolt módosítás

Hatályos szabályozási terv, 3/A melléklet módosítással érintett részlete



Javasolt módosítás



Újpest kertváros városszerkezeti egység kerületi építési szabályzata

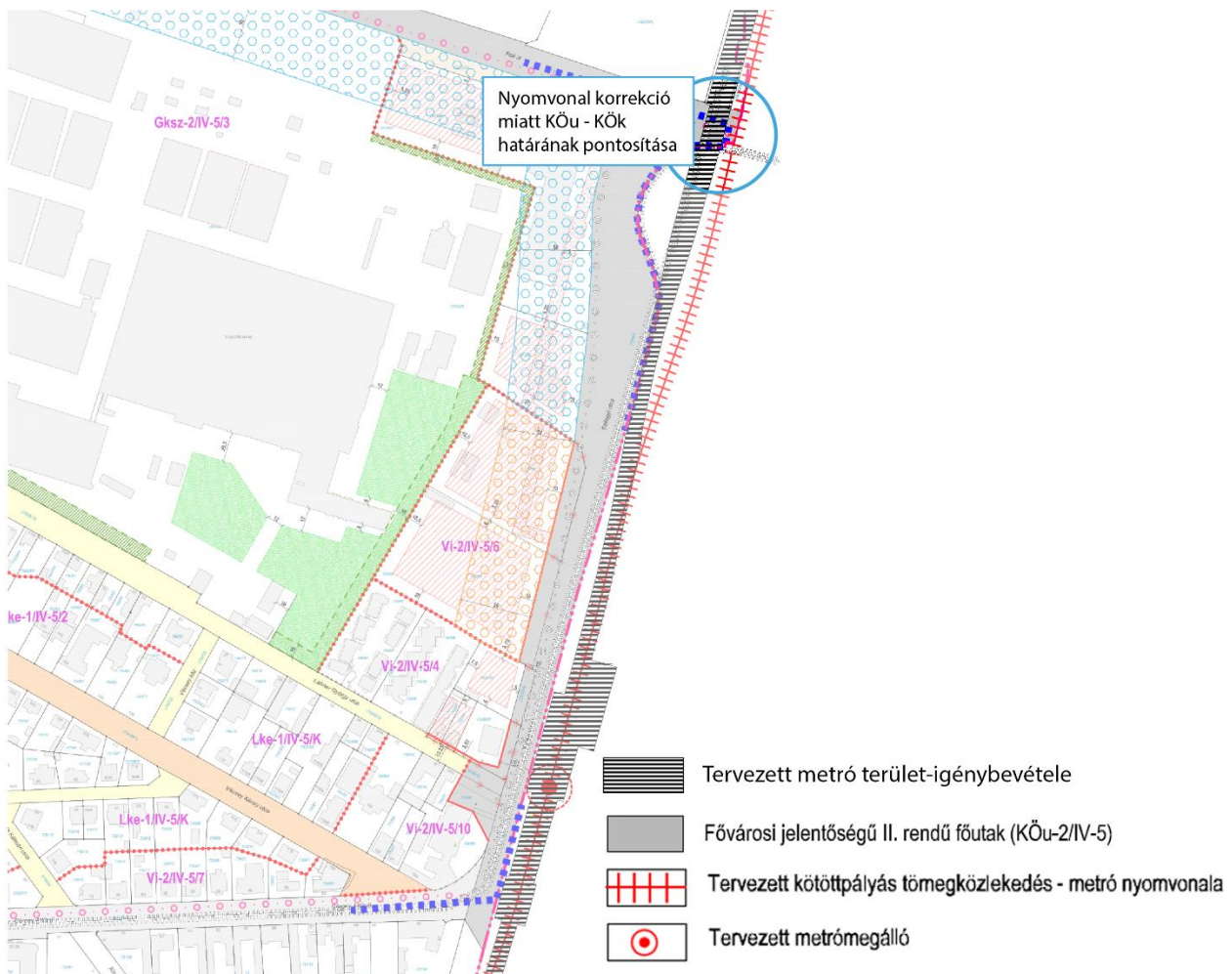
Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 5/2018. (I. 26.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros IV. kerület 5. számú, Újpest kertváros Városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatáról

A tervezett M3 metróvonal meghosszabbításának nyomvonala ezen a szakaszon jellemzően a XV. kerületben halad, az újpesti városszerkezeti egységet nagyon rövid szakaszon, a KÖu-2/IV-5 jelű övezet területén, a kerülethatáron érinti.

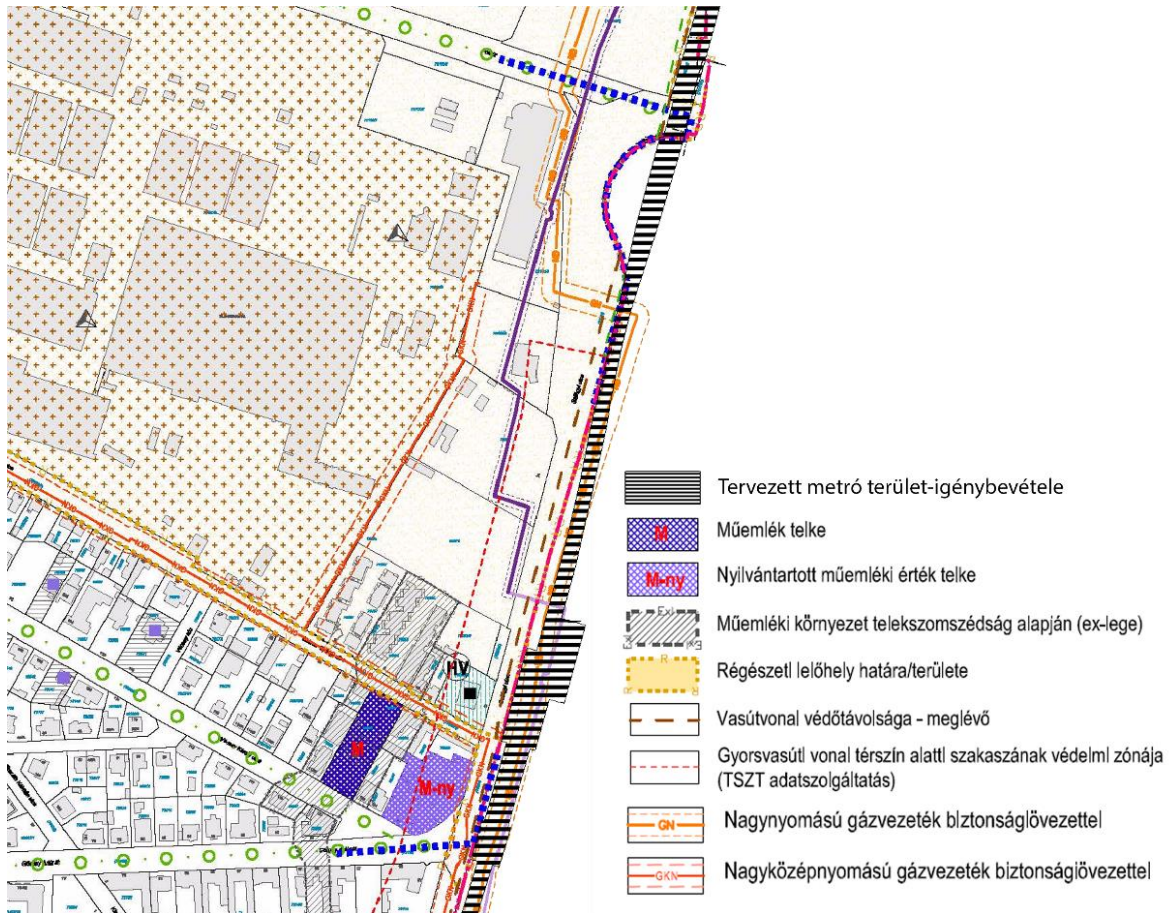
Javasolt módosítások:

A metró műtárgyának elhelyezése érdekében

- pontosítani szükséges a 3/A. mellékleten a „tervezett kötőtpályás tömegközlekedés – metró nyomvonala” és a 3/B. mellékleten a „gyorsvasúti vonal térszín alatti szakaszának védelmi zónája” jelölését;
- a nyomvonal korrekcióval összhangban a KÖu-2/IV-5 jelű övezet egy részéből KÖk/IV-5 jelű övezet kerül kijelölésre, amelynek megfelelően a rendelet is kiegészül a kötőtpályás közlekedési területek előírásával.



Hatályos szabályozási terv, 3/A melléklet részlet a tervezett metró terület-igénybevételével



Hatályos szabályozási terv, 3/B melléklet részlet a tervezett metró terület-igénybevételével

Északi kertváros városszerkezeti egység kerületi építési szabályzata

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

A tervezett M3 meghosszabbítás nyomvonalának nagyobb része a XV. kerületben halad ezen a szakaszon is, jelen szabályozásnak csak kisebb szakaszát érinti, amely kötőpályás közlekedési terület (KÖk/IV-6) övezet területén került kijelölésre egyéb szabályozási elemként.




Javasolt módosítások:

A metró műtárgyának elhelyezése érdekében

- pontosítani szükséges a 3/A. és 3/B. mellékleten a „tervezett gyorsvasúti nyomvonal és védőtávolsága” jelölést;
- a gyorsvasúti nyomvonal korrigálásával összhangban módosul a KÖu és KÖk övezetek határa;
- a tervezett metróvonal nem országos vasúti hálózat vonala, ezért az 56. § „A KÖk-IV-6 jelű kötőpályás közlekedési terület övezet területe az országos vasúti hálózat vonalai, megállóí és állomásai, műtárgyai elhelyezésére szolgál, melyen a vasúti forgalommal kapcsolatos épület helyezhető el.” kiegészítése szükséges, a metró létesítésének megengedésével.







Nyomvonal korrekció miatt KÖu - KÖk határának pontosítása

-  Tervezett metró terület-igénybevétele
-  kötőpályás közlekedési terület (KÖk/IV-6)
-  tervezett gyorsvasúti nyomvonal és védőtávolsága

Hatályos szabályozási terv, 3/A melléklet részlet a tervezett metró terület-igénybevételével



-  Tervezett metró terület-igénybevétele
-  szerkezeti jelentőségű meglévő/tervezett fasor
-  vasúti nyomvonal és védőtávolsága
-  tervezett gyorsvasúti nyomvonal és védőtávolsága

Hatályos szabályozási terv, 3/B melléklet részlet a tervezett metró terület-igénybevételével

Káposztásmegyer lakótelep városszerkezeti egység kerületi építési szabályzata

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

A városszerkezeti egység területén tervezett metróvonal a kötőtpályás közlekedési terület övezetét (KÖK/IV-9) és különleges közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló területek építési övezeteit (K-Közl/IV-9/1-3) érinti.

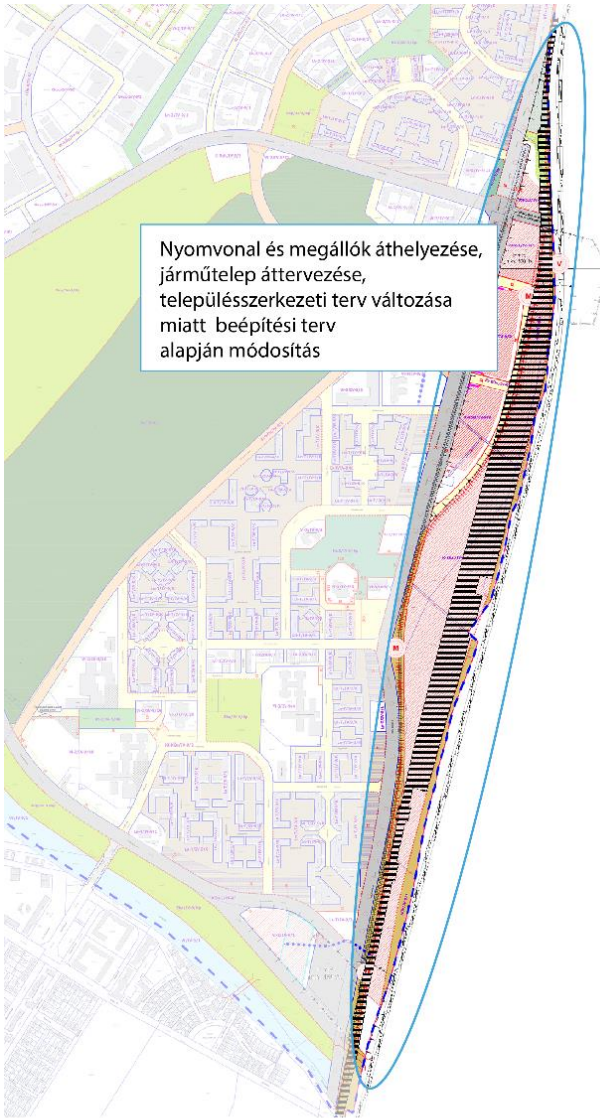
Javasolt módosítások:







1. A metró műtárgyának elhelyezése érdekében

- a fővárosi rendezési tervekkel összhangban
 - a 3/A. mellékleten a „gyorsvasút nyomvonala felszínen” jelölés és a 3/B. mellékleten a „tervezett gyorsvasúti vonal felszíni szakaszának védőtávolsága” elem pontosítása;
 - a 3/A. mellékleten a „tervezett gyorsvasúti/vasúti megállóhely” elem módosítása;
- a 3/A. mellékleten a Külső Szilágyi út és vasút által határolt területen tervezett kiszolgáló közutak, Kt-KÖu/IV-9 övezet törlése;
- a 3/A. mellékleten a 76562/3 és a 76570/1 hrsz.-ú telekről a „telek be nem építhető része” elem törlése a Külső Szilágyi út és vasút közötti területen;
- a felszíni szakasz mellett – az engedélyezési tervekkel összhangban – előírásra kerül a zajárnyékoló fal- és életvédelmi kerítés menti kötelező védőfásítás, amelynek építési övezetet érintő területigénye a 3/A. mellékleten 16 méter széles „telek zöldfelületként kialakítandó / fenntartandó része” elemmel kerül rögzítésre;

2. A Külső Szilágyi út és vasútvonal közötti szakaszon a környezetalakítási terv szerint






- a felszíni nyomvonal műtárgya, a felszíni állomások és a járműtelep területe K-Közl/IV-9/2 jelű építési övezetbe soroltak, amely kizárólag a metró műtárgyai, a tömegközlekedés járműtelepei, karbantartó telepei elhelyezésére szolgál, ahol a közlekedési tevékenységgel összefüggő építmények helyezhetők el;
- a Megyeri út végállomás épülete és az állomás előtere, valamint az újpesti P+R parkoló K-Közl/IV-9/1 jelű építési övezetbe sorolt, az építési övezetben a P+R parkoló távlati bővítési lehetősége is biztosított;
- a közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló területek (K-Közl) előírásai közül törlésre kerülnek a korábbi intenzív intermodális fejlesztéshez kapcsolódó építési előírások, a megváltozott fejlesztési igényeknek megfelelően szűkítésre kerül a létesíthető rendeltetések köre és csökkentésre kerülnek az építési paraméterek;
- ezzel összhangban a Külső Szilágyi út tervezett szélesítése sem szükséges, így ennek kiszabályozása törlésre kerül;
- a tervezett íjászcarnok telke és az ettől északra elhelyezkedő fejlesztési terület K-Rek/IV-9/3 és K-Rek/IV-9/4 jelű építési övezetekbe sorolt, ahol kereskedelem, szolgáltatás, szállás, sport, valamint kulturális, közösségi szórakoztató rendeltetés, iroda, hitéleti és szociális rendeltetés helyezhető el;
- a rekreációs célú fejlesztési területen (K-Rek) kizárólag balesetveszélyes terület keríthető le;
- az íjászcarnoktól délre lévő fejlesztési terület közpark övezetbe sorolt, összesen 3,85 hektáron;
- a jövőbeli P+R parkolók mennyiségének növelhetősége érdekében, a kötőtpályás közlekedési területeken (KÖK/IV-9) is megengedésre kerül a saját igényen felüli parkolást szolgáló rendeltetések elhelyezhetősége;
- a kerületközi kapcsolatok erősítése érdekében, a távlati igényeknek megfelelően különszintű műtárgyak helybiztosítása javasolt a XV. kerületi KÉSZ módosításával azonosan;
- a járműtelep megközelítése és közúti kiszolgálása érdekében a Töltés utcától új közút kerül kiszabályozásra, az országos vasútvonal és a tervezett metró felszíni szakasza között.



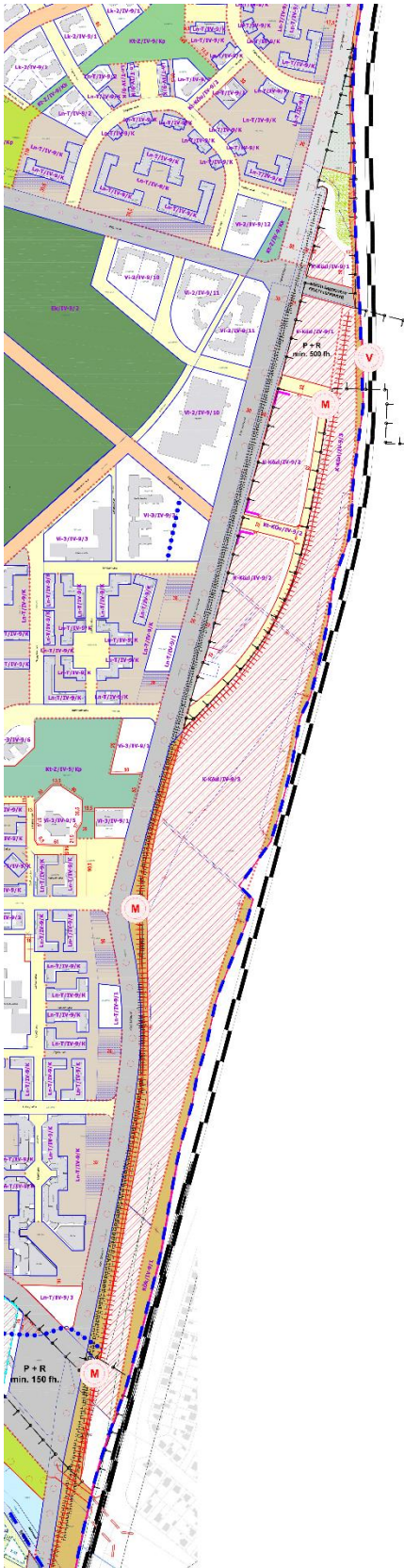
-  Tervezett metró terület-igénybevétele
-  Fővárosi jelentőségű II. rendű főutak (KÖu-3/IV-9/)
-  Építési hely
-  Gyorsvasút nyomvonala felszínen
-  Tervezett gyorsvasúti /vasúti megállóhely
-  P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület határa

Hatályos szabályozási terv, 3/A melléklet részlet a tervezett metró terület-igénybevételével

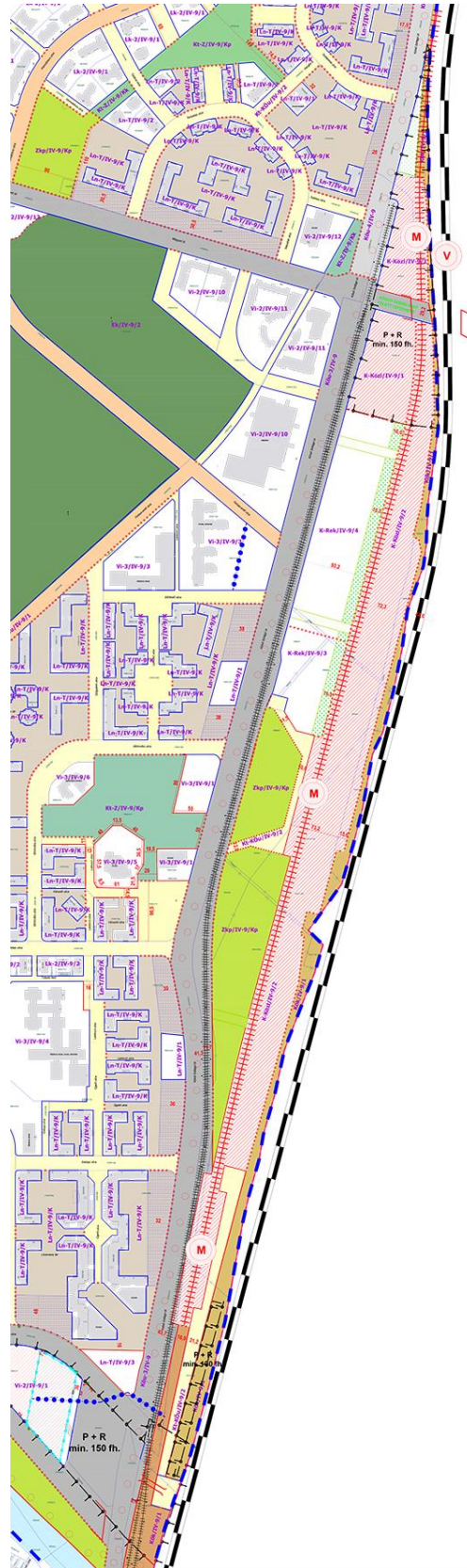


-  Tervezett metró terület-igénybevétele
-  Jelentős mértékben átépítésre kerülő területek sorszámmal
-  Meglévő vasútvonal védőtávolsága
-  Tervezett gyorsvasúti vonal felszíni szakaszának védőtávolsága
-  Vízbázis hidrogeológiai "B" védőövezet határa

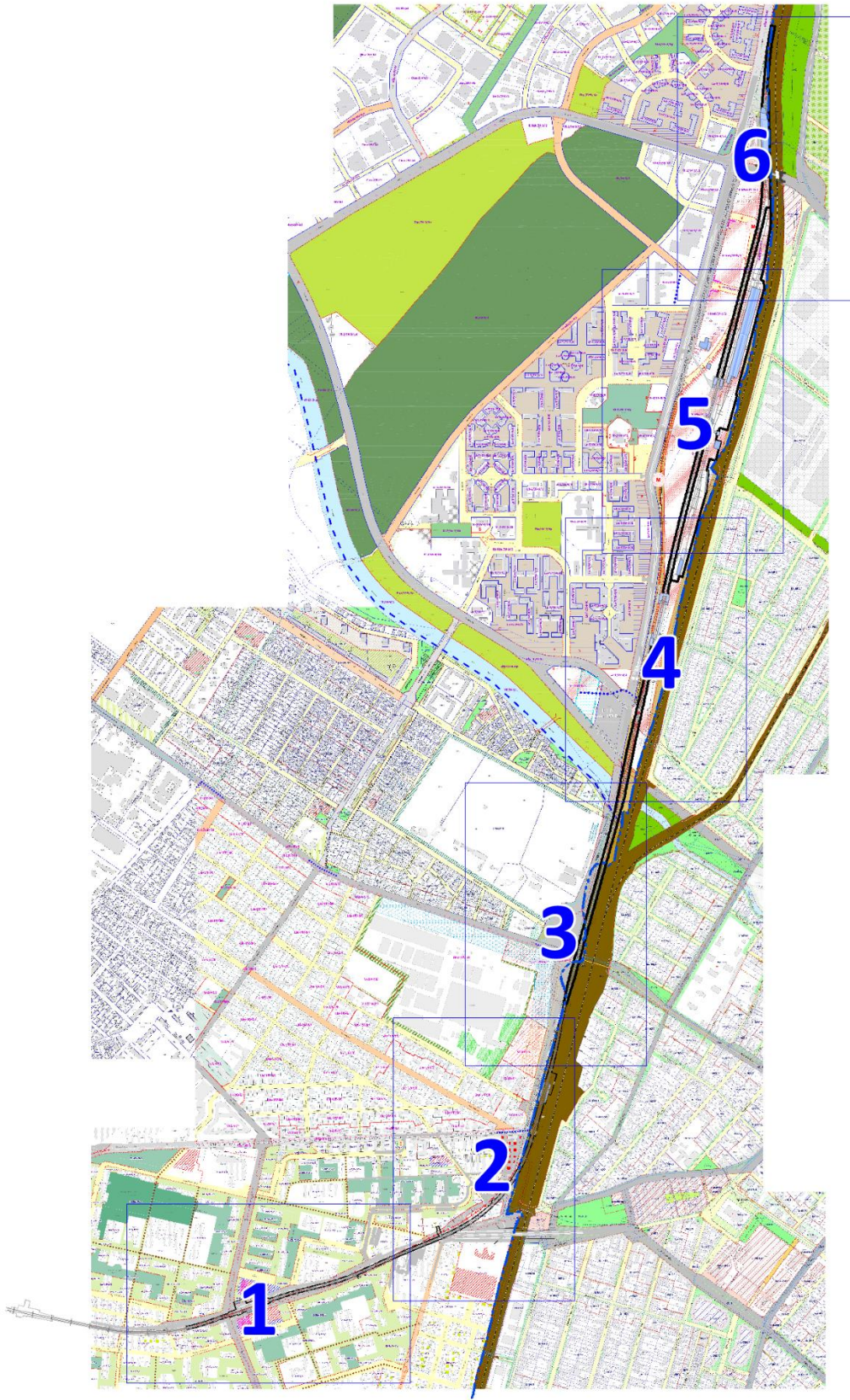
Hatályos szabályozási terv, 3/B melléklet részlet a tervezett metró terület-igénybevételével



