



**BUDAPEST FŐVÁROS XX. KERÜLET
PESTERZSÉBET
ÖNKORMÁNYZATÁNAK KERÜLETI
ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA MÓDOSÍTÁSA**

*A 170006 ÉS A 170008 HRSZ-Ú
INGATLANOK VONATKOZÁSÁBAN*

*314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (Trk.) 41. § (1)
bek. szerinti egyeztetési dokumentáció*

Készítette:

URBANITAS Tervező és Tanácsadó Kft.

1111 Budapest, Stoczek utca 19. IV. em. 3.

+36-1-466-2018; +36-1-466-4220

urbanitas@urbanitas.hu

www.urbanitas.hu



2022.

TERVEZŐK NÉVSORA



URBANITAS Tervező és Tanácsadó Kft.

1111 Budapest, Sztoczek utca 19. IV. em. 3.
Tel/fax: 466-2018, 466-4220
e-mail: urbanitas@urbanitas.hu,
honlap: www.urbanitas.hu

Településrendezési tervező:

Vojnits Csaba Ferenc
okleveles településmérnök
Terv. jog.: TT 01-6112

Vojnits Csaba Ferenc

Településrendezési munkatárs:

Komjáti Emőke Csilla
okleveles településmérnök

Komjáti Emőke Csilla

Jelen módosításhoz felhasználásra került a projekt kiviteli tervének környezetvédelmi összefoglalója, melyet a **Vibrocomp Kft.** készített a Roden Mérnöki Iroda Kft. megbízásából.



VIBROCOMP

Vibrocomp Kft.			
Bite Pálné dr.	MMK: 01-0193	OKTF: Sz-035/2009	okl. környezetvédelmi szakmérnök
Bencsik Tímea	MMK: 01-14704	OKTF: Sz-010/2013.	okl. tájépítésmérnök
Silló Szabolcs	MMK: 13-13573	OKTF: Sz-036/2009	okl. terület-, település-fejlesztési szakgeográfus
Bolla Zsuzsanna			okl. környezetmérnök
Garamvölgyi Ágnes			okl. tájépítésmérnök
Kelemenné Ruckerbauer Éva			okl. tájépítésmérnök
Kolozsvári Gyula			okl. környezetmérnök
Nerpel Szabolcs			okl. térinformatikai szakmérnök
Pomucz Anna Boglárka			okl. környezetmérnök
Váradai Éva			okl. környezetmérnök
Közreműködött:			
Gergely Attila		OKTF: SZ-003/2013.	okl. biológus

Felelős tervező:

Bite Pálné dr.	MMK: 01-0193	OKTF: Sz-035/2009	okl. környezetvédelmi szakmérnök	<i>Bite Pálné dr.</i>
----------------	--------------	-------------------	----------------------------------	-----------------------

Illetve felhasználásra kerültek a **Roden Mérnöki Iroda Kft.** szakági tervei is.



RODEN Mérnöki Iroda Kft.

1089 Budapest VIII., Villám u. 13.
Tel/fax: (36-1) 814 97 00/814 97 03
E-mail: roden@roden.hu
Web: www.roden.hu

Ugyvezető Igazgató, Főtervező :	Ugyvezető Igazgató, Ellenőr :	Komplex iroda igazgató, Tervező:	Út-tervező iroda igazgató, Tervező:
Trenka Sándor KÉ-K, KÉ-VA 01-5529	Major Zoltán KÉ-K, KÉ-VA 01-0397	Kovács Márton KÉ-K, KÉ-VA 13-11149	Sántha Zoltán KÉ-K, KÉ-VA 01-9730
Tervező: <i>Málnás Gabriella</i> Málnás Gabriella KÉ-K, KÉ-VA 01-5653	Tervező: <i>Hamarné Nagy Ottília</i> Hamarné Nagy Ottília KÉ-VA 01-13829 VZ-TER 01-13829	Tervező:	Tervező:

Ezenkívül felhasználásra került a teljes területi KÉSZ-hez készült vizsgálati és alátámasztó munkarészek a szükséges mértékig. Az eredeti munkarészeket a **Budapest Főváros Városcsépítési Tervező Kft.** (BFVT Kft.) készítette.

FŐÉPÍTÉSZI TARTALOM ÉS KÖZREMŰKÖDÉS

A tervdokumentáció az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 6/B. § (3) bekezdése alapján az önkormányzati **főépítész közreműködésével készült el. A dokumentáció pontos tartalmát a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről** szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 11. § (6) bekezdése alapján az önkormányzati **főépítész írásban határozta meg, az alábbiak szerint:**

„Tekintettel arra, hogy a jelen tervdokumentáció alapvetően az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII.6.) Kormányrendelet 1. melléklet 2.1.76. pontjában nevesített „Gubacsi-híd átépítése, csepeli Szabadkikötő vasúti kapcsolatának, valamint a Corvin csomópontnak a fejlesztése” megnevezésű vasúti projektet okán készül, így a KÉSZ módosítás megalapozó és alátámasztó munkarészeit elegendő a tervezett fejlesztéshez kapcsolódóan bemutatni és az egyes kapacitásadatok és infrastruktúra-adottságok tekintetében elegendő a megfeleléseket és igazolásokat a tervezett beruházás építési/engedélyezési folyamata során igazolni.”

R. Takács Eszter
Főépítész

BEVEZETŐ

Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII.6.) Kormányrendelet 1. melléklet 2.1.76. pontja nevesíti a „**Gubacsi-híd átépítése, csepeli Szabadkikötő vasúti kapcsolatának, valamint a Corvin csomópontnak a fejlesztése**” megnevezésű vasúti projektet és mint ilyen, **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő üggyé** nyilvánítja.

A projekt egy része Budapest XX. kerület Pesterzsébet közigazgatási területét érinti, ezért a fejlesztés megvalósítása érdekében szükségessé vált Pesterzsébet Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 26/2015.(X.21.) önkormányzati rendelet (továbbiakban: KÉSZ) módosítása. Az új Ráckevei-Soroksári Duna-hidat már előirányozta a KÉSZ, azonban a csepeli Szabadkikötő vasúti kapcsolatának tervezett korszerűsítése új nyomvonalon valósul meg, melyet a Fővárosi Településszerkezeti Terv (továbbiakban: TSZT) és a Fővárosi Rendezési Szabályzat (továbbiakban: FRSZ) 2021. április 3-tól hatályos tervlapjai már a tervekkel összhangban ábrázolnak.

A projekt megvalósítása, az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Kormányrendelet alapján nemzetgazdasági szempontból **kiemelt jelentőségű beruházás**. Ennek megfelelően a KÉSZ jelen módosítása a 419/2021.(VII. 15.) Kormányrendelet 78.§ (1) bekezdése alapján, a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Trk.) 32. § (1) bekezdés c) pontja szerinti **tárgyalásos eljárás** keretében történhet, melyet **partnerségi egyeztetés** előz meg.

A tervezés az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény, az Országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet (továbbiakban: Trk.), a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény és a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény tartalmi követelményeire vonatkozó rendelkezések figyelembe vételével történik, illeszkedve Pesterzsébet kialakult tervrendszeréhez.

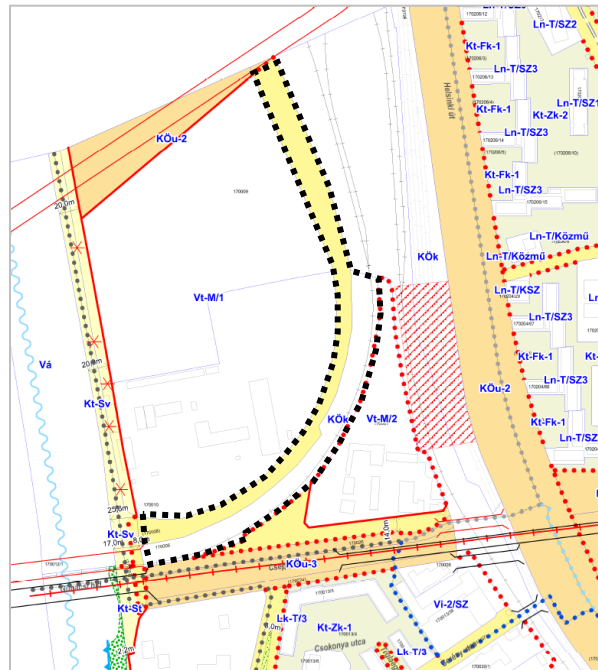
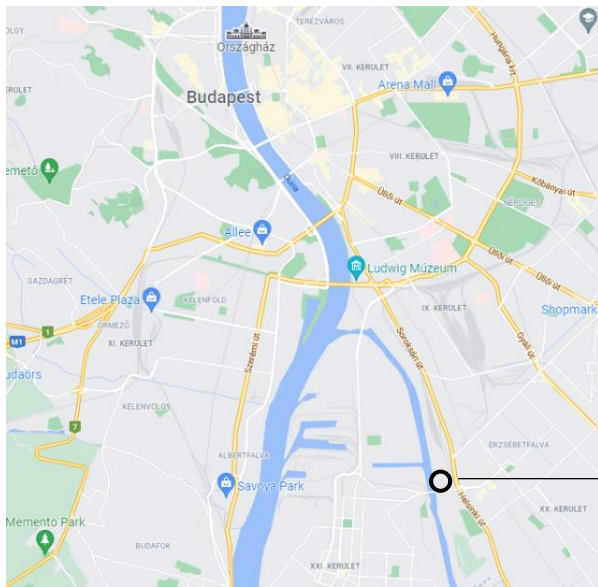
Jelen tervdokumentáció Budapest XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzat (továbbiakban: Önkormányzat) megbízásából, a hatályos Kerületi Építési Szabályzat–26/2015. (X.21.) önk. rendelet – részleges módosításához készült az URBANITAS Tervező és Tanácsadó Kft. által.

MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZ

1. HELYZETFELTÁRÓ ÉS HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

1.1. A TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE

A tervezési terület Budapest XX. kerület Pesterzsébet közigazgatási területén, a Gubacsi városrészben, a Gubacsi hídfőnél, a Helsinki út és a Duna folyó által közrefogott területen található. Budapest zónarendszerében a Duna menti zónában foglal helyet. A terület két telket foglal magában: a 170006 hrsz-ú MÁV tulajdonú és a 170008 hrsz-ú önkormányzati tulajdonú telket.



A Gubacsi-hídtól északra eső területen jelenleg üres vagy alulhasznosított iparterület található. A rendezési tervek a terület átalakulását irányozzák elő, a tervekben jelölt mellékközponti területfelhasználás pedig jelentős fejlesztési potenciált jelent, melyhez elengedhetetlen az infrastruktúra-fejlesztés. Jelen KÉSZ módosítás a tervezett kötéppályás közlekedési elemek helybiztosítása érdekében történt kisajátítás, Szabályozási Tervbe történő átvezetése érdekében készült.

