

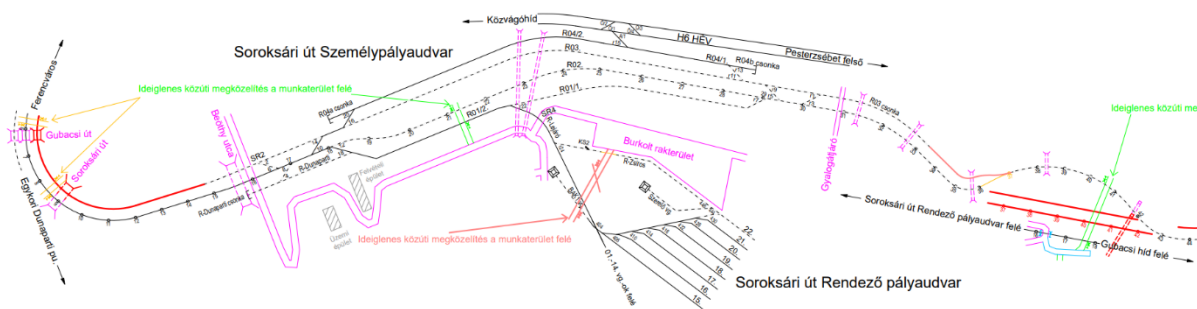
Megbízó: **Kontúr Csoport Tervező, Építetető, Kivitelező
Kereskedelmi Kft.**
1146 Budapest, Hungária krt. 162-168.



Tervező: **APERTE Studio Kft.**
1031 Budapest Városház köz 6. III. em. 11.

APERTE Studio Kft.

BUDAPEST FŐVÁROS XX. KERÜLET PESTERZSÉBET TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV



Ferencváros (kiz.) – Soroksár (bez.) vasútvonal fejlesztésének településrendezési előkészítésére

KÉRELEM MELLÉKLETE

2026. március

. KÉRELEM MELLÉKLETE

MEGBÍZÓ



Kontúr Csoport Tervező, Építető, Kivitelező Kereskedelmi Kft.

Cím: 1146 Budapest, Hungária krt. 162-168.

Tel.: +36-30-217-7971

E-mail: iroda@konturcsoport.hu

Képviseli: Sejkóczki András, ügyvezető

TELEPÜLÉSTERVEZÉS

APERTE Studio Kft.

APERTE Studio Terület- és településügyi Kft.

Cím: 1031 Budapest, Városház köz 6. III. em.11.

Tel.: +36-30-670-7530

E-mail: studioaperte@gmail.com

kapcsolattartó: Kovács Beáta ügyvezető

szakmai kapcsolattartó: Kovács Beáta vezető tervező

Mészáros Dóra egyéni vállalkozó

Cím: 1145 Budapest, Amerikai út 80/c. 1/1.

Tel.: +36-30-263-9038

kapcsolattartó: Mészáros Dóra táj- és településrendezési gyakornok

ALVÁLLALKOZÓ



**TÁJOLÓ-TERV Területrendezési, Környezetvédelmi és
Közigazgatásfejlesztési Kft.**

Cím: 1074 Budapest, Rottenbiller utca 24. II. em. 5.

Tel.: +36-30-398-2819

E-mail: tajoloterv@gmail.com

kapcsolattartó: Auer Jolán ügyvezető

. KÉRELEM MELLÉKLETE

TERVEZŐI ALÁÍRÓLAP

vezető településrendező	 Kovács Beáta okl. településmérnök vezető településrendezési tervező településrendezési szakértő területrendező tervező	TT/1 10-0231 TTSZ 10-0231 TR 01-8941	APERTE Studio Kft.
tervező munkatársa	 Mészáros Dóra okl. településmérnök	táj- és településrendezési gyakornok	APERTE Studio Kft. egyéni vállalkozó
táj- és településrendezési tervező	 Auer Jolán vezető településrendezési zöldfelületi és tájrendező tervező	TT/1, TK/1 01-5003	TÁJOLÓ-TERV Kft.
	 Pisák Brigitta okl. tájépítésmérnök okl. településmérnök	táj- és településrendezési gyakornok	TÁJOLÓ-TERV Kft.

A Tanulmány összeállításánál felhasznált műszaki tervek:

- Hatályos fővárosi és kerületi településfejlesztési dokumentumok, településrendezési eszközök és településkép-védelmi dokumentumok.
- MÁV Magyar Államvasutak Zrt. és Chinese-Hungarian Railway Nonprofit Ltd., mint Beruházók megbízásából a Kontúr Csoport Kft., mint generáltervező (felelős tervező Bózsa Gábor Bence KÉ-VA/16635) által **üzemeltetői jóváhagyásra benyújtott változat készült 2025-ben a Soroksári út állomás (kiz.) – Pesterzsébet megállóhely és pályaágazás (kiz.) szakaszra N1 – Vasúti pálya átépítése – G – Kiviteli terv tervfázis tárgyban.** A tanulmánytervben a dokumentáció műszaki leírása és műszaki tervei hivatkozással felhasználásra kerültek.
- A Tanulmányterv a 2026.02.25-ig beérkezett Megbízói adatszolgáltatás alapján és felhasználásával készült.

2. KIADÁS

TARTALOMJEGYZÉK

I. BEVEZETŐ	1
II. TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV	4
1. BUDAPEST–BELGRÁD VASÚTVONAL ÚJJÁÉPÍTÉSI BERUHÁZÁSHOZ KAPCSOLÓDÓ KORMÁNYRENDELET	4
2. A TERVEZÉSI TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK BEMUTATÁSA ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SZEMPONTÚ VIZSGÁLATA	6
2.1 A 150. vasútvonal (budapest – kelebia) vasúti pálya átépítése által érintett terület (tervezési terület)	6
2.2. A tervezési terület általános településrendezési vizsgálata	12
2.2.1. A tervezési terület a településszerkezetben	12
2.2.2. A telkek vizsgálata	17
2.2.3. Környezetvédelmi elemek vizsgálata	18
2.2.4. Táj és zöldfelület vizsgálata	26
2.2.5. Örökségvédelmi elemek vizsgálata	28
2.2.6. Közlekedésvizsgálat	32
2.2.7. Közművizsgálat.....	34
2.3. A településfejlesztési- településképvédelmi dokumentumok és a településrendezési eszközök tervezési területre érvényes megállapításai, előírásai	35
2.3.1. A településfejlesztési dokumentumok	35
2.3.2. A fővárosi településrendezési eszközök.....	37
2.3.3.A Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ)	56
2.3.4. A településkép-védelmi dokumentumok	62
2.4. A területrendezési tervekkel való összefüggések bemutatása	64
3. A JAVASOLT VASÚTI FEJLESZTÉS (BEÉPÍTÉS)	66
3.1. Tervezett fejlesztés, tervezési előzmények, beépítési javaslat	66
3.1.1. A tervezett fejlesztés	66
3.1.2. A kiviteli tervekben meghatározott tervezési feladat és tervezési szakaszok.....	67
3.1.3. A 4.2. szakasz kiviteli tervének bemutatása	68
3.1.4. Az 5. szakasz kiviteli tervének bemutatása	74
3.1.5. A 4.2. és az 5. szakasz kiviteli tervének környezetvédelmi részlete	82
3.1.6. A kisajátítással érintett területek	83
3.2. A javasolt fejlesztés, változás várható infrastrukturális igényei közlekedés és közműfejlesztés, humán infrastruktúra fejlesztése.....	91
3.2.1. Közlekedésfejlesztés	91
3.2.2. Közműellátás, Közműfejlesztés.....	92
3.2.3. A humán infrastruktúra fejlesztése, igénye	92
3.3. A javasolt fejlesztés, várható környezeti hatásai	92
3.3.1. A környezeti elemekre gyakorolt hatások	92
3.3.2. Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetőségei	93
3.3.3. Társadalmi és gazdasági hatás.....	93
4. TELEPÜLÉSRENDEZÉS, TELEPÜLÉSKÉP-VÉDELEM	95
4.1. Településrendezési javaslat, szabályozási koncepció	95
4.2. Településkép-védelmi javaslat	98
III. MELLÉKLETEK	99
5. TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV TARTALMI KÖVETELMÉNYE (FŐÉPÍTÉSZI FELJEGYZÉS)	99

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

I. BEVEZETŐ

A MÁV Magyar Államvasutak Zrt. és a Chinese-Hungarian Railway Nonprofit Ltd. (a továbbiakban: **Beruházó, a cél megvalósítója**) Budapest Főváros IX., XX. és XXIII. kerületek területét érintően a Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztése (BuBe) című projekt keretén belül a jelenleg 166 km hosszú Budapest-Kelebia **vasútvonal korszerűsítésére** kerül sor kétvágányúsítással, villamosítással és a pályasebesség 160 km/óra történő emeléssel. Az új pályasebességnek biztosítani szükséges a két főváros közötti három és fél órás elérést. **Jelen tanulmányterv kizárólag a XX. kerület területével foglalkozik, és ezen belül is kizárólag a fejlesztéshez megvalósult telekalakítások és kisajátított területek utólagos településrendezési helyzetének rendezésére.**

A Budapest–Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról szóló 2020. évi XXIX. törvény 2.§-a szerint a beruházás a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Ngtv.) szerint – **kiemelten közérdekű beruházásnak** minősül.

A 150. vasútvonal (Budapest – Kelebia) vasúti pálya átépítésének 4.2. és 5. szakasza érinti Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet területét, mely

- **4.2. szakaszon az átépítéssel párhuzamosan második vágány létesül,**
- **5. szakaszon az átépítéssel párhuzamosan második vágány létesül, a Pesterzsébet megállóhelyen üzemelő jegypénztár konténer és peron elbontásra kerül és áthelyezéssel új üzemi konténer és peron kerül kialakítása.**

1

2025-ben elkészültek a műszaki tervek, a 4.2 szakasz kivitelezői bírálatra benyújtott változata (kiviteli tervfázis) és az 5. szakasz üzemeltetői jóváhagyásra benyújtott változata (kiviteli tervfázis), melyeket a Kontúr Csoport Kft., mint generáltervező (felelős tervező Bózsa Gábor Bence KÉ-VA/16635) készítette.

A telepítési tanulmányterv a Kontúr Csoport Kft. (Megbízó) előzőekben felsorolt tervi adatszolgáltatásra, a kisajátítási tervet (vonalat) tartalmazó szerkeszthető tervi állományra (2025. február 25.) és az átadott egyéb információkra () épül. A telekalakítást tartalmazó záradékolt változási vázrajzok, a telekalakítás megvalósulását igazoló hatósági döntések, valamint az telekalakítással létrejött telkeket tartalmazó ingatlan-nyilvántartási alapadatok nem kerültek átadásra, így a tanulmányterv a Megbízói adatszolgáltatásban szereplő digitális földhivatali tervezési alaptérkép és adatok felhasználásával készült.

A Megbízó tájékoztatása szerint a kisajátítási tervben szereplő tervezett telekalakítások egy kivétellel jogerősen átvezetésre kerültek az ingatlan-nyilvántartásban.

A szóban forgó vasútvonal korszerűsítés folyamatban van, a fejlesztéssel érintett pályaszakasz a közeljövőben átadásra kerül.

Jelen telepítési tanulmányterv ennek a már szinte megvalósult vasútfejlesztésnek az utólagos településrendezési megalapozását szolgálja, a vasútfejlesztéshez kapcsolódó megvalósult kisajátítások által létrejött vasúti terület korrekcióját határozza meg, a szabályozási terv módosításának szabályozási koncepciójában.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A vasút által igénybe vett teljes – és így a kisajátított - területre is a terület használatának megfelelő területfelhasználás és övezet (kötőpályás közlekedési terület) övezetbe kerül.

A Kerületi Építési Szabályzat módosítása során a területi lehatárolás tekintetében módosuló vasúti területtel közvetlenül szomszédos közlekedési területek felülvizsgálata is szükségessé válhat.

Az Mötv. alapján a településfejlesztés és a településrendezés, és így a *KÉSZ módosítása, illetve annak kezdeményezése* egyaránt az önkormányzatok képviselő-testületének át nem ruházható feladata.

A magyar építészettről szóló 2023. évi C. törvény (a továbbiakban: Méptv.) 92.§-a alapján egyes településfejlesztési, településrendezési célok megvalósítására az önkormányzat közigazgatási szerződésnek minősülő településrendezési szerződést köthet a tervezési terület tulajdonosával, illetve a területen beruházni szándékozóval.

A 92.§ (4) bekezdés alapján a szerződés tárgya lehet különösen

- „a) a telepítési tanulmányterv alapján a településfejlesztési terv és a településrendezési terv kidolgozásának finanszírozása,*
- b) új beépítésre szánt terület kijelölése esetén a szükséges zöldterület, erdőterület vagy véderdő megvalósítása, szükség szerinti tulajdonba adása, vagy*
- c) azon egyéb költségeknek vagy egyéb ráfordításoknak a cél megvalósítója általi átvállalása, amelyek az önkormányzatot terhelnék, és amelyek a cél megvalósításának előfeltételei vagy következményei.”*

Jelen **Telepítési Tanulmányterv** a Budapest Főváros XX. kerület területén [nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő üggyé nyilvánított beruházás](#)ról szóló és a 150. vasútvonal (Budapest – Kelebia) vasúti pálya átépítésének 4.2. és 5. szakaszára vonatkozik.

2

A Tanulmányterv a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet (Tr.) által szabályozott telepítési tanulmánytervekre vonatkozó tartalmi követelményekre épül.