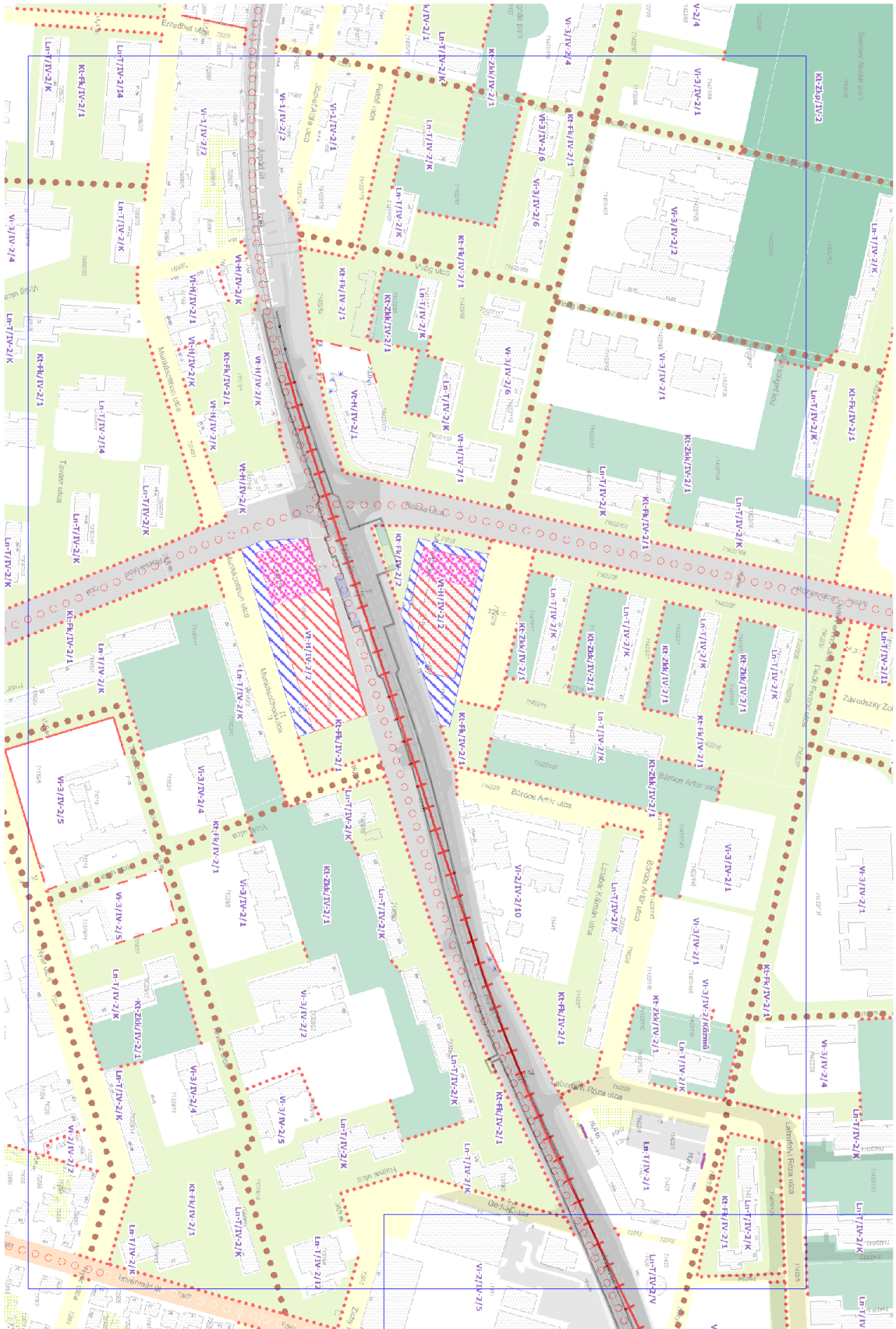
Hatályos szabályozási terv, 3/A melléklet
módosítással érintett részlete



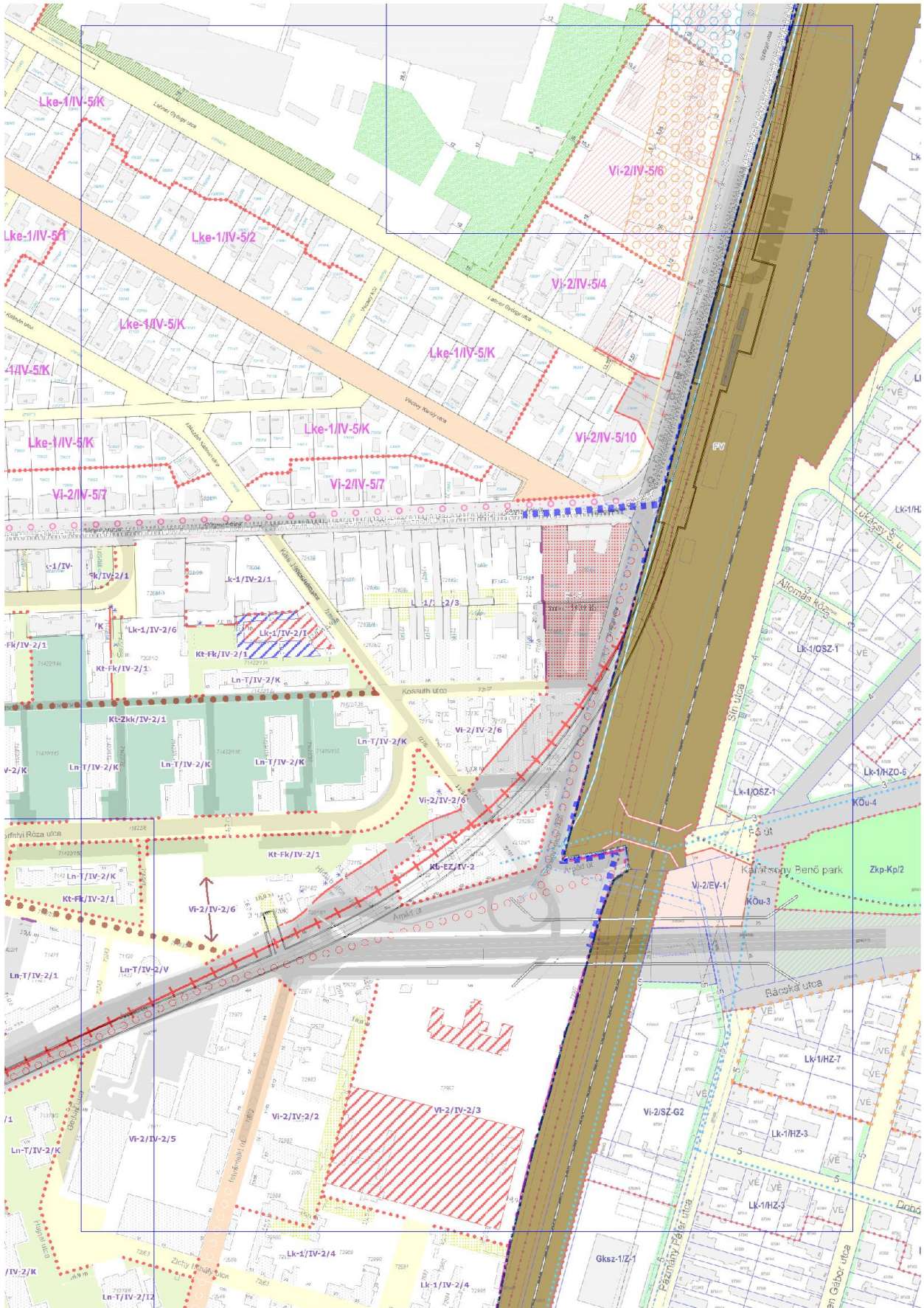
Javasolt módosítás



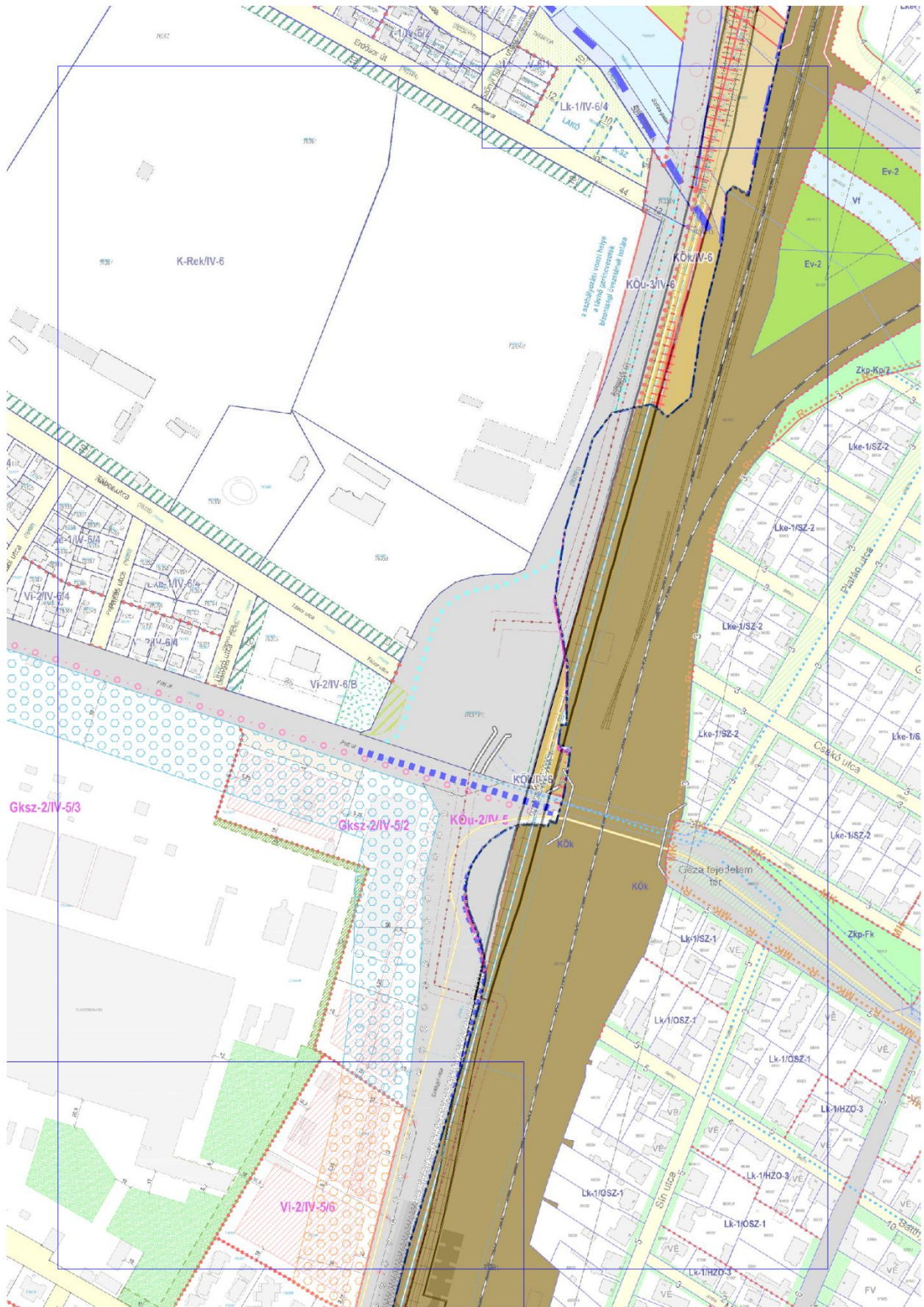
Hatályos kerületi szabályozási terv részletek összeillesztve a tervezett terület-igénybevétellel és a szelvénytáblákkal



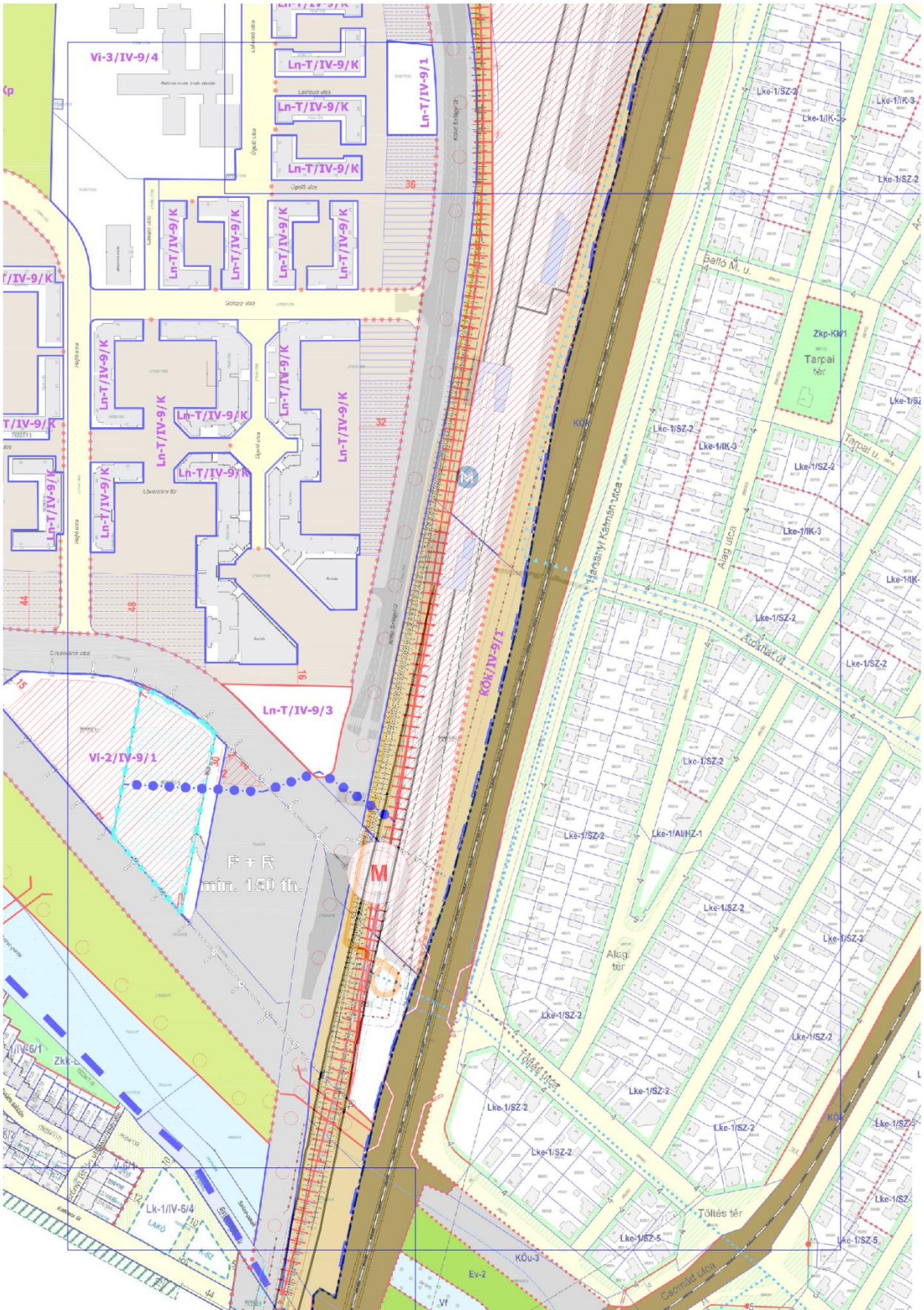
Hatályos kerületi szabályozási terv részletek összeillesztve a tervezett terület-igénybevétellel – 1. szelvény



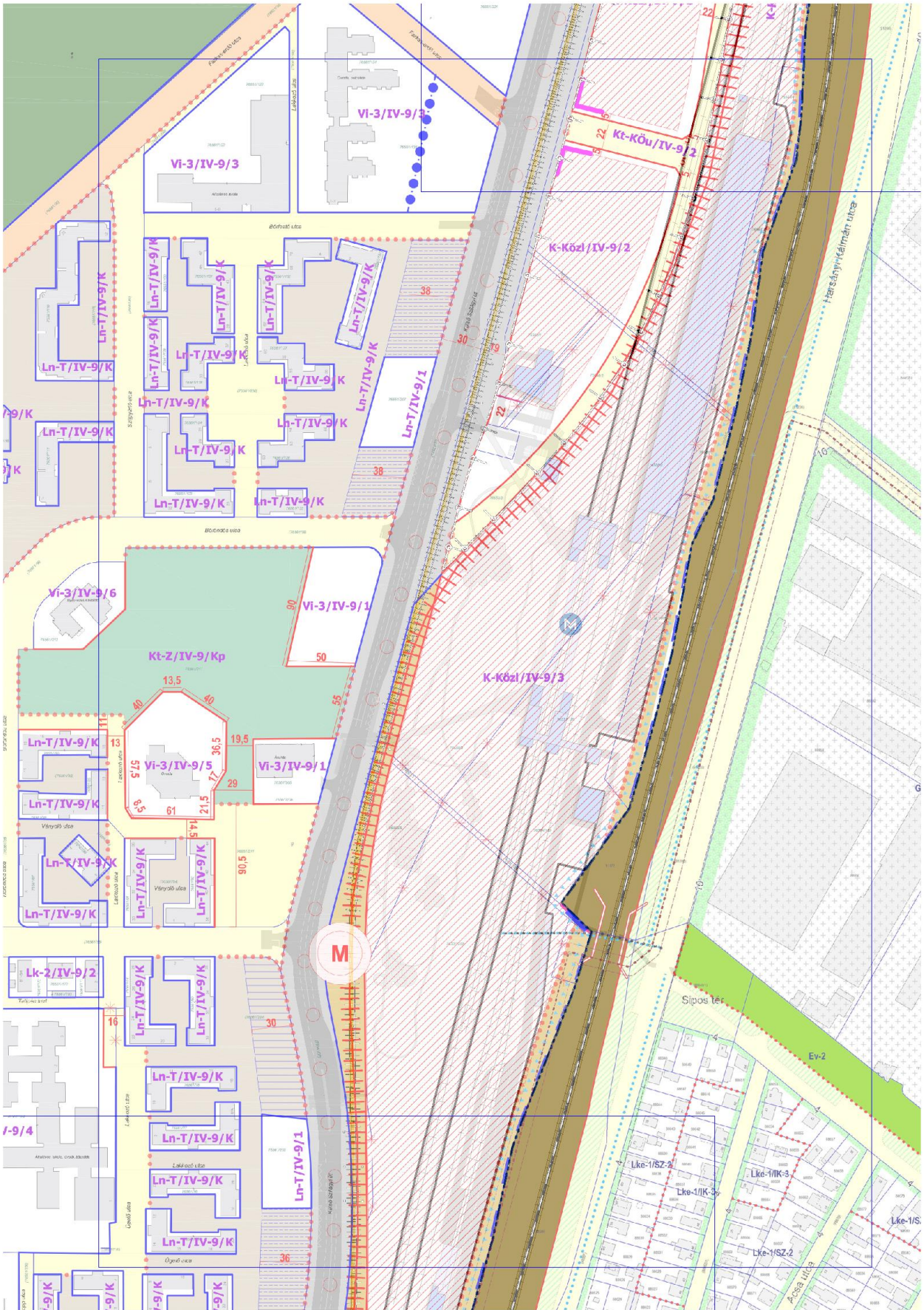
Hatályos kerületi szabályozási terv részletek összeillesztve a tervezett terület-igénybevétellel – 2. szelvény



Hatályos kerületi szabályozási terv részletek összeillesztve a tervezett terület-igénybevétellel – 3. szelvény



Hatályos kerületi szabályozási terv részletek összeillesztve a tervezett terület-igénybevétellel – 4. szelvény



Hatályos kerületi szabályozási terv részletek összeillesztve a tervezett terület-igénybevétellel – 5. szelvény



Hatályos kerületi szabályozási terv részletek összeillesztve a tervezett terület-igénybevétellel – 6. szelvény

3.8. BEÉPÍTÉSI TERV

A beépítési tervlapok jegyzéke:

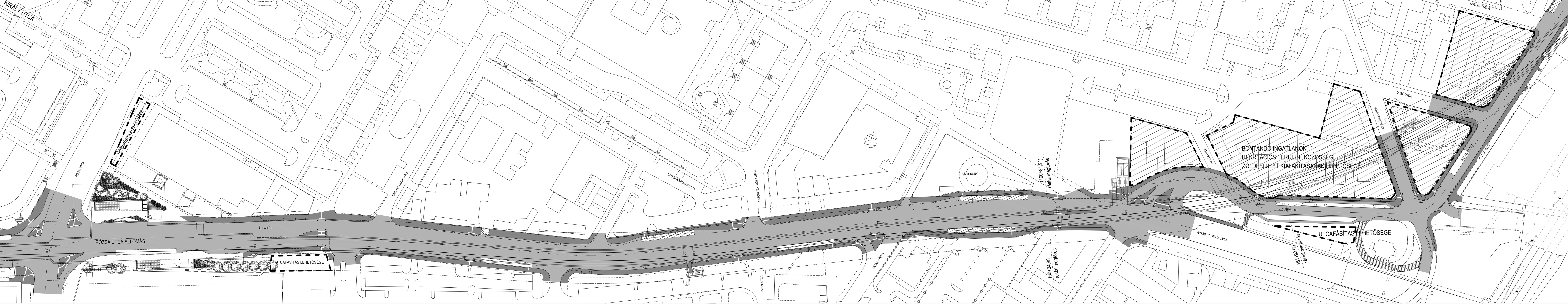
1. M3 metró északi meghosszabbításának felszínrendezési terve (engedélyezési tervdokumentáció részlete, forrás: FŐMTERV)
2. A metró meghosszabbítás terve miatt átalakuló területek környezetalakítási részlete

Víztorony és Szilágyi utca közötti terület		
A1	Metró előtt	M 1:2000
A2	Metró után	M 1:2000
Külső Szilágyi út és vasútvonal közötti terület		
B1	Metró előtt	M 1:2000
B2	Metró után	M 1:2000

Az M3 metró északi meghosszabbításának kialakítása a teljes dokumentációban, az A és B beépítési terveken is a FŐMTERV adatszolgáltatása (2020.10.28.) alapján került ábrázolásra.

A Külső Szilágyi út és vasútvonal közötti terület beépítési terve a FŐMTERV adatszolgáltatása (2020.10.28.) mellett Budapest Főváros IV. kerület, Újpest Önkormányzata adatszolgáltatása alapján készült:

- Magyar Íjász Szövetség Íjászcsarnok Építési Engedélyezési Tervdokumentáció, generáltervező: OPTI-PLAN Kft. (2021.01.20.)
- Külső Szilágyi út és vasúti vágányok közötti terület környezetalakítási terve, generáltervező: ARCHABIT Kft. (2021.01.26.):
 - Káposztásmegyeri rekreációs terület környezetalakítási koncepció terve tervlap,
 - Vendéglátó épület telepítési koncepciója tervlap,
 - Módosított helyszínrajz déli 1 és északi terület faültetési terve tervezett telekalakítással tervlap.



JELMAGYARÁZAT

- ZÖLDFELÜLET FEJLESZTÉSÉRE ALKALMAS TERÜLET
- FÁSÍTÁS, TAKARÓFÁSÍTÁS

M3 METRÓ MEGHOSSZABBÍTÁSA KÁPOSTÁSZMEGYERIG ELŐKÉSZÍTÉS, I. MUNKARÉSZ

FŐMTERV tervszám: 50.19.080.