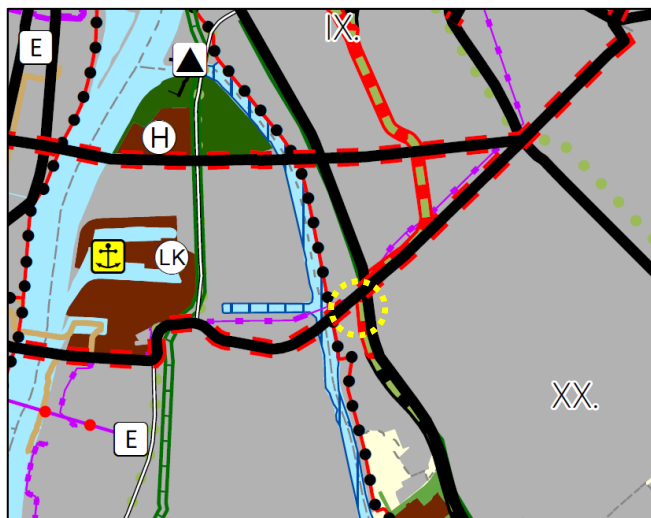
A további vizsgálatokat, kiemelten a módosítással érintett területészre készítettük el.

1.2. A TERÜLETRE VONATKOZÓ HATÁLYOS TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK BEMUTATÁSA

Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény

A *Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény* (a továbbiakban: MATrT) alapján a tervezési terület települési térségben, meglévő főút (Helsinki út) és HÉV-vonal mellett fekszik, a Duna mentén országos kerékpárútvonal halad. A tervezett módosítással érintett területet tervezett főút szeli át.

Az MATrT mellékletei közül az alábbiak érintik a vizsgált területet:



- 3/4. melléklet – Világörökségi és világörökségi várományos területek övezete által érintett települések (Budapest teljes területét érinti)
- 3/5. melléklet – Honvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett települések (Budapest teljes területét érinti)

A területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet mellékleteit képező övezeti tervlapok közül a területet az alábbiak érintik:

- 4. melléklet - vízminőség-védelmi terület övezete
- 7. melléklet – Ásványi nyersanyagvagyon övezete által érintett települések
- 9. melléklet – Földtani veszélyforrás terület övezete által érintett települések

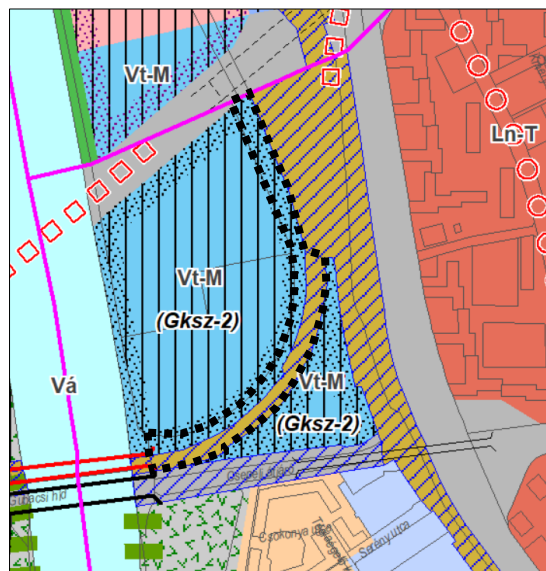
Az előírásnak megfelelően a Kerületi Építési Szabályzat tartalmazza a szükséges lehatárolásokat és előírásokat, melyek jelen eljárás keretében nem változnak.

Budapest Főváros Településszerkezeti Terve és a Fővárosi Rendezési Szabályzat

A Fővárosi Közgyűlés **Budapest Főváros Településszerkezeti Tervét** az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozatával, míg a **Fővárosi Rendezési Szabályzatát** az 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendeletével fogadta el. A dokumentumok azóta többször módosultak. Jelen dokumentációban a hatályos tervet vizsgáltuk.

TSZT Szerkezeti tervlap – 1. Területfelhasználás

A tervezési terület önkormányzati tulajdonú telke Vt-M jelű mellékközpont területeként jelölt, jelentős változással érintett terület, amelyen gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató területként átmeneti hasznosítás biztosított. Ezen telken új lakófunkció kizárt a környezeti terhelés alapján. A MÁV tulajdonú telek KÖk jelű kötőpályás közlekedési terület, amelyen közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás van érvényben. A vasútvonal meghosszabbításában tervezett Duna-híd jelölt.



A tervezett vágány tengelyvonala KÖk területfelhasználási egység területére esik, azonban a tervezett vasúti infrastruktúra töltése az északi oldalán mintegy 250 m hosszon átnyúlik Vt-M területfelhasználási egység területére. A ferencvárosi rendező közvetlen elérésére tervezett távlati vágány tengelyvonala egy nagyon rövid (10 m-es) szakasz kivételével szintén KÖk területre esik.

Az FRSZ közlekedési infrastruktúra irányadó területbiztosításának rugalmassági szabálya révén nem szükséges a TSZT előzetes módosítása a területi hiányok biztosításához.

„12. Közlekedési infrastruktúra (közúti vagy vasúti) számára irányadó területbiztosítás

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 folyópályaszakaszokon biztosítani kell.

(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.

21. §

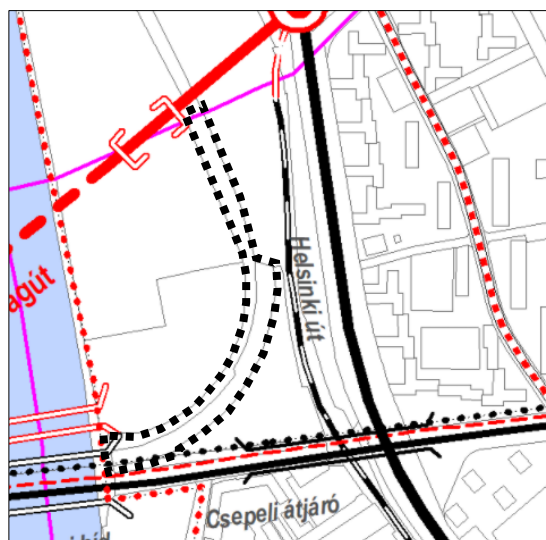
(1) A TSZT-vel összhangban az 1. mellékletben meghatározott elemekre vonatkozóan a kerületi településrendezési eszköz készítése során

[...]

f) a közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítással jelölt elem esetében a nyomvonal hosszától annak 50%-ában el lehet térni;"

TSZT Szerkezeti tervlap – 2. Közlekedési infrastruktúra

A tervezési területtől keletre a Helsinki út halad, amely KÖu-2 jelű I. rendű főútként jelölt. Ezzel párhuzamosan meglévő vasútvonal halad a felszínen, amely a Határ út – Soroksári út kereszteződésében egy tervezett fontosabb külön szintű közúti csomópontba csatlakozik (már a XX. kerületen kívül). A csomópont a tervezett Körvasút-menti körút részét képezi, amely a Ráckevei-(Soroksári)-Duna-ágat elérve szint alatt, közúti alagútban halad majd tovább Csepel felé.



A tervezési területtől nyugatra tervezett településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala jelölt, a Duna-part mentén. Délen, a Csepeli átvjáró mentén tervezett felszíni közúti vasút (villamos) vonal, meglévő településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala, illetve meglévő KÖu-3 jelű II. rendű főút halad Csepel felé, a Gubacsi-hídon át. Ettől északra tervezett Duna-híd jelölt, amely vasúti hídként fog funkcionálni a tervek szerint.

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

A tervezési terület egésze nyilvántartott régészeti lelőhely területeként jelölt.

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

A tervezési terület legnagyobb része magasház elhelyezésére kijelölt területként jelölt, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 m. Az önkormányzati tulajdonú telek egésze egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület, amely a III. párkánymagassági kategóriába esik.



TSZT Szerkezeti tervlap – 4. Zöldfelület-, Táj- és természetvédelem

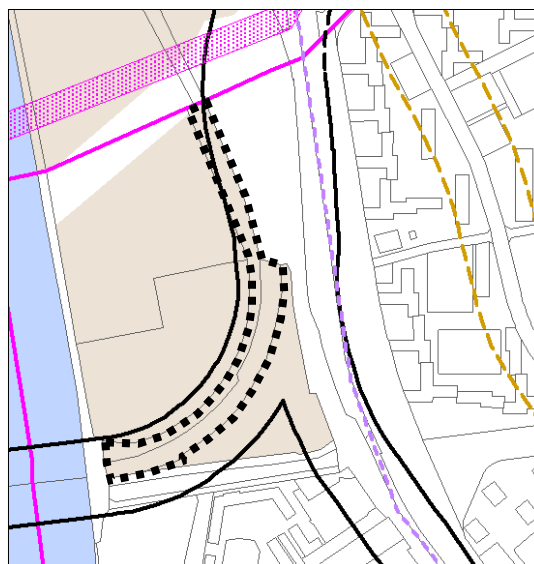
A tervezési területet a tervlap elemei nem érintik.

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

A terület vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozik, ahogy az egész XX. kerület is, így az ezzel kapcsolatos szabályokat a KÉSZ általánosan kezeli.

TSZT Szerkezeti tervlap – 6. Védelmi, korlátozási területek

A tervezési terület egésze településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területként nyilvántartott, illetve szinte egésze a vasútvonalak védőtávolságán belül helyezkedik el (az egyik telek MÁV tulajdonú, rajta vasúti sínekkel).



A TSZT alapján:

*„**Mellékközpont terület (Vt-M)** területfelhasználási egységbe soroltak a Budapest 2030 koncepció céljai között szereplő differenciált központrendszernek – jellemzően az átmeneti zónában tervezett – elemei, amelyek ma még nem érték el azt a sűrűséget és minőséget, amely alapján kivethetnék részüket a főközpont tehermentesítésében. (...) Ezek a mellékközpontok – különösen az intermodális szereppel is rendelkezők – szerkezetileg a legkiválóbb nagykapacitású kötőtpályás tömegközlekedési átszállóhelyeket (elővárosi vasút, Metró, HÉV) is magukba foglalják, ezért sűrűségük a belső főközponti intézményi sűrűséghez hasonló. (...) Ezek a területeken a zártosuló és a szabadonálló beépítési karakter egyaránt kialakítható a KÉSZ-ben meghatározott módon és magassággal. A beépítési sűrűség legmagasabb értéke 3,011 – 7,012 közötti a terv szerint. A zöldfelületi intenzitás megtartása és javítása érdekében a területfelhasználási egységekre vonatkozóan 15% a legkisebb zöldfelületi átlagérték.”*

*„**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, gyorsvasút, HÉV) felszíni szakaszai, és a közúti infrastruktúrától elkülönülő villamos-pályák.”*

Jelentős változással érintett terület:

„Összhangban a városfejlesztési koncepcióval, a város belső tartalékterületein meghatározásra kerültek a fejlesztésre kijelölt, jelentős mennyiségi fejlesztési potenciállal rendelkező területek. A területek jelenleg részben használaton kívüliek, részben alulhasznosítottak. A területek belső tagolását, differenciált használatát a kerületi építési szabályzatban kell meghatározni, a tervezett területhasználattal összhangban a közlekedési célú területekkel és zöldterületekkel együtt...”