A Tanulmányterv tartalmát a Tr. 7. melléklete szerinti tartalmi követelmények figyelembevételével az önkormányzati főépítész határozza meg, pontosítja. **Bognár Ildikó főépítész** 2026. március 25-i keltezéssel **adta ki a Telepítési Tanulmányterv tartalmi követelményeire vonatkozó feljegyzését**, a 2025. december hóban számára megküldött és egyeztetett Telepítési Tanulmányterv tervezete alapján. Jelen Tanulmányterv a Főépítész Feljegyzésben szereplő tartalmi elemek alapján készült.

A Főépítész Feljegyzés kitér a zajárnyékoló létesítmény KÉSZ-ben meghatározott nyomvonalán való elhelyezésre. A Tanulmányterv ebben a tekintetben nem tesz a KÉSZ tartalmára vonatkozó módosító javaslatot, mivel **nem feladata a projekt fejlesztési elemeinek a vizsgálata és értékelése. A Tanulmányterv** – a megbízás szerint - **kizárólag a már megvalósult telekalakításokkal kapcsolatos településrendezési javaslatot tesz, a projekt egyéb elemeit nem vizsgálja, nem vizsgálhatja** (az érvényes engedélyek szerint készült kiviteli tervek alapján készült).

Az Önkormányzat Képviselő-testületének a fejlesztés befogadásáról hozandó döntésének alapjául, - a településrendezési szerződés megkötése előtt - a beruházó által elkészített Telepítési tanulmányterv szolgál.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A telepítési tanulmányterv a tervezett beruházást, a beruházás hatáselemzését és azzal összefüggésben a hatályos KÉSZ módosításának a javasolt tartalmát hivatott bemutatni, – a megvalósult telekalakításokkal összefüggésben - alátámasztva a módosítás szükségességét a Képviselő-testületi döntés megalapozásaként.

A telepítési tanulmányterv a jelenleg hatályban lévő magasabb szintű és helyi jogszabályok, illetve a megbízói adatszolgáltatások figyelembevételével készült.

A közelmúltban hatályba lépett a főváros új településterve, erre figyelemmel a Tanulmányterv a Tr. 78. § (4) és (12) bekezdései alapján a BTSZT és az FRSZ alapján készül:

„(4) A településfejlesztési koncepció, az integrált településfejlesztési stratégia, a településszerkezeti terv, a helyi építési szabályzat, a kerületi építési szabályzat, a fővárosi rendezési szabályzat 2022. január 1-jétől történő módosítása során, ha a VII–IX. Fejezet vagy más jogszabály

a) településtervet említ, azon településfejlesztési koncepciót, integrált településfejlesztési stratégiát, településszerkezeti tervet, helyi építési szabályzatot, kerületi építési szabályzatot, fővárosi rendezési szabályzatot,

b) fejlesztési tervet említ, azon településfejlesztési koncepciót, integrált településfejlesztési stratégiát,

c) rendezési tervet említ, azon településszerkezeti tervet, helyi építési szabályzatot, kerületi építési szabályzatot, fővárosi rendezési szabályzatot

is érteni kell.” ...

„(12) E rendelet alapján elfogadott fővárosi rendezési szabályzat hatálybalépését követően, a kerületi építési szabályzat 2027. június 30-ig történő módosításakor a kerületi önkormányzat külön döntésével rendelkezhet arról, hogy amennyiben a módosítás a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet alapján készült településszerkezeti tervnek és fővárosi rendezési szabályzatnak már nem feleltethető meg, de e rendelet alapján készült fővárosi rendezési szabályzatnak és a településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról szóló kormányrendeletnek megfeleltethető, akkor ez utóbbiaknak történő megfelelést igazolja a módosító dokumentáció részét képező alátámasztó javaslatban.”

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

II. TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

1. BUDAPEST–BELGRÁD VASÚTVONAL ÚJJÁÉPÍTÉSI BERUHÁZÁSHOZ KAPCSOLÓDÓ KORMÁNYRENDELET

A Budapest–Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról szóló 2020. évi XXIX. törvény 2.§-a szerint a beruházás a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Ngvtv.) szerint – **kiemelten közérdekű beruházásnak** minősül.

A Budapest–Kelebia határátkelő közti 150. számú vasútvonal fejlesztésével összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok, valamint a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok kijelöléséről szóló 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet alapján a Budapest XX. kerület az 1. melléklet 5b. sorában felsorolt Budapest XX. kerület belterületi telkek és ezen telkekből telekalakítási eljárásban hozott döntés véglegessé válását követően kialakított telkek területén megvalósuló beruházás **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyek és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő üggyek** minősül.

	A	B	C
1.	A település megnevezése	Besorolás	A Beruházás megvalósításának helyszíne (helyrajzi szám)
5b. *	Budapest XX. kerület	Belterület	170001; 170004; 170006; 170007; 170008; 170009; 170010; 170012/1; 170013/37; 170013/38; 170024; 170025; 170026; 170028; 170030/1; 170030/2; 170187/5; 170187/6; 170187/31; 170187/32; 170187/33; 170187/34; 170187/45; 170187/46; 170187/81; 170187/87; 170187/92; 170187/95; 170190/1; 170190/2; 170196; 170198; 170201; 170203/3; 170203/4; 170204/1

102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 1. melléklet: A beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok

A 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 3-5.§-ai szerint:

„3. § (1) A Beruházás általános építményeivel összefüggésben településképi bejelentési eljárásnak nincs helye, és településképi véleményezési eljárást nem kell lefolytatni.

(2) A Beruházás általános építményeivel összefüggésben építészeti-műszaki tervtanácsí véleményyt nem kell beszerezni.

(2a) A Beruházás megvalósítása érdekében a 150. számú vasútvonal vasúti funkciót ellátó területein – függetlenül annak a Budapest Agglomeráció Szerkezeti Tervében szereplő nyomvonalától – vasúti, valamint ehhez kapcsolódó építmények alakíthatóak ki.

(3) A Beruházás tekintetében – a használatbavételi engedélyezési vagy tudomásulvételi eljárás kivételével – az 1. § (1) bekezdése szerinti hatósági ügyekben az ingatlanok telkét rendezettnek kell tekinteni abban az esetben is, ha a telekalakítás még nem történt meg.

(4) A Beruházással összefüggésben az építési tevékenységgel érintett telek rendezettségét az építésügyi hatóság a használatbavételi vagy a fennmaradási engedély iránti kérelem elbírálása során vizsgálja.

4. § A Beruházás esetén az előzetes régészeti dokumentáció elkészítéséhez próbafeltárást csak akkor lehet végezni, ha a beruházó rendelkezésére állnak a próbafeltárást elvégzéséhez szükséges földrészletek, azzal, hogy a földrészletek rendelkezésre állása tekintetében a beruházó nyilatkozata az irányadó.

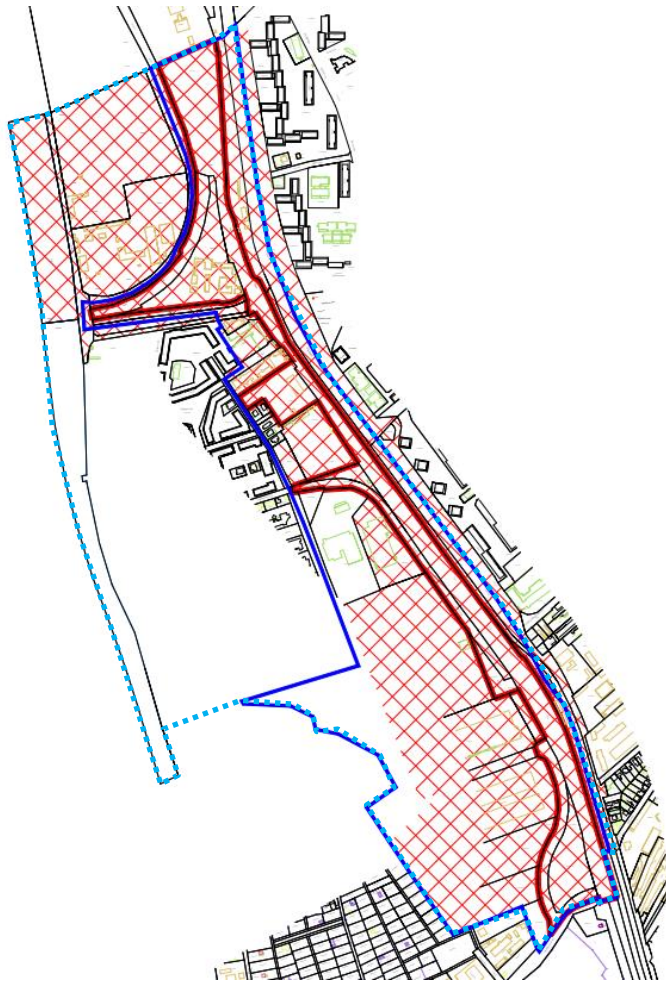
5. § A Beruházással összefüggésben a fás szárú növények védelméről szóló kormányrendeletet azzal az eltéréssel kell alkalmazni, hogy az 1. § (1) bekezdése szerinti földrészleteken lévő fás szárú növények kivágása esetén azok pótlásáról legkésőbb a használatbavételi engedély iránti kérelem benyújtásának

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

2. A TERVEZÉSI TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK BEMUTATÁSA ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SZEMPONTÚ VIZSGÁLATA

A dokumentumban az alábbi területi lehatárolások szerepelnek:

- **Budapest–Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának a Budapest–Kelebia határtelkő közti 150. számú vasútvonalon a vasúti pálya fejlesztésére irányuló beruházás XX. kerületét érintő részterülete:** 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet 1. melléklet 5b. sorában felsorolt telkek területe (a beruházás helyszínével, közvetlen környezetével érintett ingatlanok); - *piros négyzetrácsos kitöltés*
- **vizsgált terület:** Gubacs városrész; - *világoskék szaggatott körvonal*
- **tervezési terület:** a fejlesztéssel érintett telkek területének összessége (MÁV hasznosítású területek és a kisajátítással érintett telkek területe); - *bordó körvonal*
- **módosítással érintett terület hatálya:** IX. kerület és XX. kerület közös közigazgatási határa – Helsinki út – XXIII. kerület és XX. kerület közös közigazgatási határa – Közműhelytelep utca – Tégláégető köz – Csepeli átjáró – Gubacsi hídfő – 170008 hrsz.-ú közterület által határolt telektömb (419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 11.§ (5) bekezdése alapján); - *sötétkék körvonal*



a Telepítési Tanulmánytervben szereplő területi lehatárolások bemutatása a tervezési alaptérképen

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

2.1 A 150. VASÚTVONAL (BUDAPEST – KELEBIA) VASÚTI PÁLYA ÁTÉPÍTÉSE ÁLTAL ÉRINTETT TERÜLET (TERVEZÉSI TERÜLET)

A tervezési terület a 150. vasútvonal (Budapest – Kelebia) Soroksári út áll. (kiz.) – Pesterzsébet megállóhely és pályaelágazás (kiz.) közötti szakasz vasúti pálya átépítésével érintett terület és a – fejlesztés érdekében kisajátított területek – településrendezési összhangját biztosító településrendezéshez szükséges további telkek területe.

A Kontúr Csoport Kft. (a továbbiakban: Megbízó) a 150. vasútvonal vasúti pálya átépítését végzi többek között Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet területén, mely a jelenlegi vasúti területeket és a fejlesztés megvalósításához szükséges kisajátítással érintett területeket érinti. Ezen területen megvalósuló beruházás a 102/2021. (III. 3.) Korm. rendelet alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyhöz és nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügyhöz tartozó terület. A rendelet által lehatárolt telkek - a Megbízói adatszolgáltatásban szereplő tervezési alapadatok figyelembevételével, - az alábbiak szerint csoportosíthatók:

- MÁV Zrt. használatában lévő vasúti területek: 170004 hrsz.-ú telkek;
- HÉV vonal területe: 170006, 170026, 170196, 170198 hrsz.-ú telkek;
- Ráckevei (Soroksári) – Duna területe: .170012/1 hrsz.-ú telkek;
- további területek: 170001, 170007-170010, 170013/37-38, 170024-170025, 170028, 170030/1-2, 170187/5-6, 170187/31-34, 170187/45, 170187/81, 170187/87, 170187/92, 170187/95, 170190/1-2, 170201, 170203/3-4, 170204/1 hrsz.-ú telkek;