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

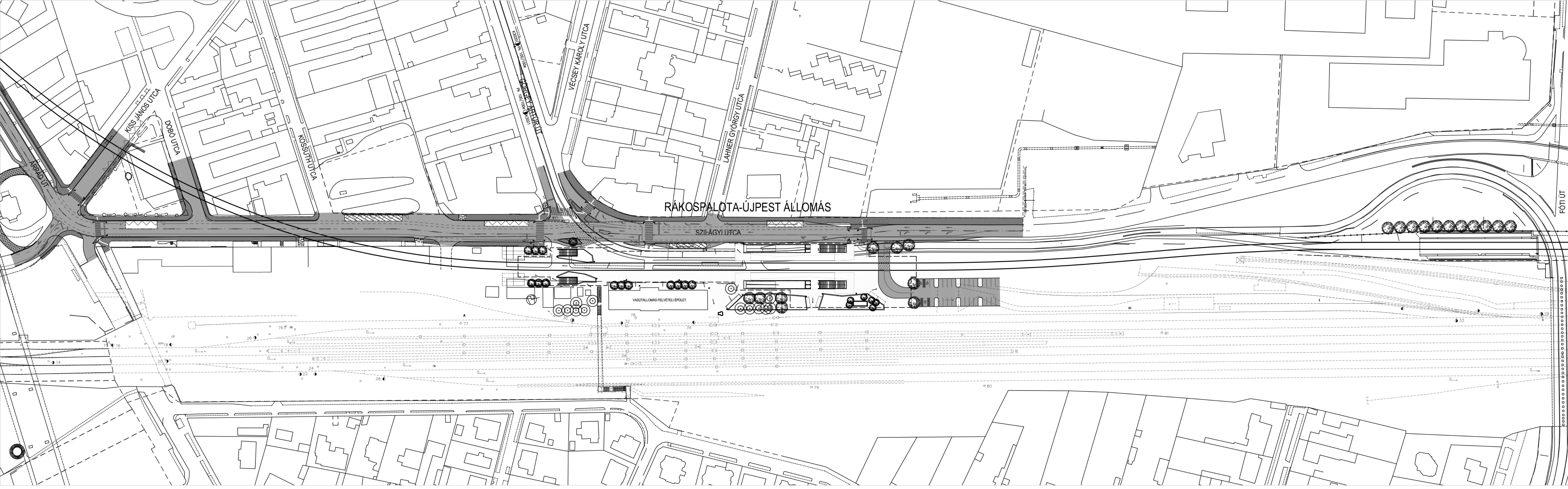
ENGEDÉLYEZÉSI TERV

FELSZÍNRENDEZÉS

FELSZÍNRENDEZÉS - ÁRPÁD ÚT

Megbízó: Budapesti Közlekedési Központ	Üzemeltető: BKV Zrt.	Generáltervező: FŐMTERV - VIKÓTI KONZORCIUM
Szaktervező:	Tervező:	Generáltervező:

Tervszám: 50.19.080.	Tervmérték: 0,97 m ²	Méretarány: M 1:500
Szakasz: Tervező:	Helyszín: Szakág: Rajzszám:	Módosítás: Ev: Hónap: Nap:
I ENGOALTFER01R00800200514		



**M3 METRÓ MEGHOSSZABBÍTÁSA KÁPOSZTÁSMEGYERIG
ELŐKÉSZÍTÉS, I. MUNKARÉSZ**

FŐMTERV tervszám: 50.19.080.

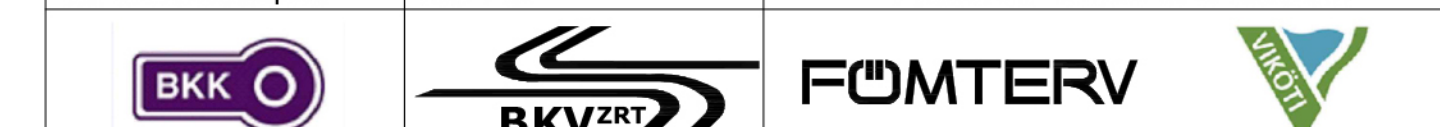
RÁKOSPALOTA-ÚJPEST ÁLLOMÁS

ENGEDÉLYEZÉSI TERV

FELSZÍNREDEZÉS

ÁTNÉZETI HELYSZÍNRAJZ

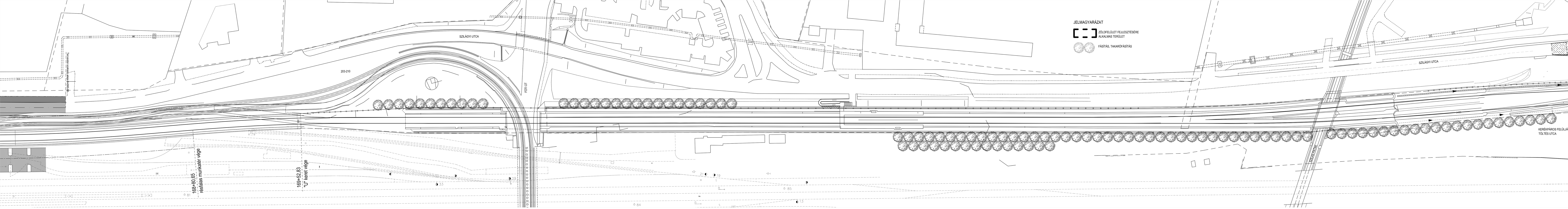
Megbízó: Budapesti Közlekedési Központ
 Üzemeltető: BKV Zrt.
 Generáltervező: FŐMTERV - VIKÓTI KONZORCIUM



Szaktervező: **Juhász Zsuzsa** (MÉK K 07-0392, Felelős tervező), **Hegyi Zoltán** (Ügyvezető igazgató), **Schulek János** (Konzorcium vezető), **Timáriné J. Andrea** (MMK: 01-2748, Belső ellenőr), **Szaló Csaba** (Generáltervező)

Tervszám: 50.19.080. Tervméret: 0,34 m² Méretarány: M 1:1000

Szakasz:	Tervfajta:	Helyszín:	Szakág:	Szakági alcsoport:	Rajz:	Rajzszám:	Módosítás:	Év:	Hónap:	Nap:
I	ENG	44R	PU	FER	01R	004	00	2005	14	



M3 METRÓ MEGHOSSZABBÍTÁSA KÁPOSZTÁSMEGYERIG
ELŐKÉSZÍTÉS, I. MUNKARÉSZ

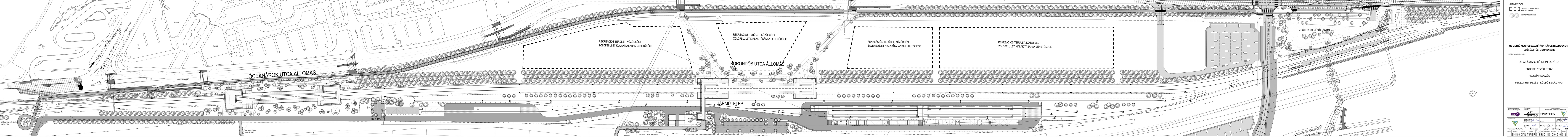
FŐMTERV tervszám: 50.19.080.

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ
ENGEDÉLYEZÉSI TERV
FELSZÍNREDEZÉS
FELSZÍNREDEZÉS - SZILÁGYI UTCA

Megbízó: Budapesti Közlekedési Központ	Üzemeltető: BKV Zrt.	Generáltervező: FŐMTERV - VIKÓTI KONZORCIUM	
Szaktervező:	Juhász Zuzsa MEK K 07-082 Felelős tervező	Tervező: Timárné J. Andrea MMK 01-2748 Belső ellenőr	Generáltervező: Száló Csaba
Hegyi Zoltán Ügyvezető igazgató	Schulek János Konzorcium vezető	Száló Csaba Generáltervező	

Tervszám: 50.19.080. Tervméret: 0,51 m² Méretarány: M 1:500

Szakasz:	Tervfajta:	Helyszín:	Szakág:	Szakági alcsoport:	Rajz:	Rajzszám:	Módosítás:	Év:	Hónap:	Nap:	
I	ENG	00	ALT	FER	01	R 00	09	00	20	05	14



JELMAGYARZAT

[Dashed line]	ZÖLDFELÜLET FELÉRTESÍTÉSE
[Dotted line]	ALKALMAS TERÜLET
[Tree symbol]	FÁSTÍPUS, TAKARÓFÁSTÍPUS

M3 METRÓ MEGHOSSZABBÍTÁSA KÁPOSZTÁSMEGYERIG
ELŐKÉSZÍTÉS, I. MUNKARÉSZ

FŐMTERV tervezés: 60.19.080.

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ
ENGEDÉLYEZÉSI TERV
FELSZÍNREDEZÉS
FELSZÍNREDEZÉS - KÜLSŐ SZILÁGYI ÚT

Megbízó: Budapesti Közlekedési Központ	Üzemeltető: BKV Zrt.	Főmtervező: FOMTERV	Generáltervező: FOMTERV
Scsítványozó: [Logo]	Árnyékoló: [Logo]	Tervező: [Logo]	Árnyékoló: [Logo]
Tervszám: 60.19.080.	Tervmérték: 1,94 m ²	Méretarány: M 1:500	

KERÉKPÁROS FELÜLRŐ-
TÖLTÉS UTCA

ÓCEÁNÁROK UTCA ÁLLOMÁS

BŐRÖNDÖS UTCA ÁLLOMÁS

MEGYERI ÚT VÉGÁLLOMÁS

JÁRMŰTELEP

BEJÁRAT

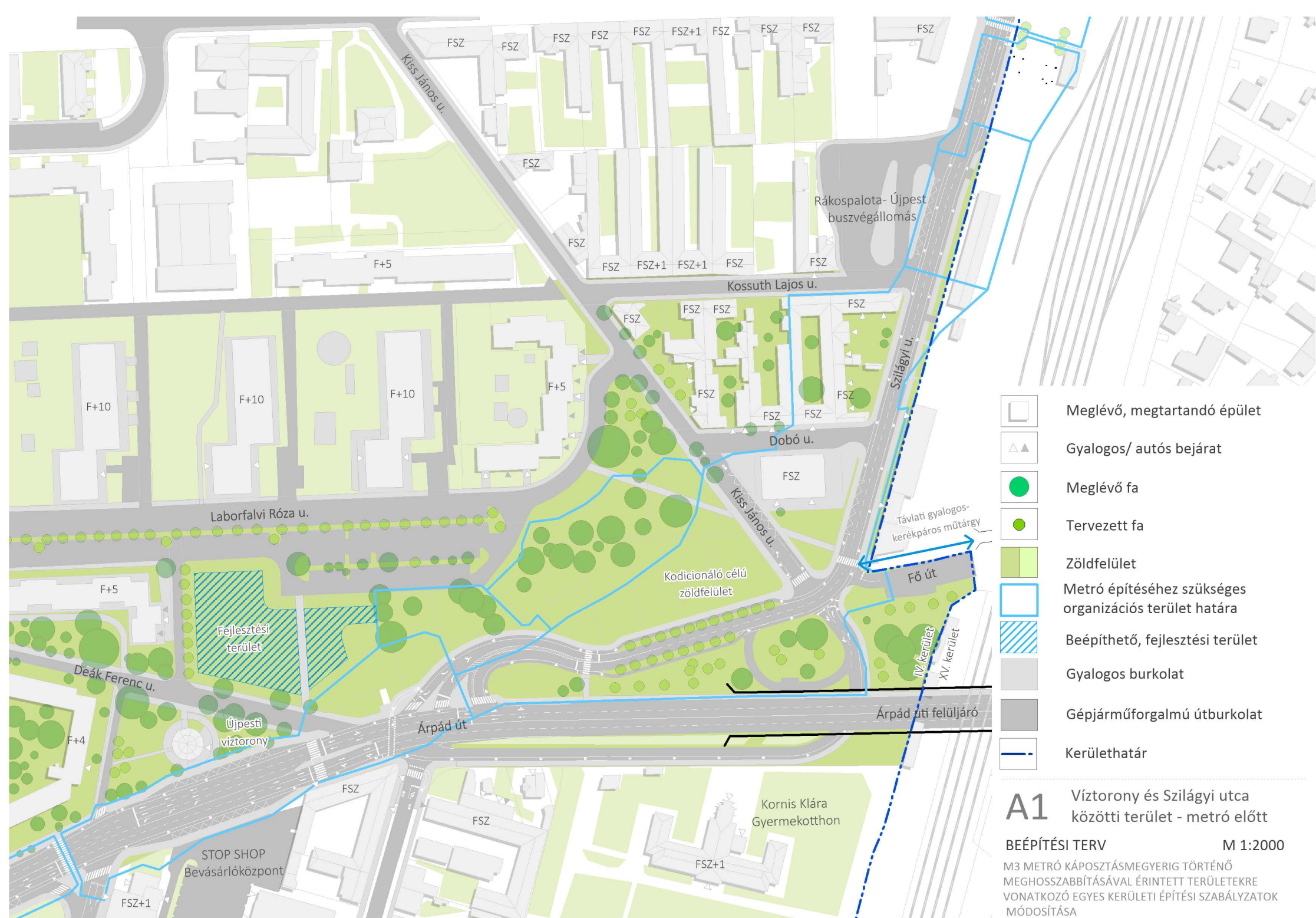
GYALOGOS ÁTÁRÓ-
ÁRNYÉK UTCA

REKREÁCIÓS TERÜLET, KÖZÖSSÉGI
ZÖLDFELÜLET KIALAKÍTÁSÁNAK LEHETŐSÉGE

REKREÁCIÓS TERÜLET, KÖZÖSSÉGI
ZÖLDFELÜLET KIALAKÍTÁSÁNAK LEHETŐSÉGE

REKREÁCIÓS TERÜLET, KÖZÖSSÉGI
ZÖLDFELÜLET KIALAKÍTÁSÁNAK LEHETŐSÉGE

REKREÁCIÓS TERÜLET, KÖZÖSSÉGI
ZÖLDFELÜLET KIALAKÍTÁSÁNAK LEHETŐSÉGE

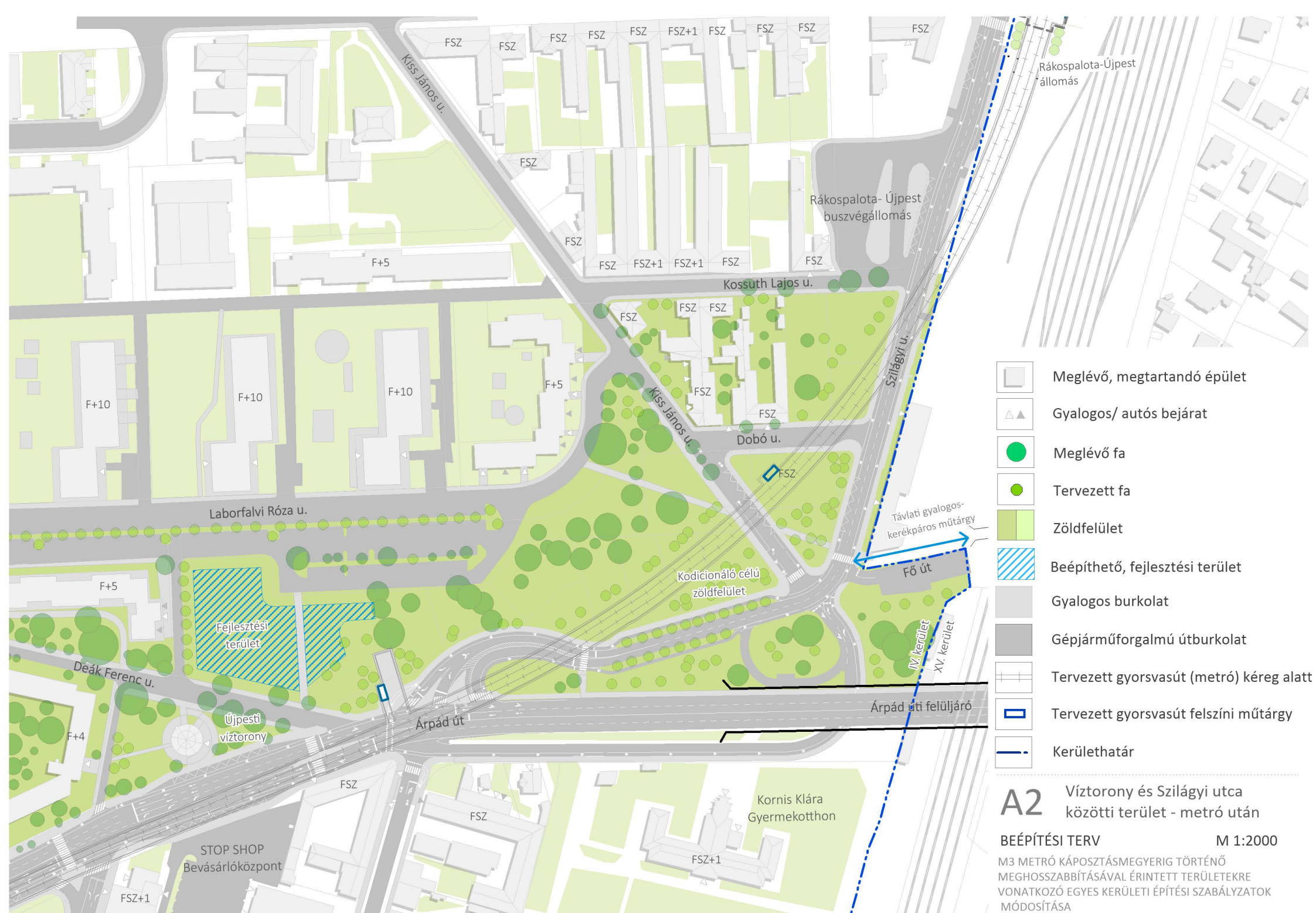













- Meglévő, megtartandó épület
- ▲▲ Gyalogos/ autós bejárat
- Meglévő fa
- Tervezett fa
- Zöldfelület
- Metró építéséhez szükséges organizációs terület határa
- Beépíthető, fejlesztési terület
- Gyalogos burkolat
- Gépjárműforgalmú útburkolat
- Kerülethatar

A1 Víztorony és Szilágyi utca közötti terület - metró előtt

BEÉPÍTÉSI TERV M 1:2000

M3 METRÓ KÁPOSTÁSMEGYERIG TÖRTÉNŐ MEGHOSSZABBÍTÁSÁVAL ÉRINTETT TERÜLETEKRE VONATKOZÓ EGYES KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATOK MÓDOSÍTÁSA



-  Meglévő, megtartandó épület
-  Gyalogos/ autós bejárat
-  Meglévő fa
-  Tervezett fa
-  Zöldfelület
-  Beépíthető, fejlesztési terület
-  Gyalogos burkolat
-  Gépjárműforgalmú útburkolat
-  Tervezett gyorsvasút (metró) kéreg alatt
-  Tervezett gyorsvasút felszíni műtárgy
-  Kerülethatar

A2 Víztorony és Szilágyi utca közötti terület - metró után

BEÉPÍTÉSI TERV M 1:2000

M3 METRÓ KÁPOSTÁSMEGYERIG TÖRTÉNŐ MEGHOSSZABBÍTÁSÁVAL ÉRINTETT TERÜLETEKRE VONATKOZÓ EGYS KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATOK MÓDOSÍTÁSA



- Meglévő épület
- Gyalogos/ autós bejárat
- Tervezett épület (földszint)
- Tervezett épület (emelet)
- Meglévő fa
- Tervezett fa
- Zöldfelület
- Vízfolyás
- Metró építéséhez szükséges organizációs terület
- Metró megközelítésére szabadon tartandó terület
- Gyalogos felület
- Gépjárműforgalmú útburkolat
- Közúti vasúti (villamos) és vasúti pálya
- Meglévő közúti vasút (villamos) megálló
- Íjáscsarnok tervezett telekhatára
- Tervezett ideiglenes íjaspályák határa
- Kerülethatar

B1 Külső Szilágyi út és vasútvonal közötti terület - metró előtt
BÉÉPÍTÉSI TERV M 1:2000
 M3 METRÓ KÁPOSZTÁSMEGYERIG TÖRTÉNŐ MEGHOSSZABBÍTÁSÁVAL ÉRINTETT TERÜLETEKRE VONATKOZÓ EGYES KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATOK MÓDOSÍTÁSA

IV. kerület
 XIV. kerület

Árokhát utca

Sipos tér

Harsányi Kálmán u.

Járműtelep u.

Galopp u.

Bőröndös u.

Bőrfestő u.

Budapesti Bőrfestő Óvoda

Vasas Jégcentrum FSZ+2

Megyeri út

Külső Szilágyi út

FSZ+10

FSZ

FSZ+5

FSZ+5

Rekreációs edző fejlesztési terület

Külső Szilágyi út

Homoktövis u.

FSZ+4

FSZ+4

FSZ+4

FSZ+4

FSZ+4

FSZ+4

Íjáscsarnok tervezett telke

Tervezett ideiglenes íjaspályák

Íjáscsarnok

Parkot kiszolgáló fogadó, vendéglátó épület

Új káposztásmegyeri közpark

Új káposztásmegyeri közpark

FSZ



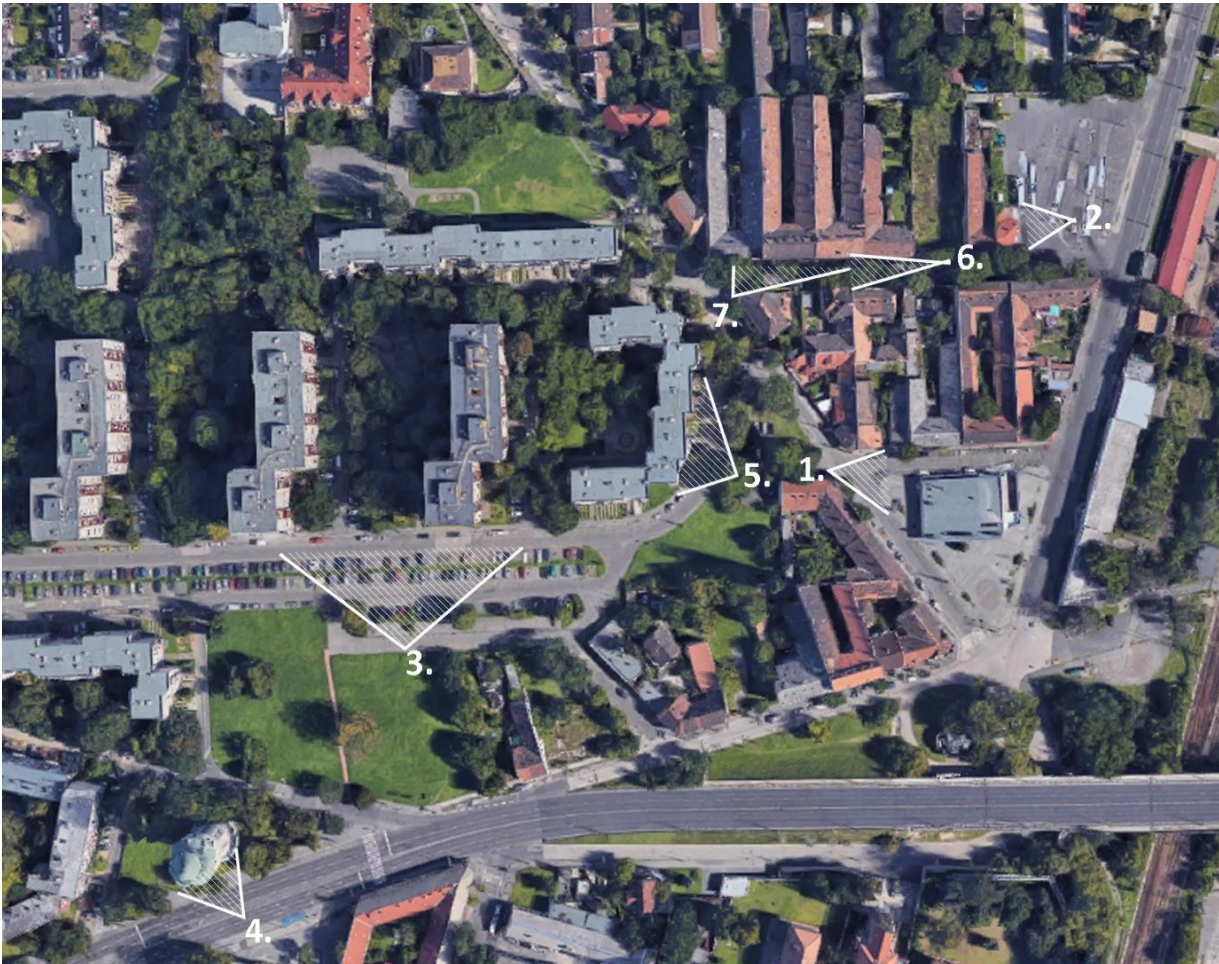
- Meglévő épület
- Gyalogos/ autós bejárat
- Tervezett épület (földszint)
- Tervezett épület (emelet)
- Tervezett fedett, nyitott építmény
- Meglévő fa
- Tervezett fa
- Zöldfelület
- Vízfolyás
- Gyalogos burkolat
- Kerékpáros közlekedési felület
- Gépjárműforgalmú útburkolat
- Meglévő országos vasúti pálya
- Tervezett gyorsvasút (metró)
- Metró életvédelmi kerítése
- Tervezett metrómegálló
- Metró megközelítésére szabadon tartandó terület
- Tervezett vasúti megálló
- Íjászsarnok tervezett telekhatára
- Íjászpályák javasolt határa
- Kerülethatar

B2 Külső Szilágyi út és vasútvonal közötti terület - metró után
BÉÉPÍTÉSI TERV M 1:2000
 M3 METRÓ KÁPOSZTÁSMEGYERIG TÖRTÉNŐ MEGHOSSZABBÍTÁSÁVAL ÉRINTETT TERÜLETEKRE VONATKOZÓ EGYES KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATOK MÓDOSÍTÁSA