Átmeneti hasznosítás biztosítása:

„A TSZT a magasabb szintű jogszabály értelmében a településfejlesztési koncepcióban foglalt célok megvalósítását biztosító, a település szerkezetét, a területfelhasználást és a műszaki infrastruktúrahálózatok elrendezését meghatározó terv. A tervezett szerkezet és területfelhasználás azonban csak ütemezetten valósítható meg. Annak érdekében, hogy a településszerkezeti terv figyelembe vételével készülő új kerületi terveszközök és a TSZT között az összhang biztosítható legyen, egyes területek vonatkozásában az átmenetileg alkalmazható területfelhasználási kategória is meghatározásra került. Így bár kívánatos pl. a lakóterületek közé ékelődő gazdasági területek egy részén a funkcióváltás intézményi terület irányába, ennek időszerűségét a helyi önkormányzat tudja meghatározni, erre vonatkozóan időbeli korlátozás nincsen. „

Új lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján:

„A változással érintett lakó- és intézményterületeken a terv szimbolikusan jelölte azokat a területsávokat, ahol a környezeti terhelés alapján a lakófunkció új funkcióként nem kívánatos. Ez vonatkozik jellemzően a főutak és vasútvonalak menti fejlesztési területekre. A terhelés mértékétől függően kerületi építési szabályzatban kell lehatárolni az érintett területet.”

Közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) fejlesztés számára irányadó területbiztosítás:

„A területfejlesztési koncepcióban, a területrendezési tervekben és a városfejlesztési koncepcióban meghatározott, vagy egyéb tervi előzmények alapján már nevesített, de részletes tervek hiányában pontosan meghatározott területigénnyel még nem rendelkező, közúti vagy vasúti infrastruktúra elemek számára általában (OTÉK szerinti) hálózati szerepének megfelelő szélességben jelölt terület. Az irányadó területbiztosítással jelölt szakaszok szélességétől folyópálya szakaszon az FRSZ-ben meghatározott infrastruktúra elemeinek biztosítása esetén, a nyomvonal pontosításában pedig az FRSZ-ben meghatározott hosszon, a kerületi településrendezési terveszköz készítésekor el lehet térni.”

Vasútvonalak védőtávolsága:

„A 253/1997. (XII. 20.) Kormányrendelet 38. § (10) bekezdése meghatározza a vasútvonalak működése miatt a szomszédos területeken korlátozással érintett sáv szélességét. Az országos törzshálózati vasúti pályák szélső vágányától számított 50

m, valamint egyéb környezeti hatásvizsgálathoz kötött vasúti üzemi létesítmény esetében 100 m távolságon belül építmény csak a vasúti üzemeltető és a közlekedésszakhatóság hozzájárulása szerint helyezhető el a vasúti közlekedésből fakadó elektromos és rövidhullámú zavarás, por, rezgés és zajterhelésre figyelemmel.”

Barnamezős területek funkcióváltásának elősegítése:

„Az elsősorban az átmeneti zónában elhelyezkedő barnamezős területek megfelelő átstrukturálása, hasznosítása kulcskérdés a kompakt város elvén történő városfejlesztés szempontjából. A zóna heterogén volta miatt nem cél új környezetterhelő termelőtevékenységek megtelepedése. A jelentősebb szállítási tevékenységet vonzó raktározási funkció létesítése csak néhány, jól kiválasztott helyen fogadható el. Az intenzívebb hasznosítás érdekében ebben a zónában új funkciók megtelepedésének ösztönzése szükséges. Ez egyrészt a gazdaságfejlesztés fő irányának megfelelő, jelentős hozzáadott értéket termelő tudás-intenzív ágazatok nagyszámú és klaszterekben szerveződő megjelenését jelenti, másrészt viszont olyan termelő ágazatok jelenlétét is, amelyek környezetbarát technológiát alkalmazva, de mégis termelő tevékenységet folytatnak. Ezen túl a lakófunkció megjelenését kell a környezeti szempontból megfeleltethető területeken szorgalmazni, a szükséges ellátó rendszerekkel együtt. A meglévő épületállomány felhasználása esetén különleges lakáskínálat is létrejöhet...”

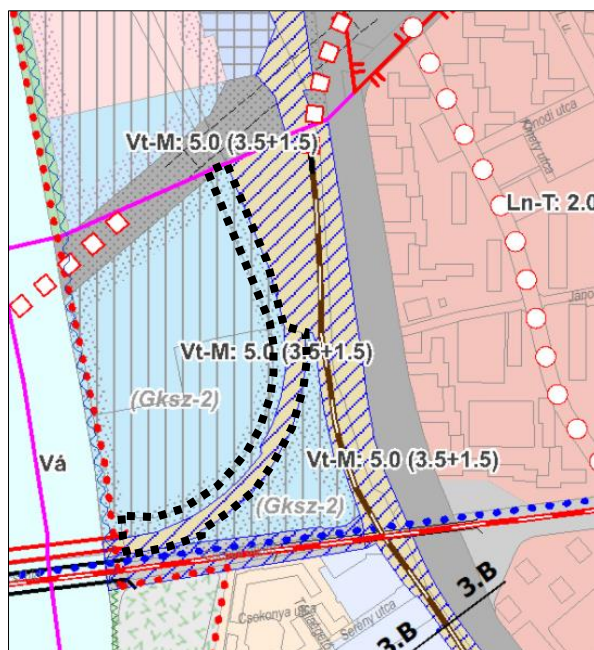
Duna menti területek fejleszthetőségének biztosítása

Funkcióbővítés a barnamezős területek hasznosításával:

„A nagyvárossá alakulás időszakában a központi területeken kívüli Duna-partok a nyersanyagszállítás, a vasúti pályaudvarok elhelyezkedése és az ipari vízbeszerzés lehetőségei miatt elsősorban az iparfejlesztés és a városüzemeltetés célterületei voltak. A pesti városrészeket körbeölelő – és kismértékben a budai oldalra is átnyúló – ipari gyűrű a rendszerváltás után, az ipari területek robbanásszerű funkcióvesztésével nagy területen és rövid időn belül szabadult fel más funkciók számára, emiatt jellemzően rozsdáövezetté vált. Nyilvánvaló, hogy e nagyon erős térbeli alakulat metsződései a város észak-déli gerincvonalával, a Dunával kiemelt jelentőségű beavatkozási területek. Budapest alapvető érdeke, hogy ezeken a területeken az új funkciók letelepedését, a rendelkezésre álló értékes infrastruktúra felhasználását és megújítását úgy irányítsa, hogy – a városszövet kompaktsága növekedjen, – a beépítés intenzitása elérje az urbánusnak tekinthető szintet, – a városkép rendezettség, a környezetkultúra javuljon, – új Duna-parti közterületek jöhessenek létre, – a Dunának és mellékágainak elérhetősége javuljon, – a városszövetet tagoló beépítetlen, valamint a zöldterületek kialakíthatóak legyenek. Funkcionálisan cél, hogy a piaci befektetések mellett a Duna menti területek – mint presztízsterületek – továbbra is helyet adjanak az országos és városi szintű közösségi intézményeknek, így a kulturális, a felsőoktatási, a sport- és rekreációs létesítményeknek, mindamelllett, hogy megfelelő vegyes arány létrehozása indokolt az egyéb intézmények és lakóterületi fejlesztések között. A Budapest

számos területén aktiválható fejlesztési célterületek közül kiemelkednek a Duna mentiek. A Duna menti területeket négy fejlesztési céltérség is érinti, amelyek környezetében mellékközponti fejlesztés is megvalósulhat, amelynek Dunával való kapcsolatát is biztosítani szükséges. A központfejlesztést érintő területeken olyan tervszerű városközpont kialakítására van szükség és lehetőség, amely a történeti városrésztől távoli elhelyezkedés miatt új, az aktuális kornak mindenben megfelelő, kompromisszumok nélküli, minőségi városépítészeti és építészeti kialakítást kell, hogy nyerjen. Fenti célok megvalósítása érdekében a TSZT megfelelő területfelhasználási kategóriákat állapít meg az egyes területek elhelyezkedését figyelembe vevő, kedvező beépítési sűrűséggel.”

A TSZT fent idézett leírásai alapján megállapítható, hogy a tervezési terület jövőbeli átalakulása, a tervek tartalma, nem ellentétes a TSZT-vel, bizonyos vonatkozásokban pedig összhangban van a barnamezős területek elvárt és összvárosi szinten támogatott átalakulási elképzeléseivel.



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

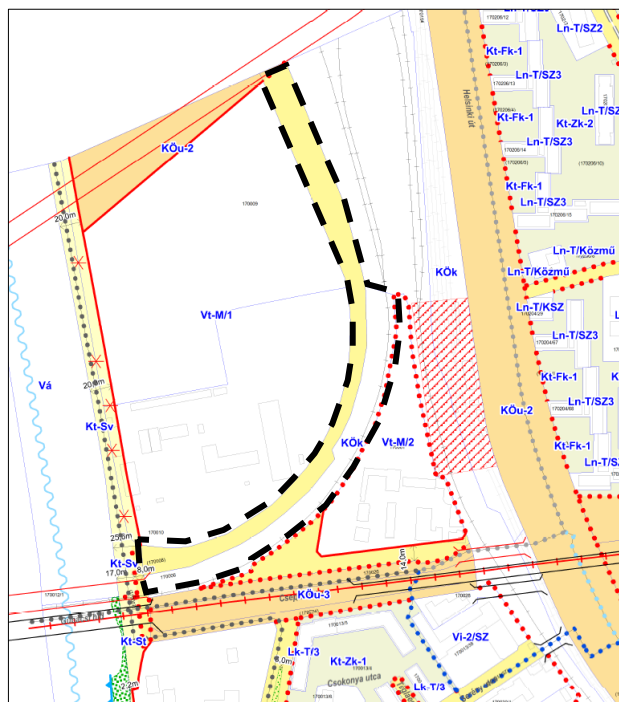
A tervezési terület vonatkozásában a tervlap tartalma gyakorlatilag megegyezik a TSZT területfelhasználási tervlapjával, de ezen felül az FRSZ meghatározza a beépítésre szánt területfelhasználási kategóriák beépítési sűrűségét (bs) is, mely érték az érintett Vt-M terület esetében bs: 5.0 (ahol 3.5 a bsá + 1.5 a bsp.). Ez azt jelenti, hogy az általánosan elhelyezhető funkciók (bsá) számára 3.5 értéket határoz meg, míg a kizárólag az épületen belüli parkolás céljára 1.5 az igénybe vehető érték.

FRSZ – 3. melléklet: Egyes területek beépítési magassága és magasépítmények számára kijelölt területek

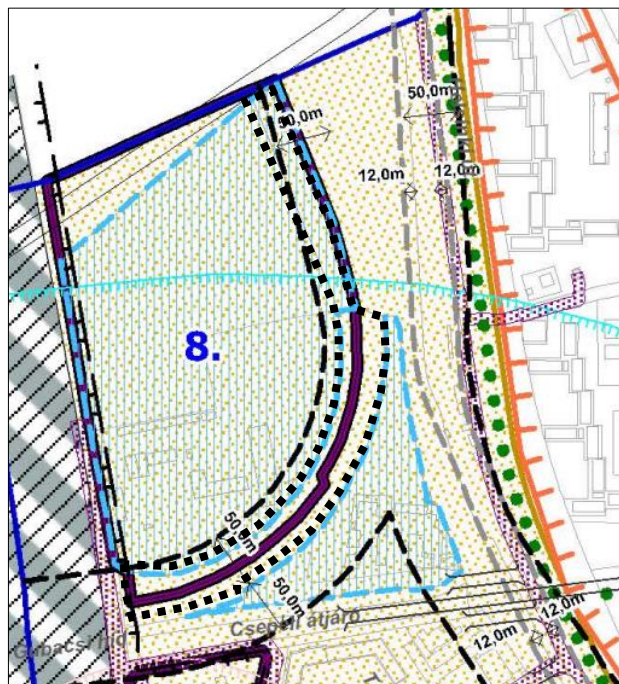
A 3. számú melléklet tervlapjának elemei gyakorlatilag megegyezik a már korábban tárgyalt TSZT Szerkezeti tervlapjának 3.b mellékletével.

Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Kerületi Építési Szabályzata

Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzat Képviselő-testülete 26/2015. (X.21.) számú önkormányzati rendeletével fogadta el a Kerületi Építési Szabályzatát, mely elfogadása óta már többször módosult. A hatályos KÉSZ 2.a. melléklete – Szabályozási terv (a továbbiakban: SZT) szerint, a tervezési terület egyik telkének besorolása a TSZT-nek megfelelő, KÖk jelű kötőpályás közlekedési terület övezete, míg az önkormányzati tulajdonú telek az SZT-n kerületi jelentőségű közútként (Kt-Kk) jelölt, a TSZT-ben pedig mellékközpont területeként szerepel.



A hatályos KÉSZ 2.b. melléklete – Szabályozási terv védelem, korlátozás, kötelezettség elemeit tartalmazó tervlapja, a TSZT-vel összhangban régészeti lelőhelyként és a vasútvonal védőtávolságán belül jelöli a területet, és TSZT-vel részben megegyezve jelentős változással érintett területként szerepel. Az önkormányzati tulajdonú telek elővásárlási joggal érintett területhez tartozik.



A KÉSZ alapján:

Közterületi zöldfelületekre vonatkozó előírások:

„4. § (2) A KÖu-2, KÖu-3, KÖu-4 és Kt-Kk övezetbe sorolt közterületeken a közlekedés és a közműlétesítmények helyigényének biztosításával egy- vagy kétoldali fasort kell telepíteni.”

Kerületi jelentőségű közutak területe (Kt-Kk):

„53. § (1) Az övezet a településszerkezeti jelentőségű gyűjtő utak közé nem tartozó gyűjtő utak és a kiszolgáló (lakó), ezek csomópontjainak, műtárgyainak, csapadékvíz elvezető rendszerének, valamint parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közmű és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál.”

Kötőpályás közlekedési létesítmények területe (KÖk):

„57. § (1) Az övezet kizárólag az országos és helyi érdekű vasúti hálózatok, regionális gyorsvasutak vonalainak, megállóinak és állomásainak, műtárgyainak, üzemi épületeinek, csapadékvíz elvezető rendszerének, valamint közúti közlekedés pályái, parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közmű és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek, továbbá a (2) bekezdésben meghatározott funkciójú épületek elhelyezésére szolgál.

(2) Az övezet területén a 2. a. mellékleten jelölt építési helyeken a közlekedést kiszolgáló, a területet igénybe vevők ellátását szolgáló kereskedelmi, szolgáltató (kivéve szálláshely) funkciók elhelyezhetőek. Kiskereskedelmi funkciót is tartalmazó épület elhelyezése esetén a kiskereskedelmi egység bruttó szintterülete nem haladhatja meg az 400 m²-t.

(3) Helyi érdekű vasúti hálózat Budapest-Ráckeve HÉV vonalának 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.

(4) Helyi érdekű vasúti hálózat Budapest-Ráckeve HÉV vonal távlatban felszámolásra kerülő szakaszán, a vonatforgalom végleges megszüntetéséig az üzemszerű működéshez és a biztonságos forgalom lebonyolításához szükséges fejlesztési és fenntartási munkálatok elvégezhetőek.

(5) Az Észak-déli regionális gyorsvasút felszín alatt vezetett szakasza mentén, annak tengelyvonalától számított 12,0-12,0 m-es távolságon belül térszín alatti építmények nem helyezhetőek el.”

Övezet jele	Kialakítható legkisebb telek terület m ²	Beépítési mód	Beépítés megengedett legnagyobb mértéke %	Legnagyobb épületmagasság m	Zöldfelület legkisebb mértéke %	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke %	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke általános / parkolás m ² /m ²
KÖk	-	-	2	6	-	-	-

Jelen KÉSZ módosítás szabályozási koncepciójának része a szomszédos Vt-M/1 övezet bővítése, ezért a továbbiakban az erre vonatkozó előírásokat is ismertetjük:

Mellékközpont terület (Vt-M):

„34. § (1) A Vt-M jelű építési övezetek Budapest főközpontjának tehermentesítésére szolgáló, települési szintű rendeltetést magába foglaló épületek elhelyezésére szolgálnak.

(2) A területen elhelyezhető épület:

- a) igazgatási, iroda,
- b) kereskedelmi, szolgáltató,
- c) hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális,
- d) kulturális, közösségi szórakoztató és
- e) sport,
- f) közlekedést kiszolgáló.

(3) A Vt-M/1 jelű építési övezetben lakás és szállás létesítése is megengedett, épület földszintjén azonban lakás nem létesíthető.

(4) Az építési övezetek telkein megengedett rendeltetésű épületeken kívül egyéb, azokat kiszolgáló vagy kiegészítő funkciójú önálló épület nem helyezhető el.”

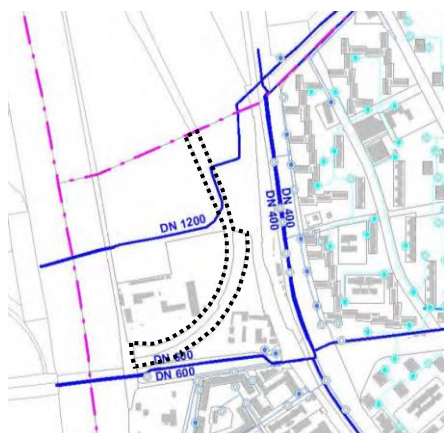
Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb telek terület (m ²)	Beépítési mód	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Épületmagasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m ² /m ²)	
				Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható
Vt-M/1	5000	szabadonálló	35	6,0	9,0	35	35	1,2	1,5
Vt-M/2	4500	szabadonálló	35	6,0	15,0	35	35	1,4	1,5

Az előzőekben már említett „Gubacsi-híd átépítése, csepeli Szabadkikötő vasúti kapcsolatának, valamint a Corvin csomópontnak a fejlesztése” nevű projekt megvalósíthatósága, a tervezett infrastruktúra elemek helybiztosítása érdekében szükség van a tervezési terület (170008 hrsz.) más övezetekbe való sorolására, emiatt a KÉSZ módosítása szükséges az érintett terület vonatkozásában.

1.3. SZAKÁGI VIZSGÁLATI MUNKARÉSZEK ÖSSZEFOGLALÁSA

A tervezett KÉSZ módosítás egy konkrét vasúti infrastruktúra-fejlesztési elképzelés megvalósításához készül, így az általános szakági vizsgálati munkarészek részletes kidolgozását a terv jellege és léptéke nem indokolja. Az alábbi szakági összefoglaló a kiviteli terv környezetvédelmi összefoglalója (Vibrocomp Kft.) és a teljes kerületi KÉSZ-hez készült vizsgálati és alátámasztó munkarészek (BFVT Kft.) felhasználásával készült. A tervezett konkrét vasúti infrastruktúra-fejlesztéshez kapcsolódó szakági munkarészek az alátámasztó munkarészben kerülnek részletesebben bemutatásra.

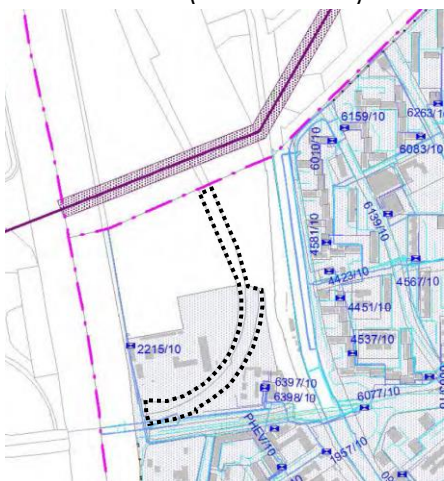
A terület **közművesítettségét** az alábbi – KÉSZ alátámasztó munkarészéhez készült – ábrák mutatják be, melyeken látszik, hogy a terület közműellátása jelenleg megoldott.



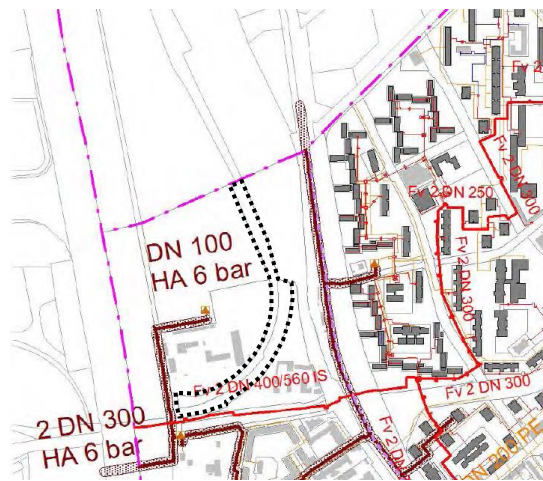
Vízellátás: A tervezési területen áthalad egy DN 1200-as ivóvíz főnyomóvezeték (20. sz. zóna)



Csatornázás: A tervezési terület déli részén szennyvízáttemelő található.



Villamosenergia-ellátás: A terület egy része 10 kV-os hálózattal ellátott területhez tartozik, 10 kV-os földkábel halad a telkek közelében, amelyek 10/0,4 kV-os transzformátorhoz csatlakoznak.



Gáz- és távhőellátás: Nagyköznyomású gázvezeték halad a Duna mentén, illetve távhő gerincvezeték (Fv 2 DN 400/560 IS) fut a területtől délre.

A Ráckeve-Soroksári Duna-ágot keresztező ún. Gubacsi-híd Budapest XX. Pesterzsébet és XXI. Csepel kerületét köti össze a pesterzsébeti oldalon lévő Gubacsi út és a csepeli oldalon lévő Ady Endre út vonalában. A **közlekedési vizsgálatok** alapján összefoglalóan elmondható, hogy a vasúti pálya állapota jelentősen leromlott, a felépítmény jelenleg nem alkalmas 225 kN tengelyterhelésre, 18/20 kN tengelyterhelés korlátozás van érvényben. A teljes szakaszon vízcsökkek alakultak ki, ami teherbírási problémákra utal. A vízvezetés szakaszosan megoldatlan. A vasúti szerelvények a Gubacsi vasúti hídon jelenleg 5-10 km/h sebességkorlátozás mellett haladhatnak át. Az acél hídszerkezet mind korossága, mind állapota (korróziós szelvénycsökkenések) alapján az élettartama végén jár, annak romlási folyamatai karbantartási, felújítási eszközökkel nem megállíthatók, legfeljebb lassíthatók. További állapotromlás esetén a sebesség és/vagy tengelyterhelés korlátozására gyakorlatilag nincs mód. Fennáll a kockázata annak, hogy ha a vasúti híd átépítését nem sikerül rövid időn belül megoldani, nagy valószínűséggel ellehetetlenül az ország legnagyobb teherforgalmi kikötőjének vasúti elérése.