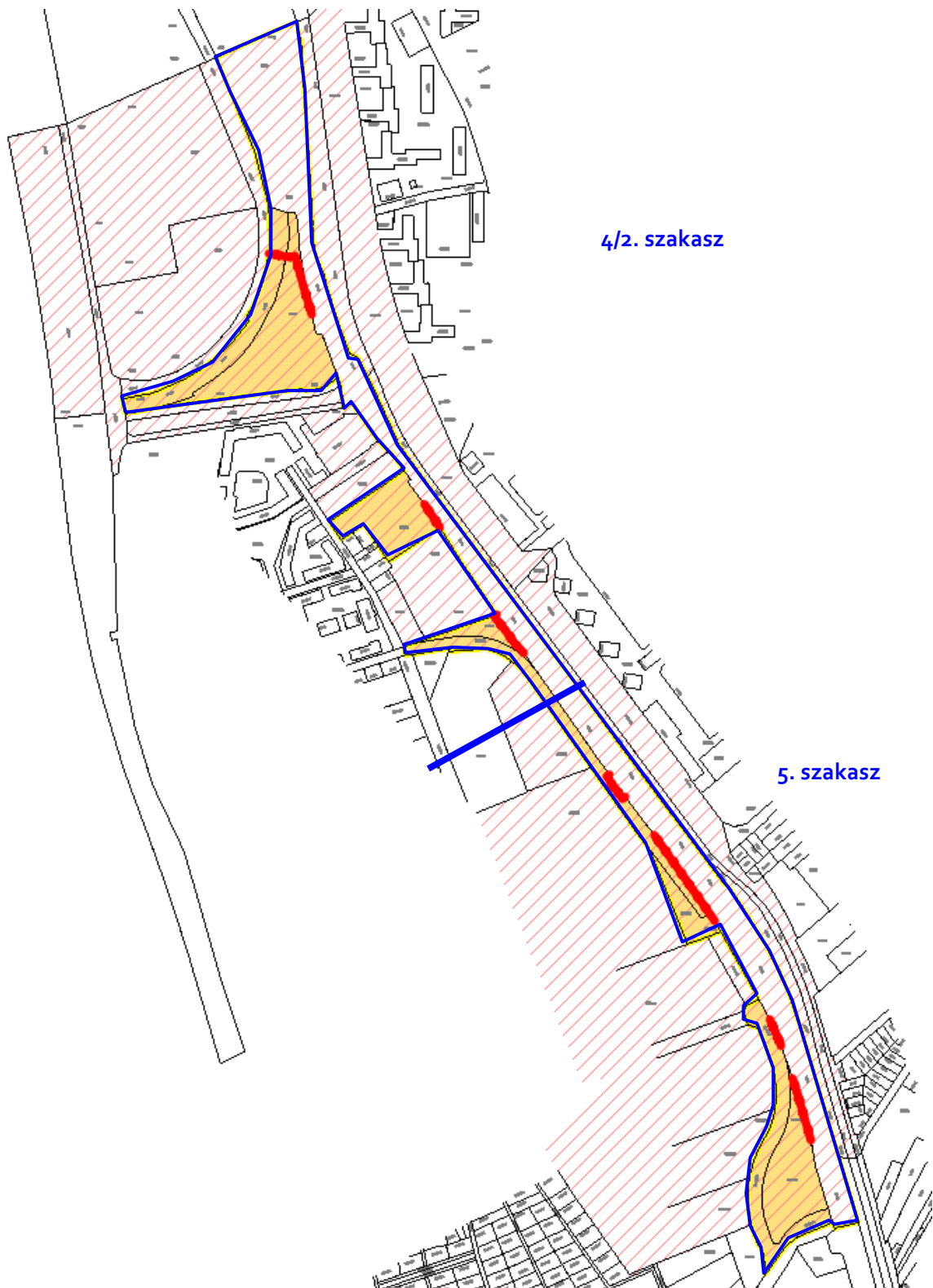
Az előzőekben felsorolt telkek közül a [170001, 170006, 170030/2, 170187/5-6, 170187/31, 170187/45-46 hrsz.-ú telkek érintettek a szóban forgó kisajátítással a 4.2. és az 5. szakaszon.](#)

A Kormány rendelet által lehatárolt területen belül a 150. vasútvonal (Budapest – Kelebia) Ferencváros áll. (kiz.) – Soroksári út áll. (kiz.) – Soroksári út állomás közötti szakasz vasúti pálya átépítésével érintett terület [a tervezési terület](#), azaz [a fejlesztéssel érintett telkek területének összessége](#) (MÁV Zrt. által hasznosított telkek és a kisajátítással érintett telkek).

A tervezési terület Budapest Főváros XX. kerület, Pesterzsébet területén a Helsinki út – XX. és XXIII. kerület közös közigazgatási határa – Ráckevei (Soroksári) Duna-ág – XX. és IX. kerület közös közigazgatási határa által határolt területegységen belül, az úgynevezett Gubacs városrészben, helyezkedik el, ahol a 150. sz. Budapest-Belgrád vasútvonal Ferencváros vasútállomás és Pesterzsébet felső vasútállomás közötti szakasza található.

A városrész a Helsinki út nyugati oldalán terül el, melyet a Csepeli átjáró oszt ketté. Az északi területrészen gazdasági és vasúti területek (HÉV és 150. sz. vasútvonal, valamint a Soroksári rendező pályaudvarhoz tartozó vágányok), valamint hasznosítatlan területek helyezkednek el. A Csepeli átjáró déli terület részén egykor téglagyár működött. A terület jelentős átalakuláson ment át, ma jelentős részét lakóterületek alkotják, azonban a vasút mentén kisebb részt sport- és rekreációs területek, nagyobb részt gazdasági területek találhatóak. A Duna mentén főként kereskedelmi, szolgáltató gazdasági területek, valamint sport és rekreációs területek kerültek kialakításra.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



102/2021. (III. 3.) Korm. rendeletben kijelölt telkek területe (piros raff), valamint a tervezési terület (kék kontúr) és azon belül a kisajátítással érintett területek (narancs raff és piros kontúr) a tervezési alaptérképen

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



a tervezési terület és tömbje a Google Earth Pro légifelvételén (2025)

A városrész elérhetőségére és belső területeinek feltárására a meglévő közlekedés-hálózati rendszer megfelelő:

- a városrész északi területei gépjárművel a Helsinki útról leágazó Csepeli átjáró elnevezésű kiszolgáló úton,
- a városrész déli területei a Meddóhányó utcán keresztül közelíthető meg.

A közúti kapcsolatok mellett két további csak gyalogos kapcsolat került kialakításra a HÉV és a vasút vonalát keresztezve:

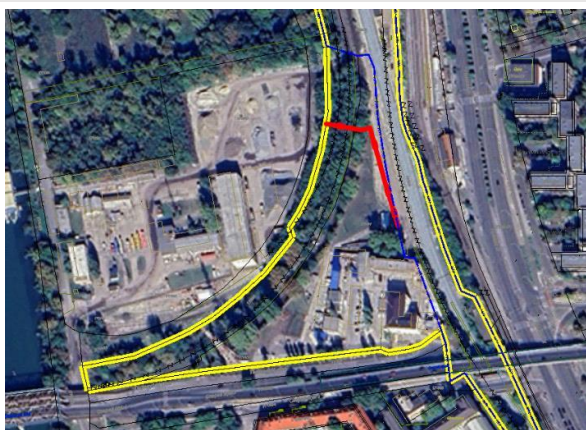
3. KÉRELEM MELLÉKLETE

- a Serény utca és a Helsinki utat összekötő gyalogos kapcsolatot: a 150. sz. vasútvonal felett hídon, majd a HÉV vonalat szintbeni vasúti keresztezésen át érhető el a Helsinki út nyugati oldala,
- a Zodony utca és a Helsinki utat összekötő gyalogos kapcsolat: a Pesterzsébet vasútállomásnál szintbeni vasúti keresztezésen, majd egy gyalogos aluljárón át (a HÉV és a Helsinki út alatt) érhető el a Helsinki út keleti oldala.

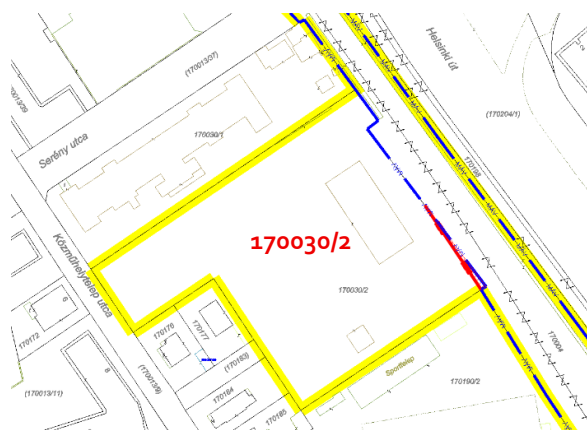
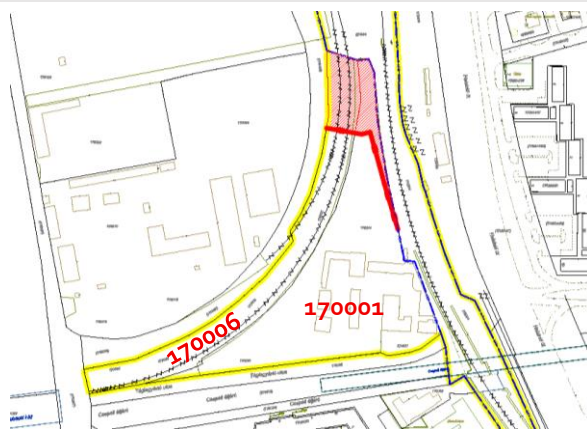
A 150. sz. vasútvonal fejlesztéséhez szükségessé vált telekalakítás (kisajátítás) a vasútvonal nyugati oldalához csatlakozó közlekedési és gazdasági hasznosítású telkeket érint. k

A szóban forgó, már megvalósult telekalakításokat az alábbi ábrák tartalmazzák. (A Megbízó tájékoztatása szerint a telekalakítások az ingatlan-nyilvántartásban már átvezetésre kerültek.)

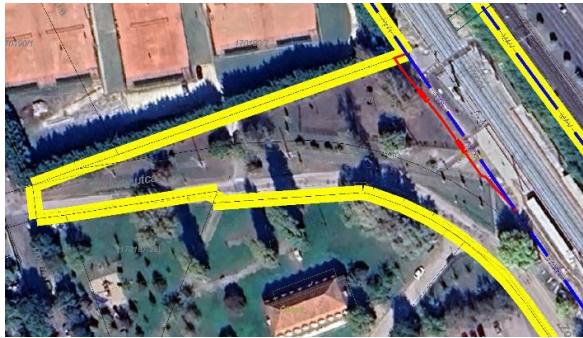
a tervezési terület és azon belül a kisajátítással érintett terület a Google Earth Pro légifelvételén (2025)



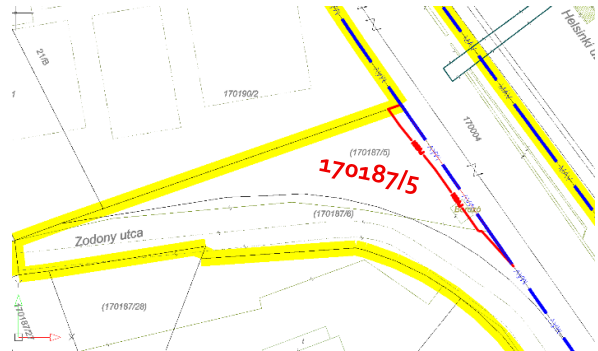
a tervezési terület és azon belül a kisajátítással érintett terület a tervezési alaptérképen



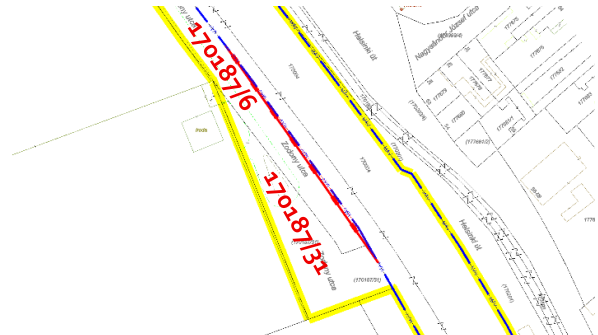
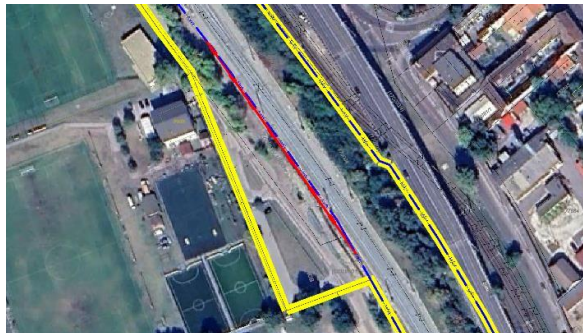
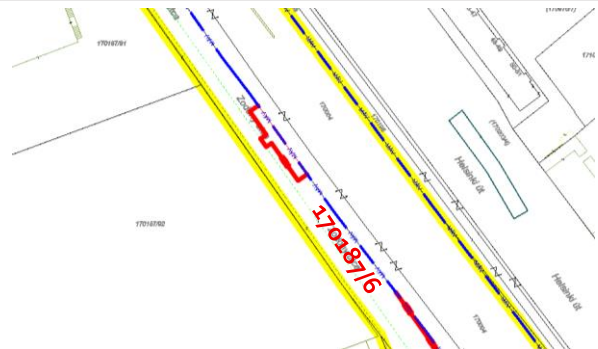
3. KÉRELEM MELLÉKLETE



a tervezési terület és azon belül a kisajátítással érintett terület a Google Earth Pro légifelvételén (2025)

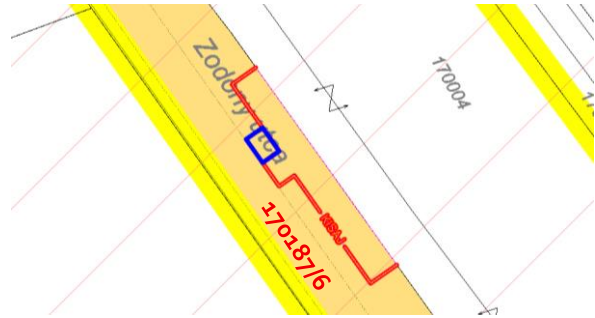


a tervezési terület és azon belül a kisajátítással érintett terület a tervezési alaptérképen



3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A kivitelezés során további területi igénybevétel vált szükségessé a 170187/76 hrsz.-ú telek területéből (jobb oldali ábra). A telekalakítási eljárás még folyamatban van.



2.2. A TERVEZÉSI TERÜLET ÁLTALÁNOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI VIZSGÁLATA

2.2.1. A TERVEZÉSI TERÜLET A TELEPÜLÉSSZERKEZETBEN

A tervezett fejlesztés a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. területén (a továbbiakban: MÁV terület) és a fejlesztéshez szükséges már kisajátított vasúti területhez csatolt területeken valósul meg.