4. MELLÉKLET

4.1. FOTÓDOKUMENTÁCIÓ A BEÉPÍTÉSI TERVEK TERÜLETÉRŐL

4.1.1. VÍZTORONY ÉS SZILÁGYI UTCA KÖZÖTTI „A” JELŰ BEÉPÍTÉSI TERV TERÜLETE



1. Dobó u.



2. Rákospalota- Újpest buszvégállomás



4. Víztorony az Árpád út felől



3. Lakótelep a Hídláb u. felől



5. Lakótelep a Laborfalvi Róza u. felől

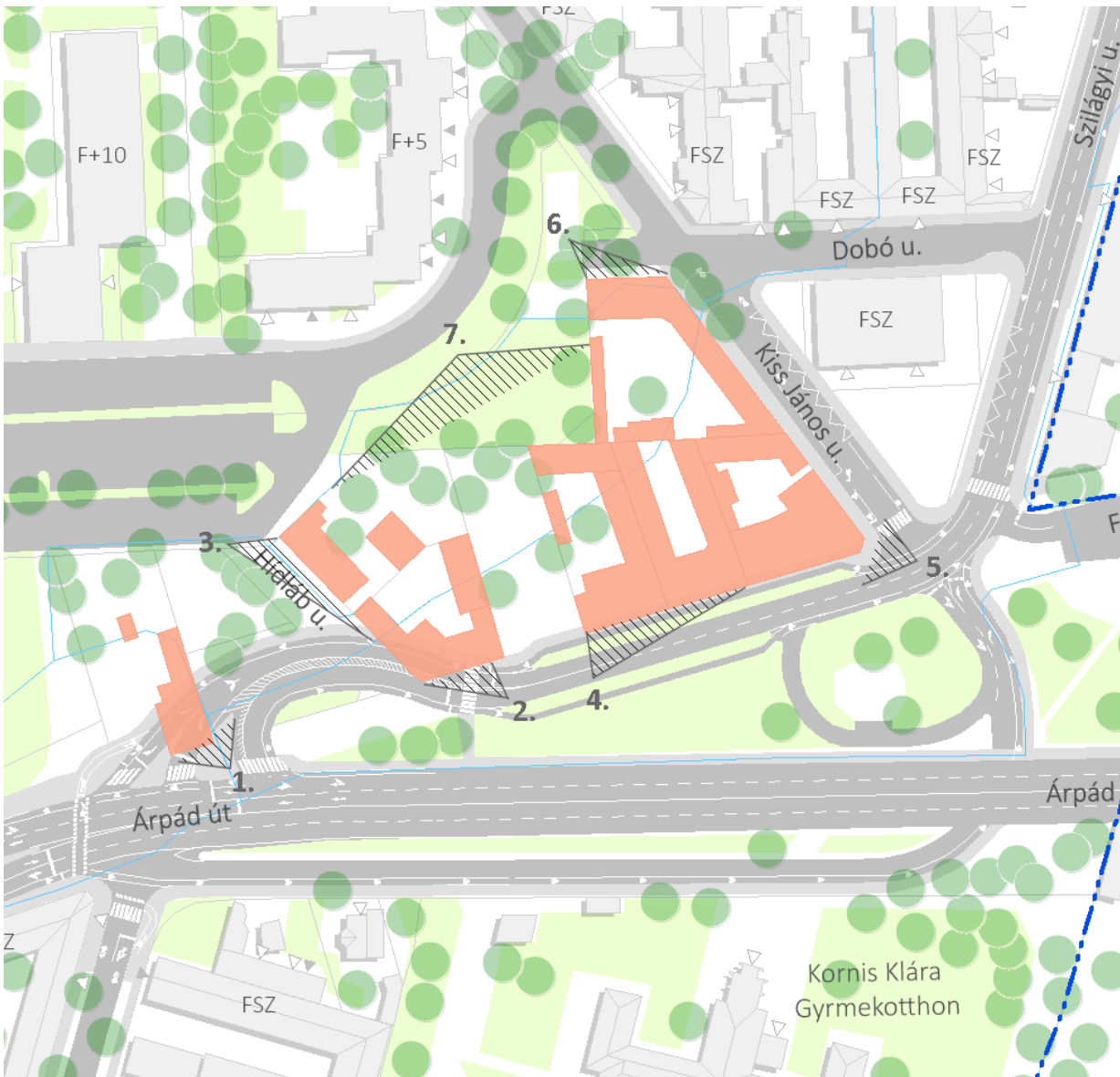


6. Kossuth Lajos u.



7. Kossuth Lajos u.

Bontandó épületek az A1 (metró előtti) scenárióban



1. Árpád út 150.



2. Árpád út 154.



3. Hídláb utca



4. Árpád út 158, 160.



5. Árpád út 162



6. Kiss János u. 13.

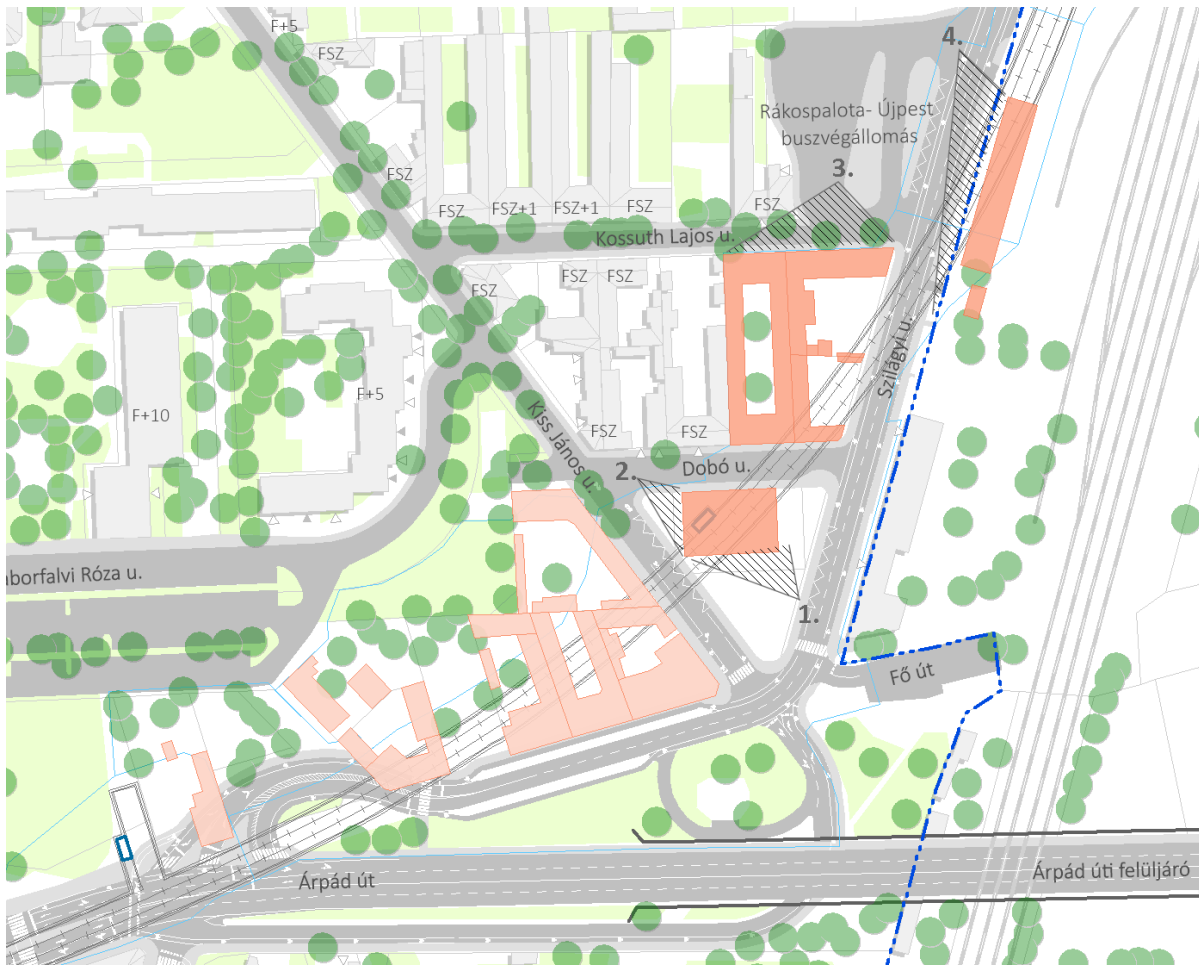


7. Tömbbelső a Laborfalvi Róza u. felől



8. Bontásra javasolt épületek Rákospalota-Újpest vasútállomás környékén

Bontandó épületek az A2 (metró utáni) scenárióban



A2 scenárió bontásra javasolt épületek



1. Szilágyi u. Húsbolt



2. Kiss János u., Húsbolt



3. Kossuth Lajos u.



4. Szilágyi u.

4.1.2. KÜLSŐ SZILÁGYI ÚT ÉS VASÚTVONAL KÖZÖTTI „B” JELŰ BEÉPÍTÉSI TERV TERÜLETE



1. Külső Szilágyi út felől forrás: Archabit Kft.



2. Erdősült terület, forrás: Archabit Kft.



3. Erdősült terület, forrás: Archabit Kft.



4. Töltés u. felől, forrás: Archabit Kft.

4.2. PARTNERSÉGI EGYEZTETÉST LEZÁRÓ DÖNTÉS



Budapest Főváros IV. kerület
ÚJPEST ÖNKORMÁNYZAT



✉ 1041 Budapest, István út 14.
☎ 231-3197, Fax.: 231-3199
jegyzo@ujpest.hu
Hivatali ügyfélkapu elérhetőség:
IVKERPMH, KRID: 701127129

JEGYZŐI KABINET

ID 114 601 0024
Management System
MSZ EN ISO 9001:2015
valid until: 2022.04.25.

K I V O N A T

**Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Polgármesterének
2021. május 27-én**

a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 46. § (4) bekezdésében foglalt jogköre alapján a Képviselő-testület feladat- és hatáskörében meghozott döntéséről

Napirend:

3. Javaslat az M3 metró Káposztásmegyierig történő meghosszabbításával érintett területekre vonatkozó 4 db KÉSZ eseti módosításának – partnerségi egyeztetésének zárására

Előterjesztő: Czigler László alpolgármester

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzat Polgármesterének a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 46. § (4) bekezdésében foglalt jogköre alapján a Képviselő-testület feladat- és hatáskörét gyakorolva meghozott 176/2021.(V.27.) határozata az M3 metró Káposztásmegyierig történő meghosszabbításával érintett területekre vonatkozó 4 db KÉSZ eseti módosítása partnerségi egyeztetésének zárásáról

A veszélyhelyzet kihirdetéséről és a veszélyhelyzeti intézkedések hatálybalépéséről szóló 27/2021. (I. 29.) Korm. rendelet 1. §-a értelmében a Kormány, az élet- és vagyónbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó SARS-CoV-2 koronavírus-világjárvány következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében Magyarország egész területére veszélyhelyzetet hirdetett ki. Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzatának Polgármestere a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 46. § (4) bekezdésének felhatalmazása alapján, miszerint veszélyhelyzetben a települési önkormányzat képviselő-testületének feladat- és hatáskörét a polgármester gyakorolja, úgy dönt, – a Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testület döntési hatáskörében eljárva – hogy az M3 metró Káposztásmegyierig történő meghosszabbításával érintett területekre vonatkozó 4 db KÉSZ eseti módosítása partnerségi egyeztetését lezárja azzal, hogy a partnerségi egyeztetési eljárás során a tervvel kapcsolatban észrevétel, hozzászólás nem érkezett. A döntés dokumentálásra és közzétételre, valamint a tervdokumentáció megküldésre kerül az állami főépítési eljárás lefolytatásához és az Állami Főépítész végső szakmai véleményének megkéréséhez.

Felelős: polgármester, a hatáskörrel rendelkező alpolgármester útján

Határidő: 2021. június 30.

kmf.

Dr. Daliós Andrea sk.

Déri Tibor sk.
polgármester

A kivonat hiteles
Budapest, 2021. május 27.

Szalontai Tünde

4.3. EGYEZTETŐ TÁRGYALÁS ÉS ZÁRÓ VÉLEMÉNYEZÉS IRATANYAGA

A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 42. § (2) bekezdése szerinti véleményezési szakaszra érkezett vélemények és válaszok.

VÁLASZOK

a

BUDAPEST IV. KERÜLET M3 METRÓ ÉSZAKI IRÁNYÚ MEGHOSSZABBÍTÁSÁVAL ÖSSZEFÜGGŐ KÉSZ MÓDOSÍTÁSOK tárgyalásos eljárásában érkezett államigazgatási szervek, önkormányzati vélemények és válaszok

A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 42. § (2) bekezdése szerinti véleményezési szakaszra érkezett vélemények és válaszok:

Véleményező:		Észrevétel:	Válaszok:
Budapest Főváros Kormányhivatala Fővárosi Közlekedésfelügyeleti Főosztály	1.1	A rendelet tervezet és a szabályozási terv módosításával kapcsolatban közlekedési szempontból nem emelünk kifogást.	Döntést nem igényel.
	1.2.	A javasolt közlekedésfejlesztésekkel kapcsolatos véleményünk, hogy a Körvasút menti körút megépítését szükségesnek tartjuk, azonban az Árpád út humanizálását a körút megépítésével párhuzamosan is csak a 2x2 forgalmi sáv megtartása, és a megszűnő parkolóhelyek pótlása mellett támogatjuk. A parkolóhelyek terhére történő irányhelyes kerékpársávok, valamint gyalogos és zöld felületek létesítését is csak a megszűnő parkolóhelyek pótlása esetén tartjuk elfogadhatónak. A tervezett közúti-vasúti külön szintű kapcsolatok és a P+R parkolók létesítését nagyon fontosnak tartjuk.	Döntést nem igényel.
Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi, Hulladékgazdálkodási és Bányafelügyeleti Főosztály, Bányafelügyeleti Osztály	2.1	A Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatainak módosítása – az M3 metró északi irányú meghosszabbításával összefüggésben – ellen kifogást nem emel. A módosítás nem érinti a Bányafelügyelet hatáskörét.	Döntést nem igényel.
Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság	3.1	Tájékoztatjuk, hogy Budapest IV. illetve XV. kerületeinek közigazgatási területe érinti a Szilas-patak és vízgyűjtője (AEQ012) „Magyarország felülvizsgált, 2015. évi vízgyűjtő-gazdálkodási tervéről” szóló 1155/2016. (III. 31.) Korm. határozat által elfogadott vízgyűjtő-gazdálkodási tervben (VGT) kijelölt felszíni víztestet, ezért az itt tervezett beavatkozásoknak összhangban kell lenniük a VGT-ben szereplő, erre a víztestre vonatkozó intézkedési tervekkel, melyek az Európai Unió Víz Keretirányelvében (2000/60/EK) megfogalmazott célkitűzések elérését teszik lehetővé.	Döntést nem igényel.
	3.2	Felhívjuk a figyelmet, hogy a VGT felülvizsgálata jelenleg folyamatban van, így előfordulhat, hogy a víztestek kijelölése, illetve a víztestekre jelenleg megfogalmazott intézkedések is változni fognak a korábbiakhoz képest. A „Magyarország Vízgyűjtő-gazdálkodási Terve-2021” című vitaanyag és az ahhoz tartozó mellékletek, háttéranyagok és térképek 2021. június 22-ig véleményezhetőek a www.vizeink.hu honlapon leírtak szerint.	Döntést nem igényel.
	3.3	A dokumentumban szereplő M3 metróvonal meghosszabbítása a tervek szerint a Szilas-, és Csömöri-patakokat keresztezné, illetve a tervezett végállomástól nem messze található a Mogyoródi-patak. A Főváros kiemelt kisvízfolyásait, így az említett három kisvízfolyást nyilvántartásunk szerint a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. kezeli.	Döntést nem igényel.

Véleményező:		Észrevétel:	Válaszok:
	3.4	Mivel a tervezett metróvonal meghosszabbítása érinti a fent felsorolt kisvízfolyásokat, a kapcsolódó építmények, létesítmények illetve beruházások tervezésekor kérjük figyelembe venni a 83/2014. (III. 14.) Kormányrendeletet parti sávra vonatkozó rendelkezéseit. A beküldött dokumentáció a metró végállomását a Csömöri-patakra - mely ezen a szakaszon nyílt medrű - és annak parti sávjára kívánja elhelyezni, melyet a 83/2014. (III. 14.) Kormányrendelet nem tesz lehetővé. Tekintve, hogy az említett kisvízfolyás a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. kezelése alá tartozik, ezért szükséges megkeresésük.	Döntést nem igényel. A Csömöri-patak szakaszának nyomvonal korrekciója tervezett az engedélyezési terv alapján. A terv szerint a patak a vasúti keresztezéstől felszín alatt, csatornában kerül átvezetésre – ennek részletes megtervezése, engedélyeztetése későbbi tervfázis feladata.
	3.5	Ugyan a hatályos önkormányzati KÉSZ nem Vf övezetbe sorolja az említett területet, ettől függetlenül még érvényesek rá a kisvízfolyásokra vonatkozó előírások. Az is igaz, hogy a hatályos 3/2019. (I.30.) Önkormányzati rendelet a vízfolyások övezeteire (Vf/IV-9/1) megengedi épület elhelyezését a Vf/IV-9/1 övezetben, ugyanakkor a 83/2014. (III. 14.) Kormányrendelet kizárja ennek lehetőségét.	Döntést nem igényel. Jelen szabályozási terv módosítása nem érint Vf/IV-9/1 övezetet.
	3.6	A Csömöri-patak medrének vagy bármely kisvízfolyás medrének áthelyezése, módosítása vízjogi engedélyköteles tevékenység.	Döntést nem igényel. A Csömöri-patak nyomvonalának módosítására, korrekciójára az engedélyezési tervek elkészültek. Az engedélyeztetés lefolytatása nem a szabályozási terv készítésének hatáskörébe tartozik.
Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály	4.1	A fenti hivatkozási számon érkezett dokumentációban foglaltak a honvédelem érdekeit nem érintik, a Magyar Honvédség nemzeti és szövetségi védelmi feladatai végrehajtása biztosított, ezért a tárgyi módosítással kapcsolatban észrevételt nem teszek.	Döntést nem igényel.
Innovációs és Technológiai Minisztérium Léginavigációs és Repülőtéri Hatósági Főosztály	5.1	A légiközlekedési hatóságként eljáró innovációért és technológiáért felelős miniszterhez (1440 Budapest, Pf. 1., a továbbiakban: Hatóság) 2021. június 03. napján „ Meghívó egyeztető tárgyalásra Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatának módosítása az M3 metró északi irányú meghosszabbításával összefüggésben - nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás tárgyalásos eljárás ” tárgyban érkezett megkeresésével kapcsolatban tájékoztatom, hogy a Hatóság az <i>épített környezet alakításáról és védelméről</i> szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban: Étv.) 8.§. (2) bekezdése alapján a településrendezési eszközök módosításához hozzájárul.	Döntést nem igényel.
Budapest Főváros Kormányhivatala Földhivatali Főosztály	6.1	A Tfv. 1. §. (1) bekezdése szerint „a törvény hatálya a termőföldre terjed ki”. A Tfv. 6/B. § (1) bekezdése alapján: „Ha az ingatlanügyi hatóság a településrendezési eszközök, a településfejlesztési koncepció, illetve az integrált településfejlesztési stratégia elkészítése vagy azok módosítása tekintetében az egyeztetési eljárásban véleményező hatóságként működik közre, a termőföld védelmének érvényesítése érdekében érvényre kell juttatnia, hogy a beépítésre szánt területek kijelölése lehetőség szerint a gyengébb minőségű termőföldeken, a lehető legkisebb mértékű termőföld igénybevételével történjen. (...)” A kormányhivatal az ingatlan-nyilvántartási adatok vizsgálata alapján megállapította, hogy Budapest főváros IV. kerületében, a településrendezési eszközök módosításával érintett	Döntést nem igényel.

Véleményező:	Észrevétel:	Válaszok:
	területrészekon nem található a Tfvt. hatálya alá és a termőföld fogalmi körébe tartozó földrészlet.	
	6.2 Az M3 metró északi meghosszabbításának tervecsomagja a XV. kerület területét is érinti, ahol a Dunakeszi út menti sávban átlagosnál jobb minőségű termőföldként nyilvántartott ingatlanok találhatóak, de azokat jelen módosítás nem érinti.	Döntést nem igényel.
	6.3 Fentiek alapján a IV. kerület településrendezési eszközeinek jóváhagyásához a kormányhivatal hozzájárul, a módosításhoz kapcsolódóan termőföld mennyiségi védelme szempontból földvédelmi kifogás nem merült fel.	Döntést nem igényel.
Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály	7.1 Fentiekre tekintettel a területrendezési eszközeinek módosításával kapcsolatban, hatáskör hiányában észrevételt nem teszek. A 2021. június 15-én tartandó egyeztető tárgyaláson nem veszek részt.	Döntést nem igényel.
Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály	8.1 A tárgyi üggyel kapcsolatban – 2021. június 15-én tartandó egyeztető tárgyalás – megküldött tervezetet áttanulmányozva a népegészségügyi feladatkörében eljáró Budapest Főváros Kormányhivatala (a továbbiakban: BFKH) a dokumentációban foglaltak alapján a tervezett módosítások ellen közegészségügyi szempontból kifogást nem emel.	Döntést nem igényel.
	8.2 Az érintett kerületben természetes gyógytényező érintettsége nem áll fenn, ezért e szempontból a BFKH véleményezési lehetőséggel nem rendelkezik.	Döntést nem igényel.
Honvédelmi Minisztérium Állami Légügyi Főosztály	9.1 A fenti hivatkozási számú megkeresésére tájékoztatom, hogy a tárgy szerinti településrendezési eszközök módosítása tárgyában tartandó egyeztető tárgyaláson a katonai légügyi hatóságként eljáró HM Állami Légügyi Főosztály nem vesz részt, és a tárgy szerinti módosításokkal kapcsolatban kifogást nem emel.	Döntést nem igényel.
Duna-Ipoly Nemzeti Park	10.1 A metró tervezett nyomvonala Országos jelentőségű védett, vagy védelemre tervezett természeti területnek, illetve európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területnek (Natura 2000 terület) nem része. A tervezett nyomvonal keresztezi a Magyarország es egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényben megjelent ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetének részét képező Szilas-patakat.	Döntést nem igényel.
	10.2 Az Alátámasztó javaslat 3.2.1. Taj- es természetvédelem c. fejezetében foglaltakkal Igazgatóságunk egyetért, a tervdokumentáció szerinti módosítások taj- es természetvédelmi szempontból elfogadhatóak, azok ellen kifogást nem emelünk.	Döntést nem igényel.
Pest Megyei Főépítész	11.1 A tervmódosítás képviselő-testületi jóváhagyása ellen kifogást nem emelek.	Döntést nem igényel.
Budapesti Rendőr-Főkapitányság Rendészeti Szervek Közlekedésrendészeti Főosztály Balesetmegelőzési és Közlekedési Osztály	12.1 A Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatának módosításával kapcsolatban az előzetes tájékoztatási anyagát áttanulmányoztam közlekedésrendészeti szempontból kifogást nem emelek.	Döntést nem igényel.

Véleményező:		Észrevétel:	Válaszok:
Országos Atomenergiiai Hivatal	13.1	Tárgyi tervezési terület 30 kilométeres körzetében az Energiatudományi Kutatóközpont kutatóreaktora, a Budapesti Műszaki Egyetem oktatóreaktora, és a Püspökszilág határában található Radioaktív Hulladék Feldolgozó és Tároló üzemel.	Döntést nem igényel.
	13.2	Tájékoztatom ugyanakkor, hogy Budapest IV. kerület Újpest Kerületi Építési Szabályzatának jelen módosítása – az elhatározott célok és a kimutatott hatások alapján – az OAH hatás- és feladatköréit nem érinti, ezért a meghirdetett online egyeztető tárgyaláson nem kívánunk részt venni.	Döntést nem igényel.
	13.3	Mindemellett felhívom szíves figyelmét, hogy a Korm. rendelet 7. § (6) és (7) bekezdései alapján a nukleáris létesítmények és a radioaktív hulladék-tároló 30 km-es körzetében mindazon veszélyes létesítmények és tevékenységek engedélyezése esetén, amelyek tekintetében jogszabály védőtávolság kijelölését írja elő, az engedélyezést végző hatóság az eljárása megindításáról tájékoztatja a biztonsági övezetet kijelölő szervezet (az OAH-t), valamint a nukleáris létesítmény és a radioaktív hulladék-tároló engedélyesét. Az ilyen eljárásban az OAH és az engedélyes ügyfélnek minősül.	Döntést nem igényel.
Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság Építményengedélyezési Osztály	14.1	A mellékelt tervezet hírközlési érdeket nem sért, az elfogadás ellen a Hatóság kifogást nem emel.	Döntést nem igényel.
Budapest Főváros Kormányhivatala Állami Főépítész	15.1	Az egyeztető tárgyalás jegyzőkönyvében rögzítettek szerint a tervezettel kapcsolatban jogszabályon alapuló eltérő vélemény nem maradt fenn.	Döntést nem igényel.
	15.2	A 2021. június 15-én megtartott egyeztető tárgyaláson – a mellékelt jegyzőkönyv szerint – tárgyi tervezet véleményeztetése lezárult.	Döntést nem igényel.
	15.3	A tervezettel kapcsolatban záró szakmai véleményemben észrevételt nem teszek , de felhívom a figyelmét arra, hogy a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 2.§ (4) bekezdés b) pontja értelmében a fővárosi kerületi önkormányzat Képviselő-testülete által alkotott rendeletnek illeszkednie kell a jogrendszer egységébe.	Döntést nem igényel.
	15.4	Tárgyi településrendezési eszköz elfogadása, és hatálybalépése a Trk. 43. § (1) bekezdés c) pontjában foglalt előírás szerint történhet. A településrendezési eszköz elfogadását követően a Trk. 43. § (2) bekezdésében foglaltak szerint kell eljárási.	Döntést nem igényel.
	15.5	Felhívom figyelmét továbbá, hogy a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény egyes rendelkezéseinek eltérő alkalmazásáról szóló 307/2021. (VI. 5.) Korm. rendelet 1.§ szerint: "A katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 46. § (4) bekezdésétől eltérően a települési önkormányzat képviselő-testülete, a fővárosi, megyei közgyűlés, illetve ezek bizottsága feladat- és hatáskörét maga gyakorolja." A rendelet 2021. június 15-én hatályba lépett. Kérem, a településrendezési eszköz elfogadásakor ezt az eljárási szabályt vegyék figyelembe.	Döntést nem igényel.