A **zöldfelületekre** vonatkozóan megállapítható, hogy a vasúti pálya területein, vasút üzemi területén (közvetlen hatásterületen) szakaszonként különböző borítottságú növényállomány található. A soroksári szakaszon – amely a módosítással érintett területet is magában foglalja – zárt, fás növényállomány jellemző keskeny sávban a vasút mindkét oldalán. A tervezési terület hatásterületén belül országos vagy helyi jelentőségű védett terület, illetve érték nem található. A tervezési terület közvetlen környezetében az Országos Erdőállomány Adattárban nyilvántartott erdők nem találhatóak, tehát erdőterület igénybevétele nem történik a fejlesztés során.

A tervezési terület környezetében **zajtól védendő** létesítmény a Csepeli átjáró, ill. a Vízisport utca menti kisvárosias telepszerű lakóterület, ahol fszt+3 emeletes társasházi lakóépületek találhatóak, melyek zajterhelését domináns mértékben a Csepeli átjáró másodrendű főút közúti forgalma határozza meg, illetve jelentősebb kisebb részben az iparvágány vasúti teherszállítási forgalma. Ahogy jelenlegi állapotban, úgy távlati állapotban is a közúti zajterhelés határozza meg a zajtól védendő létesítmények zajterhelését. A közlekedéstől eredő zajterhelés a vasúti zajterhelés változás hatására nem változik meg kimutatható mértékben. Fentiek miatt a közvetlen hatásterületen a vasúti forgalomtól származó hatás miatt zajvédelmi intézkedésre nincs szükség.

2. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

2.1. A TERVEZETT MÓDOSÍTÁS BEMUTATÁSA

A projekt tárgya a Gubacsi vasúti híd és a csepeli folyami szabadkikötő fejlesztéséhez kapcsolódó vasúti létesítmények átépítése. A fejlesztés legfőbb célja a csepeli teherkikötők megbízható, biztonságos és fenntartható vasúti kiszolgálása, a Gubacsi vasúti híd és a Budapest Szabadkikötő vasúti kapcsolatának fejlesztésével, különös tekintettel a Corvin csomópont új, külön szintű csomóponttá történő átépítésére.

A fejlesztés 3 projektrészből áll:

- Új Gubacsi vasúti híd
- **Soroksári út – rendező állomás – Gubacsi vasúti híd**, valamint a Gubacsi vasúti híd – Corvin csomópont közötti összekötő vasúti pálya
- Corvin csomópont



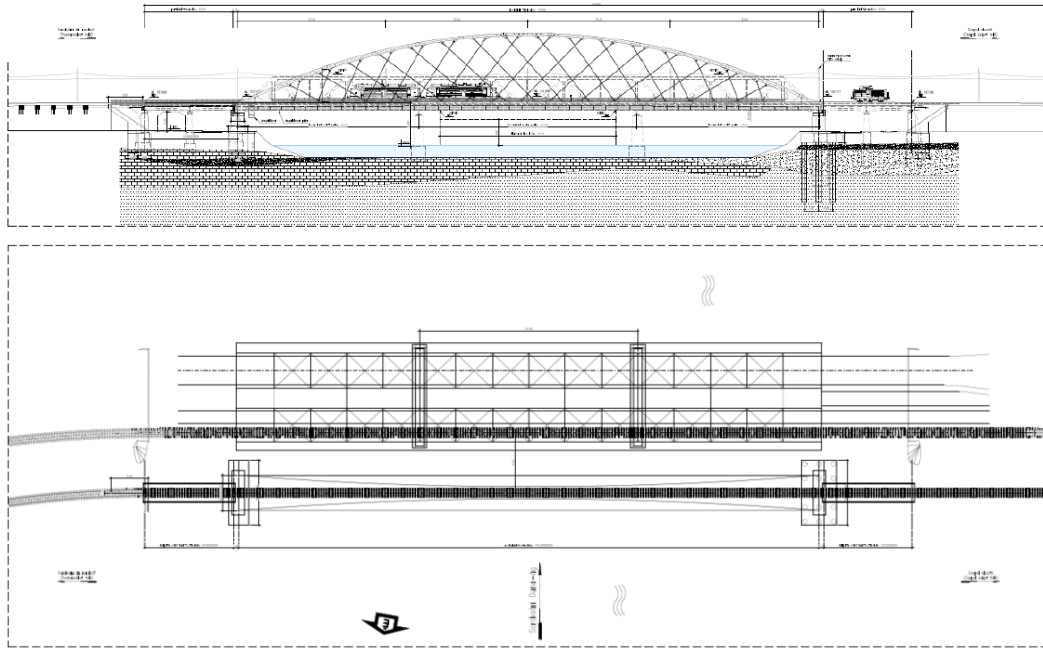
A meglévő és tervezett Gubacsi híd és az új vasúti híd látványterve

A meglévő **Gubacsi híd** mellett új vasúti híd épül a meglévő híd északi oldalán, a meglévő hídpillér szélétől 15 m-es sávban mederpillér nélküli ívhídként. Az új hidat már a hatályos Szabályozási terv is tartalmazza. Az acél ívhíd szerkezet mellett a parti nyílások megépítéséhez szükség van 2 db új hídfőre. A változat megvalósítása a tervezett evezőspálya kialakításával nem ütközik.

Az új vasúti híd megvalósulásával párhuzamosan a MÁV Zrt. vagyonkezelésében lévő infrastruktúraelemek (vasúti sín és talpfák) – a megszűnő vasúti funkció okán – teljes körűen elbontásra kerülnek, a rajta lévő kerekpárút és közművek megtartása mellett, amely távlatban a BKK Zrt. által előkészíteni tervezett közúti hídfejlesztés számára használható majd fel.

A **227. sz. vasútvonal** a Soroksári úti rendező pályaudvartól indul és rákanyarodva az új Gubacsi vasúti hídra érkezik meg Csepelre. A RODEN Kft. által készített tervek szerint az egyvágányos vasúti pálya 2,3 km hosszon felújításra kerül és egy további második vágány létesül a Gubacsi híd és a Corvin csomópont között.

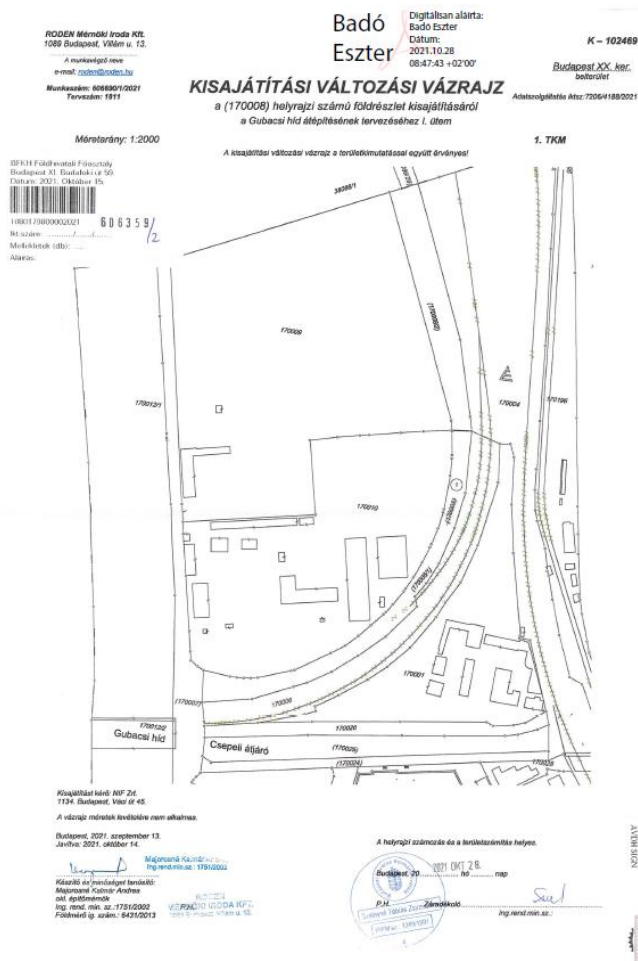
GUBACSI VASÚTI HÍD BUDAPEST XX. KERÜLET, KÉSZ MÓDOSÍTÁS



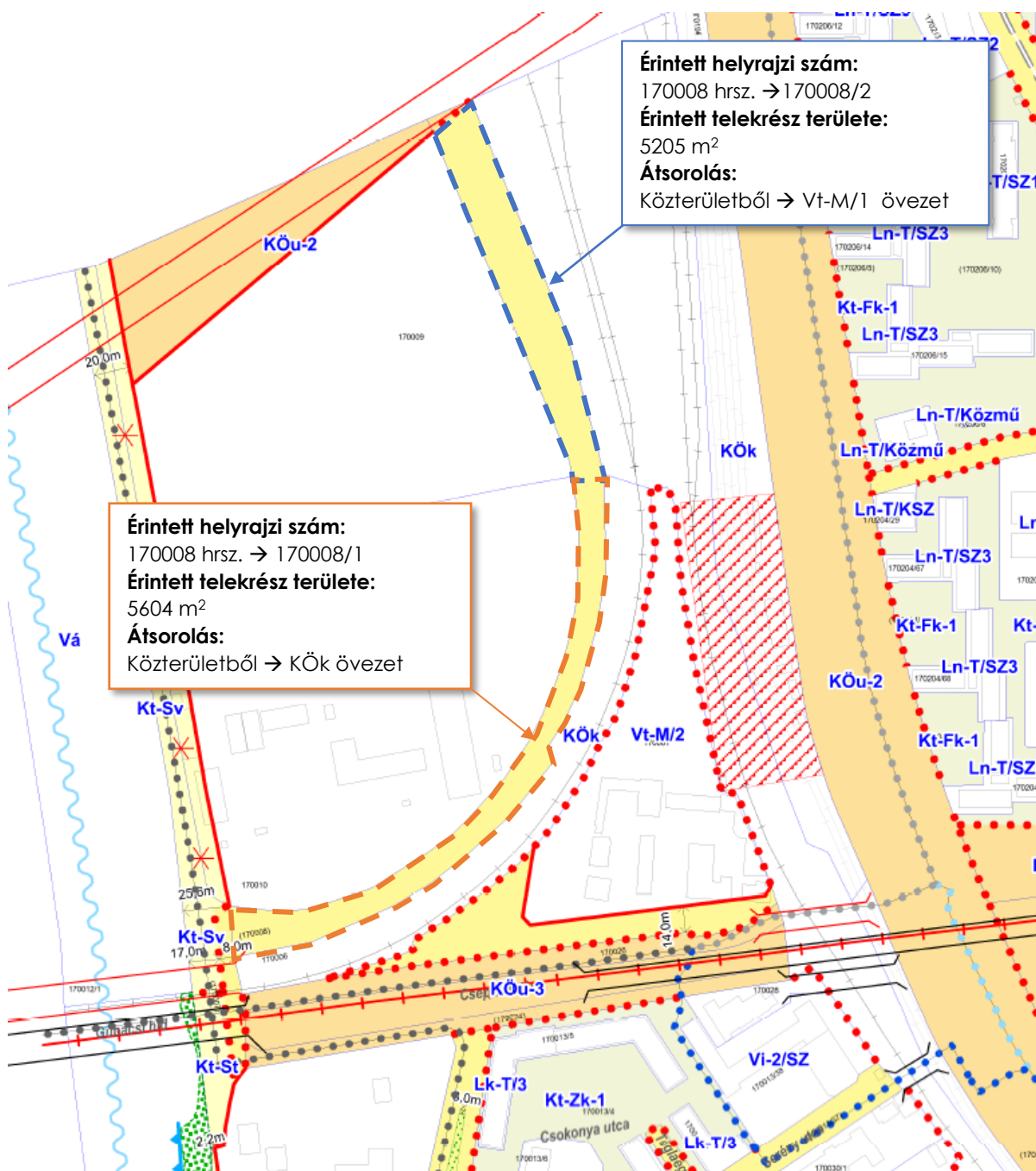
Az új Gubacsi vasúti híd tervezett kialakítása

A vonatfogadási funkciók elősegítése érdekében további (3. és 4.) csatlakozó vágányok későbbi kiépítési lehetősége is biztosított lesz a vasúti területen. A Gubacsi vasúti híd és a Corvin csomópont közötti vasúti pálya maximális kapacitása napi 109 vonat (kb. 54 vonatpár) lesz. Ez a kikötői gazdasági szereplők által becsült jövőbeni vasúti teherforgalom részére hosszútávon (kb. 20 évre) megfelelő forgalmi kapacitást biztosít.