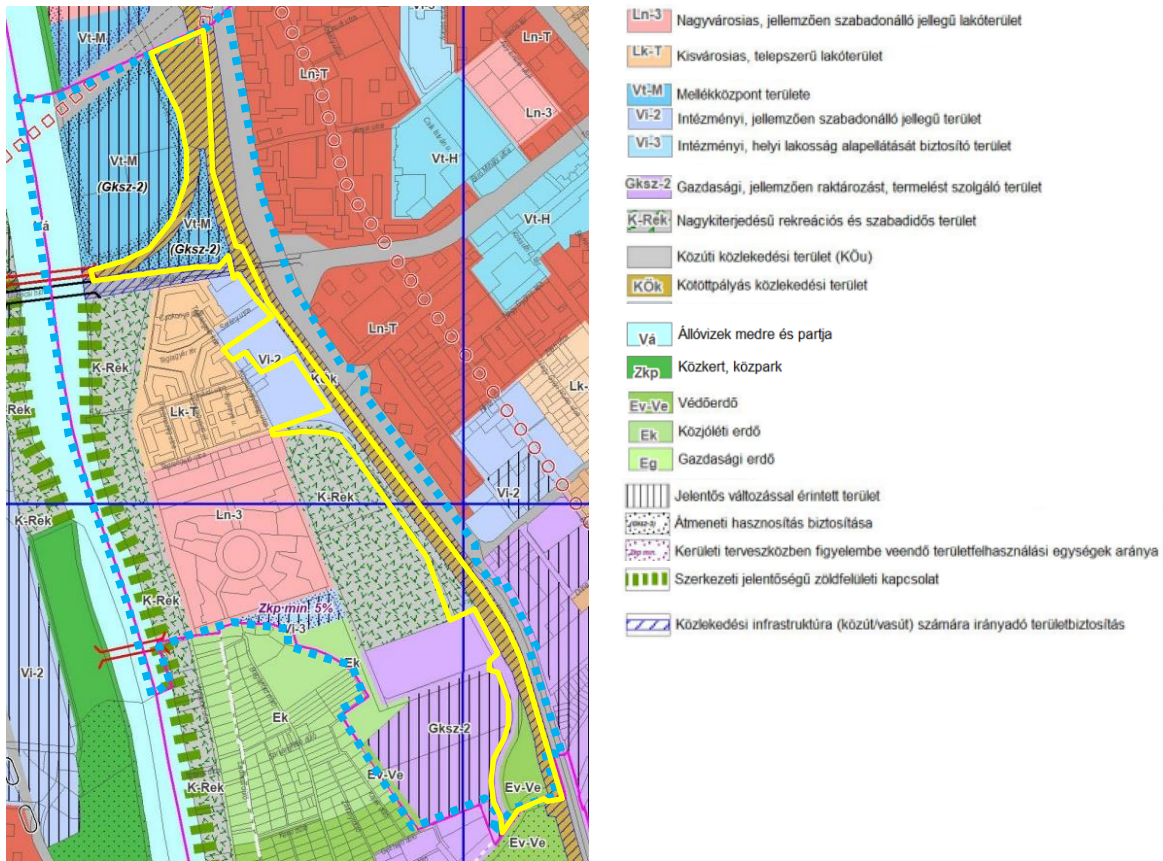
A MÁV területe a hatályos Fővárosi Településszerkezeti terv tervlapja (BTSZT) szerint **kötöttpályás közlekedési terület (KÖk)** területfelhasználási terület, melynek a teljes területén „közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás” szerkezeti elemet jelöl a tervlap.

A 150. számú vasútvonal nyomvonalával szinte párhuzamosan halad a HÉV nyomvonala, melynek területe **kötöttpályás (KÖk)** és **közúti közlekedési terület (KÖu)** területfelhasználásban van. A Helsinkai út **közúti közlekedési terület (KÖu)** területfelhasználású terület.

12

A kisajátítással érintett területek telkei **kötöttpályás közlekedési terület (KÖk)**, **mellékközpont területe (Vt-M)** – mint jelentős változással érintett terület, ahol átmeneti hasznosításként a **gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület (Gksz-2)** területfelhasználás biztosított; továbbá **intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2)**, **nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület (K-Rek)**, **gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület (Gksz-2)** és **véderdő (Ev-Ve)** területfelhasználású területek.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



a tervezési terület és tömbje a BTSZT részletén (327/2022. (IV.27.) Főv. Kgy. határozattal módosított)

A tervezési terület és az állóvizek medre és partja (Vá) területfelhasználású Ráckevei (Soroksári) Duna-ág közötti területen **mellékközpont terület** (Vt-M) – mint jelentős változással érintett terület, ahol átmeneti hasznosításként a **gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület** (Gksz-2) területfelhasználás biztosított; továbbá **közúti közlekedési terület** (KÖu), **kisvárosias, teleszerű lakóterület** (Lk-T), **nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület** (Ln-3), **intézményi, helyi lakosság alapellátását biztosító terület** (Vi-3) ahol a terület minimum 5%-án **közpark, közpark** (Zkp) területfelhasználási egység alakítandó ki; illetve **közjóléti erdő** (Ek), **nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület** (K-Rek), **gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület** (Gksz-2) – mint jelentős változással érintett terület - és **védőerdő** (Ev-Ve) területfelhasználás került meghatározásra.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



a tervezési terület és tömbje a Google Earth Pro légifelvételén (2025)

A tervezési terület az észak-dél irányú 150. sz. vasútvonal területére terjed ki és a megvalósult kisajátítással érintett területekre belterületen, továbbá egy kisebb területrészre a Soroksári rendező pályaudvarról kiágazó vasúti vágányok és a HÉV vonal területét érintően.

A 150. sz. vasútvonal és a vele szinte párhuzamosan haladó HÉV vonal a Helsinki út nyugati oldalán halad. A HÉV déli irányban, a Nagysándor utcát követően a Helsinki utat külön szintben keresztezve áttér az út keleti oldalára. A Pesterzsébet Felső vasútállomás a Csepeli átjárótól északra helyezkedik el, itt a vasút még a Helsinki úttal és a HÉV vonalával egy magasságban van. Busz és HÉV átszállási lehetőség is biztosított a vasútállomásnál. Innen a vasúti nyomvonal a Helsinki út szintjétől lejjebb halad tovább. A Pesterzsébet megállóhely (2022. óta, a Budapest-Belgrád vasútvonal felújítása alatt szünetel) a Kossuth Lajos utcától délre helyezkedik el és a Zodony utca felől vagy a Helsinki út alatti aluljárón keresztül közelíthető meg.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



*Pesterzsébet Felső vasútállomás vasúti peronja
(Google Street View 2022)*



*régi képek – Pesterzsébet Felső: Pesterzsébet vasútállomás
1910-ben (www.vasutallomasok.hu)*



*Pesterzsébet megállóhely
(Google Street View 2022)*



*régi képek – Pesterzsébet: Pesterzsébet állomás felvételi
épülete egy régi képeslapon (www.vasutallomasok.hu)*

15

A vasutat külön szintben keresztezi a Csepeli átjáró, innen északra átalakulóban lévő, jelenleg gazdasági (darukölcsönző, dísz- és közvilágítással foglalkozó cég, valamint az E.ON telephelye) és hasznosítatlan területek találhatók. Az átjárótól délre pedig beállt lakóterület (4-5 szintes társasházak) és azt kiszolgáló kereskedelmi, szolgáltató, de főként sport és rekreációs célú területek (gyógy- és strandfürdő, tenispályák, focipályák, uszoda, jégcsarnok, evezőstépel, csónakház, játszótér, Duna sétány) helyezkednek el.

A városrész délebbi területén és a vasútvonal mentén gazdasági területek (többek között a KALLE Hungaria Kft., Vink Plast Kft., Neo Szerviz Kft.) találhatók.



*Csepeli átjáró és tőle északra fekvő gazdasági telephely
(Google Street View 2024)*



*Csepeli átjáró
(Google Street View 2024)*

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



*Csepeli átvjárótól délre található lakóterület:
Gubacsi lakótelep (Google Street View 2024)*



*Csepeli átvjárótól délre található lakóterület:
Mediterrán lakópark (Google Street View 2024)*



*Pesterzsébet Gyógy- és Strandfürdő
(Google Street View 2024)*



*Pesterzsébeti Uszoda
(Google Street View 2024)*



*Duna sétány a Csepeli átvjáró közelében
(Google Street View 2024)*



*Játszóter a Duna sétány mellett
(Google Street View 2024)*



*Gubacs városrész déli területének gazdasági területe a Zodony utca mentén
(Google Street View 2024)*



3. KÉRELEM MELLÉKLETE



vasúti terület a Pesterzsébet megállóhely melletti aluljáróval (Google Street View 2017)



Helsinki út az aluljáró lépcsőjével (Google Street View 2024)



gyalogos átkelő a HÉV vonalán (Google Street View 2024)



gyalogos híd a 150. sz. vasútvonal felett a Serény utca folytatásában (Google Street View 2024)

2.2.2. A TELKEK VIZSGÁLATA

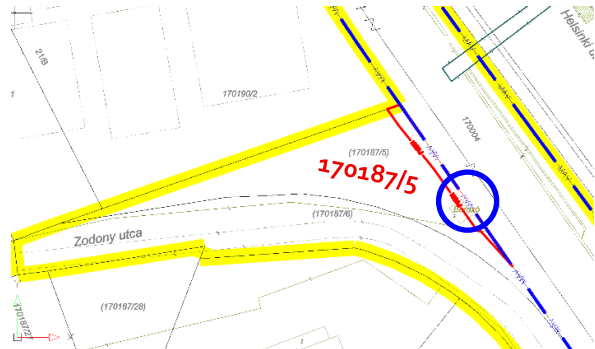
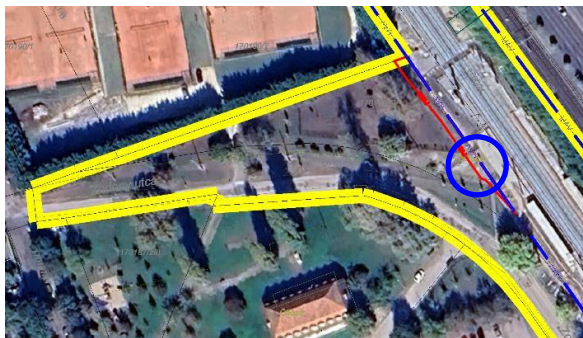
17

A tervezési területen belül a 170004 és 170006 hrsz.-ú telkek művelésből kivett vasúti területek.

A Zodony utca elnevezésű közterület a 170187/6, 170187/31 és 170187/45 hrsz.-ú művelésből kivett telkek összessége.

A 170001, 170030/2, 170187/5 és 170187/46 hrsz.-ú telkek magán, gazdasági társaságok és/vagy önkormányzat tulajdonában álló, művelésből kivett telkek. A tervezési alaptérkép szerint a telkek beépítettek, kivéve a 170187/46 hrsz.-ú telket, ami jelenleg a 150. sz. vasútvonal felújítása során rakodó területként hasznosított.

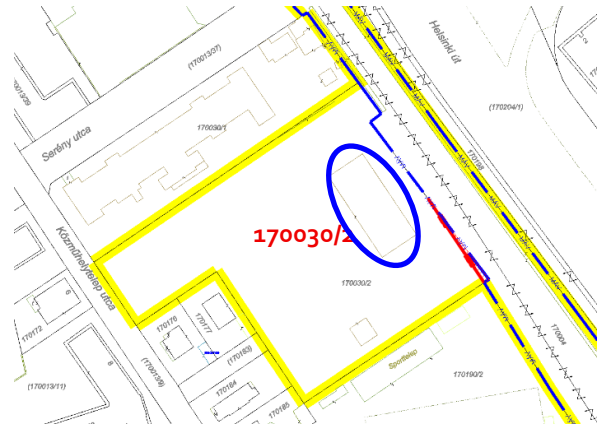
A tervezési alaptérkép nem minden telek esetében tükrözi a kialakult állapotot, a 170187/5 hrsz.-ú telken jelölt épület és a 17030/2 hrsz.-ú telken jelölt nagyobb épület már elbontásra került (az alábbi ábrákon kékkel jelölve).



3. KÉRELEM MELLÉKLETE



a tervezési terület és azon belül a kisajátítással érintett terület a Google Earth Pro légifelvételén (2025)



a tervezési terület és azon belül a kisajátítással érintett terület a tervezési alaptérképen

Az alábbi telekadatok a Megbízó által szolgáltatott tervezési alaptérkép alapján kerültek feltüntetésre:

hrsz.	használó	telekterület	művelési ág	egyéb
170001	M: MÁV Zrt	17.697,76 m ² (1,77 ha)	kivett terület	beépített terület: 681 m ² kisajátítással érintett terület: 1164,6845 m ²
170004	MÁV Zrt.	72.878,74 m ² (7,29 ha)	kivett vasúti terület	150. sz. vasútvonal telke
170006	M: MÁV Zrt	8969,93 m ² (0,90 ha)	kivett vasúti terület	kisajátítással érintett terület: 1637,2805 m ²
170030/2	M: MÁV Zrt	9089,96 m ² (0,91 ha)	kivett terület	beépített terület: 682 m ² kisajátítással érintett terület: 44,9673 m ²
170187/5	M: MÁV Zrt	2319,27 m ² (0,23 ha)	kivett terület	beépített terület: 32 m ² kisajátítással érintett terület: 185,8657 m ²
170187/6	M: MÁV Zrt	9594,84 m ² (0,96 ha)	kivett terület	közterület: Zodony utca kisajátítással érintett terület: 176,547 m ² ; 197,4456 m ²
170187/31	M: MÁV Zrt	3109,02 m ² (0,31 ha)	kivett terület	közterület: Zodony utca kisajátítással érintett terület: 6,1188 m ²
170187/45	M: MÁV Zrt	9533,58 m ² (0,95 ha)	kivett terület	közterület: Zodony utca kisajátítással érintett terület: 26,5745 m ²
170187/46	M: MÁV Zrt	10411,62 m ² (1,04 ha)	kivett terület	kisajátítással érintett terület: 71,645 m ²

18

M: megbízói tájékoztatás szerint a kisajátított terület: MÁV Zrt, illetve magyar állam

2.2.3. KÖRNYEZETVÉDELMI ELEMELKÉP VIZSGÁLATA

A **VIBROCOMP** Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató **Kft.** (felelős tervező: Bite Pálné dr. okl. környezetvédelmi szakmérnök, MMK: 01-0193, OKTF: Sz-035/2009) 2024-ben a PE/KTF/39119-31/2015. ügyiratszámú környezetvédelmi engedély módosításához elkészítette a

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

Budapest – Kelebia vasútvonal Ferencváros állomás (kiz.) – Soroksár (kiz.)” Környezeti Hatástanulmányának módosítását. Az alábbiakban a dokumentum „8. Összefoglaló értékelés” fejezetének tartalma kerül bemutatásra:

„Talaj és felszín alatti víz védelme

A földtani, talajtani felszín alatti víz adottságok tekintetében a 2015. évben készült környezeti hatástanulmányban foglaltakhoz képest jelen módosítás nem okoz változást, így azok továbbra is érvényesek.