Az egyeztető tárgyaláson elhangzott további észrevételek (az egyeztető tárgyalás jegyzőkönyve szerint):

Véleményező:		Észrevétel:	Válaszok:
Sipos Gábor, Budapest Főváros XV. kerület főépítész	1.1.	A 2021-ben elfogadott TSZT módosítás folyamán is jelezték, hogy nem tartják elfogadhatónak, hogy az új metró végállomáshoz tartozó P+R parkolók nagy része a XV. kerület területén legyen elhelyezve, erdő övezetben, magántulajdonban lévő telkeken. A IV. kerületi részen zöldfelület létesül, állami vagy önkormányzati tulajdonú területen. A XV. kerületben P+R elhelyezésére kijelölt terület megközelítése a Külső Szilágyi út felől, aluljárón, körforgalmon keresztül ráadásul nagy idővesztéssel oldható meg, így a használata kérdéses. Nagyon sajnálja, hogy a TSZT módosítás folyamán figyelmen kívül hagyták ezeket a szempontokat.	Döntést nem igényel. Az észrevétel nem a KÉSZ módosítást érinti. A javaslat szerint a TSZT és FRSZ módosítása lenne szükséges, amely nem jelen eljárás része. A fővárosi településrendezési eszközök módosítását a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 33. § (2) bekezdése alapján a kerületi önkormányzatnak a fővárosi önkormányzatnál kell kezdeményeznie. Az erre vonatkozó kérelemről a fővárosi önkormányzat dönt.
Budapest Főváros Kormányhivatala Állami Főépítész, Iványi Gyöngyvér	2.1.	Alátámasztó munkarészhez kapcsolódó észrevételek:	-
	2.2.	- A végállomásnál a TSZT-ben miért ilyen nagy a különbség a P+R előírt kapacitása között a két területen? A XV. kerületben megvalósulás esetén ez nagyon nagy többlet terhelést jelent.	Döntést nem igényel. Az észrevétel nem a KÉSZ módosítást érinti. A javaslat szerint a TSZT és FRSZ módosítása lenne szükséges, amely nem jelen eljárás része. A fővárosi településrendezési eszközök módosítását a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 33. § (2) bekezdése alapján a kerületi önkormányzatnak a fővárosi önkormányzatnál kell kezdeményeznie. Az erre vonatkozó kérelemről a fővárosi önkormányzat dönt.
	2.3.	- A volt uszoda épületét törölnetni kellene az alaptérképről, mert már elbontották.	Döntést nem igényel. A szabályozási tervlap „Bontott/bontás alatt lévő épület”-ként tünteti fel.
	2.4.	- A Rp-Úp vasútállomással szemben lévő műemlék épületének felújítása jelenleg is folyik. A metró védelmi zónája érinti a telek csaknem 70%-át. A metróépítés felszíni lesz, nem fúrt. Mennyiben érinti majd ez az épületet, ill. a telkét? Az építés el fog férni közterületen?	Döntést nem igényel. A metró engedélyezési tervcsomagja tartalmazza a metró építéséhez szükséges organizációs tervet, amely alapján ezek a szakaszon az építkezés a vasút telkét veszi igénybe. A műemlék telket a metró építés nem érinti.
	2.5.	- Megjegyzem, nyilvántartott műemlék kategória már nem létezik, kérem javítani a hatályos jogszabály szerint (kiemelten védett és védett kategóriák).	Elfogadásra javasolt. Újpest Kertváros Szabályozási terv – Védelmek, korlátozások, kötelezettségek tervlapon a többi tervlappal megegyezően, „műemlék”-ként kerülnek ábrázolásra a műemlékek.
	2.6.	- Zöldfelületi rendszer vizsgálatánál a Tarzan Park melletti sporttelep egyszer UTE sporttelepként, egyszer Atlétikai Stadionként szerepel, jelzem, hogy az I. kötet 38. oldalán lévő térképen jelölt terület részben UTE, részben UFC használatban van. Az 'UTE Atlétikai Stadion' a hivatalos megnevezés a villamoshoz közeli területre. De lehet egyszerűen sportterületnek hívni.	Elfogadásra javasolt. Az észrevétel alapján a sportterület megnevezése pontosításra kerül a dokumentációban.
	2.7.	- Az I. kötet 44. oldalán a második ábrán hiányos a jelmagyarázat. (F+2)	Elfogadásra javasolt.

Véleményező:	Észrevétel:	Válaszok:
		A jelmagyarázat pontosításra kerül.
2.8.	- Az I. kötet 53. oldalán a jelmagyarázatban van hiba (gyorsvasúti vonal – ilyen Újpesten nincs, autóbusz megálló színe nem stimmel a térképpel a jelmagyarázat)	Elfogadásra javasolt. A jelmagyarázatban az autóbusz megálló színe javításra kerül. Újpesten található az M3 metróvonal Újpest-Központ végállomása, amely az I. kötet 53. oldalán található térképen is szerepel, ezért tartalmazza a gyorsvasúti vonal elemét a jelmagyarázat. Az észrevétel szerint pontosítjuk, kiegészítjük a jelmagyarázatot.
2.9.	- 55. oldal – Nagykörút nem létezik hivatalosan.	Elfogadásra javasolt. Az alátámasztó munkarész a Nagykörút fogalom pontosításával kiegészítésre kerül.
2.10.	- a meglévő kerékpáros infrastruktúrák ábrázolásából kimaradt a Görgey úti (elválasztott) és a Fóti úti (felfestett)	Elfogadásra javasolt. Az említett nyomvonalak feltüntetésre kerülnek az alátámasztó munkarészben szereplő hálózati térképeken.
2.11.	- nekem nem derül ki, hol lesz a 14-es villamos végállomása – vagy ez a járatszám teljesen megszűnik és csak a 12-es lesz a Lehel tértől?	Elfogadásra javasolt. Az érthetőség megkönnyítése miatt kerültek nevesítésre a viszonylat számok. A villamos viszonylatok távlati számozása és végállomásuk pontosan nem ismert. A Lehel tértől Újpesten keresztül Rákospalotáig a villamos viszonylat megmarad, csak a mai 14-es számú viszonylat szűnik meg Rákospalota-Újpest és Káposztásmegyer között. Az alátámasztó munkarész a fentiek alapján pontosításra kerül.
2.12.	Az alátámasztó munkarész szerint (63. o.) a „felszíni szakaszon új metróvonal kiváltja a 14-es villamost” – a szabályozási tervlapon a villamos vágánytengelyen nincs megszüntető jel (javasolt sem) a Káposztásmegyer és az Észak Kertváros szabályozási terven, viszont az Újpest Kertváros szabályozási tervről lekerül. Kérem, minden tervlapon ugyanazzal a logikával szerepeltetni.	Elfogadásra javasolt. A szabályozási tervek egységesítésre kerülnek, a megszüntetendő villamos vágánytengelyeken feltüntetésre kerülnek a megszüntető jelek. A jelmagyarázat ennek megfelelően módosul.
2.13.	Rendelettervezet	-
2.14.	- javasolom a felszíni parkolók kialakításánál a fásítás mértékét meghatározni – vagy az OTÉK szerinti 6 autónként 1 fa mennyiséggel számol a terv?	Döntést nem igényel. A terv az OTÉK-ban rögzített fásítási szükségletekkel számol a parkoló területek szabályozása kapcsán, az engedélyezési tervek is ennek megfelelően készültek.
2.15.	- kérem a jogszabályszerkesztésről szóló IRM rendeletnek illetve Jat-nak az előírásait átnézni a rendelet szerkesztésére vonatkozóan, mi miután következik – hatályát veszítő rendelkezések a legvégére kerülnek	Részben elfogadásra javasolt. A) Az IRM rendelet szerkesztésére vonatkozó rendelkezései szerint: „137. § (1) Ha a módosító jogszabály tervezete több jogszabályt módosít, több jogszabályra vonatkozó hatályon kívül helyező vagy hatályba nem lépésről szóló rendelkezést tartalmaz, az egyazon jogszabályra vonatkozó módosító, hatályon kívül helyező és hatályba nem lépésről szóló rendelkezések egy, az adott jogszabály módosításáról szóló, szakasznál magasabb szintű szerkezeti egységbe foglalhatóak.”

Véleményező:	Észrevétel:	Válaszok:
		<p>Az IRM rendelet a módosító jogszabály áttekinthetősége érdekében - a módosító és hatályon kívül helyező szóló rendelkezések tagolására vonatkozó általános szabályoktól eltérően - lehetővé teszi azt, hogy az egy jogszabályt érintő módosító és hatályon kívül helyező rendelkezéseket egy helyen szabályozza a módosító jogszabály tervezete. Több jogszabályt módosító jogszabály esetében ez praktikus, hiszen az olvasónak nem kell a jogszabály egymástól távoli rendelkezései között ugrálnia a módosítás tartalmának megismerése érdekében.</p> <p>>> A rendelettervezet javítása nem szükséges.</p> <p>B) Az IRM rendelet 113. § (1) bekezdése szerint: <i>„A módosító rendelkezéseken belül a szerkezeti egységet újrászabályozó és az új szerkezeti egységet megállapító módosító rendelkezések megelőzik a szövegcsere módosító rendelkezéseket.”</i></p> <p>>> A rendelettervezet 10.§ és 11.§ -ának sorrendje cserélendő, valamint a 2.§ (6) bek. átkerül egy új 4.§ -ba.</p>
2.16.	- a rendelettervezet után hiányzik az indokolás	<p>Elfogadásra javasolt. A tervezet kiegészítésre kerül az indokolással.</p>
2.17.	<p>Nagyon zavaró, hogy nem azonos a jelkulcs a különböző területekre vonatkozó KSZT -ken,</p> <ul style="list-style-type: none"> - meglévő/bemért/földhivatali épületek - villamosvonal - metrómegálló - fasor - kerékpárút 	<p>Döntést nem igényel. A szabályozási tervlap jelkulcsainak felülvizsgálata és módosítása nem jelen eljárás része. Jelenlegi eljárás csak az M3 metróvonal meghosszabbításának engedélyezési tervcsomagjával ellentétes előírások módosításáról szól, ennek megfelelő területi hatállyal. A jelkulcs egységesítésre egy következő módosítás során lesz lehetőség, amikor a módosítás a teljes városszerkezeti egységet érinti.</p>
2.18.	<p>Szabályozási terv Újpest Lakótelep</p> <ul style="list-style-type: none"> - a villamos kanyarodásánál az István útra a Görgeyről kérem jelölni a meglévő villamos nyomvonalát is, mert így olyan, mintha most nem találkoznának 	<p>Elfogadásra javasolt. A meglévő villamos vágánytengelye, mint megszűnő vágánytengely feltüntetésre kerül. A jelmagyarázat ennek megfelelően módosul.</p>
2.19.	<p>Szabályozási terv Újpest Kertváros</p> <ul style="list-style-type: none"> - a B lapon a TKR-nem csak az egyedi védelmei vannak jelölve, az utcafépi nincs-miért? 	<p>Döntést nem igényel. A szabályozási tervlap jelkulcsainak és elemeinek felülvizsgálata és módosítása nem jelen eljárás része. Jelenlegi eljárás csak az M3 metróvonal meghosszabbításának engedélyezési tervcsomagjával ellentétes előírások módosításáról szól, ennek megfelelő területi hatállyal. Az utcafépi védelmek önkormányzati döntés esetén a következő módosítás során feltüntethetők, amikor a módosítás a teljes városszerkezeti egységet érinti.</p>
2.20.	- ugyanitt a meglévő fasor észrevehetetlen jelöléssel van, kérem javítani	Döntést nem igényel.

Véleményező:	Észrevétel:	Válaszok:
		A szabályozási tervlap jelkulcsainak felülvizsgálata és módosítása nem jelen eljárás része. Jelenlegi eljárás csak az M3 metróvonal meghosszabbításának engedélyezési tervcsomagjával ellentétes előírások módosításáról szól, ennek megfelelő területi hatállyal. A jelkulcs egységesítésre egy következő módosítás során lesz lehetőség, amikor a módosítás a teljes városszerkezeti egységet érinti.
2.21.	- ha a metró tervezett nyomvonala jelölve van, a vasútvonal miért nincs?	Döntést nem igényel. A metró tervezett nyomvonala IV. kerületi telkeket is érint, a meglévő vasútvonal a szomszédos XV. kerületben halad. A szabályozási tervlap felülvizsgálata és módosítása nem jelen eljárás része. Jelenlegi eljárás csak az M3 metróvonal meghosszabbításának engedélyezési tervcsomagjával ellentétes előírások módosításáról szól, ennek megfelelő területi hatállyal. A szabályozási tervlap módosítására egy következő eljárás során lesz lehetőség, amikor a módosítás a teljes városszerkezeti egységet érinti.
2.22.	- jelkulcs és a térképi jelölés nem egyezik a kerékpáros infrastruktúra tekintetében	Elfogadásra javasolt. A tervlap javításra kerül.
2.23.	Szabályozási terv Északi kertváros - az Atlétikai Stadion északi sarkánál lévő szabályozási vonalról tud az egyesület? A jégcsarnok öltözői most épülnek – nem lógnak bele?	Döntést nem igényel. A szabályozási vonal a hatályos KÉSZ-ben szerepel, a folyamatban lévő építkezésnél már figyelembe kellett venni. Rendezési tervi módosítás az érintett helyszínt jelenleg nem érinti.
2.24.	Szabályozási terv Káposztásmegyér - címe nem jó, ugyanannak kell lennie, mint a rendelet címének, amíg csak tervezet.	Elfogadásra javasolt. Minden tervlap címe pontosításra kerül.
2.25.	- A pirossal írt rendeletszámban az év nem stimmel, mert a Káp. megyer lakótelepre vonatkozót 2019-ben fogadták el.	Elfogadásra javasolt. Javításra kerül.
2.26.	- Kérem ellenőrizni a jelmagyarázatot, a nyomtatás elvágja az alsó sort	Elfogadásra javasolt. A nyomtatási oldal javításra kerül.
2.27.	- A tervezett megállóhelyek jelölése és a térképen eltérő (betűjel)	Elfogadásra javasolt. A tervlap javításra kerül.
2.28.	- A vasútvonal legyen végighúzva legalább a kerülethatárig	Elfogadásra javasolt. A tervlap javításra kerül.
2.29.	1. melléklet A Kt-Fk/IV-2/ övezetekben a terepszint alatti beépítés meghaladja az OTÉK-ban előírt max. 10%-ot. Szoktam kérni, hogy legyen megkérve az OTÉK eltérés, de ha most nem történik meg, akkor is jelzem, hogy az új Vhr-ben majd lesznek várhatóan terepszint alatti paraméterek is megadva, így ott majd erre még inkább figyelni kell.	Döntést nem igényel. Az OTÉK jelenlegi előírása csak a terepszint feletti beépítésre vonatkozik ezért jelen eljárásban nem szükséges az OTÉK eltérési engedély.
2.30.	5. melléklet	Döntést nem igényel.

Véleményező:	Észrevétel:	Válaszok:
	A K-Rek/IV-9/4 övezetben a min. telekméret a megküldött dokumentációban 5000 m ² , a kiegészítésként küldött anyagban 3500 m ² . Ez utóbbi lesz igaz?	2021. június 2-án kelt, Mártonffy István főépítész, Főépítész Feljegyzése alapján a K-Rek/IV-9/3 jelű építési övezetben a kialakítható telek legkisebb területének 3000 m ² javasolt.
	2.31. A szabályozási tervek címét kéri egyeztetni az önkormányzat jogásaival.	Elfogadásra javasolt. A szabályozási tervlapok címébe bekerül a módosításra való hivatkozás.
	2.32. Összefoglalva megállapítható, hogy a tervezet jóváhagyandó részével kapcsolatban jogszabályon alapuló észrevétel nem maradt fenn.	Döntést nem igényel.
Pártos Judit, Budapest Főváros Önkormányzata	3.1. A jóváhagyandó munkarész a kerületi tervrendszerhez illeszkedő módosító rendelet, amely összességében biztosítja a tervezett meghosszabbítás és ahhoz szorosan csatlakozó terület egységek megfelelő építészeti hátterét.	Döntést nem igényel.
	3.2. A Megalapozó és alátámasztó munkarész 3.6. Hatályos településszerkezeti tervvel való összhang bemutatása fejezetében igazolja a TSZT 2021 és FRSZ-nek való megfelelést. Vizsgálja a zöldfelületi átlagértékek, a beépítési sűrűségekre vonatkozó előírásoknak és az egyes területek beépítési magasságának korlátozásával kapcsolatos előírásoknak való megfelelést. A területen különösen hangsúlyos a közlekedési infrastruktúrára vonatkozó rendelkezésekkel való megfelelés igazolása.	Döntést nem igényel.
	3.3. A TSZT szerint a káposztásmegyeri szakaszon a metró melletti K-Rek övezetben min. 17% közparkot kell kijelölni. Ez a 3.6. fejezet – Hatályos településszerkezeti tervvel való összhang bemutatása részben szövegszerűen szerepel, de nincs számítással igazolva. Kérem számítással igazolni.	Elfogadásra javasolt. Az alátámasztó munkarész kiegészítésre kerül a zöldterületi számítás igazolásával.
	3.4. A Külső Szilágyi út és a tervezett vasút közötti területen kijelölt közparki besorolású és rekreációs területek kijelölésével egyetértek. A tervezett metróvonal mentén kialakításra kerülő zajárnyékoló fal és életvédelmi kerítés védőfásítását lehetőség szerint sűríteni és szélesíteni javaslom, a parkolók és a tervezett metró létesítményei kapcsán csökkenő zöldfelület kompenzálást többszintes növényállomány és zöldtető létesítésének előírásaival javaslom kompenzálni.	Elfogadásra nem javasolt. A tervezett metróvonal mentén előírt 16 m széles, védőfásítását az engedélyezési tervek alapján került meghatározásra. A védősáv szélességét növelni nem javasolt, mivel az a tervezett íjaspálya és létesítményeit ellehetetlenítené. A 16 méteres szélesség hármas faszor telepítését teszi lehetővé, amely kötésben való, soronként 7 méterenkénti telepítés esetén elégséges a létesítmény városképbe illesztésére, összefüggő lombkoronátömeg képezésére. A védősávban cserjesor telepítése, azaz többszintes növényállomány kialakítása előírásra került. A Káposztásmegyeri építési szabályzat módosításával korábbi K-Közl jelű építési övezet helyett Zkp jelű zöldterületi övezet került kijelölésre összesen 3,85 hektár területen, továbbá az új építési övezetekben is növelésre javasolt. A jelenleg hatályos tervi környezethez képest jelentősen javul a módosítási javaslatban a legkisebb zöldfelületi érték mennyisége, így nem indokolt további zöldfelület- kompenzációs előírás.

Véleményező:	Észrevétel:	Válaszok:										
		<p>A zöldfelület legkisebb mértéke (%) paraméter változása az érintett övezetekben:</p> <table border="1" data-bbox="1462 209 2040 363"> <thead> <tr> <th data-bbox="1462 209 1749 236">Hatályos terv</th> <th data-bbox="1749 209 2040 236">Javaslat</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1462 236 1749 263">K-Közl/IV-9/2 15%</td> <td data-bbox="1749 236 2040 263">Zkp/IV-9/Kp 70%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1462 263 1749 290">K-Közl/IV-9/3 10%</td> <td data-bbox="1749 263 2040 290">K-Rek/IV-9/3 40%</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="1749 290 2040 317">K-Rek/IV-9/4 40%</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="1749 317 2040 363">K-Közl/IV-9 10%</td> </tr> </tbody> </table>	Hatályos terv	Javaslat	K-Közl/IV-9/2 15%	Zkp/IV-9/Kp 70%	K-Közl/IV-9/3 10%	K-Rek/IV-9/3 40%		K-Rek/IV-9/4 40%		K-Közl/IV-9 10%
Hatályos terv	Javaslat											
K-Közl/IV-9/2 15%	Zkp/IV-9/Kp 70%											
K-Közl/IV-9/3 10%	K-Rek/IV-9/3 40%											
	K-Rek/IV-9/4 40%											
	K-Közl/IV-9 10%											
3.5.	<p>A rendelettervezet vonatkozásában:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4. fejezet 9. § (1) kiegészülő bekezdés végén olvasható: „A növényzet telepítése csak az életvédelmi funkció fenntartása mellett történhet.” – A mondat nem értelmezhető (mire vonatkozik?) és normatív tartalma sincsen. 	<p>Elfogadásra javasolt.</p> <p>Az észrevétel alapján a 9. § (1) bekezdésének idézett szövegrésze az alábbiak szerint kerül kiegészítésre: „A növényzet telepítése csak az életvédelmi funkció fenntartása mellett történhet, azaz nem teheti lehetővé a falak mögé, a metró üzemi területre történő bejutást.”</p>										
3.6.	<ul style="list-style-type: none"> - 12. § (6) bekezdés a Káposztásmegyeri szabályozás Zkp/IV-9/Kp övezetre vonatkozó 51. § (2) bekezdéséből hatályát veszti a „- ideértve a zárt íjászpályákat is –„ rész. Ugyanakkor a készülő metró melletti Zkp/IV-9/Kp övezetben tervezik megvalósítani az íjászcarnokot, és íjászpályákat is, mely terv így ellhetetlenül. Kérjük az ellentmondás feloldását. 	<p>Döntést nem igényel.</p> <p>A tervezett íjászcarnok és a kapcsolódó íjászpályák telepítése nem a Zkp/IV-9/Kp jelű övezetben, hanem a vele szomszédos K-Rek/IV-9/3 jelű övezetben tervezettek.</p>										
3.7.	A javasolt módosítások a TSZT 2021-el és az FRSZ-szel összhangban vannak.	Döntést nem igényel.										



BUDAPEST FŐVÁROS
KORMÁNYHIVATALA
ÁLLAMI FŐÉPÍTÉSZ

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

Időpont: 2021. június 15. 14 óra

Helyszín: Online egyeztetés¹- Budapest Főváros Kormányhivatala, 1056 Budapest, Váci u. 62-64.

Téma: Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatainak módosítása az M3 metró északi irányú meghosszabbításával összefüggésben - nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás

Meghívottak:

Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Bányafelügyeleti Főosztály
Duna-Ípoly Nemzeti Park Igazgatósága Fűr András igazgató
Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató: Varga Ferenc t. dandártábornok
Országos Vízügyi Főigazgatóság
Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság
Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály dr. Homor Zsuzsanna főosztályvezető
Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály
Innovációs és Technológiai Minisztérium Közlekedéspolitikáért Felelős Államtitkárság
Innovációs és Technológiai Minisztérium Közlekedési Hatósági ügyekért felelős helyettes államtitkár Légügyi szakterület
Honvédelmi Minisztérium Állami Légügyi Főosztály Halászné dr. Tóth Alexandra ezredes főosztályvezető
Budapest Főváros Kormányhivatala Fővárosi Közlekedésfelügyeleti Főosztály
Miniszterelnökség, Füleky Zsolt, Örökségvédelmi Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkár
Budapest Főváros Kormányhivatala, Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály, Örökségvédelmi Osztály Sajti Zsuzsanna osztályvezető
Budapest Főváros Kormányhivatala Földhivatali Főosztály
Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztály
Nemzeti Földügyi Központ
Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály Főosztályvezető: Dr. Gulyás András ezredes
Budapesti Rendőr-főkapitányság
Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Bányafelügyeleti Főosztály
Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság Dr. Karas Mónika elnök
Országos Atomenergia Hivatal Fichtinger Gyula főigazgató
Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzatának Polgármesteri Hivatala Déri Tibor polgármester
Pest Megye Önkormányzata Szabóné Pányi Zsuzsanna főépítész
Budapest Főváros Önkormányzata Karácsony Gergely főpolgármester

Budapest Főváros Önkormányzata Városépítési Főosztály Erő Zoltán főépítész
Budapest Főváros III. kerület Óbuda-Békásmegyer Önkormányzatának Polgármesteri Hivatala, dr. Kiss László polgármester
Budapest Főváros XIII. kerület Önkormányzatának Polgármesteri Hivatala, dr. Tóth József polgármester
Budapest Főváros XIV. kerület Zugló Önkormányzatának Polgármesteri Hivatala, Horváth Csaba polgármester
Budapest Főváros XV. kerület Önkormányzatának Polgármesteri Hivatala, Cserdiné Németh Angéla polgármester
Dunakeszi Város Önkormányzata, Dióssi Csaba Polgármester

Jegyzőkönyv-vezető: Váncza Dominika Livia főépítészeti szakügyintéző

A jegyzőkönyvet hitelesíti: **Mártonffy István**, Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzatának főépítésze, valamint **Pártos Judit**, Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Várostervezési Főosztályának képviselője.