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a Gubacsi vasúti hídhöz kapcsolódó közlekedési infrastruktúra elemek helybiztosítása érdekében a tervezett módosítással érintett területen belül a (170008) helyrajzi számú telek egy részének kisajátítását kérte. A kisajátítás következtében az említett telekből két külön helyrajzi számú telek jön létre: 170008/1 és 170008/2, amelyek más övezetbe sorolása miatt szükség van a jelen KÉSZ módosításra.



2.2. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ



A Gubacsi-híd vasúti kapcsolatának biztosítása érdekében történt kisajátítás következtében a tervezési területen szükséges a 170008 helyrajzi számú telek egy részének (5604 m²) KÖk jelű, azaz kötőtpályás közlekedési létesítmények területének övezetbe való átsorolása, a telek fennmaradó részének pedig a szomszédos övezettel megegyező Vt-M/1 jelű építési övezetbe sorolása.

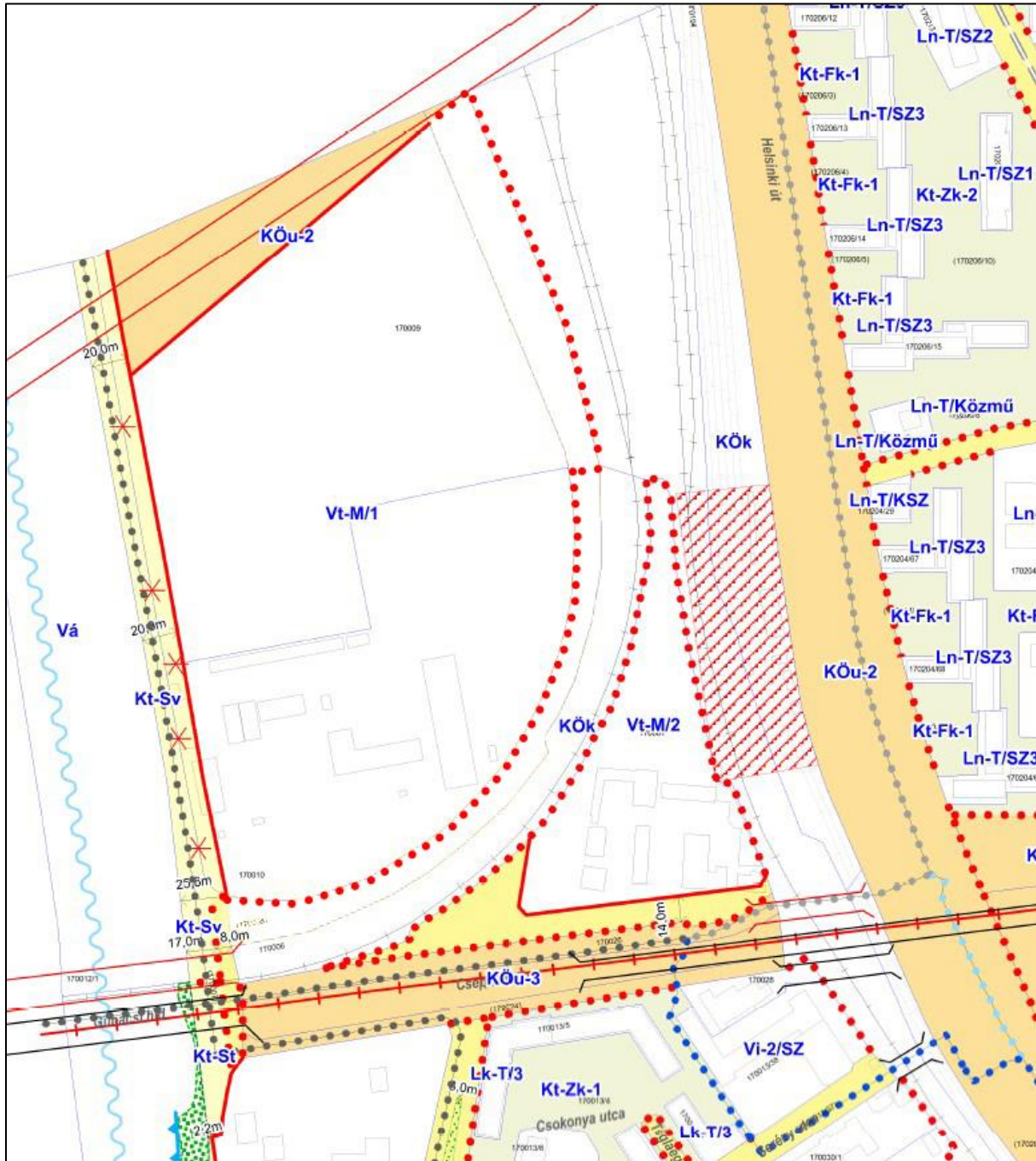
A tervezési területen kijelölt Vt-M/1 jelű mellékközpont építési övezet a XX. kerület más területén is alkalmazásra került, nevezetesen a tervezési terület nyugati szomszédságában, amelynek minden paramétere megfeleltethető az átsorolni kívánt területrésze, ezért nem szükséges új előírások megfogalmazása erre az övezetre,

GUBACSI VASÚTI HÍD
BUDAPEST XX. KERÜLET, KÉSZ MÓDOSÍTÁS

csak a 170008 helyrajzi számú telek egy részének átsorolása VT-M/1 építési övezetbe, új övezethatár kijelölésével (TSZT-FRSZ-nek megfelelő állapot). Ugyanezen elvek alapján a telek fennmaradó része KÖk jelű kötöttpályás közlekedési övezetbe sorolandó (TSZT-FRSZ-nek megfelelő állapot), mely megegyezik a 170006 helyrajzi számú telek övezetével. Így a jelenleg hatályos tervben szereplő közterület megszűnik.

A fentiek alapján a rendelet szövegében nem indokolt a módosítás, csupán a 2.a melléklet - Szabályozási terv rajzi módosítása szükséges, a megfelelő övezethatár kijelölésével.

A KÉSZ 2.a. melléklete – Szabályozási terv az alábbiak szerint módosul:



Szabályozási terv - tervezet

2.3. SZAKÁGI ÖSSZEFOGLALÓ

A projekt fő célja a **közlekedési kapcsolatok** javítása, melyhez a tervezett módosítással érintett terület meglévő infrastruktúra elemeinek korszerűsítése is elengedhetetlen. Az új Gubacsi vasúti híd megépítése a terület és környezetének távlati átalakulását és a barnamezős területek funkcióváltását segítheti elő. A tervezési terület jelenleg egy jól működő közlekedési hálózat részét képezi, újabb közlekedési irányok kialakítása nem szükséges a projekt megvalósításához.

A 227. sz. Soroksári út rendező – Csepel elosztó viszonylatú vasútvonal tervezett állapotára vonatkozó alapadatok:

- nyomtávolság: 1435mm normál nyomtávolságú
- pályasebesség: 40 km/h
- hasznos peronhossz: n.r. (személyszállító vonatok nem közlekednek)
- tengelyterhelés: 22,5 t
- közlekedtethető vonathossz: 740 m
- vágányok használható hossza: 750 m
- Úrszelvény: MSZ 8691 szerinti 'Av'

A vasútvonal nem villamosított, dízel vontatásúként épül meg, azonban a távlati villamosítására fel kell készülni, emiatt a villamosított úrszelvény tervezése szükséges.

A fejlesztés tervezett környezetalakításában szerepel utcafásítás, illetve egyéb **zöldfelületek** kialakítása, de maga a KÉSZ módosítás elsősorban a tervezett vasúti közlekedési infrastruktúra-fejlesztését célozza, az érintett telken.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztés részeként szükséges a meglévő **közműhálózat** bővítése, amely a környező hálózatokról megoldható. Ezek pontos helyzetét, méreteit és műtárgyait a projekt szakági tervei tartalmazzák. Az alábbi táblázat a 1811/1 tervszámú Vasúti pálya és műtárgy kiviteli terv közműgenplanjában szerepel, melyet a RODEN Mérnöki Iroda Kft. készített. A tervezési szakaszon található keresztező közműveket és a szükséges beavatkozásokat, valamint a szakági tervecsomagok megjelölését tartalmazza.