A vasúti fejlesztési területen a vasúti üzem veszélyes volta miatt a talaj szennyezését sehol nem lehet kizárni. Szükséges rögzíteni, hogy talajon, vagy földtani közegen kizárólag a termett talajt értjük, a vasúti felépítmény, alépítmény a feltöltéssel nem része a talajnak, vagy földtani közegnek. Az ismert MÁV Zrt. kötelezettségébe tartozó szennyezésekről és annak helyéről a MÁV Zrt. pontos információval rendelkezik, ezen területek állapota röviden bemutatásra került jelen módosító dokumentációban.

A kivitelezés hatásainak tekintetében a 2015-ben környezetvédelmi engedélyt kapott műszaki tartalomhoz képest a tervezett módosítás, bár hosszabb vonalszakaszt érint (a módosított műszaki tartalom szerint a kezdőszelvény 6+00 hmsz, a 2015-ben meghatározott 33+21,16 hmsz helyett) nem jár a területfoglalás mértékének jelentős növekedésével, mivel Ferencváros (kiz.) 3 Soroksári út (kiz.) szakaszon a pálya helyben épül át, jelenleg 2 vágányú, a tervezett állapotban szintén 2 vágányú. A módosított műszaki tartalom megvalósítása esetén a tervezett beruházás területfoglalásának változása a 2015-ben engedélyt kapott változathoz képest nem éri el a 25%-ot.

Az üzemelés hatásai tekintetében a 2015. évben készült környezeti hatástanulmányban leírtakat fenntartjuk, azok nem változnak a nyomvonal-módosítás következtében.

A környezetvédelmi előírások betartásával földvédelmi, felszín alatti vízvédelmi szempontból kedvezőtlen hatással nem kell számolni.

A tervezett módosítás földvédelmi, felszín alatti vízvédelmi szempontból nem okoz jelentős (25 %-ot meghaladó mértékű) hatásváltozást a 2015. évben készült környezeti hatástanulmányban vizsgált változathoz képest.

Felszíni víz védelme

A felszíni vizek vonatkozásában az alapállapotú vizsgálatok, az építés, illetve az üzemelés hatásai tekintetében a 2015. évben készült környezeti hatástanulmányban leírtakat fenntartjuk, azok nem változnak a módosítás következtében.

A tervezett beruházás vízvédelmi szempontból az elQírt környezetvédelmi javaslatok betartása mellett megvalósítható.

A tervezett módosítás felszíni vízvédelmi szempontból nem okoz hatásváltozást a 2015. évben készült környezeti hatástanulmányban vizsgált változathoz képest.

Levegőminőség -védelem

Levegőminőség-védelmi szempontból a tervezett beruházás műszaki tartalmának változása nincs hatással a 2015. évi KHT-ban bemutatott jelenlegi, kivitelezés alatti és üzemelés alatti levegőtisztaság-védelmi megállapításokra, azok továbbra is érvényesek.

A 6+00335+00 hmsz közötti szakasz, amely nem szerepelt a 2015-ös környezeti hatástanulmányban, szintén a rekonstrukció része, ezen a szakaszon a jelenlegi állapotban, illetve a kivitelezés során keletkező építés és üzemelés alatt várható hatások megegyeznek a vizsgált nyomvonal többi részén várható hatásokkal.

Mindezek alapján a tervezett beruházás levegővédelmi szempontból az előírt környezetvédelmi javaslatok betartása mellett megvalósítható, a módosítás és annak hatásai nem jelentősek.

Élővilág-védelem

A tervezett beruházás a hatásterületen belül jogszabállyal vagy egyedi határozattal kihirdetett, >ex lege= védett lápterületet, szikes tavat, országos vagy helyi jelentőségű védett természeti területet közvetlenül nem érint.

Natura 2000 területet a tárgyi beruházás nem érint közvetlenül, a Ráckevei-Duna-ág (HUD120042) Különleges Természetmegőrzési Terület 145 m-re található a tárgyi beruházás által érintett vasúti pálya 25+86 hm szelvényétől.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A tervezett beruházás az ökológiai hálózat elemei közül ökológiai folyosó közvetlen közelében halad a 62+00 és 70+28 hm szelvények között. Az érintettség mértéke nagyságrendileg 1053 m² (~0,1 ha). Az érintettség az ökológiai hálózat integritását nem veszélyezteti.

A vasút nyomvonala mentén előforduló élőhelyek többnyire másodlagosak, természetvédelmi szempontból kevésbé értékesek, természetességi értékük többnyire 1 (teljesen leromlott/regeneráció elején járó) vagy 2 (erősen leromlott/gyengén regenerálódott).

A beruházási területen potenciálisan jelen lévő védett növényfaj a Moore-zsurló (*Equisetum x moorei*), melynek kb. 80-100 egyedét a 2022-es év során a 35 és 36 hm szelvények közötti szakaszon észleltük, de 2023-ban már nem. A kivitelezés megkezdése előtt javasoljuk az újbóli célzott botanikai felmérést, mely igazolja az adott vegetációs időszakban a faj jelenlétét/hiányát. Jelenlét esetén az egyedek védelméről gondoskodni kell lehetőség szerint helyben történő megőrzéssel, ahol ez nem lehetséges, ott áttelepítéssel.

A védett állatfajok közül elsősorban olyan általánosan elterjedt énekesmadarak költőhelyeit érinti, amelyek előfordulását a vasúti pályát kísérő erdősávokban megfigyeltük, valamint általánosan elterjedt a fali gyík (*Podarcis muralis*).

Az élővilág közvetlen igénybevétele valósul meg az építés során, azonban már eddig is a vasúti közlekedés által igénybe vett nyomvonalakon, azok közvetlen környezetében valósul meg. Új élőhelyek igénybevétele minimális mértékben történik, Natura 2000 jelölő élőhelyek igénybevétele nem kell számolni, a jelenleg is használt nyomvonal kerül felújításra. Az átépítésekkel érintett területek (zajvédő falak kialakítása, útátjárók) degradáltak, nem természetes élőhelyek.

Az üzemelés során az élővilágra kifejtett hatás az érintett terület eddig is használt mivoltából adódóan nem lesz számottevően nagyobb az eddigiekhez képest, ugyanakkor fontos kiemelni, hogy a sok elemet tartalmazó védelmi intézkedéseket (javaslatokat) az élővilág megóvása érdekében szükséges mind betartani.

Összességében kijelenthető, hogy a javasolt előírások betartásával élővilág-védelmi szempontból elfogadható a tervezett beruházás. A részletes vizsgálat alátámasztja, hogy a módosítással sem kell jelentős változásra számítani.

Tájvédelem

A vizsgált nyomvonal mentén napjainkban változatos tájhasznosítás jellemző, városias tájhasznosításon belül a közlekedési, ipari, gazdasági és lakóterületek egyaránt helyet kapnak.

A vizsgált nyomvonal mentén több üzemtervezett erdőrészlet helyezkedik el.

A tervezett beruházás megvalósítása során tájhasználati konfliktust okoz, hogy a vizsgált vasúti pálya országos ökológiai hálózat ökológiai folyosóját érinti, a vizsgált vasúti pálya mellett lakóterületek is találhatóak, valamint a tervezett beavatkozások tájlesztettkai hatása.

Tájhasználati módokban bekövetkező változás alapvetően a területfoglalással érintett területeken jelentkezhet: a korábbi művelési ágak megszűnésével és a helyükön közlekedési terület kialakulásával jár. A tervezett tevékenységek közül új terület igénybevétele jár egyes szakaszokon a vasúti pálya átépítése, valamint az új felsővezeteki oszlopok beépítése.

A legtöbb beruházás közlekedési területen valósul meg. A tervezett beruházások megvalósítása esetén kismértékben csökken az érintett térség biológiai aktivitás értéke.

A tervezett beavatkozások közül az új vágány építése, a fakivágási munkák, és a régi helyén új híd műtárgy kismértékű változást okoz a táj-, illetve településképben. A kivitelezési munkák, valamint a megépült új létesítmények lakóterületek tekintetében várhatóan a IX., XX. és XXIII. kerület lakóterületeiről lesznek láthatók.

A tervezett létesítmények megfelelő tájba illesztése esetén a beruházás tájvédelmi szempontból elfogadhatónak tekinthető.

Épített környezet védelme

Budapest Főváros Településszerkezeti Terve alapján a tervezett nyomvonal nem érint világörökségi és világörökségi várományos területeket.

A tervezett nyomvonal és 250 m-es környezetében 2 műemlék, 7 helyi védelemmel ellátott építészeti érték és egy műemléki környezet található. A tervezett pályarekonstrukció 20 m-es környezetében egy műemlék, egy helyi védelem alatt álló védett építészeti érték és egy műemléki környezetet található, melyeket a tervezett beruházás közvetlenül nem érint.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A teljes vizsgálati területen azonosított 10 régészeti lelőhely közül 4 lelőhely érintett a tervezett beruházás által. A megelőző feltárás javasolt módszere: régészeti megfigyelés. Régészeti megfigyelést a kivitelezés földmunkáinak időtartamára kell biztosítani.

A javasolt intézkedések végrehajtása mellett a tervezett létesítmény az épített örökség védelme szempontjából elfogadhatónak tekinthető.

Zajvédelem

Összefoglalva megállapítható, hogy a közvetlen hatásterületen a vasúti forgalomtól származó zajterhelés esetében a tervezett, fentiekben vázolt intézkedések alkalmazása (lásd 5.8. fejezet) mellett biztosítható, hogy a környező épületeknél a tervezett létesítmény zajforrásaitól származó zaj ne lépje túl a határértéket.

A tervezett zajvédelmi intézkedésekkel 3 a fejlesztésekkel párhuzamosan 3 a jelenleginél kedvezőbb zajállapot valósítható meg.

Az építési zaj elviselhetőnek minősíthető, a becsléseken alapuló elvégzett számítások alapján a kialakuló zajterhelés zajvédelmi intézkedések alkalmazásával várhatóan meg fog felelni a jogszabályban előírt követelményeknek.

A tervezett létesítmény zajvédelmi szempontból a javasolt zajvédelmi feltételekkel megvalósítható. Zajvédelmi szempontból a környezetvédelmi engedélyben foglaltakhoz képest a változás mértéke nem jelentős.

Rezgésvédelem

Az alapállapotú rezgésterhelés leírására, a jelenlegi környezeti állapot bemutatására az immissziós rezgésterhelési vizsgálatokat végeztet a Vibrocomp Kft., amelyek eredményei alapján megállapításra került, hogy a Ferencváros-Soroksár 150 sz. vasútvonal adott szakaszain rezgésvédelmi beavatkozás nem szükséges, mert a jelenlegi állapotban teljesülnek a követelményértékek.

A tervezett beruházás esetén az alkalmazható építési technológiára, annak eszközeire, módjára vonatkozóan zaj- és rezgésvédelmi tervet kell készíteni! Az építési rezgésterhelés mértékét az építkezés 3 rezgésterhelési szempontból veszélyes 3 szakaszában rezgésmonitoring vizsgálatok végzésével szükséges ellenőrizni az épületszerkezeti szempontból kritikus, illetve a legkisebb távolságban elhelyezkedő épületekben. Az építési rezgésterhelés megfelelő rezgésvédelmi intézkedések mellett elviselhetőnek minősíthető.

A tervezett távlati állapotot illetően megvizsgáltuk a várható rezgésterhelés mértékét, és megállapítottuk, hogy távlatban a vasúti pálya mellett növekedni fog a rezgésterhelés, azonban a megengedhető rezgésterhelés mértéke a határérték alatti terhelést eredményez.

Megállapítottuk, hogy a pályaszelvényekbe rezgéscsillapítás beépítése nem indokolt, mivel a meghatározott védőtávolságokon belül lakóépületek nem helyezkednek el.

Összefoglalva megállapítható, hogy a távlati állapotban, a rezgésvédelmi intézkedések nélkül, a vasútvonaltól származó rezgés kibocsátás nem fogja meghaladni a rezgésvédelmi követelményeket. Rezgésvédelmi szempontból a környezetvédelmi engedélyben foglaltakhoz képest a változás mértéke nem jelentős.