Jelen vannak: Jelenléti ív szerint.

Iványi Gyöngyvér megnyitja a témában megjelölt tervezetnek a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Trk.) 42. § szerinti egyeztető tárgyalását.

Magyarország Kormánya az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet 3.1.2. pontjában nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházássá nyilvánította a budapesti M3 metró rekonstrukcióját és északi irányú meghosszabbítását.

Ezzel összefüggésben Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzatának Polgármestere KP/709/2021 iktatószámú, 2021. május 31-i kelteű levelében kezdeményezte Irodámnál a végső véleményezési szakasz lefolytatását Budapest Főváros IV. kerület 2. sz. Újpesti lakótelep Kerületi Építési Szabályzatának, 5. sz. Újpest kertváros Kerületi Építési Szabályzatának, 6. sz. Északi kertváros Kerületi Építési Szabályzatának, valamint 9. sz. Káposztásmegyer lakótelep Kerületi Építési Szabályzatának módosítására vonatkozóan.

A kérelem tartalmazta a Trk. 42. § (2) bekezdésben foglalt követelmény szerint a településrendezési eszközök tervezetét, és az elkészített megalapozó vizsgálatokat és alátámasztó javaslatokat, valamint azok egy másolati példányát elektronikus adathordozón.

Fent jelzett kérelem, és a Trk. 42. § (3) bekezdésben szereplő felhatalmazás alapján kezdeményeztem tárgyi településrendezési eszközök módosításának Trk. 32. § (6) bekezdés szerinti tárgyalásos eljárás keretében történő egyeztetését.

A partnerségi egyeztetés tárgyi tervezettel kapcsolatban Budapest IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 11/2017. (IV.28.) önkormányzati rendeletében meghatározott szabályoknak megfelelően, a veszélyhelyzet ideje alatt egyes településfejlesztési, településrendezési és településkép-védelmi szabályok eltérő alkalmazásáról szóló 546/2020. (XII. 2.) Korm. rendelet figyelembevételével 2021. április 21. és május 9. között lezajlott.

Az egyeztetés során észrevétel nem érkezett.

Iványi Gyöngyvér tájékoztatja a résztvevőket, hogy a tárgyi témában Budapest Főváros XV. kerület Kerületi Építési Szabályzatának módosítása is folyamatban van, jelenleg a partnerségi egyeztetés zajlik.

Iványi Gyöngyvér felkérésére **Teremy Viktória** tervező (BFVT Kft.) ismerteti a tervet.

1. napirendi pont

Írásban beérkezett vélemények ismertetése:

A tervezettel kapcsolatban az alábbi államigazgatási szervek adták meg írásban véleményüket:

▪ **Országos Atomenergia Hivatal**

„Tájékoztatom ugyanakkor, hogy Budapest IV. kerület Újpest Kerületi Építési Szabályzatának jelen módosítása az elhatározott célok és a kimutatott hatások alapján, az OAH hatás- és feladatköréit nem érintik, a meghirdetett egyeztető tárgyaláson nem kívánunk részt venni.”

▪ **Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság**

A vélemény a jegyzőkönyv mellékletét képezi.

Iványi Gyöngyvér:

A Vf övezetben épület elhelyezésével kapcsolatban kér választ az észrevételre. Tudomása szerint csak a fenntartáshoz szükséges építmények, illetve az ezekhez kapcsolódó iroda helyezhető el, 1% beépíthetőséggel.

Teremy Viktória:

A Szilas-patakat nem érinti a módosítás. A villamos egy műtárgyon halad át a patak felett, ugyanezt a műtárgyat használná a metró is.

A Csömöri patak nyomvonalában a XV. kerületi oldalon lesz egy kis korrekció, Újpesten nincs változás.

Zétényi Dávid tervező, BFVT Kft.:

A településtervek az engedélyezési tervekhez igazodnak, a felszíni víztestet nem érintik.

Iványi Gyöngyvér:

Felhívja a figyelmet, hogy a meder áthelyezéséhez a vízügyi igazgatóság véleménye szerint vízjogi engedély kell.

▪ **Honvédelmi Minisztérium Állami Légügyi Főosztály**

„A tárgy szerinti módosításokkal kapcsolatban kifogást nem emel.”

▪ **Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hatósági Főosztály**

„A településrendezési eszközök módosításával kapcsolatban, hatáskör hiányában észrevételt nem teszek.”

▪ **Budapest Főváros Kormányhivatala Fővárosi Közlekedésfelügyeleti Főosztály Ütügyi Osztály**

„A rendelet tervezet és a szabályozási terv módosításával kapcsolatban közlekedési szempontból nem emelünk kifogást.

A javasolt közlekedésfejlesztésekkel kapcsolatos véleményünk, hogy a Körvasút menti körút megépítését szükségesnek tartjuk, azonban az Árpád út humanizálását a körút megépítésével párhuzamosan is csak a 2x2 forgalmi sáv megtartása, és a megszűnő parkolóhelyek pótlása mellett támogatjuk. A parkolóhelyek terhére történő irányhelyes kerékpársávok, valamint gyalogos és zöld felületek létesítését is csak megszűnő parkolóhelyek pótlása esetén tartjuk elfogadhatónak. A tervezett közúti-vasúti külön szintű kapcsolatok és a P+R parkolók létesítését nagyon fontosnak tartjuk.”

Teremy Viktória:

Az Árpád út korrekciójának terve a metrófejlesztéstől függetlenül készült el. A metró az Árpád út alatt, kéregvezetésben haladna. A tervnek a felszínrendezés is része. Nagyon markáns változtatásokat nem tartalmaz a terv.

A parkolók kérdése a Rózsa utca és a víztorony közötti szakaszon merülhet fel, mert a KÉSZ módosítás is csak ezt a szakaszt érinti.

Korodi Zsolt, Bp. IV. kerület Főépítési Iroda:

A Rózsa utca és a XV. kerület határa között nincsenek felszíni parkolók az Árpád út közterületén.

A humanizáció elsősorban a Rózsa utca és a Váci út közötti szakaszt érinti, bevasárló utcaként szeretnék kialakítani.

A parkolók számának csökkenésével számoltak, de nagy zöldfelülettel.

A Rózsa utcától keletre teljesen új útpálya készül, a lakóteleppel párhuzamosan, itt el lehet dönteni, hogy parkoló vagy zöldfelület legyen.

Teremy Viktória:

A közterület szélessége nem csökken. A víztoronymnál egy új buszöböl kerül kialakításra.

Sztás Dániel tervező, BFVT Kft.:

Az alátámasztó munkarész tartalmazza a tervezők szándékát, hogy megmaradjon a 2x2 sávú kialakítás. Az érintett szakaszon jelenleg nincs parkolás, a humanizálás a tervezési területtől független.

▪ Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály

„A megküldött tervezetet áttanulmányozva a népegészségügyi feladatkörében eljáró Budapest Főváros Kormányhivatala a dokumentációban foglaltak alapján a tervezett módosítások ellen közegészségügyi szempontból kifogást nem emel.

Az érintett kerületben természetes gyógytényező érintettség nem áll fenn, ezért e szempontból a BFKH véleményezési lehetőséggel nem rendelkezik.”

▪ Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság

„A mellékelt tervezet hírközlési érdeket nem sért, az elfogadás ellen a Hatóság kifogást nem emel.”

▪ Budapest Főváros Kormányhivatala Földhivatali Főosztály

„A kormányhivatal az ingatlan-nyilvántartási adatok vizsgálata alapján megállapította, hogy Budapest Főváros IV. kerületében, a településrendezési eszköz módosításával érintett területrészen nem található a Tfv. hatálya alá és a termőföld fogalmi körébe tartozó földrészlet.

Az M3 metró meghosszabbításának tervcsomagja a XV. kerületet is érinti, ahol a Dunakeszi út menti sávban állagosságnál jobb minőségű termőföldként nyilvántartott ingatlanok találhatóak, de azokat jelen módosítás nem érinti.

Fentiek alapján a IV. kerület településrendezési eszközeinek jóváhagyásához a kormányhivatal hozzájárul, a módosításhoz kapcsolódóan termőföld mennyiségi védelme szempontból földvédelmi kifogás nem merült fel.”

▪ Budapesti Rendőr-főkapitányság Rendészeti Szervek Közlekedésrendészeti Főosztály Balesetmegelőzési és Közlekedési Osztály

„A Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatának módosításával kapcsolatban az előzetes tájékoztatási anyagát áttanulmányoztam, közlekedésrendészeti szempontból kifogást nem emelek.”

▪ Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság

A metró tervezett nyomvonala országos jelentőségű védett, vagy védelemre tervezett természeti területnek, illetve európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területnek (Natura 2000 terület) nem része. A tervezett nyomvonal keresztezi a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek

területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényben megjelent ökológiai folyosó övezetének részét képező Szilas-patakot.

Az Alátámasztó javaslat 3.2.1. Táj- és természetvédelem c. fejezetében foglaltakkal Igazgatóságunk egyetért, a tervdokumentáció szerinti módosítások táj- és természetvédelmi szempontból elfogadhatóak, azok ellen kifogást nem emelünk."

▪ **Innovációs és Technológiai Minisztérium Léginavigációs és Repülőtéri Hatósági Főosztály**

A légiközlekedési hatóságként eljáró innovációért és technológiáért felelős miniszterhez 2021. május 28. napján érkezett megkeresésével kapcsolatban tájékoztatom, hogy a Hatóság az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 8. § (2) bekezdése alapján a településrendezési eszközök módosításához hozzájárul."

▪ **Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály**

„A fenti hivatkozási számon érkezett dokumentációban foglaltak a honvédelem érdekeit nem érintik, a Magyar Honvédség nemzeti és szövetségi védelmi feladatai végrehajtása biztosított, ezért a tárgyi módosítással kapcsolatban észrevételt nem teszek."

▪ **Pest Megyei Kormányhivatal Bányafelügyeleti Osztály**

„A Budapest Főváros IV. kerület Építési Szabályzatainak módosítása – Az M3 metró északi irányú meghosszabbításával összefüggésben - ellen kifogást nem emel. A módosítás nem érinti a Bányafelügyelet hatáskörét."

▪ **Pest Megyei Főépítész**

„A tervmódosítás képviselő-testületi jóváhagyása ellen kifogást nem emelek."

▪ **Budapest Főváros Önkormányzata**

A véleményt az egyeztető tárgyaláson a Budapest Főváros Önkormányzatát képviselő Pártos Judit ismertette.

„Budapest főváros 2021-ben jóváhagyott településszerkezeti tervébe a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. észrevételei alapján beépültek a metró engedélyezési terve miatt szükséges módosítások, azonban a kerületi építési szabályzatok módosítása is szükséges.

A Fővárosi Közgyűlés 1267/2020. (09.30.) számú határozata és Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 195/2020. (IX.24.) számú határozata alapján létrejött közös tervezésre vonatkozó Megállapodás szerint készülő jelen dokumentáció célja a kerületi építési szabályzatok összehangolása az elkészített engedélyezési tervekkel.

Jelen dokumentáció kizárólag a metró meghosszabbítás szempontjából releváns, elsősorban a szerkezeti összefüggéseket elemző vizsgálati munkarésszel, az alátámasztó munkarész környezetalakítási terve a FÖMTERV és VIKÓTI Kft. konzorciuma által elkészített M3 metró északi meghosszabbítása engedélyezési terve alapján készül. A beépítési terveknél az engedélyezési terv felszíni kialakítása mellett két csatlakozó terület is szerepel: a Víztorony és Szilágyi utca közötti terület és a Külső Szilágyi út és vasútvonal közötti terület. Mindkét városszerkezeti egység jövője szoros összefüggésben van a tervezett metró meghosszabbítással.

A jóváhagyandó munkarész a kerületi tervrendszerhez illeszkedő módosító rendelet, amely összességében biztosítja a tervezett meghosszabbítás és ahhoz szorosan csatlakozó területegységek megfelelő építésjogi hátterét.

A Megalapozó és alátámasztó munkarész 3.6. Hatályos településszerkezeti tervvel való összhang bemutatása fejezetében igazolja a TSZT 2021 és FRSZ-nek való megfelelést.

Vizsgálja a zöldfelületi átlagértéknek, a beépítési sűrűsége vonatkozó előírásoknak és az egyes területek beépítési magasságának korlátozásával kapcsolatos előírásoknak való megfelelést.

A területen különösen hangsúlyos a közlekedési infrastruktúrára vonatkozó rendelkezésekkel való megfelelés igazolása.

A TSZT szerint a káposztásmegyeri szakaszon a metró melletti K-Rek övezetben min.17% közparkot kell kijelölni. Ez a 3.6. fejezet – Hatályos településszerkezeti tervvel való összhang bemutatása részben szövegszerűen szerepel, de nincs számítással igazolva. Kérem számítással igazolni.

A Külső Szilágyi út és a tervezett vasút közötti területen kijelölt közparki besorolású és rekreációs területek kijelölésével egyetértek. A tervezett metróvonal mentén kialakításra kerülő zajárnyékoló fal és életvédelmi kerítés védőfásítását lehetőség szerint sűríteni és szélesíteni javaslom, a parkolók és a tervezett metró létesítményei kapcsán csökkenő zöldfelület kompenzálását többszintes növényállomány és zöldtető létesítésének előírásával javaslom kompenzálni.

A rendeletervezet vonatkozásában:

- **4. fejezet 9.§** (1) kiegészítő bekezdés végén olvasható: „A növényzet telepítése csak az életvédelmi funkció fenntartása mellett történhet.” – A mondat nem értelmezhető (mire vonatkozik?) és normatív tartalma sincsen.
- **12.§** (6) bekezdés a Káposztásmegyeri szabályozás Zkp/IV-9/Kp övezetre vonatkozó 51.§ (2) bekezdéséből hatályát veszti a „- ideértve a zárt íjászpályákat is – rész. Ugyanakkor a készülő metró melletti Zkp/IV-9/Kp övezetben tervezik megvalósítani az íjászcsarnokot, és íjászpályákat is, mely terv így ellehetetlenül. Kérjük az ellentmondás feloldását.

A javasolt módosítások a TSZT 2021-ei és az FRSZ-szel összhangban vannak.

A Fővárosi Önkormányzat az eljárás további szakaszaiban is részt kíván venni.”

Mártonffy István, Budapest Főváros IV. kerület főépítésze:

A zöldfelület szélesítését nem javasolná, mert a területen az íjász klubhoz tartozó park, büfé tervezése folyamatban van, ezek a fejlesztések ellehetetlenülnének.

A többszintes növényállománnyal való kompenzálás lehetséges megoldás amennyiben Tervezők egyetértenek ezzel.

Már telepítettek fákat, és ez továbbra is szerepel a kerület tervei között.

Az íjász klub és a hozzá kapcsolódóan tervezett ideiglenes felszíni pályák területe K-Rek övezetben van, a Zkp övezet területén nem lesz sportpálya.

Pártos Judit:

Köszöni és elfogadja a választ.

Zétényi Dávid:

A metró melletti K-Rek övezetben kijelölt közpark területe meghaladja a kért 17%-ot de valóban nincs kiemelve az alátámasztó munkarészben. Pótolni fogják, és a többi észrevételt is átvezetik.

Sipos Gábor, Budapest Főváros XV. kerület főépítésze:

A 2021-ben elfogadott TSZT módosítás folyamán is jelezték, hogy nem tartják elfogadhatónak, hogy az új metró végállomáshoz tartozó P+R parkolók nagy része a XV. kerület területén legyen elhelyezve, erdő övezetben, magántulajdonban lévő telkeken.

A IV. kerületi részen zöldfelület létesül, állami vagy önkormányzati tulajdonú területen.

A XV. kerületben P+R elhelyezésére kijelölt terület megközelítése a Külső Szilágyi út felől, aluljárón.

körforgalmon keresztül ráadásul nagy idővesztéssel oldható meg, így a használata kérdéses.

Nagyon sajnálja, hogy a TSZT módosítás folyamán figyelmen kívül hagyták ezeket a szempontokat.

Pártos Judit:

A TSZT felülvizsgálata során a Fővárosi Közgyűlés bizottsága döntött az észrevételre adott válaszáról, csak megismételni tudja.

Iványi Gyöngyvér:

A július 1-én hatályba lépő Étv. módosítás szerint a Fővárosi Önkormányzatnak új településtervet kell készítenie, ezért javasolja akkor újra egyeztetni a P+R-ek kérdését.

Teremy Viktória:

A TSZT kötelezően 450 P+R parkolót ír elő, ennyit teljesítenek is, de a teljes agglomerációs forgalomhoz képest kevés lesz. Újragondolható a kérdés.

Sipos Gábor:

Szorgalmazza, hogy gondolják újra.

Iványi Gyöngyvér ismerteti az észrevételeit a tervezettel kapcsolatban az alábbiak szerint:

- Alátámasztó munkarész
 - A végállomásnál a TSZT-ben miért ilyen nagy a különbség a P+R előírt kapacitása között a két kerületben? A XV. kerületben megvalósulás esetén ez nagyon nagy többlet terhelést jelent.
 - A volt uszoda épületét törölnetni kellene az alaptérképről, mert már elbontották.
 - A Rp-Úp vasútállomással szemben lévő műemlék épületének felújítása jelenleg is folyik. A metró védelmi zónája érinti a telek csaknem 70%-át. A metróépítés felszíni lesz, nem fűrt. Mennyiben érinti majd ez az épületet, ill. a telkét? Az építés el fog férni közterületen?
 - Megjegyzem, nyilvántartott műemlék kategória már nem létezik, kérem javítani a hatályos jogszabály szerint (kiemelten védett és védett kategóriák).
 - zöldfelületi rendszer vizsgálatánál a Tarzan Park melletti sporttelep egyszer UTE sporttelepként, egyszer Atlétikai Stadionként szerepel, a jelzem, hogy az I. kötet 38. oldalán lévő térképen jelölt terület részben UTE, részben UFC használatban van. Az 'UTE Atlétikai Stadion' a hivatalos megnevezés a villamoshoz közeli területre. De lehet egyszerűen sportterületnek hívni.
 - Az I. kötet 44. oldalán a második ábrán hiányos a jelmagyarázat, (F+2)
 - Az I. kötet 53. oldalán a jelmagyarázatban van hiba (gyorsvasúti vonal – ilyen Újpesten nincs: autóbuszmegálló színe nem stimmel a térképpel a jelmagyarázat)
 - 55. oldal – Nagykörút nem létezik hivatalosan
 - a meglévő kerékpáros infrastruktúrák ábrázolásából kimaradt a Görgey úti (elválasztott) és a Fóti úti (felfestett)
 - nekem nem derül ki, hol lesz a 14-es villamos végállomása – vagy ez a járatszám teljesen megszűnik és csak a 12-es lesz a Lehel tértől?
- Az alátámasztó munkarész szerint (63.o.) a „felszíni szakaszon az új metróvonal kiváltja a 14-es villamost” – a szabályozási tervlapon viszont a villamos vágánytengelyen nincs megszüntető jel (javasolt sem) a Káposztásmegyer és az Észak Kertváros szabályozási terven, viszont az Újpest Kertváros szabályozási tervről lekerül. Kérem, minden tervlapon ugyanazzal a logikával szerepeltetni.
- Rendelettervezet

- javasolom a felszíni parkolók kialakításánál a fásítás mértékét meghatározni –vagy az OTÉK szerinti 6 autónként 1 fa mennyiséggel számol a terv?
- Kérem a jogszabályszerkesztésről szóló IRM rendeletnek illetve a Jat-nak az előírásait átnézni a rendelet szerkesztésére vonatkozóan, mi miután következik. (ezt majd a záróban konkrétan megírjuk) – hatályát veszítő rendelkezések a legvégére kerülnek
- A rendelettervezet után hiányzik az indokolás
- Nagyon zavaró, hogy nem azonos a jelkulcs a különböző területekre vonatkozó KSZT-ken.
 - meglévő/bemért/földhivatali épületek
 - villamosvonal
 - metrómegálló
 - fasor
 - kerékpárút
- Szabályozási terv Újpest Lakótelep
 - a villamos kanyarodásánál az István útra a Görgeyről kérem jelölni a meglévő villamos nyomvonalat is, mert így olyan, mintha most nem találkoznának
- Szabályozási terv. Újpest Kertváros
 - a B lapon a TKR-nek csak az egyedi védelmei vannak jelölve, az utcaképi nincs – miért?
 - ugyanitt a meglévő fasor észrevehetően jelöléssel van, kérem javítani.
 - ha a metró tervezett nyomvonala jelölve van, a vasútvonal miért nincs?
 - jelkulcs és a térképi jelölés nem egyezik a kerékpáros infrastruktúra tekintetében
- Szabályozási terv. Észak Kertváros
 - az Atlétikai Stadion északi sarkánál lévő szabályozási vonalról tud az egyesület? A jégcsarnok öltözői most épülnek – nem lógnak bele?
- Szabályozási terv Káposztásmegyér
 - címe nem jó, ugyanannak kell lennie, mint a rendelet címének, amíg csak tervezet. A pirossal írt rendeletszámában az év nem stimmel, mert a Káp. megyer lakótelepre vonatkozót 2019-ben fogadták el.
 - Kérem ellenőrizni a jelmagyarázatot, a nyomtatás elvágja az alsó sort
 - a tervezett megállóhelyek jelölése a jelmagyarázatban és a térképen eltérő (betűjel)
 - a vasútvonal legyen végighúzva legalább a kerülethatárig
- 1. melléklet
 - A Kt-Fk/IV-2/ övezetekben a terepszint alatti beépítés meghaladja az OTÉK-ban előírt max.10%-ot. szoktam kérni, hogy legyen megkérve az OTÉK eltérés, de ha most nem történik meg, akkor is jelzem, hogy az új Vhr-ben majd lesznek várhatóan terepszint alatti paraméterek is megadva, így ott majd erre még inkább figyelni kell!
- 5. melléklet
 - A K-Rek/IV-9/4 övezetben a min. telekméret a megküldött dokumentációban 5000m2, a kiegészítésként küldött anyagban 3500m2. Ez utóbbi lesz az igaz?

Mártonffy István:

Köszönik az észrevételeket, át fogják vezetni őket.
A K-Rek/IV-9/4 övezetben 3000 m2 lesz a minimális telekméret.

Teremy Viktória:

A különböző építési szabályzatok jelkulcsainak, jelölési rendszereinek összehangolása nem volt feladatuk, ezért ezeken nem módosítottak.
A villamos jelölését pótolni fogják.

Mártonffy István:

Az egységesítést későbbi módosítások során fogják végrehajtani.
A parkolók fásításánál az OTÉK szerinti szabályokat elfogadhatónak tartják, ezzel terveztek.

Zétényi Dávid:

Jelenleg az OTÉK szerinti fásítást tartják reálisan kialakíthatónak.
Az atlétikai stadionnal kapcsolatos szabályozási vonal nem módosult.

Iványi Gyöngyvér:

A szabályozási vonal a felülvizsgálat során javítható lesz.

A szabályozási tervek címét kéri egyeztetni az önkormányzat jogászaival.

2. napirendi pont

További jelenlévő véleményező szervek képviselőinek nyilatkozatai:

Iványi Gyöngyvér kéri, hogy a megkeresett államigazgatási és egyéb szervek jelenlévő képviselői egyenként nyilatkozzanak a tervezettel kapcsolatban:

Massányi Katalin, Budapest Főváros XIII. kerület főépítésze:

Nem tesznek észrevételt.

Iványi Gyöngyvér:

Összefoglalva megállapítható, hogy a tervezet jóváhagyandó részével kapcsolatban **jogszabályon alapuló észrevétel nem maradt fenn.**

A jelenlévők a tervezettel kapcsolatban további észrevételt nem tesznek, a Trk. előírásainak figyelembevételével az egyeztető tárgyalást lezárja.