GUBACSI VASÚTI HÍD
BUDAPEST XX. KERÜLET, KÉSZ MÓDOSÍTÁS

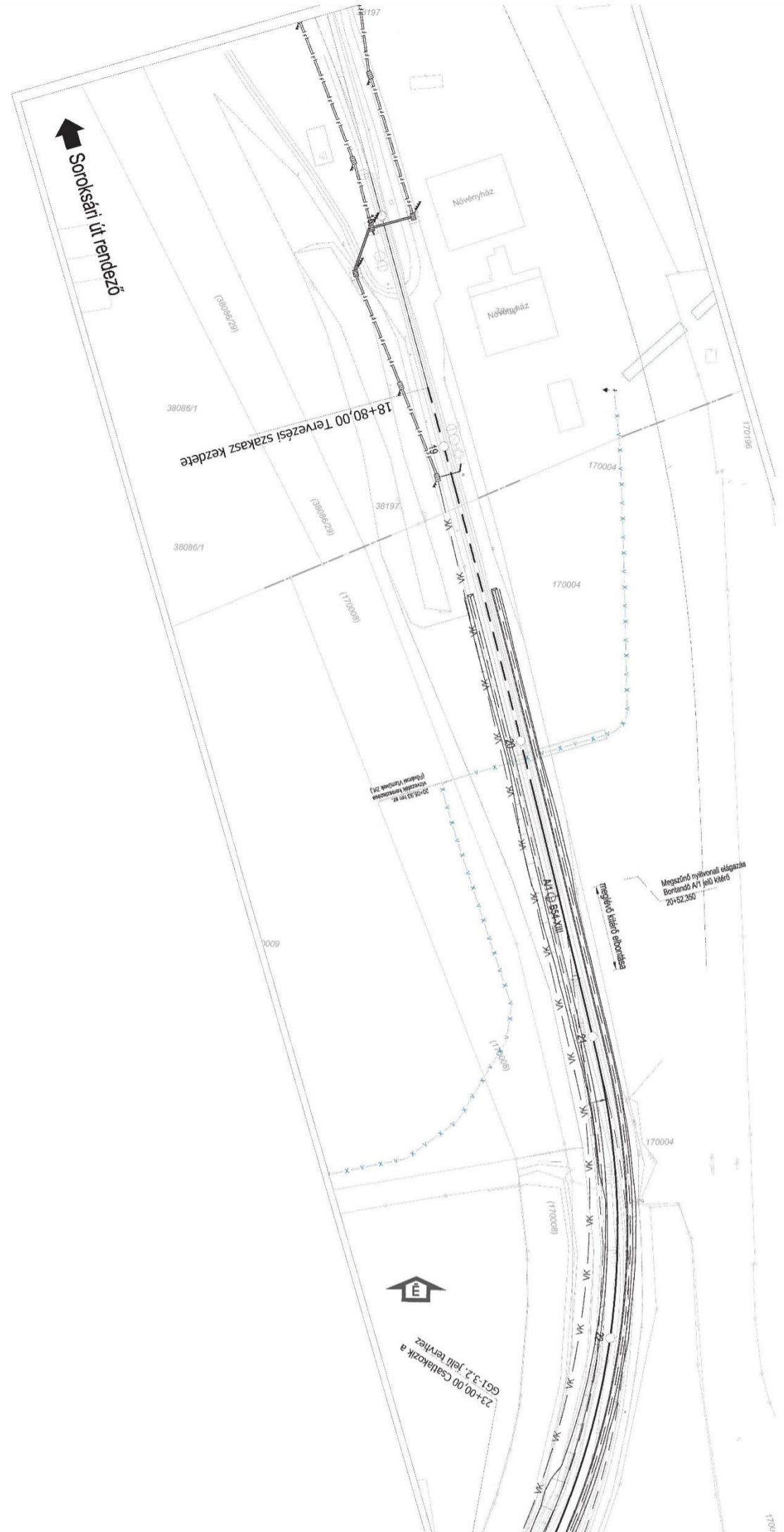
		Keresztelési szelvény	Keresztelés típusa	Üzemeltető	Szükséges beavatkozás	Tervcsomag
ELEKTROMOS	25+21,80	hm sz.	optikai kábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G1 - 3
	25+28,56	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G2 - 1
	25+35,18	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	nincs beavatkozás	
	26+98,40	hm sz.	közvilágítás földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G2 - 1
	27+14,69	hm sz.	optikai kábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G1 - 3
	27+15,87	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G2 - 1
	28+67,86	hm sz.	0.4 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G2 - 1
	29+84,62	hm sz.	közvilágítás légvezeték keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G2 - 2
	29+85,47	hm sz.	0.4 kV légkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G2 - 1
	29+89,26	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	
	29+91,30	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	
	30+15,37	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	
	30+18,67	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	
	30+18,67	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	
	37+92,04	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G2 - 1
	37+98,35	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	
	38+36,45	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	
	38+55,47	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	
	38+89,86	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	
	38+93,00	hm sz.	10 kV földkábel keresztelése	ELMŰ Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	
SZÉNHIDROGÉN	25+44,65	hm sz.	gázvezeték keresztelése	NKM Földgázszolgáltató Kft	kiváltás új nyomvonalon	G5 - 1
	27+01,51	hm sz.	gázvezeték keresztelése	NKM Földgázszolgáltató Kft	kiváltás új nyomvonalon	G5 - 2
	38+23,85	hm sz.	gázvezeték keresztelése	NKM Földgázszolgáltató Kft	kiváltás új nyomvonalon	G5 - 3

GUBACSI VASÚTI HÍD
BUDAPEST XX. KERÜLET, KÉSZ MÓDOSÍTÁS

VÍZKÖZMŰ	20+05,93	hm sz.	vízvezeték keresztezése	Fővárosi Vízművek Zrt.	nincs beavatkozás		
	23+80,67	hm sz.	vízvezeték keresztezése	Fővárosi Vízművek Zrt.	kiváltás új nyomvonalon	G4	- 1
	27+04,13	hm sz.	vízvezeték keresztezése	Fővárosi Vízművek Zrt.	nincs beavatkozás		
	27+06,17	hm sz.	vízvezeték keresztezése	Fővárosi Vízművek Zrt.	nincs beavatkozás		
	27+55,81	hm sz.	vízvezeték keresztezése	Fővárosi Vízművek Zrt.	vezeték megszüntetése	G4	- 1
	29+81,23	hm sz.	vízvezeték keresztezése	Fővárosi Vízművek Zrt.	kiváltás új nyomvonalon	G4	- 1
	29+83,34	hm sz.	vízvezeték keresztezése	Fővárosi Vízművek Zrt.	kiváltás új nyomvonalon	G4	- 1
	37+96,90	hm sz.	vízvezeték keresztezése	Fővárosi Vízművek Zrt.	kiváltás új nyomvonalon	G4	- 1

TÁVKÖZLÉS	37+91,47	hm sz.	távközlés kábel keresztezése	DIGI Kft.	Kiváltás új nyomvonalon	G1	- 5
	38+30,40	hm sz.	távközlés kábel keresztezése	DIGI Kft.	Kiváltás új nyomvonalon	G1	- 5
	25+21,80	hm sz.	távközlés kábel keresztezése	INVITECH Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G1	- 2
	25+28,79	hm sz.	távközlés kábel keresztezése	INVITECH Zrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G1	- 2
	27+08,65	hm sz.	távközlés kábel keresztezése	INVITECH Zrt.	nincs beavatkozás	G1	- 2
	29+86,05	hm sz.	távközlés kábel keresztezése	INVITECH Zrt.	saját nyomvonalon kiváltás	G1	- 2
	24+65,36	hm sz.	távközlés kábel keresztezése	Magyar Telekom Nyrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G1	- 1
	29+02,69	hm sz.	távközlés kábel keresztezése	Magyar Telekom Nyrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G1	- 1
	30+95,98	hm sz.	távközlés kábel keresztezése	Magyar Telekom Nyrt.	Kiváltás új nyomvonalon	G1	- 1

Az alábbi helyszínrajzon a projekt kiviteli tervének a tervezett módosítással érintett területet érintő közműgenplanja látható, amelyet a RODEN Mérnöki Iroda Kft. adatszolgáltatásából készítettünk két külön terlap grafikai összeillesztésével.

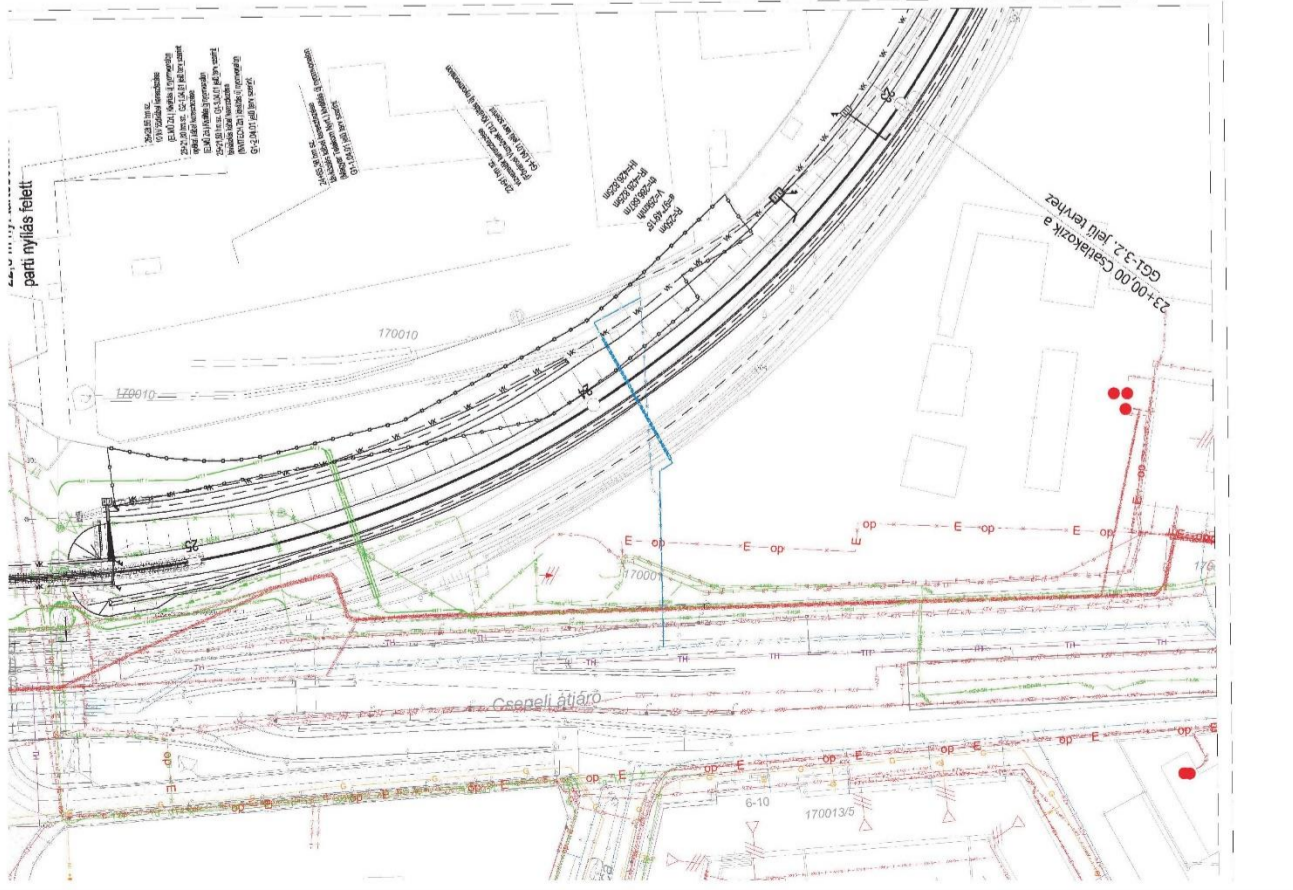


JELMAGYARÁZAT (vasúti pálya)

—	Meglévő vágánytengely
—	Tervezett vágánytengely
—	Tervezett alépitményi korona széle
—	Tervezett földmű
—	Tervezett tolatási padka
—	Tervezett peronszegély
—	Tervezett burkolatszél
—	Tervezett felépitményi szivárgó, aknával
—	Tervezett árok
—	Bontandó vágánytengely
—	Területhatár
— VK —	Kábealépitmény árokban
— F — F —	Kábealépitmény fésűs

JELMAGYARÁZAT (közmű)

Meglévő	Tervezett	Bontandó	
—	—	—	elektromos légvezeték 120 kV
—	—	—	elektromos légvezeték KIF
—	—	—	0,4 kV X
—	—	—	10 kV X
—	—	—	elektromos földkábel KIF
—	—	—	elektromos földkábel KÖF
—	—	—	elektromos légvezeték közvilágítás
—	—	—	elektromos földkábel közvilágítás
—	—	—	elektromos hírközlési optika
—	—	—	elektromos hírközlési vezeték
—	—	—	csapadéki csatorna vezeték
—	—	—	árnyvédelmi vonal
—	—	—	szennyvízcsatorna vezeték
—	—	—	egyesített csatorna vezeték
—	—	—	lávahó vezeték
—	—	—	lávaközlési vezeték
— DIGI —	— DIGI —	— DIGI —	lávaközlési alépitmény (INVITECH)
— Ta-INV —	— Ta-INV —	— Ta-INV —	lávaközlési optikai hálózat (INVITECH)
—	—	—	lávaközlési légvezeték (Magyar Telekom)
—	—	—	lávaközlési alépitmény (Magyar Telekom)
— UPC —	— UPG —	— UPG —	lávaközlési vezeték (UPC Kft.)
—	—	—	lávaközlési vezeték alépitmény (NSN Trafficom Kft.)
—	—	—	lávaközlési földkábel (NSN Trafficom Kft.)
— V —	—	—	vízvezeték
—	—	—	gázvezeték
—	—	—	közúti forgalomirányítás alépitménye