Hulladékgazdálkodás

Hulladékgazdálkodási szempontból a tervezett beruházás műszaki tartalmának változása nincs hatással sem a kivitelezés alatti, sem az üzemelés alatti hulladékgazdálkodásra. A kivitelezési munkálatok során a hulladékgazdálkodási elvek, vonatkozó jogszabályi előírások betartásával a hulladékok mennyisége minimalizálható. A hulladékokra vonatkozó jogszabályokban előírtak szerint kell történnie a keletkező hulladékok gyűjtésének, valamint elszállításának. A kivitelezés és üzemelés során keletkező hulladékokat arra jogosultsággal rendelkező szakcégek közreműködésével kell elszállítani és kezelni.

A fentiek betartása esetén elmondható, hogy **hulladékgazdálkodás szempontjából a tervezett beruházás megvalósítható. Hulladékgazdálkodási szempontból a környezetvédelmi engedélyben foglaltakhoz képest a változás mértéke nem jelentős.**

A klímakockázati elemzés következtetései

Az érzékenységelemzés során a beruházás érzékenysége került meghatározásra az elsődleges éghajlatvédelmi tényezőkre és a másodlagos hatásokra vonatkozóan. A tervezett beruházás érzékenysége a következő időjárási hatásokkal szemben magas: felszíni levegő átlaghőmérsékletének lassú növekedése; hőségnapok számának növekedése; hóhullámos napok számának növekedése.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A kitétség értékelésekor annak felmérése és osztályozása történt, hogy az érzékenységi vizsgálatban beazonosított, érzékenynek minősített létesítmények, használók és a közlekedési kapcsolatok mennyire vannak, illetve lesznek kitéve a káros éghajlati tényezőknek, a tényezők változásából eredő várható hatásoknak a földrajzi elhelyezkedés szempontjából. A tervezett beruházás által érintett vasútvonalnak elsősorban az aszályos időszakok hosszának növekedése szempontjából magas a kitétsége.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett beruházás a felszíni levegő átlaghőmérsékletének lassú növekedésével, a hőségnapok számának növekedésével és a hóhullámos napok számának növekedésével szemben sérülékeny az éghajlatváltozás kapcsán várható hatások tekintetében.

A kockázatértékelés alapján kiemelten kezelendő kockázatok a következők: vasúti sínek kivetődése, megnövekedett dilatációs mozgások; vezetékek megnyúlása, szakadása, áramszedőtörés.

A tervezett beruházás hatása a klímaváltozásra 3 volumenéből adódóan 3 kismértékű. A beruházás területfoglalásával várhatóan kismértékben csökken a biológiailag aktív kiegyenlítő felületek nagysága, ami közvetve, kismértékben kedvezőtlenül hat az éghajlatváltozásra és a hatásterület éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodási képességére.

A klímaváltozás hatásainak csökkentését szolgáló javaslatok, megfelelő adaptációs intézkedések alkalmazása jelentős mértékben enyhítheti a várható negatív hatásokat a tervezett beruházásra vonatkozóan.”

A Pest Megyei Kormányhivatal által PE/LTF/39119-31/2015. iktatószámom adott, a Budapest – Kelebia vasútvonal Budapest, Soroksári út (kiz.) – Soroksár (kiz.) állomások közötti vonalszakaszon új (bal) vágány építésére vonatkozó [környezetvédelmi engedélyt](#) [a Ferencváros (kiz.) – Soroksár állomás (kiz.) vonalszakasz (06+00-75+00 hmsz.) korszerűsítési munkálataira vonatkozó környezeti hatásvizsgálati dokumentáció alapján történő] az annak nem jelentős módosításával kapcsolatban 2024. március 27. napján előterjesztett, majd 2024. április 23., 2024. április 29., 2024. április 30. napján, 2024. május 9., 2024. május 16., és 2024. május 22. napján kiegészített kérelemre [a Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal 2024. május 28-án módosította a BK/KTF/03794-46/2024. határozatában:](#)

22

I. Az Engedély 1. oldalán, az első bekezdés helyébe az alábbiak kerülnek:

A MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (székhely: 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60., adószám: 10856417-2-44, cégjegyzékszám: 01-10-042272, KÜJ szám: 100 289 165, hivatalos elektronikus elérhetőség: 10856417#cegkapu, rövidített elnevezése: MÁV Zrt., a továbbiakban: Környezethasználó) részére a Budapest – Kelebia vasútvonal Budapest, Ferencváros (kiz.) - Soroksár állomás (kiz.) közötti vonalszakasz (06+00-75+00 hmsz.) korszerűsítési munkálataira

környezetvédelmi engedélyt

adok, a rendelkező részben foglaltak megtartásának kötelezettsége mellett.

*Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály
BK/KTF/03794-46/2024. iktató számú határozatának részlete*

A következőkben a **környezetvédelmi engedélyt tartalmazó határozatban szereplő, a zajvédő fallal kapcsolatos információk kerülnek bemutatásra:**

A határozat tartalmazza, hogy a környezetvédelmi hatóság a BK/KTF/03794-20/2024. iktatószámú levelével megkeresete a tevékenység telepítési helye szerinti települések önkormányzatait. A levélre [Budapest Főváros XX. Kerület Pesterzsébet Önkormányzata](#) az alábbi [KP/7843-5/2024. iktatószámú nyilatkozat](#)ot adta (idézet szürke aláfestéssel):

„A részünkre megküldött dokumentumok és a rendelkezésünkre álló információk, zajtérképek alapján továbbra is észrevételezzük, hogy a korszerűsítési munkálatok következtében az érintett területen a

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

felújítást megelőző időszakban tapasztalható képest jelentősen megnövekedő vasúti szerelvényszám a zajterhelés még fokozottabb növekedésével fog járni.

A zajvédelmi munkarész ismeretében álláspontunk szerint a korábbi nyilatkozatunkban foglaltak szerint a zajvédő fal építését indokoltnak tartjuk. Az üzembe helyezés és a működtetés megkezdését követően a helyszín és a kialakult zajterhelés figyelembevételével kérjük a zajmérések megismétlését és az adatok ismeretében a szükséges intézkedések megtételét.

Egyebekben a módosított környezetvédelmi engedély kiadása ellen kifogást nem emelünk.

A tervezett korszerűsítési munkálatok megfelelnek a településrendezési követelményeknek és a hatályos 26/2015.(X.21.) Ök. sz. rendelettel jóváhagyott Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) előírásainak.”

Az Engedély „II. KÖRNYEZETVÉDELMI ELŐÍRÁSOK” fejezet „Zajvédelmi szempontból” alfejezetének helyébe a határozat alapján új alfejezet került (idézett részek szürke aláfestéssel):

„Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

(...)

40. A tárgyi vasúti létesítmény mentén található, a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 2. §-ában meghatározott területek és építmények zaj elleni védelmét, a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében előírt zajterhelési határértékek teljesülését biztosítani kell. **A beruházás kivitelezése során a vasútvonal fejlesztés jövőbeni üzembe helyezéséből származó közlekedési zajterhelés határértékre csökkentése érdekében a zajtól védendő ingatlanok irányába - ahol lehetséges és közlekedésbiztonsági szempontból is megfelelő - zajárnyékoló falakat kell elhelyezni a forgalomba helyezést megelőző 30 nappal, az alábbiak szerint:**

Zajárnyékoló fal jele	Oldal	Kezdőszelvény [hm]	Végyszelvény [hm]	Hossz [m]	Magasság a sínkoronától (sk) [m]	Pályától való távolság [m]	Zajárnyékoló fal típusa
Budapest XXIII. kerület, Soroksár							
J64	jobb	64+45	65+95	150	2,5	4	vasút felé elnyelő
B67	bal	67+00	68+80	180	4	4	vasút felé elnyelő
J72	jobb	72+40	75+00	260	4	4	vasút felé elnyelő

41. A tárgyi fejlesztéssel összefüggésben benyújtott, környezeti hatásvizsgálati módosító dokumentáció szerint a távlati, vasúti közlekedéstől származó zajterhelés a Budapest XX. kerület, Helsinki út 38-39. szám alatti (170970/5 hrsz.) védett épületnél megközelíti a határértékeket, ezért ezeknél az épületnél további zajmérési pont felvétele indokolt:

Zajmérési pont jele:	Zajmérési pont:
ZMP3	1201 Budapest, Helsinki út 38-39. (hrsz.: 170970/5)

42. A vasúti létesítmény forgalomba helyezését követő 30. és 60. napok között a létesítmény hatásterületén kijelölt monitoring pontokban a **zaj- és rezgésvédelmi követelmények teljesülését üzemszerű működés közben végzett zaj- és rezgésmérések alapján készült szakvéleményben kell bizonyítani.**

A zajméréseket az MSZ-18150/1-98.-sz. szabvány szerint, illetőleg a zajkibocsátási határértékek megállapításának, valamint a zaj- és rezgés-kibocsátás ellenőrzésének módjáról szóló 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet] 9. számú mellékletének 1-5.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

pontjaiban meghatározott mérési módszerrel kell elvégezni, és a 6. pontban foglaltak szerint kell dokumentálni. Minden esetben szükséges a forgalmi adatok rögzítése. A rezgésterhelési határértékeknek való megfelelés ellenőrzését a 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet 4. § (3) bekezdésben foglaltak szerint kell elvégezni. A határértéknek való megfelelés vizsgálata során a közlekedéstől származó zajterhelés tekintetében a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú melléklete szerinti határértékeket, az emberre ható rezgések tekintetében az 5. melléklet szerinti követelményeket kell alkalmazni.

Zajmérési pont jele:	Zajmérési pont:
ZMP1	1238 Budapest, Nap utca 2. (hrsz.: 184324)
ZMP2	1238 Budapest, Ékes utca 9/B. (hrsz.: 184402/3)
ZMP3	1201 Budapest, Helsinki út 38-39. (hrsz.: 170970/5)

Rezgésmérési pont jele:	Rezgésmérési pont:
RMP1	1203 Budapest, Serény utca 1. (hrsz.: 170013/38)
RMP2	1238 Budapest, Ékes utca 9/B. (hrsz.: 184402/3)

A szakvélemény benyújtási határideje: a forgalomba helyezést követő 90 napon belül.

43. A közlekedési létesítmény zajkibocsátását a forgalomba helyezés napjától számított 180 naptól számított félévente történő zajméréssel ellenőrizni kell a ZMP1–ZMP3 monitoring pontokon, annak igazolására, hogy a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében szereplő zajterhelési határértékek teljesülnek. A mérések megkezdésnek időpontjáról az illetékes környezetvédelmi hatóságot a mérést megelőzően, elektronikus úton tájékoztatni kell. A zajvizsgálatról készült jegyzőkönyvet be kell nyújtani az illetékes környezetvédelmi hatóságnak.

Határidő: a mérést követő 30 napon belül

44. A forgalomba helyezést követő 30. - 60. nap között elvégzett zajmérések eredményeit felhasználva, a vasúti létesítmény teljes hosszára (6+00 – 75+00 hmsz.) vizsgálatot kell végezni, modellszámításokkal kell igazolni, hogy a legközelebbi zajtől védendő létesítményeknél a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében szereplő zajterhelési határértékek teljesülnek. A modellszámítások eredményét szakvéleményben kell összefoglalni. Amennyiben a modellszámításokkal meghatározott zajterhelési értékek határérték feletti, a szakvéleményben minden zajtől védendő ingatlan esetén ismertetni kell a határérték alatti zajterhelési érték eléréséhez szükséges zajcsökkentő intézkedéseket és/vagy passzív zajcsökkentésre vonatkozó javaslatokat. A szakvéleményt az illetékes környezetvédelmi hatóságnak be kell nyújtani elfogadásra.

Határidő: a forgalomba helyezést követő 150 napon belül

45. A vasútvonal, a kapcsolódó vasúti berendezések és a vasúti szerelvények folyamatos karbantartásával biztosítani kell a legközelebbi a védendő épületeknél a zaj- és rezgésterhelési határértékek teljesülését.”

A Budapest Főváros Budapest Főváros Kormányhivatala XXI. Kerületi Hivatala Népegészségügyi Osztály (XX. Kerület Pesterzsébet és XXIII. Kerület Soroksár) illetékességi területének vonatkozásában a BP-21/NEO/0123-5/2024. iktatószámú nyilatkozatában csupán a beruházás soroksári szakaszával kapcsolatban tett észrevételt, hogy zajárnyékoló fal építése szükséges a soroksári szakaszon megjelölt,

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

vasúthoz közeli épületek esetében, mert a várható távlati zajterhelés túllépi a megengedett határértékeket.

A VIBROCOMP Akusztikai, Számítástechnikai Szolgáltató és Kereskedelmi Korlátolt Felelősségű Társaság által készített, Vib.: 85/6/2023 témaszámú „Zaj- és rezgésmonitoring Vizsgálata – Alapállapot jelentés” című dokumentumban foglaltakat a környezetvédelmi hatóság elfogadta és a döntéséhez felhasználta. A határozatban a környezetvédelmi hatóság által tett Előírások indoklása zaj- és rezgésvédelmi szempontból az alábbiak szerint kerültek rögzítésre:

„A „Zaj- és rezgésvédelmi szempontból” tett előírások indoklása:

(...)

A számítási eredmények alapján megállapítható, hogy a közvetlen hatásterület környezetében a távlati zajterhelés néhány helyen a vasúthoz közeli épületeknél túllépi a megengedett határértékeket. A határérték túllépés a vasúti forgalom zaja miatt alakul ki. A nappali megítélési időben nem várható a határértékek túllépése, az éjjeli időszakban a várható túllépés mértéke Budapest XX. kerület estében nappal 0-0,2 dB, Budapest XXIII. kerület esetében 0-6 dB közötti.

A dokumentáció megállapítja, hogy határérték túllépés következtében a tervezési terület menti védendő területek egyes részein zajvédelmi intézkedésre van szükség.