A jegyzőkönyvet készítette:

Váncza Dominika Livia

főépítészi szakügyintéző

Melléklet:

1 pld. meghívó

jelenléti iv

hangfelvétel

Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság

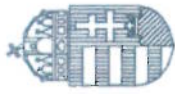
a jegyzőkönyv hiteles:



Mártonffy István,
Budapest Főváros IV. kerület Újpest
főépítésze



Pártos Judit,
Budapest Főváros
Főpolgármesteri Hivatal
Várostervezési Főosztály



BUDAPEST FŐVÁROS
KORMÁNYHIVATALA

EGYEZTETŐ TÁRGYALÁS
JELENLÉTI ÍV

A tárgyalás helye:	Online egyeztetés			
A tárgyalás ideje:	2021. június 15. 14 óra			
A tárgyalás témája:	Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatának módosítása az M3 metró északi irányú meghosszabbításával összefüggésben - nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás			
Iványi Gyöngyvér Állami Főépítész		Iványi.Gyongyver@bfkh.gov.hu	Jelen volt	Véleményt küldött
Meghívottak	Név	E-mail		
Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Bányafelügyeleti Főosztály		zoldhatosag@pest.gov.hu		
Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósága Füri András igazgató		dinpi@dinpi.hu		x
Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató: Varga Ferenc t.ú. dandártábornok		fki.hatosag@katved.gov.hu		
Országos Vízügyi Főigazgatóság		ovf@ovf.hu		
Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság		titkarsag@kdvvizig.hu		x
Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató: Varga Ferenc t.ú. dandártábornok		fki.ugyfelszolgalat@katved.gov.hu		

Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály dr. Homor Zsuzsanna főosztályvezető	titkarsag@nfo.bfkh.gov.hu	x
Budapest Főváros Kormányhivatala Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály	kozlekedesifoo@bfkh.gov.hu	x
Innovációs és Technológiai Minisztérium Közlekedéspolitikáért Felelős Államtitkárság	ugyfelszolgalat@itm.gov.hu	
Innovációs és Technológiai Minisztérium Közlekedési Hatósági ügyekért felelős helyettes államtitkár Légügyi szakterület	caa@itm.gov.hu	x
Honvédelmi Minisztérium Állami Légügyi Főosztály Halászné dr. Tóth Alexandra ezredes főosztályvezető	hm.alf@hm.gov.hu;	x
Budapest Főváros Kormányhivatala Fővárosi Közlekedésfelügyeleti Főosztály Miniszterelnökség, Füleky Zsolt, Örökségvédelmi Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkár	ut-buda@bfkh.gov.hu erkeztetok@me.gov.hu	x
Budapest Főváros Kormányhivatala, Építészeti és Örökségvédelmi Főosztály, Örökségvédelmi Osztály Sajti Zsuzsanna osztályvezető	oroksegyvedelem@bfkh.gov.hu	
Budapest Főváros Kormányhivatala Földhivatali Főosztály	foldhivatal.budapesti@bfkh.gov.hu	x
Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdészeti Főosztály	erdeszeti.hatosag@pest.gov.hu	
Nemzeti Földügyi Központ	nfk@nfk.gov.hu	
Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály Főosztályvezető: Dr. Gulyás András ezredes	hm.hf@hm.gov.hu	x

Budapesti Rendőr-főkapitányság			budapest@budapest.police.hu		x
Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Bányafelügyeleti Főosztály			banyafelugyelet@pest.gov.hu		x
Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság Dr. Karas Mónika elnök			info@nmhh.hu		x
Országos Atomenergia Hivatal Fichtinger Gyula főigazgató			haea@haea.gov.hu		x
Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály dr. Homor Zsuzsanna főosztályvezető			titkarsag@info.bfkh.gov.hu		
Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzatának Polgármesteri Hivatala Déri Tibor polgármester	Mártonffy István főépítész Korodi Zsolt		ujpestph@ujpest.hu	x	
Pest Megye Önkormányzata Szabóné Pányi Zsuzsanna főépítész			panyiz@pestmegye.hu		x
Budapest Főváros Önkormányzata Karácsony Gergely főpolgármester	Pártos Judit Erdős Zoltán		fopolgarmester@budapest.hu	x	
Budapest Főváros Önkormányzata Városépítési Főosztály Eró Zoltán főépítész			Ero.Zoltan@budapest.hu		
Budapest Főváros III. kerület Óbuda- Békásmegyér Önkormányzatának Polgármesteri Hivatala, dr. Kiss László polgármester	Massányi Katalin főépítész		polgarmester@obuda.hu	x	
Budapest Főváros XIII. kerület Önkormányzatának Polgármesteri Hivatala, dr. Tóth József polgármester			polgarmester@bp13.hu		
Budapest Főváros XIV. kerület Zugló Önkormányzatának Polgármesteri Hivatala, Horváth Csaba polgármester			hivatal@zuglo.hu		
Budapest Főváros XV. kerület Önkormányzatának Polgármesteri Hivatala, Cserdiné Németh Angéla polgármester	Sipos Gábor főépítész		polgarmester@bpxv.hu	x	

<p>Dunakeszi Város Önkormányzata, Díóssi Csaba Polgármester</p>		<p>ugyfelszolgalat@dunakeszi.hu</p>	
<p>BFVT Kft. Tervező</p>	<p>Teremly Viktória Orosz István Szabó Krisztián Sziás Dániel Zétényi Dávid</p>	<p>bfvt@bfvt.hu</p>	<p>x</p>



BUDAPEST FŐVÁROS
KORMÁNYHIVATALA
ÁLLAMI FŐÉPÍTÉSZ

Déri Tibor
Polgármester Úr részére

Budapest Főváros IV. Kerület
Újpest Önkormányzata
1041 Budapest,
István út 14.

Iktatószám: **BP/1701/00081-7/2021**
Ügyintéző: Váncza Dominika Livia
Telefonszám: 06-1/485 69 16
E-mail: vancza.dominika.livia@bfkh.gov.hu
Tárgy: **tárgyalásos eljárás, záró szakmai vélemény**
Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatainak módosítása az M3 metró északi irányú meghosszabbításával összefüggésben - nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás

Hiv. szám: KP/709/2021

Ez a levél kizárólag elektronikusan kerül megküldésre!

Tisztelt Polgármester Úr!

Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatainak módosítása az M3 metró északi irányú meghosszabbításával összefüggésben - nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás - tervezetéről a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Trk.) felhatalmazása alapján az alábbi, Trk. 42. § (6) bekezdés szerinti záró szakmai véleményt adom.

Magyarország Kormánya az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklet 3.1.2. pontjában nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházással nyilvánította a budapesti M3 metró rekonstrukcióját és északi irányú meghosszabbítását.

Ezzel összefüggésben Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzatának Polgármestere KP/709/2021 iktatószámú, 2021. május 31-i keltű levelében kezdeményezte Irodámnál a végső véleményezési szakasz lefolytatását Budapest Főváros IV. kerület 2. sz. Újpesti lakótelep Kerületi Építési Szabályzatának, 5. sz. Újpest kertváros Kerületi Építési Szabályzatának, 6. sz. Északi kertváros Kerületi Építési Szabályzatának, valamint 9. sz. Káposztásmegyér lakótelep Kerületi Építési Szabályzatának módosítására vonatkozóan.

A kérelem tartalmazta a Trk. 42. § (2) bekezdésben foglalt követelmény szerint a településrendezési eszközök tervezetét, és az elkészített megalapozó vizsgálatokat és alátámasztó javaslatokat, valamint azok egy másolati példányát elektronikus adathordozón.

A partnerségi egyeztetés tárgyi tervezettel kapcsolatban Budapest IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 11/2017. (IV.28.) önkormányzati rendeletében meghatározott szabályoknak megfelelően, a veszélyhelyzet ideje alatt egyes településfejlesztési, településrendezési és településképvédelmi szabályok eltérő alkalmazásáról szóló 546/2020. (XII. 2.) Korm. rendelet figyelembevételével 2021. április 21. és május 9. között lezajlott. A partnerségi egyeztetés során észrevétel nem érkezett.

Fent jelzett kérelem, és a Trk. 42. § (3) bekezdésben szereplő felhatalmazás alapján kezdeményeztem tárgyi településrendezési eszközök módosításának Trk. 32. § (6) bekezdés szerinti tárgyalásos eljárás keretében történő egyeztetését.

A 478/2020.(XI.3.) Korm. rendelet 1.§-ban kihirdetett veszélyhelyzetre tekintettel az egyeztető tárgyalás a Microsoft Teams alkalmazáson keresztül online került megtartásra, melyhez a Kérelmező XV. kerületi Önkormányzatnak, a Tervezőknek, és a Véleményező államigazgatási szervezeteknek a hozzáférés biztosított volt.

Az egyeztető tárgyalásra meghívtam a Trk. 42. § (4) bekezdése alapján:

- a) a 9. mellékletben meghatározott valamennyi államigazgatási szervet, továbbá
- c) a fővárosi településrendezési eszköz esetén az érintett kerületi önkormányzatot.

A Trk. 33.§ (5) bekezdése alapján a kerületi településrendezési eszköz véleményezésében a Fővárosi Önkormányzat is részt vesz.

Az egyeztető tárgyalással kapcsolatban, a Trk. 34. §- ban meghatározott és az alábbiakban idézett fő szabályokat vettem figyelembe:

„(1) Az államigazgatási szervet az eljárás során adott véleménye - a településrendezési eszköz szabályozási körében - köti.

(2) Azt az érdekeltet, aki

- a) az eljárás során az eljárási szabályokban meghatározott határidőn belül nem adott - államigazgatási szerv esetében jogszabályon alapuló - véleményt,*
 - b) az egyeztető tárgyaláson szabályos meghívás ellenére nem vett részt, vagy*
 - c) aki az egyeztető tárgyaláson nem képviselteti magát és levelében nem jogszabályon alapuló véleményének fenntartását jelzi,*
- az adott eljárási szakaszban kifogást nem emelő véleményezőnek kell tekinteni.”*

Az egyeztető tárgyalás jegyzőkönyvében rögzítettek szerint a tervezettel kapcsolatban jogszabályon alapuló eltérő vélemény nem maradt fenn.

A 2021. június 15-én megtartott egyeztető tárgyaláson – a mellékelt jegyzőkönyv szerint – tárgyi tervezet véleményeztetése lezárult.

A tervezettel kapcsolatban záró szakmai véleményemben észrevételt nem teszek, de felhívom a figyelmét arra, hogy a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 2.§ (4) bekezdés b) pontja értelmében a fővárosi kerületi önkormányzat Képviselő-testülete által alkotott rendeletnek illeszkednie kell a jogrendszer egységébe.

Tárgyi településrendezési eszköz elfogadása, és hatálybalépése a Trk. 43. § (1) bekezdés c) pontjában foglalt előírás szerint történhet. A településrendezési eszköz elfogadását követően a Trk. 43. § (2) bekezdésében foglaltak szerint kell eljárni.

Felhívom figyelmét továbbá, hogy a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény egyes rendelkezéseinek eltérő alkalmazásáról szóló **307/2021. (VI. 5.) Korm. rendelet 1.§ szerint**: "A katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 46. § (4) bekezdésétől eltérően **a települési önkormányzat képviselő-testülete, a fővárosi, megyei közgyűlés, illetve ezek bizottsága feladat- és hatáskörét maga gyakorolja.**" A rendelet 2021. június 15-én hatályba lépett. Kérem, a településrendezési eszköz elfogadásakor ezt az eljárási szabályt vegyék figyelembe.

Fentiek alapján kérem, hogy szíveskedjen intézkedni a jóváhagyott terv egy hitelesített példányának megküldéséről a Trk. 43. § (3) bekezdés szerinti szakmai vizsgálata és irattári elhelyezése céljából Irodám részére, egy példányban papír alapon, valamint egy példányban digitális formátumban.

Felhívom szíves figyelmét, hogy a jóváhagyott településrendezési eszköz Étv. 8. § (4) bekezdés szerinti nyilvánosságáról a Polgármesternek gondoskodnia kell.

Budapest, dátum a digitális aláírás szerint.

Tisztelettel:

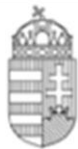
Dr. Sára Botond kormány megbízott
nevében és megbízásából:

Iványi Gyöngyvér
Állami Főépítész

Melléklet: Egyeztető tárgyalás jegyzőkönyve

Erről értesül:

- 1.) Címzett
- 2.) Budapest Főváros Kormányhivatala, Törvényességi Felügyeleti Főosztály
- 3.) Irattár



BUDAPEST FŐVÁROS
KORMÁNYHIVATALA

FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSFELÜGYELETI FŐOSZTÁLY

Iktatószám: **BP/2504/00705-2/2021**
Válaszlevelükben kérjük,
hivatkozzanak iktatószámunkra.

Tárgy: Budapest IV. ker. M3 metró északi
irányú meghosszabbításával
összefüggő KÉSZ módosítás
véleményezése. Tárgyalásos eljárás.

Ügyintéző: Kovácsné Vágó Harmat

Hiv. szám: BP/1701/00081-2/2021, 2021.06.02.
Váncza Dominika Livia

Telefon: 473-3522

Melléklet:

E-mail: kovacsne.vago.harmat.emoke@
bfkh.gov.hu

Budapest Főváros Kormányhivatala

Állami Főépítési Iroda

Iványi Gyöngyvér

Állami főépítész

Budapest

Váci u. 62-64.

1056

Ez a levél kizárólag elektronikusan kerül megküldésre!

Tisztelt Főépítész Asszony!

Az Önök által Budapest Főváros Kormányhivatala Fővárosi Közlekedésfelügyeleti Főosztály Ütügyi Osztályhoz (továbbiakban: BFKH Ütügy Osztály) a fenti hivatkozási számon küldött, a BFVT Kft. által 2021. május hónapban készített – közlekedéstervező: Pető Zoltán – KÉSZ módosítás tervszellettel kapcsolatos véleményünk a következő.

A rendelet tervezet és a szabályozási terv módosításával kapcsolatban közlekedési szempontból nem emelünk kifogást.

A javasolt közlekedésfejlesztésekkel kapcsolatos véleményünk, hogy a Körvasút menti körút megépítését szükségesnek tartjuk, azonban az Árpád út humanizálását a körút megépítésével párhuzamosan is csak a 2x2 forgalmi sáv megtartása, és a megszűnő parkolóhelyek pótlása mellett támogatjuk. A parkolóhelyek terhére történő irányhelyes kerékpársávok, valamint gyalogos és zöld felületek létesítését is csak a megszűnő parkolóhelyek pótlása esetén tartjuk elfogadhatónak. A tervezett közúti-vasúti külön szintű kapcsolatok és a P+R parkolók létesítését nagyon fontosnak tartjuk.

A 2021. június 15-én tartandó egyeztető tárgyaláson egyéb elfoglaltság miatt nem tudunk részt venni. Az egyeztető tárgyalás jegyzőkönyvét kérjük részünkre megküldeni.

Budapest, *Dátum az elektronikus aláírás szerint.*

dr. Sára Botond kormány megbízott megbízásából:

Balassa Bálint
osztályvezető

távollétében

Káplárné Dohanics Katalin
útügyi szakügyintéző

Ütügy Osztály

Építményengedélyezési Osztály

Iktatószám: EE K /13160-2/2021

Tárgy: Budapest Főváros IV. kerület
Kerületi Építési Szabályzatainak
módosítása az M3 metró északi irányú
meghosszabbításával összefüggésben
– nemzetgazdasági szempontból
kiemelt beruházás - tárgyalásos eljárás

Ügyintéző: Dr. Lakatos István Antal

Tel.: 1 457 7168

E-mail: lakatos.istvan.antal@nmhh.hu

Budapest Főváros Kormányhivatala

Iványi Gyöngyvér állami főépítész

Budapest

Váci u. 62-64.

1056

Tisztelt Főépítész Asszony!

A **Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság Hivatala** (a továbbiakban: Hatóság) **Budapest Főváros IV. kerület** Kerületi Építési Szabályzatainak módosítása az M3 metró északi irányú meghosszabbításával összefüggésben megküldött egyeztetési anyagot megvizsgálta.

A mellékelt tervezet hírközlési érdeket nem sért, az elfogadás ellen a Hatóság kifogást nem emel.

Fenti véleményt a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 42. § szerinti tárgyalásos eljáráshoz adta a Hatóság.

Elektronikusan aláírt dokumentum.

Kiadmányozta: dr. Rajnai Judit osztályvezető, Aranyosné dr. Börcs Janka, a Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság Hivatalának főigazgatója nevében és megbízásából Budapesten, az elektronikus aláírás szerinti időpontban.

**OAH-2021-00017-0519/2021
(AL)**

Iványi Gyöngyvér

állami főépítész

Budapest Főváros Kormányhivatala

Állami Főépítészeti Iroda

1364 Budapest, Pf.: 234.

Ügyintézőnk:

Gábor Anita

Ügyintézőjük:

Váncza Dominika

Lívia

Számuk:

BP/1701/00081-

2/2021

Tárgy: Válasz Budapest IV. kerület Újpest Kerületi Építési Szabályzatának tárgyalásos eljárás keretében történő módosításáról szóló értesítésre

Tisztelt Állami Főépítész Asszony!

Az Országos Atomenergia Hivatalnál (továbbiakban: OAH) 2021. június 2-án érkezett, fenti számú levelével értesített Budapest IV. kerület Újpest Kerületi Építési Szabályzatának - tárgyalásos eljárás keretében történő - módosításáról az M3 metró északi irányú meghosszabbításával összefüggésben. Levelében elküldte a véleményezési dokumentáció elérhetőségét, és az online egyeztető tárgyalás meghívóját.

Az OAH alapvető és más további feladatkörét az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény (Atv.) 17. §-a, a nukleáris létesítmények nukleáris biztonsági követelményeiről és az ezzel összefüggő hatósági tevékenységről szóló 118/2011. (VII.11.) Korm. rendelet, a radioaktív hulladékok átmeneti tárolását vagy végleges elhelyezését biztosító tároló létesítmények biztonsági követelményeiről és az ezzel összefüggő hatósági tevékenységről szóló 155/2014. (VI. 30.) Korm. rendelet, a nukleáris létesítmény és a radioaktív hulladék-tároló biztonsági övezetéről szóló 246/2011. (XI. 24.) Korm. rendelet (a továbbiakban: *Korm. rendelet*) előírásai, valamint további jogszabályok határozzák meg.

A tárgygyal összefüggő OAH véleményezési jogkörrel a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: *EljR.*), illetve annak 9. melléklete rendelkezik.

Az *EljR.-ban* foglalt kötelezettségeinknek megfelelően OAH áttekintette tárgyi dokumentumokat. A jogszabály felhatalmazása alapján, megkeresésére válaszolva az alábbi véleményt adom:

Tárgyi tervezési terület 30 kilométeres körzetében az Energiatudományi Kutatóközpont kutatóreaktora, a Budapesti Műszaki Egyetem oktatóreaktora, és a Püspökszilágy határában található Radioaktív Hulladék Feldolgozó és Tároló üzemel.

Tájékoztatom ugyanakkor, hogy Budapest IV. kerület Újpest Kerületi Építési Szabályzatának jelen módosítása – az elhatározott célok és a kimutatott hatások alapján – az OAH hatás- és feladatköreit nem érinti, ezért a meghirdetett online egyeztető tárgyaláson nem kívánunk részt venni.

Mindemellett felhívom szíves figyelmét, hogy a *Korm. rendelet 7. § (6) és (7) bekezdései* alapján a nukleáris létesítmények és a radioaktív hulladék-tároló 30 km-es körzetében mindazon veszélyes létesítmények és tevékenységek engedélyezése esetén, amelyek tekintetében jogszabály védőtávolság kijelölését írja elő, az engedélyezést végző hatóság az eljárása megindításáról tájékoztatja a biztonsági övezetet kijelölő szervet (az OAH-t), valamint a nukleáris létesítmény és a radioaktív hulladék-tároló engedélyesét. Az ilyen eljárásban az OAH és az engedélyes ügyfélnek minősül.

Az elfogadott településrendezési eszközökről az *EljR. 43. § (2) bekezdésének* megfelelő tájékoztatást elektronikus úton kérjük elküldeni!

Budapest, 2021. június 9.

Üdvözlettel:

Mészáros István
főosztályvezető

Kapják:

1. Budapest Főváros Kormányhivatala Állami Főépítészeti Iroda
2. Irattár



BUDAPESTI RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG
RENDESZETI SZERVEK
KÖZLEKEDÉSRENDESZETI FŐOSZTÁLY
BALESETMEGELŐZÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI OSZTÁLY

Tárgy: Budapest Főváros IV. ker. KÉSZ
módosítása az M3 metró északi irányú
meghosszabbításával összefüggésben
Hiv. szám: BP/1701/00081-2/2021
Üi.: Veiner Júlia c. r. őrgy
Tel.: +36-1/2734000/63-340
e-mail: veinerj@budapest.police.hu

Iványi Gyöngyvér,

**Budapest Főváros Kormányhivatala
Állami Főépítész**

Budapest

Tisztelt Állami Főépítész!

A Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatának módosításával kapcsolatban az előzetes tájékoztatási anyagát áttanulmányoztam közlekedésrendészeti szempontból kifogást nem emelek.

Az említett terület rendezése során minden közutat érintő forgalomtechnikai változásról készített tervet, hatóságomnak írásos formában megküldeni szíveskedjék.

Budapest, időbélyegző szerint.

Tisztelettel:

**Szécsi Tibor László r. alezredes
osztályvezető**

Cím: 1146 Budapest Hungária krt. 149.1581.Pf: 27.
Telefon: 06-1-273-4016; Fax:
e-mail: kozlekedes.brfg@budapest.police.hu



PEST MEGYEI FŐÉPÍTÉSZ

1052 BUDAPEST, VÁROSHÁZ U. 7. – TEL: 06 1 233-6861 – FAX: 06 1 233-6884 – MOBIL: 06-20-9369-607

PANYIZ@PESTMEGYE.HU

Iványi Gyöngyvér

állami főépítész asszony részére

Ikt. szám: 125-32/2021

Hiv. szám: BP/1701/00081-2/2021

Budapest Főváros Kormányhivatala

Ügyintéző: Pányi Zsuzsanna megyei főépítész

Tel: 06-1-233-68-61

Mobil: 06-20-9369-607

Email: panyiz@pestmegye.hu

1364 Budapest

Pf.: 234

Tárgy: Állásfoglalás az M3 metró északi irányú meghosszabbítása Káposztásmegyerig projekt keretében érintett Budapest, IV. kerületi HÉSZ-ek eseti módosításról szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 32. és 42. §-a szerinti egyeztető tárgyaláshoz

Tisztelt Állami Főépítész Asszony!

Budapest Főváros XIV. kerület Kerületi Építési Szabályzatának az M3 metró északi irányú meghosszabbítása Káposztásmegyerig projekt keretében érintett területeire vonatkozó módosításáról tájékoztató, *a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012.(XI.8.) Korm. rendelet* (a továbbiakban Településrendezési kódex) 32. § (6) bekezdése és 42. §-a szerinti egyeztetésre szóló meghívólevelét köszönettel megkaptam.

Az egyeztető tárgyaláson egyéb irányú elfoglaltság miatt nem tudok részt venni.

A tervmódosítás képviselő-testületi jóváhagyása ellen kifogást nem emelek.

Budapest, 2021. június 3.

Üdvözlettel





Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság
2509 Esztergom, Strázsa-hegy ☒ 1525 Budapest, Pf. 86.
Ügyfélfogadás: 1121 Budapest, Költő utca 21.
Tel.: 1/391-4610 Fax: 1/200-1168
E-mail: dinpi@dinpi.hu www.dinpi.hu
KÉR azonosító: DIP, KRID: 711100335

Kérjük, válaszában hivatkozzon ügyiratszámunkra!

Üi.sz.: DINPI/3528-1/2021.

Ü.int.: Ronyecz Zsófia

Tárgy: Budapest Főváros IV. kerület Kerületi
Építési Szabályzatainak módosítása az M3
metró északi irányú meghosszabbításával
összefüggésben

Hiv.sz.: KP/709/2021

**Iványi Gyöngyvér,
állami főépítész**

**Budapest Főváros Kormányhivatala
Állami Főépítési Iroda**

B u d a p e s t

Váci utca 62-64.

1056

Tisztelt Iványi Gyöngyvér!

Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatainak az M3 metró északi irányú meghosszabbításával összefüggésben, tárgyalásos eljárás keretében történő módosításával kapcsolatban Igazgatóságunk az alábbi táj- és természetvédelmi szempontú véleményét adja:

A metró tervezett nyomvonala országos jelentőségű védett, vagy védelemre tervezett természeti területnek, illetve európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területnek (Natura 2000 terület) nem része. A tervezett nyomvonal keresztezi a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényben megjelent ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetének részét képező Szilas-patakat.

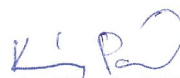
Az Alátámasztó javaslat 3.2.1. Táj- és természetvédelem c. fejezetében foglaltakkal Igazgatóságunk egyetért, a tervdokumentáció szerinti módosítások táj- és természetvédelmi szempontból elfogadhatóak, azok ellen **kifogást nem emelünk.**

Állásfoglalásunkat a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 42. § (4) bekezdése, továbbá a környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 37.§ d) pontja alapján adtuk ki.