Tárgy:
Gubacsi vasúti híd és a csepeli folyami Szabadkikötő fejlesztéséhez kapcsolódó vasúti létesítmények átépítésének előkészítése tervezési szerződés keretében

Megrendelő:
NIF NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTŐ ZRT. 1134 Budapest, Váci út 45. Telefon: (36-1) 436-8100 Fax: (36-1) 436-8110 E-mail: info@nif.hu Honlap: www.nif.hu

Generáltervező:
RODEN Mémóri Iroda Kft. 1089 Budapest VIII., Villám u. 13. Tel/fax: (36-1) 814 97 00/814 97 03 E-mail: roden@roden.hu Web: www.roden.hu

RODEN tervszám:
1811/1

Ügyvezető Igazgató, Főtervező : Trenka Sándor KE-K, KE-VA 01-6629	Ügyvezető Igazgató, Ellenőr : Major Zoltán KE-K, KE-VA 01-0397	Komplex Iroda Igazgató, Tervező: Kovács Márton KE-K, KE-VA 13-11149	Ül-tervező Iroda Igazgató, Tervező: Sántha Zoltán KE-K, KE-VA 01-9730
Tervező: Málnás Gabriella KE-K, KE-VA 01-5653	Tervező: Hamarné Nagy Ottília KE-VA 01-13829 VZ-TER 01-13829	Tervező:	Tervező:

Szakterv: VASÚTI PÁLYA ÉS HÍD KÖZMŰGENPLAN
Tervfázis: KIVITELI TERV

Részművelet: Helyszínrajz 18+80 - 23+00 hm szelvények között
Tervjel: GG1

Dátum: 2021. május
Rajzméret: 0,65 m²
Méretarány: M=1:500
Rajzszám: GG1.03.01.

Tervkód: G 0 1 - G G 1 - 0 3 0 1 - 0 4 .dwg

Ez a terv a RODEN Mémóri Iroda szellemi tulajdona.

JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZ

Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzat Képviselő-testületének
.../2022.(.....) önkormányzati rendelete
a Budapest XX. kerület, Pesterzsébet Önkormányzati Kerületi Építési Szabályzatáról szóló
26/2015.(X.21.) önkormányzati rendelet módosításáról

Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzatának Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdés 5. és 6. pontjaiban kapott felhatalmazás alapján a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (5) bekezdés 6. pontjában és az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 14/A. § (2) bekezdés c) pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdése alapján a rendelet 9. melléklete szerinti államigazgatási szervek, valamint Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzatának Képviselő-testületének 8/2017. (III.17.) számú Pesterzsébet településfejlesztésének, településrendezésének, a településképi arculati kézikönyvének, településképi rendeletének készítésével, módosításával összefüggő partnerségi egyeztetés helyi szabályairól szóló önkormányzati rendelete alapján az érintett partnerek véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

1. §

A Budapest Főváros XX. kerület, Pesterzsébet Önkormányzat Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 26/2015. (X.21.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: **R.**) Szabályozási tervet tartalmazó 2.a. melléklete jelen rendelet 1. melléklete szerint módosul a „Módosítással érintett terület határa” jellel lehatárolt területrész vonatkozásában.

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

2. §

E rendelet a kihirdetése napját követő napon lép hatályba.

Szabados Ákos
polgármester

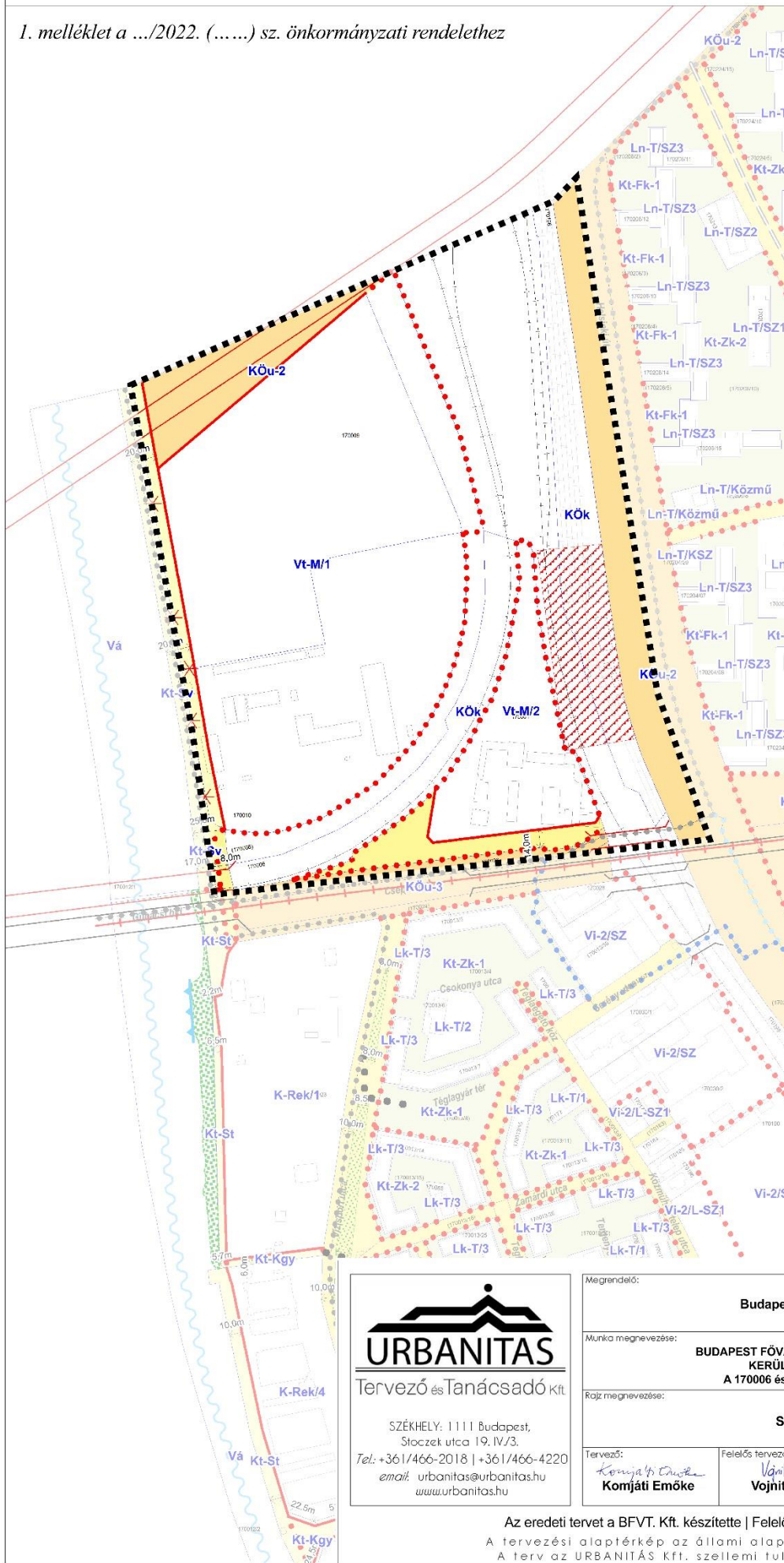
Dr. Demjanovich Orsolya
jegyző

*1. melléklet Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzat
Képviselő-testületének .../2022. (... ..) sz. önkormányzati rendelethez*

SZABÁLYOZÁSI TERV

Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzata
Kerületi Építési Szabályzat módosítása
a 170006 és a 170008 helyrajzi számú ingatlanok vonatkozásában

1. melléklet a .../2022. (... ..) sz. önkormányzati rendelethez



- JELMAGYARÁZAT**
KÖTELEZŐ ELEMÉK
- Szabályozási vonal
 - Szabályozási szélesség
 - Építési övezet, övezet határa
 - Építési övezet, övezet jele
 - Megszüntető jel
 - Építési hely
 - Zöldfelületként fenntartandó telekrész
 - Meghatározott eltérésekkel szabályozott építési vonal
 - Zajnyugtató létesítmény nyomvonala
 - Revitalizációt igénylő vízfolyás
 - Közhatalmú zöldfelület az RSD telkén
 - Jelentős felszíni parkoló maximális határa és minimális férőhelyszáma
 - Jelentős felszín alatti gépjárműtároló max. határa és minimális férőhelyszáma
 - Gyalogút (meglévő/tervezett)
 - Kerékpáros infrastruktúra főhálózata (meglévő/tervezett)
 - Kötőpályás közösségi közlekedés (meglévő/tervezett)
 - Parkolás szempontjából központi terület
 - Különszintű közlekedési keresztezés (hid, aluljáró), (meglévő/tervezett)
 - Közforgalmú hajókiötesre kijelölt partszakasz
 - Fővárosi jelentőségű közutak (KÖu-1, KÖu-2, KÖu-3, KÖu-4)
 - Kerületi jelentőségű közutak (Kt-Kk)
 - Kerületi jelentőségű gyalogutak és sétányok (Kt-Kgy, Kt-Sv, Kt-Sl)
 - TSZT szerinti zöldterületek (Zkp-Kp, Zkp-Kk)
 - Kerületi jelentőségű zöldterületek és fásított közterek (Kt-Zk, Kt-Fk)
- TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK:**
- Kerületi jelentőségű kerékpáros infrastruktúra (meglévő/tervezett)
 - ÉDRV távlati nyomvonala (térszín alatt)
 - Megszűnő kötőpályás közlekedés (hív és villamos vonal)
 - Módosítással érintett terület határa
- ALAPTÉRKÉPI ELEMÉK:**
- Belterületi határvonal
 - Telekhatár
 - Helyrajzi szám
 - Magassági pont (mBf.)
 - Meglévő építmény

URBANITAS
Tervező és Tanácsadó Kft

SZÉKHELY: 1111 Budapest,
Stoczek utca 19. IV/3.
Tel.: +361/466-2018 | +361/466-4220
email: urbanitas@urbanitas.hu
www.urbanitas.hu

Megrendelő:	Budapest XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzata		
Munka megnevezése:	BUDAPEST FŐVÁROS XX. KERÜLET PESTERZSÉBET ÖNKORMÁNYZATA KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁNAK MÓDOSÍTÁSA A 170006 és 170008 HRSZ-Ú INGATLANOK VONATKOZÁSÁBAN		
Rajz megnevezése:	SZABÁLYOZÁSI TERV MÓDOSÍTÁS		Lépték: 1:4000
Tervező: <i>Komjáti Emőke</i> Komjáti Emőke	Feloldó tervező: <i>Vojnits Csaba Ferenc</i> Vojnits Csaba Ferenc TT 01-6112	Ügyvezető, ellenőr: <i>Vojnits Csaba Ferenc</i> Vojnits Csaba Ferenc TT 01-6112	Kelt: 2022. február

Az eredeti tervet a BFTV. Kft. készítette | Felelős tervező: Albrecht Ute TT/1É 01-0517
A tervezési alaptérkép az állami alapadatok felhasználásával készült.
A terv az URBANITÁS Kft. szellemi tulajdona, minden jog fenntartva!