Az előzőek okán a dokumentáció - ahol ez lehetséges és közlekedésbiztonsági szempontból is előnyös - zajárnyékoló fal építését javasolja az alábbiak szerint:

Zajárnyékoló fal jele	Oldal	Kezdőszelvény [hm]	Végzőszelvény [hm]	Hossz [m]	Magasság a sínkoronától (sk) [m]	Pályától való távolság [m]	Zajárnyékoló fal típusa
Budapest XXIII. kerület, Soroksár							
J64	jobb	64+45	65+95	150	2,5	4	vasút felé elnyelő
B67	bal	67+00	68+80	180	4	4	vasút felé elnyelő
J72	jobb	72+40	75+00	260	4	4	vasút felé elnyelő

25

A dokumentáció alapján a zajárnyékoló falak megépülésével a vasúti közlekedésből származó zaj a védett környezetben a nappali és éjjeli időszakban is határérték alá csökken.

A dokumentáció szerint a tervezett zajvédelmi intézkedésekkel a fejlesztésekkel párhuzamosan a jelenleginél kedvezőbb zajállapot valószínűsíthető meg.

A vizsgált területen mind jelenleg, mind távlatban a meghatározó rezgésforrás a Ferencváros -Soroksár 150 sz. vasútvonalon bonyolódó vasúti közlekedés.

A jelenlegi közlekedési viszonyokra jellemző rezgésintenzitást helyszíni rezgésvizsgálatokkal állapították meg két kiválasztott vizsgálati ponton [1203 Budapest, Serény utca 1. (170013/38 hrsz.) és 1238 Budapest, Ékes utca 9/B (18402/3 hrsz.)]

A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a jelenlegi állapotban a környezeti rezgésektől védendő épületekben határértékek alatti rezgésterhelés tapasztalható.

A dokumentációban foglaltak alapján a távlati üzemelés alatt a rendelkezésre álló tanulmányok és a lefolytatott vizsgálatok alapján megállapítható, hogy távlatban a vasúti pálya mellett a rezgésterhelés mértéke a fentebb említett két vizsgálati ponton lévő védett épületben várhatóan határérték alatt marad.

A pályaszelvényekbe rezgés csillapítás beépítése nem indokolt, mivel a meghatározott védőtávolságon (14 m) belül rezgéstől védendő épületek nem helyezkednek el. Rezgésvédelmi szempontból az Engedélyben foglaltakhoz képest a változás mértéke nem jelentős.

Az előzőek alapján a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendeletben előírt követelmények figyelembe vételével a tervezett fejlesztés megépítésnek és a megvalósulást követő üzemelésének környezeti zaj- és rezgésvédelmi szempontból akadálya nincs.”

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

2.2.4. TÁJ ÉS ZÖLDFELÜLET VIZSGÁLATA

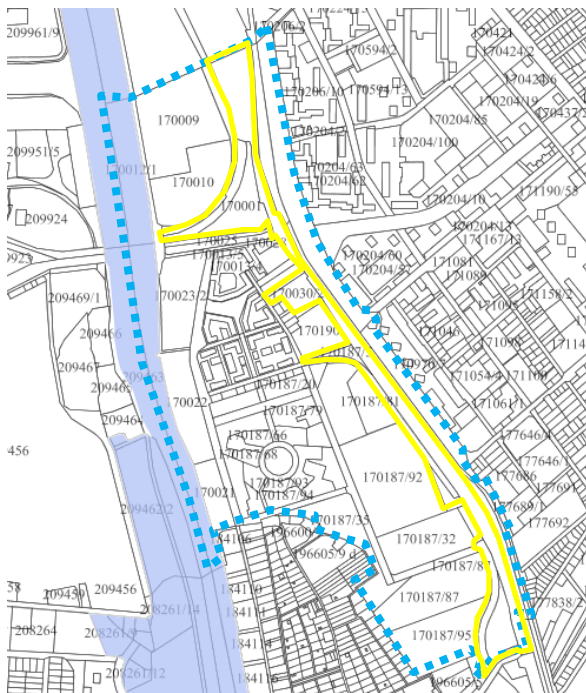
A tervezési terület belterületen helyezkedik el, területe művelésből kivett, főként a MÁV Zrt. kezelésében áll. A vasúti fejlesztés során a vasúti terület kis mértékű területi bővítése vált szükségessé a tervezett vágányhálózat és annak közműellátása (pl. vízelvezetés, elektromos tartószerkezet) kapcsán, illetve a terület kiszolgálását, zavartalan működését biztosító létesítmények érdekében.

A tervezési területet nem érinti:

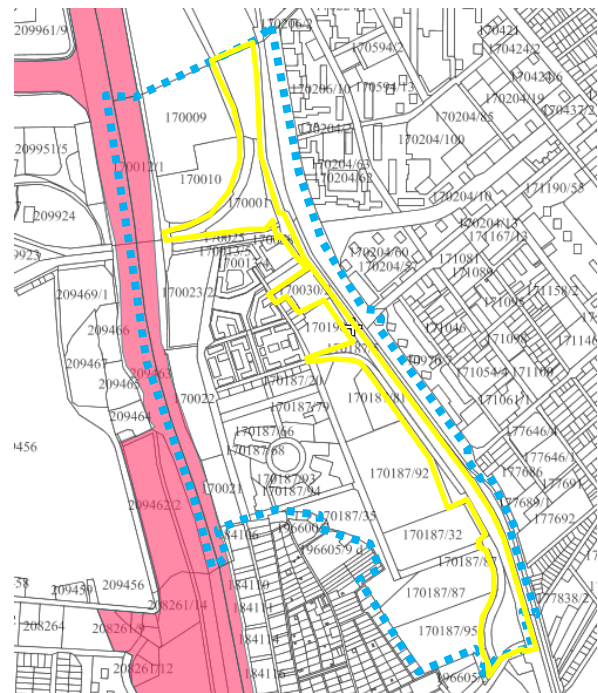
- országos meglévő vagy védelemre tervezett természeti terület vagy természeti érték,
- helyi védett, vagy védelemre tervezett természeti terület vagy természeti érték,
- ex lege védett területek (láp, barlang és felszíni védőövezete),
- országos jelentőségű földtani alapszelvény.

A javasolt KÉSZ módosítással érintett terület európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területnek, ún. **NATURA 2000 terület**nek, illetve **az ökológiai hálózatnak nem része**, és nem is határos vele.

A javasolt KÉSZ módosítással érintett területhez legközelebb a vasúttól nyugatra, ~ 350-800m-re a Ráckevei Duna-ág (HUDI20042) Natura2000 különleges természetmegőrzési terület fekszik, mely egyben az ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetének területéhez is tartozik. A módosítással érintett területet **nem érinti az OTRT lehatárolt Tájképvédelmi terület övezete**. A legközelebbi ilyen terület a Ráckevei Duna-ág.



Natura 2000 különleges természetmegőrzési terület (SAC) és a tervezési terület viszonya (OKIR)



az ökológiai hálózat és a tervezési terület viszonya (OKIR)

26

A KÉSZ a Helsinki út mentén meglévő és tervezett városképvédelmi fasort határoz meg.

A kisajátítással érintett területen belül a 170187/46 hrsz.-ú telek a BTSZ-ben és FRSZ-ben Ev-Ve jelű véderdőbe sorolt terület. A Kerületi Szabályozási terv ezt a területet Ev jelű védelmi erdőterület övezetbe sorolja. A 170187/46 hrsz.-ú telek művelésből kivett.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A tervezési területet nem érinti az Országos Erdőállomány Adattárban nyilvántartott erdőterület, illetve az OTrT-ben szereplő Erdők övezete és Erdőtelepítésre javasolt terület övezete.

Legközelebbi erdőterületek a tervezési területtől délre, Soroksár területén helyezkednek el, egy kisebb szabad rendelkezésű erdőfolt, illetve egy 5,28 ha területű, közjóléti elsődleges rendeltetésű telepített nemes nyáras.



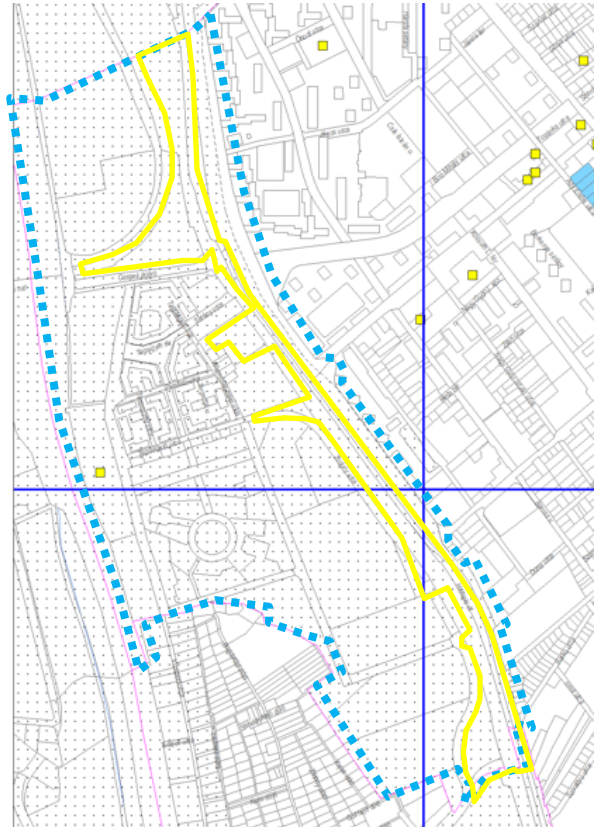
erdőtagok a tervezési terület közelében (NÉBIH Erdőtérkép)

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A tervezett fejlesztés megvalósulása természetvédelmi- és tájvédelmi érdekeket nem sért. A fejlesztésnek nincsenek közvetlen negatív hatásai a tervezési terület környezetében elhelyezkedő természetvédelmi területekre, erdőterületekre.

2.2.5. ÖRÖKSÉGVÉDELMI ELEMELK VIZSGÁLATA

A **tervezési terület** telkeit **érinti** a nemzetközi és országos művi értékvédelmi kategóriába tartozó **nyilvántartott régészeti lelőhely**, mely lelőhelybe Gubacs városrész teljes területe beletartozik.



TSZT Szerkezeti tervlap részlet (3 az épített környezet értékének védelme
a) más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek)

A **Magyar Nemzeti Múzeum** (régész, szakmai felelős: Szegedi Kristóf István) 2023-ban **egyszerűsített előzetes régészeti dokumentációt készített a Budapest, Ferencváros állomás (kiz.) – Soroksár (kiz.) vasútvonal fejlesztése kapcsán**. Az alábbiakban a dokumentum vonatkozó tartalma kerül bemutatásra:

„2. RÉGÉSZETI ÉRTÉKVIZSGÁLAT, LELOHELY-DIAGNOSZTIKAI VIZSGÁLATOK

2.1. Adattári, szakirodalmi, térképészeti adatgyűjtés

A tervezett beruházás helyszíne a Csepeli-sík és Pesti-hordalékkúpsítság kistájak, Budapest belterületén található.

A közhiteles lelőhely-nyilvántartás, a múzeumi adattári, szakirodalmi, térképészeti kutatások során, a tervezett beruházás által érintett területen és 250 méter széles övezetében 11 ismert (nyilvántartott) régészeti lelőhelyhez kapcsolódó adatot gyűjtöttünk.

Adatgyűjtés során a fejlesztési területen és pufferzónájában azonosított régészeti lelőhelyek:

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

Név:	Nyilvántartási szám:	Információ forrása:	Lelőhely jellege:	Lelőhely kora:	Pozíciója:
Budapest XX. kerület – Attila utca 36.	15702	ásatás régészeti felügyelet	temető	avar	puffer-zónában
Budapest XX. kerület – Dózsa György út	15704	adatgyűjtés régészeti felügyelet	szórványelet	ismertlen kor	érintett
Budapest XX. kerület – Északi kerülethatár-Helsinki út-Déli kerülethatár-Dunafolyam	71255	régészeti felügyelet adatgyűjtés próbafeltárás	telep	őskor középkor	érintett
Budapest XX. kerület – Pestszenterzsébet, Szentkút	15713	régészeti megfigyelés	csontvázas sír	avar	puffer-zónában
Budapest XX. kerület – Pestszenterzsébet, Tatárdomb	15709	felszíni gyűjtés ásatás	falu csontvázas sír	középkor török kor ismertlen kor	puffer-zónában
Budapest XX. kerület – Teremszeg utca	15724	ásatás adatgyűjtés régészeti megfigyelés	temető település	rézkor középkor	puffer-zónában

(...)

Az azonosított, illetve vizsgált régészeti lelőhelyek ismert kiterjedését az 1. sz. térképmellékleten ábrázoltuk, a térinformatikai állományok a digitális melléklet „Térinformatika” mappájában érhetők el.

3. FELTÁRÁSI PROJEKTTERV

3.1. A változtatási szándékok ismertetése

A tervezett Beruházás a Megrendelő adatszolgáltatása alapján Budapest belterületén fog megvalósulni a 38028/1, 38028/2, 38049/1, 38080/1, 38086/30, 38197, 170001, 170004, 170187/4, 170187/46, 184300 és 184344 hrsz. területén. A Beruházás 6,9 km-t érint a 6+00 és 75+00 hm kilométerszelvények között.