Budapest, 2021. június 9.

Üdvözlettel:

Füri András
igazgató megbízásából


dr. Kézdy Pál

általános igazgatóhelyettes







**HONVÉDELMI MINISZTERIUM
ÁLLAMI LÉGÜGYI FŐOSZTÁLY**

mint katonai légügyi hatóság

1055 Budapest, Balaton utca 7-11. • Postacím: 1885 Budapest Pf. 25
Telefon: +36 (1) 474-1469 • HM 21-670 • Fax: +36 (1) 474-1404 • HM 21-685
E-mail: klh@hm.gov.hu • Hivatali Kapu: Honvédelmi Minisztérium – EIR



Nyt. szám: 7415-4/2021/h
Hiv. szám: BP/1701/00081-2/2021

sz. példány

Iványi Gyöngyvér

Budapest Főváros Kormányhivatala
állami főépítész részére

Budapest

Tárgy: Budapest IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatainak
módosítása az M3 metró északi irányú meghosszabbításával
összefüggésben - tárgyalásos eljárás

Tisztelt Állami Főépítész Asszony!

A fenti hivatkozási számú megkeresésére tájékoztatom, hogy a tárgy szerinti településrendezési eszközök módosítása tárgyában tartandó egyeztető tárgyaláson a katonai légügyi hatóságként eljáró HM Állami Légügyi Főosztály nem vesz részt, és a tárgy szerinti módosításokkal kapcsolatban kifogást nem emel.

Tájékoztatom Állami Főépítész asszonyt, hogy véleményemet a *településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Kormányrendelet) 42. § (4) bekezdésére és 9. melléklete táblázata 14. sorának b) pontjára figyelemmel, a *katonai légügyi hatóság kijelöléséről* szóló 392/2016. (XII. 5.) Korm. rendelet 1. §-ban kijelölt illetékességi területemen eljárva adtam meg.

Tájékoztatom tisztelt Állami Főépítész asszonyt, hogy véleményem nem minősül a Kormányrendelet 9. melléklete táblázatának 20. sorában meghatározott honvédelemért felelős miniszter, mint államigazgatási szerv véleményének.

Budapest, Időbélyeg szerint.

Tisztelettel:

Dr. Benkő Tibor
honvédelmi miniszter
nevében és megbízásából:

Lázár Béla ezredes
Repülésfelügyeleti Osztály
osztályvezető (főov. h.)



BUDAPEST FŐVÁROS
KORMÁNYHIVATALA

NÉPEGÉSZSÉGÜGYI FŐOSZTÁLY

Iványi Gyöngyvér állami főépítész
részére

Budapest Főváros Kormányhivatala
Állami Főépítészeti Iroda

Iktatószám: BP/FNEF-TKI/3866-3/2021
BP/FNEF-TKI/3866-4/2021
Ügyintéző: Tamási Krisztina
Telefonszám: 06 (1) 465-3866
E-mail: kozeg1@nfo.bfkh.gov.hu
Tárgy: Budapest Főváros IV. kerület Kerületi
Építési Szabályzatainak módosítása
tárgyalásos eljárás keretében – írásos
vélemény megküldése
Hiv. szám: BP/1701/00081-2/2021

Ez a levél kizárólag elektronikusan kerül megküldésre!

Tisztelt Állami Főépítész Asszony!

A tárgyi ügygel kapcsolatban – 2021. június 15-én tartandó egyeztető tárgyalás – megküldött tervezetet áttanulmányozva a népegészségügyi feladatkörében eljáró Budapest Főváros Kormányhivatala (a továbbiakban: BFKH) a dokumentációban foglaltak alapján a tervezett módosítások ellen közegészségügyi szempontból kifogást nem emel.

Az érintett kerületben természetes gyógytényező érintettsége nem áll fenn, ezért e szempontból a BFKH véleményezési lehetőséggel nem rendelkezik.

A BFKH jelen véleményét *a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* szóló 314/2012. (XI. 08.) Korm. rendelet 9. számú mellékletében; továbbá *a fővárosi és megyei kormányhivatal, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatal népegészségügyi feladatai ellátásáról, továbbá az egészségügyi államigazgatási szerv kijelöléséről* szóló 385/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdésében foglaltakra figyelemmel alakította ki.

A BFKH jelen iratot *az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól* szóló 2015. évi CCXXII. törvény 9. § (1) bekezdésére tekintettel elektronikus úton küldi meg.

Közegészségügyi Osztály 1.

1138 Budapest, Váci út 174. – 1550 Bp., Pf.: 203 – Telefon: +36 (1) 465-3866 – Fax: +36 (1) 465-3853

Hivatali kapu KRID azonosító: 427094958

E-mail: kozeg1@nfo.bfkh.gov.hu - Honlap: www.kormanyhivatal.hu

A BFKH felhívja a figyelmet arra, hogy a BFKH-val elektronikus úton szükséges kapcsolatot tartani (szervezetnév: BFKHNSZSZ, KRID azonosító kód: 427094958).

Budapest, - dátum a digitális aláírás szerint

Üdvözlettel:

dr. Sára Botond
kormány megbízott megbízásából

Dr. Kelemen Erzsébet
helyettes fővárosi és megyei tisztifőorvos

Közegészségügyi Osztály 1.

1138 Budapest, Váci út 174. – 1550 Bp., Pf.: 203 – Telefon: +36 (1) 465-3866 – Fax: +36 (1) 465-3853
Hivatali kapu KRID azonosító: 427094958

E-mail: kozeg1@nfo.bfkh.gov.hu - Honlap: www.kormanyhivatal.hu



BUDAPEST FŐVÁROS
KORMÁNYHIVATALA
ORSZÁGOS KÖZÚTI ÉS HAJÓZÁSI HATÓSÁGI FŐOSZTÁLY

Iványi Gyöngyvér állami főépítész asszony
részére

Budapest Főváros Kormányhivatala
Állami Főépítész

Budapest

Váci út 62-64.
1056

Iktatószám: BP/0801/00615-4/2021.

Ügyintéző: Bánhidi Viktória

Telefonszám: +36 1 815 9633

Tárgy: Budapest Főváros IV. kerület
KÉSZ módosítása az M3 metró
északi irányú
meghosszabbításával
összefüggésben – tárgyalásos
eljárás

Ez a levél kizárólag elektronikus úton kerül megküldésre (KRID: 422374158)!

Tisztelt Állami Főépítész Asszony!

Budapest Főváros, IV. kerületének településrendezési eszközeinek módosításával kapcsolatos BP/1701/00081-2/2021. számú, 2021. június 2-án kelt megkeresésére a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet alapján az alábbiakról tájékoztatom.

A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 9. melléklet 12. pontja szerint Budapest Főváros Kormányhivatala gyorsforgalmi utat, közúti határátkelőhelyet, szintbeli közúti-vasúti átjárót érintő településrendezési eszköz esetében vesz részt a véleményezési eljárásban.

Fentiekre tekintettel a területrendezési eszközeinek módosításával kapcsolatban, hatáskör hiányában észrevételt nem teszek. A 2021. június 15-én tartandó egyeztető tárgyaláson nem veszek részt.

Budapest, - dátum a digitális aláírás szerint

Tisztelettel:

dr. Sára Botond
kormány megbízott nevében és megbízásából:

Bognár Géza
osztályvezető



BUDAPEST FŐVÁROS
KORMÁNYHIVATALA
ORSZÁGOS KÖZÚTI ÉS HAJÓZÁSI HATÓSÁGI FŐOSZTÁLY

Iványi Gyöngyvér állami főépítész asszony
részére

Budapest Főváros Kormányhivatala
Állami Főépítész

Budapest

Váci út 62-64.
1056

Iktatószám: BP/0801/00615-4/2021.

Ügyintéző: Bánhidi Viktória

Telefonszám: +36 1 815 9633

Tárgy: Budapest Főváros IV. kerület
KÉSZ módosítása az M3 metró
északi irányú
meghosszabbításával
összefüggésben – tárgyalásos
eljárás

Ez a levél kizárólag elektronikus úton kerül megküldésre (KRID: 422374158)!

Tisztelt Állami Főépítész Asszony!

Budapest Főváros, IV. kerületének településrendezési eszközeinek módosításával kapcsolatos BP/1701/00081-2/2021. számú, 2021. június 2-án kelt megkeresésére a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet alapján az alábbiakról tájékoztatom.

A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 9. melléklet 12. pontja szerint Budapest Főváros Kormányhivatala gyorsforgalmi utat, közúti határátkelőhelyet, szintbeli közúti-vasúti átjárót érintő településrendezési eszköz esetében vesz részt a véleményezési eljárásban.

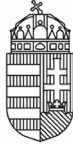
Fentiekre tekintettel a területrendezési eszközeinek módosításával kapcsolatban, hatáskör hiányában észrevételt nem teszek. A 2021. június 15-én tartandó egyeztető tárgyaláson nem veszek részt.

Budapest, - dátum a digitális aláírás szerint

Tisztelettel:

dr. Sára Botond
kormány megbízott nevében és megbízásából:

Bognár Géza
osztályvezető



BUDAPEST FŐVÁROS
KORMÁNYHIVATALA

FÖLDHIVATALI FŐOSZTÁLY

Iványi Gyöngyvér állami főépítész
részére

Kormány megbízotti Kabinet
Állami Főépítész

Iktatószám: 500283/1/2021
Ügyintéző: Cseri Zoltán
Telefonszám: 354-2979
E-mail: cseri.zoltan@bfkh.gov.hu
Tárgy: Budapest IV. kerület M3 metró
meghosszabbítása, Kerületi Építési
Szabályzatok módosítása, tárgyalásos
eljárás

Ez a levél kizárólag elektronikusan kerül megküldésre!

Tisztelt Főépítész Asszony!

BP/1701/00081-2/2021. számú megkeresésében arról tájékoztatta Budapest Főváros Kormányhivatala Földhivatali Főosztályát (a továbbiakban: *kormányhivatal*), hogy Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzatának Polgármestere kezdeményezte a végső szakmai véleményezési szakasz lefolytatását *Budapest főváros IV. kerület 2. sz. Újpesti lakótelep, 5. sz. Újpest kertváros, 6. sz. Északi kertváros, 9. sz. Káposztásmegyer lakótelep Kerületi Építési Szabályzatának módosítására vonatkozóan*, egyben kérte a kormányhivataltól a földvédelem szakterületet és a termőföld mennyiségi védelme témakörét érintő szakmai vélemény megadását.

A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Trk.) 42. §-a szerinti eljárásban a kormányhivatal, mint államigazgatási szerv a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvényen (a továbbiakban: Tfv.) alapuló véleményét az alábbiak szerint ismerteti.

A Tfv. 1. §. (1) bekezdése szerint „a törvény hatálya a termőföldre terjed ki”.

A Tfv. 6/B. § (1) bekezdése alapján: „Ha az ingatlanügyi hatóság a településrendezési eszközök, a településfejlesztési koncepció, illetve az integrált településfejlesztési stratégia elkészítése vagy azok módosítása tekintetében az egyeztetési eljárásban véleményező hatóságként működik közre, a termőföld védelmének érvényesítése érdekében érvényre kell juttatnia, hogy a beépítésre szánt területek kijelölése lehetőség szerint a gyengébb minőségű termőföldeken, a lehető legkisebb mértékű termőföld igénybevételével történjen. (...)”

Földügyi Osztály

1051 Budapest, Sas utca 19. – 1243 Budapest, Pf. 719 – Telefon: +36 (1) 354-2963– Fax: +36 (1) 354-2977
E-mail: foldhivatal.budapest@bfkh.gov.hu - Honlap: www.foldhivatal.hu, www.kormanyhivatal.hu

A kormányhivatal az ingatlan-nyilvántartási adatok vizsgálata alapján megállapította, hogy Budapest főváros IV. kerületében, a településrendezési eszközök módosításával érintett területrészeken nem található a Tfv. hatálya alá és a termőföld fogalmi körébe tartozó földrészlet.

Az M3 metró északi meghosszabbításának tervcsomagja a XV. kerület területét is érinti, ahol a Dunakeszi út menti sávban átlagosnál jobb minőségű termőföldként nyilvántartott ingatlanok találhatóak, de azokat jelen módosítás nem érinti.

Fentiek alapján a IV. kerület településrendezési eszközeinek jóváhagyásához a kormányhivatal hozzájárul, a módosításhoz kapcsolódóan termőföld mennyiségi védelme szempontból földvédelmi kifogás nem merült fel.

A földvédelmi vélemény a Trk., valamint a Tfv. földvédelmi rendelkezésein alapul. A kormányhivatal termőföld mennyiségi védelmére kiterjedő hatáskörét a Trk. 42. § (4) bekezdés a) pontja, a Trk. 9. számú mellékletének 18. pontja, illetékességét a földművelésügyi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 383/2016. (XII. 2.) Korm.rendelet 3. § (3) bekezdés b) pontja, 36. § b) pontja, valamint a fővárosi és megyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 86/2019. (IV.23.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdése alapozza meg.

A földvédelmi vélemény kiadmányozására Budapest Főváros Kormányhivatalát vezető kormány megbízott 48/2020. (X.20.) utasítása Budapest Főváros Kormányhivatalának kiadmányozási rendjéről szóló 217.1. pontja alapján került sor.

Budapest, dátum a digitális aláírás szerint

Tisztelettel:

Dr. Sára Botond kormány megbízott megbízásából:

Cseri Zoltán
osztályvezető



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI
MINISZTERIUM

LÉGINAVIGÁCIÓS ÉS REPÜLŐTÉRI HATÓSÁGI FŐOSZTÁLY

Ikt.sz.: LRHF/66797-1/2021-ITM

Ügyintéző: Marton Sándor
Telefon: +36-1-273-5514
Hiv. szám: KP/709/2021.

Iványi Gyöngyvér úrhölgy
állami főépítész

Budapest Főváros Kormányhivatala
Állami Főépítészeti Iroda

Budapest
Váci u. 62-64. fszt. 2.
1056

Tárgy: Vélemény – Budapest Főv. IV. kerület KÉSZ módosítása

Tisztelt Állami Főépítész Úrhölgy!

A légiközlekedési hatóságként eljáró innovációért és technológiáért felelős miniszterhez (1440 Budapest, Pf. 1., a továbbiakban: Hatóság) 2021. június 03. napján „**Meghívó egyeztető tárgyalásra Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatainak módosítása az M3 metró északi irányú meghosszabbításával összefüggésben – nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás tárgyalásos eljárás**” tárgyban érkezett megkeresésével kapcsolatban tájékoztatom, hogy a Hatóság az *épített környezet alakításáról és védelméről* szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban: Étv.) 8. §. (2) bekezdése alapján a településrendezési eszközök módosításához **hozzájárul**.

A Hatóság a további egyeztetési eljárásban **nem kíván** részt venni.

A Hatóság a megkeresés során az Étv. 8. §., valamint a *településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 9. sz. mellékletének 14. pont a) alpontja alapján járt el.

Budapest, 2021. június „03”

Üdvözlettel:

dr. Lovas Nikoletta főosztályvezető helyett


Makovnik György Péter
osztályvezető



Kapja:

1. Budapest Főváros Kormányhivatal Állami Főép. Iroda – elektronikus úton
2. irattár

HONVÉDELMI MINISZTERIUM
HATÓSÁGI FŐOSZTÁLY

1055 Budapest, Balaton u. 7-11. • Postacím: 1555 Budapest Pf.: 70.

Telefon: 06 (1) 237-5556 • HM 27-933 • Fax: 06 (1) 237-5557 • HM 27-945

Hivatali Kapu: HMHH (KRID: 210267399), e-mail: hm.hf@hm.gov.hu, web: http://hm.hatosagihivatal.kormany.hu

Nyt. szám: 7553-2/2021/h

Hiv. szám: BP/1701/00081-2/2021

. számú példány

„Elektronikusan továbbítandó!”

Iványi Gyöngyvér
Budapest Főváros Kormányhivatala Állami Főépítési Iroda
állami főépítész

1056 Budapest
Váci utca 62-64.

Tárgy: Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatainak módosítása
az M3 metró északi irányú meghosszabbításával összefüggésben -
tárgyalásos eljárás, véleményezési szakasz

Tisztelt Főépítész Asszony!

Megkeresésükre értesítem, hogy a tárgyi dokumentációt megvizsgáltam és azzal kapcsolatban az alábbi állásfoglalást adom:

A fenti hivatkozási számon érkezett dokumentációban foglaltak a honvédelem érdekeit nem érintik, a Magyar Honvédség nemzeti és szövetségi védelmi feladatai végrehajtása biztosított, ezért a tárgyi módosítással kapcsolatban észrevételt nem teszek.

A tárgy szerinti témában meghirdetett 2021. június 15-i egyeztető tárgyaláson más irányú elfoglaltság miatt nem áll módomban részt venni.

Jelen állásfoglalást, mint a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 9. sz. mellékletének 20. pontjában megjelölt államigazgatási szerv adtam ki, figyelemmel az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 7. § (2) m) pontjára.

Tájékoztatom, hogy jelen állásfoglalásom, nem helyettesíti a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 9. sz. melléklet 14. b) pontjában nevesített katonai légügyi hatóság állásfoglalását.

Állásfoglalásomat a honvédelemért felelős miniszter nevében, a Honvédelmi Minisztérium Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 16/2019. (III. 5.) HM utasítás 42. § (10)-(11)-(12) bekezdése alapján adtam ki.

Budapest, „időbélyegző szerint”

Tisztelettel:

Dr. Benkő Tibor
Magyarország honvédelmi minisztere
névében és megbízásából

A távollévő főosztályvezető helyett:

Agárdi Péter ezredes
osztályvezető (főov. h.)

Készült: 2 példányban

Egy példány: 1 lap

Ügyintéző (tel/fax): Jakabné Papp Anita őrnagy (tel.:+36 (1) 414-1111/22-679; HM 022-22-679; fax: +36 (1) 237-5557)

Kapják:
1. sz. pld.: Irattár
2. sz. pld.: Címzett



KÖZÉP-DUNA-VÖLGYI
VÍZÜGYI IGAZGATÓSÁG
BUDAPEST

Dátum:
2021. 06. 14.

Ügyiratszám:
03155-0019/2021.

Előadó:
Lendvai Zalán

Tárgy: ONLINE Egyeztető tárgyalás_Bp. IV. ker. M3 metró meghosszabbítása
KÉSZEK módosítása, válasz

Melléklet: -

Iványi Gyöngyvér asszony részére
állami főépítész

Budapest Főváros Kormányhivatala

Ivanyi.Gyongyver@bfkh.gov.hu

Vancza.Dominika.Livia@bfkh.gov.hu

Tisztelt Főépítész Asszony!

A tárgyi témában küldött meghívót köszönettel megkaptuk, azonban más irányú elfoglaltságunk miatt a tárgyaláson részt venni nem tudunk. A véleményezésre küldött egyeztetési anyagban tervezett módosításokkal kapcsolatban az alábbi véleményt adjuk:

Tájékoztatjuk, hogy Budapest IV. illetve XV. kerületeinek közigazgatási területe érinti a Szilas-patak és vízgyűjtője (AEQ012) „Magyarország felülvizsgált, 2015. évi vízgyűjtő-gazdálkodási tervéről” szóló **1155/2016. (III. 31.) Korm. határozat** által elfogadott vízgyűjtő-gazdálkodási tervben (VGT) kijelölt felszíni víztestet, ezért az itt tervezett beavatkozásoknak összhangban kell lenniük a VGT-ben szereplő, erre a víztestre vonatkozó intézkedési tervekkel, melyek az Európai Unió **Víz Keretirányelvében (2000/60/EK)** megfogalmazott célkitűzések elérését teszik lehetővé.

Felhívjuk a figyelmet, hogy a VGT felülvizsgálata jelenleg folyamatban van, így előfordulhat, hogy a víztestek kijelölése, illetve a víztestekre jelenleg megfogalmazott intézkedések is változni fognak a korábbiakhoz képest. A „Magyarország Vízgyűjtő-gazdálkodási Terve-2021” című vitaanyag és az ahhoz tartozó mellékletek, háttéranyagok és térképek 2021. június 22-ig véleményezhetőek a www.vizeink.hu honlapon leírtak szerint.

A dokumentumban szereplő M3 metróvonal meghosszabbítása a tervek szerint a **Szilas-, és Csömöri-patakokat** keresztezné, illetve a tervezett végállomástól nem messze található a Mogyoródi-patak. A Főváros kiemelt kisvízfolyásait, így az említett három kisvízfolyást nyilvántartásunk szerint a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. kezeli.

Mivel a tervezett metróvonal meghosszabbítása érinti a fent felsorolt kisvízfolyásokat, a kapcsolódó építmények, létesítmények illetve beruházások tervezésekor kérjük figyelembe venni a **83/2014. (III. 14.) Kormányrendelet** parti sávra vonatkozó rendelkezéseit. A beküldött dokumentáció a metró végállomását a Csömöri-patakra - mely ezen a szakaszon nyílt medrű - és annak parti sávjára kívánja elhelyezni, melyet a **83/2014. (III. 14.) Kormányrendelet** nem tesz lehetővé. Tekintve, hogy az említett kisvízfolyás a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. kezelése alá tartozik, ezért szükséges megkeresésük.

Ugyan a hatályos önkormányzati KÉSZ nem Vf övezetbe sorolja az említett területet, ettől függetlenül még érvényesek rá a kisvízfolyásokra vonatkozó előírások. Az is igaz, hogy a hatályos **3/2019. (I.30.) Önkormányzati rendelet** a vízfolyások övezeteire (Vf/IV-9/1) megengedi épület elhelyezését a Vf/IV-9/1 övezetben, ugyanakkor a **83/2014. (III. 14.) Kormányrendelet** kizárja ennek lehetőségét.

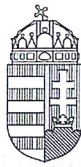
A Csömöri-patak medrének vagy bármely kisvízfolyás medrének áthelyezése, módosítása vízjogi engedélyköteles tevékenység.

Tájékoztatjuk, hogy Igazgatóságunk működési területéhez tartozó településszerkezeti terv, helyi építési szabályzat, illetve szabályozási terv részleges módosításával, adatszolgáltatás megadásával kapcsolatos szakvéleményünket az **Országos Vízügyi Főigazgatóság** (OVF) kijelölése és meghatalmazása alapján adjuk ki. Ennek megfelelően jelen levelünk mind Igazgatóságunk, mind pedig az OVF tárgyi megkeresésre vonatkozó válaszát is tartalmazza.

Kérjük, hogy az egyeztetésről készült jegyzőkönyv egy példányát szíveskedjenek elektronikusan megküldeni részünkre.

Az eljárásban továbbra is részt kívánunk venni.

Üdvözlettel:
Szilágyi Attila
igazgató



PEST MEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE/V/1805-2/2021
Ügyintéző: Varró Adrienn
Telefon: 06-1-301-2935

Tárgy: Szakkérdésben adott szakvélemény,
Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési
Szabályzatainak módosítása az M3 metró északi
irányú meghosszabbításával összefüggésben
Hiv. szám: BP/1701/00081-2/2021
Ügyintéző: Vánca Dominika Lívía
Melléklet: -

Budapest Főváros Kormányhivatala
Állami Főépítész

Budapest
Váci u. 62-64.
1056

SZAKKÉRDÉSBEN ADOTT SZAKVÉLEMÉNY

Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi, Hulladékgazdálkodási és Bányafelügyeleti Főosztály Bányafelügyeleti Osztálya (a továbbiakban: Bányafelügyelet) területrendezési hatósági engedélyezési eljárásban bányafelügyeleti szakkérdésben véleményt ad.

Budapest Főváros Kormányhivatala Állami Főépítész Iroda Állami Főépítésze 2021. június 2-án kelt levelével megkereste a Bányafelügyeletet és meghívta a tárgyi ügyben 2021. június 15-én tartandó tárgyalásra. A Bányafelügyelet a tárgyaláson akadályoztatás miatt nem tud részt venni, ezért írásban adja meg szakvéleményét:

A Budapest Főváros IV. kerület Kerületi Építési Szabályzatainak módosítása - az M3 metró északi irányú meghosszabbításával összefüggésben - ellen **kifogást nem emel**. A módosítás nem érinti a Bányafelügyelet hatáskörét.

A Bányafelügyelet a szakkérdésben adott szakvéleményét *a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendeletben

biztosított jogkörében eljárva adja ki, illetékességi területéről a *Magyar Bányászati és Földtani Szolgálatról* szóló 161/2017. (VI. 28.) Korm. rendelet 1. melléklete rendelkezik.

Budapest, 2021. június 3.

Dr. Tarnai Richárd kormány megbízott
nevében és megbízásából:



Pályi György
bányakapitány

Kapják:

1. Budapest Főváros Kormányhivatala Állami Főépítész *hivatali kapun*
BUKTHIR (422374158)
2. vancza.dominika.livia@bfkh.gov.hu