A tervezett Beruházás során Ferencváros (kiz.) – Soroksári út (kiz.) szakaszon a pálya helyben épül át, jelenleg 2 vágányú, tervezett állapotban szintén 2 vágányú. A tervezett vágánytengely-távolság 4.00 – 4.20 m közötti. Soroksári út állomáson a kezdőponti kitérő körzet helyben épül át, a 22 szelvénytől a vágányok jobb oldalra tolódva épülnek át (helyet biztosítva a távlati HÉV fejlesztésnek). A meglévő peron megszüntetésre kerül, helyére új vágány épül. Az állomás jobb oldalán új burkolt rakterület épül. A tervezett vágánytengelytávolság 4.75 m. Soroksári út (kiz.) – Soroksár (kiz.) szakaszon a jelenleg egy vágányú pálya két vágányú pályaként épül meg. Soroksári út állomástól 35+80 szelvényig a bal vágány marad a meglévő vágány helyében, és a jobb oldalra épül az új vágány. A 35+80 – 43+60 szelvények között a pálya korrekciós szakaszon épül át. A tervezett vágánytengely-távolság 4.20 m. A 43+60 – 46+00 szelvények között a meglévő támfalrendszer között a jobb vágány helyben tartásával épül a két vágány, a tervezett vágánytengely-távolság 4.00 m. 46+00 – 51+00 szelvények között a jobb vágány szintén helyben épül át, bal oldalra épül az új vágány, a tervezett vágánytengely-távolság 4.00 – 5.00 m között változik. A meglévő Pesterzsébet megállóhely jobb oldali peronja helyben épül át 250 m hosszon, a bal vágány mellé új 250 m hosszú peron épül egyenes szakaszban. 51+00 – 62+00 szakaszon korrekciós nyomvonalon kiépül a távlati HÉV vágányok elágazása. beépül 6 csoport kitérő és egy csoport átszelés. A vágányok a jobb oldalra tolódnak, a vágánytengely-távolság 4.20 m -6.90 m között változó. 62+00 – 75+00 szelvények között a jobb vágány helyben tartásával épül a két vágány, a vágánytengely-távolság 4.20 m – 5.00 m között változó. A 16+00 szelvényben 9.60 m széles három vágányú útátjáró helyben épül át. A 31+88 szelvényben gyalogos átvezetés megszűnik, átkerül a xx. szelvénybe. A 48+25 szelvényben lévő gyalogos átjáró helyben átépül. A 23+00 – 28+70 szelvények között a vágányok jobb oldalán rakodóhoz vezető út átépítésre kerül. A 25+39 – 27+92 szelvények között burkolt rakterület kerül kialakításra.

Az átépülő vasúti pálya új alépitménnyel készül a 6+00 – 43+60 és 51+00 – 75+00 szakaszokon változó vastagságú SZK1 védőréteg és talajstabilizáció beépítésével.

3.2. Örökségvédelmi hatáselemzés, örökségvédelmi hatáscsökkentő javaslatok

A régészeti értékvizsgálat során, a tervezett beruházás földmunkái által érintett területen nem azonosítottunk olyan helyben megtartandó örökségi elemeket, amelyeket a Korm. R. 21. § (3) bekezdés alapján a földmunkával el kell kerülni.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A megrendelő által átadott műszaki adatok és a régészeti értékvizsgálat eredményei alapján megállapítható, hogy a tervezett beruházás földmunkái régészeti lelőhelyeket érintenek. A Kötv. 22. § (1) bekezdés értelmében, a lelőhely földmunkával érintett részén megelőző régészeti feltárást kell végezni.

A földmunkák által érintett régészeti lelőhelyek:

Lelőhely neve:	Nyilvántartási száma:	Jellege:	Kora:	Földmunkával érintett területe
Budapest XX. kerület – Dózsa György út	15704	szórványlelet	ismertlen kor	a Megrendelő adatszolgáltatása alapján nem kiszámolható m ²
Budapest XX. kerület – Északi kerülethatár-Helsinki út-Déli kerülethatár-Dunafolyam	71255	telep	őskor középkor	
Budapest XXIII. kerület – Ker.Északi határ-Grassalkovich út-vasútvonal-Erzsébet u.-	66796	telep	oskor szarmata középkor	
Budapest IX. kerület - Déli vasúti összekötő-Ferencvárosi pu.-Üllői út-Határ út-dél	66290	temető telep	avar	

Az elvégzett régészeti értékvizsgálat eredményei alapján az érintett régészeti lelőhely földmunkák által bolygatott, részben megsemmisült. Ezért a Kötv. 22. § (3) bekezdés ad) pontjának figyelembevételével a megelőző feltárást javasolt módszere: régészeti megfigyelés.

A gépi és kézi földmunkát a régész irányítása mellett kell végezni (Korm. R. 36. § (2) bekezdés), olyan munkagéppel (gumikerekes forgókotró, iszapoló vagy rézsűző kanállal), amely alkalmas a régészeti jelenségek jelentkezési szintjén a régészeti tükörfelület kialakítására. A megfelelő régészeti tükörfelület kialakításának érdekében kézi földmunkavégzésre is szükség lehet (vö.: Kötv. 7. § 31. pont).

Amennyiben a régészeti megfigyelés mellett végzett földmunkák során régészeti lelőhely kerül elő, a jelenségeket a megfigyelés keretében ki kell bontani és megfelelően dokumentálni kell (Korm. R. 35. § (1) bekezdés).

A Kötv. 23/E. § (5) bekezdése szerint: nagyberuházás megvalósítása esetén a kivitelezés földmunkái régészeti megfigyelés mellett végezhetőek, ennek megfelelően az egyéb feltárási módszerekkel fel nem tárt területen régészeti megfigyelést kell biztosítani (Korm. R. 43. § (3) bekezdés). Amennyiben a régészeti megfigyelés mellett végzett földmunkák során régészeti lelőhely kerül elő, a jelenségeket ki kell bontani és megfelelően dokumentálni kell.

A Korm. R. 35. § (1) bekezdés szerint, ha a régészeti megfigyelés során régészeti bontómunka válik szükségessé a régészeti bontómunkát – legalább a beruházási földmunkával érintett mélységig – és az elsődleges leletfeldolgozást a régészeti megfigyelés keretében kell elvégezni.

A Korm. R. 45. § szerint, ha a nagyberuházás régészeti megfigyelése során előkerült régészeti lelőhely vagy lelet a kivitelezés hátráttartása nélkül régészeti bontómunka keretében nem tárható fel, a régészeti megfigyelést végző intézmény haladéktalanul értesíti a hatóságot. A hatóság a szükséges intézkedésekről a bejelentés kézhezvételétől számított öt napon belül dönt.

A Korm. R. 46. § (1-3) bekezdései alapján, ha a megelőző feltárást vagy a régészeti megfigyelés során eredeti összefüggéseiben megmaradt régészeti emlék kerül elő, a feltárást végző intézmény három napon belül köteles bejelenteni a hatóságnak, valamint megelőző feltárást esetén értesíteni a beruházót. A bejelentett régészeti emlék elkerüléséről vagy helyszíni megtartásáról és kezeléséről, valamint a szükséges állammegőrző intézkedésekről a hatóság húsz napon belül dönt. Ha a régészeti emlék megelőző feltárást során került elő, és a hatóság határozata alapján azt a helyszínen kell megőrizni, a beruházás során a műszaki tervezésnek és a kivitelezésnek tekintettel kell lennie az emlék megőrzésére. Ebben az esetben a feltárást végző intézmény köteles a feltárást terepi munkáinak befejezését követő tizenöt napon belül a régészeti emlékről adatot szolgáltatni a beruházónak. Az adatszolgáltatás részeként rajzi dokumentáción egyértelműen fel kell tüntetni a bontható és a helyszínen – eredeti helyükön – megőrzendő régészeti emlékeket.

A földmunkák által érintett területen azonosított régészeti lelőhelyek mellett a földmunkával érintett terület 50 méteres közelségében több nyilvántartott régészeti lelőhely ismert. Mivel ezek lehatárolása – a lelőhely-diagnosztikai módszerek korlátozott alkalmazhatósága miatt – bizonytalan, a lelőhelyek ismert kiterjedésének

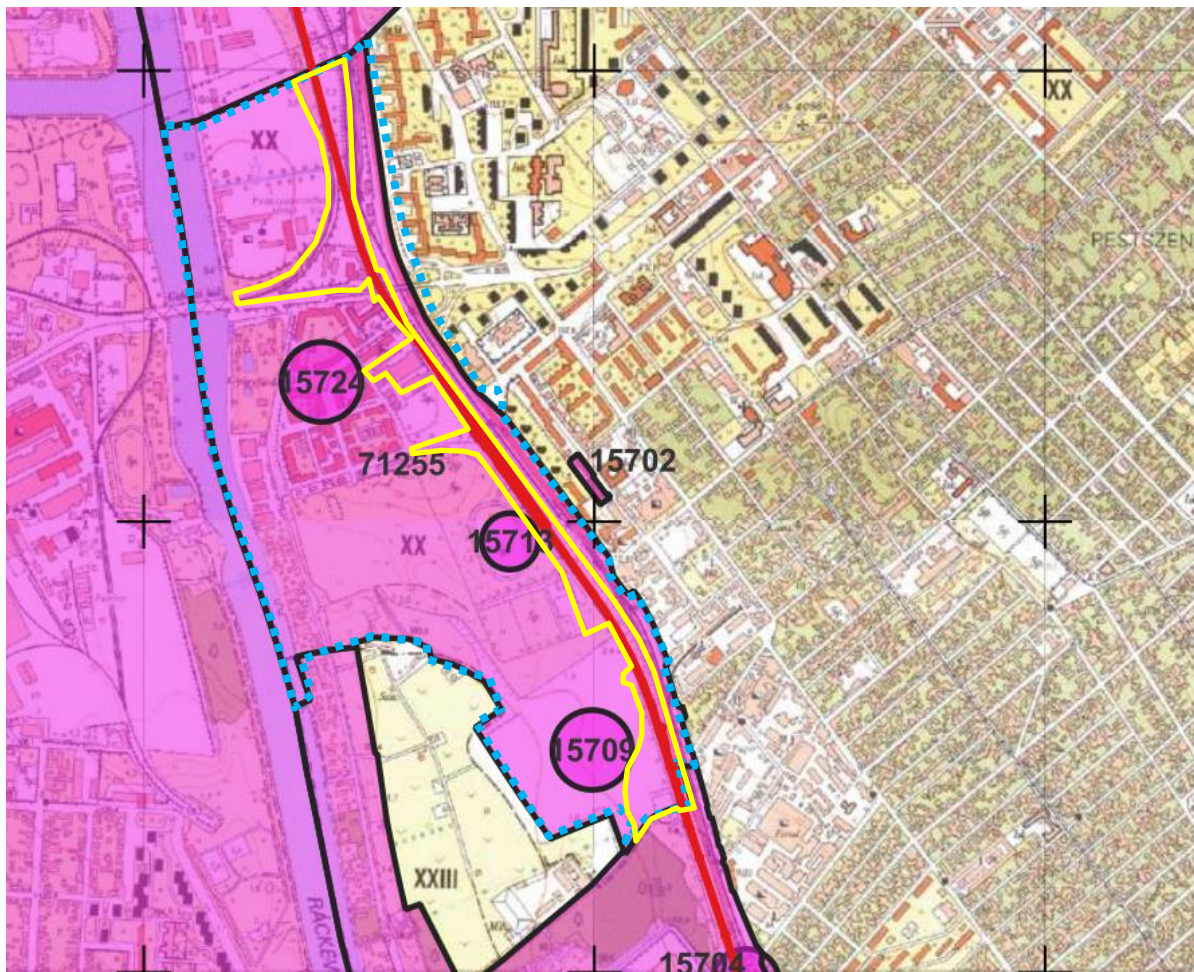
3. KÉRELEM MELLÉKLETE

közeliében nagy eséllyel számíthatunk a lelőhelyekhez tartozó jelenségek előkerülésére a földmunkák során. Ezek bontására és dokumentálására a feladatellátónak és a megrendelőnek egyaránt fel kell készülni.

A földmunkák által potenciálisan veszélyeztetett régészeti lelőhelyek:

Nyilvántartási azonosító	Név:	Pozíció:
15713	Budapest XX. kerület – Pestszenterzsébet, Szentkút	653835, 231992
15260	Budapest IX. kerület - Soroksári út 158-164. (Lámpagyár)	653230, 233899

(...)



Budapest, Ferencváros állomás (kiz.) 3 Soroksár (kiz.) vasútvonal fejlesztése Előzetes Régészeti Dokumentáció
1. sz. térképmelléklet részlete: A régészeti adatgyűjtés eredménye

A tervezési területen a 170022 hrsz.-ú telken fővárosi védettségű épületegyüttes található, a III – V. számú csónakházak (Somody Ödön, 1925 körül).

A Téglagyár tér (170013/8 hrsz.) és a Téglagyártó út (170013/36 hrsz.) utcaképe kerületi védelem alatt áll. Itt található a 170013/7 hrsz.-ú telken álló modern stílusú lakóépület, melynek téglalburkolatú homlokzata védett.

Helyi védettség alatt áll a modern stílusú fürdőépület is a 170023 hrsz.-ú telken.

A fejlesztés a védett épületeket és a védett utcaképet nem érinti, azokra nincs közvetlen hatással.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



Vízisort utca 2. – 170023 hrsz.
(Pesterzsébet helyi védett épületek katasztere 2023)



Téglagyár tér 4. – 170013/7 hrsz.
(Pesterzsébet helyi védett épületek katasztere 2023)

2.2.6. KÖZLEKEDÉSVIZSGÁLAT

A tervezési terület a Helsinki út mentén, Pesterzsébet északi és déli kerülethatára között helyezkedik el.

A 150. sz. vasútvonal és a Helsinki út között egy szakaszon a HÉV vonal területe fekszik. A vasutat külön szintben keresztezi a Csepeli átjáró és a Meddőhányó utca. A Helsinki út és a tőle nyugatra fekvő területek, beleértve a vasútvonal területét is, alacsonyabb terepszinten találhatók. A HÉV vonala a Helsinki úttal egy terepszinten halad.

Gubacs városrész elérhetőségére és belső területeinek feltárására kialakított közlekedés-hálózati rendszer megfelelő:

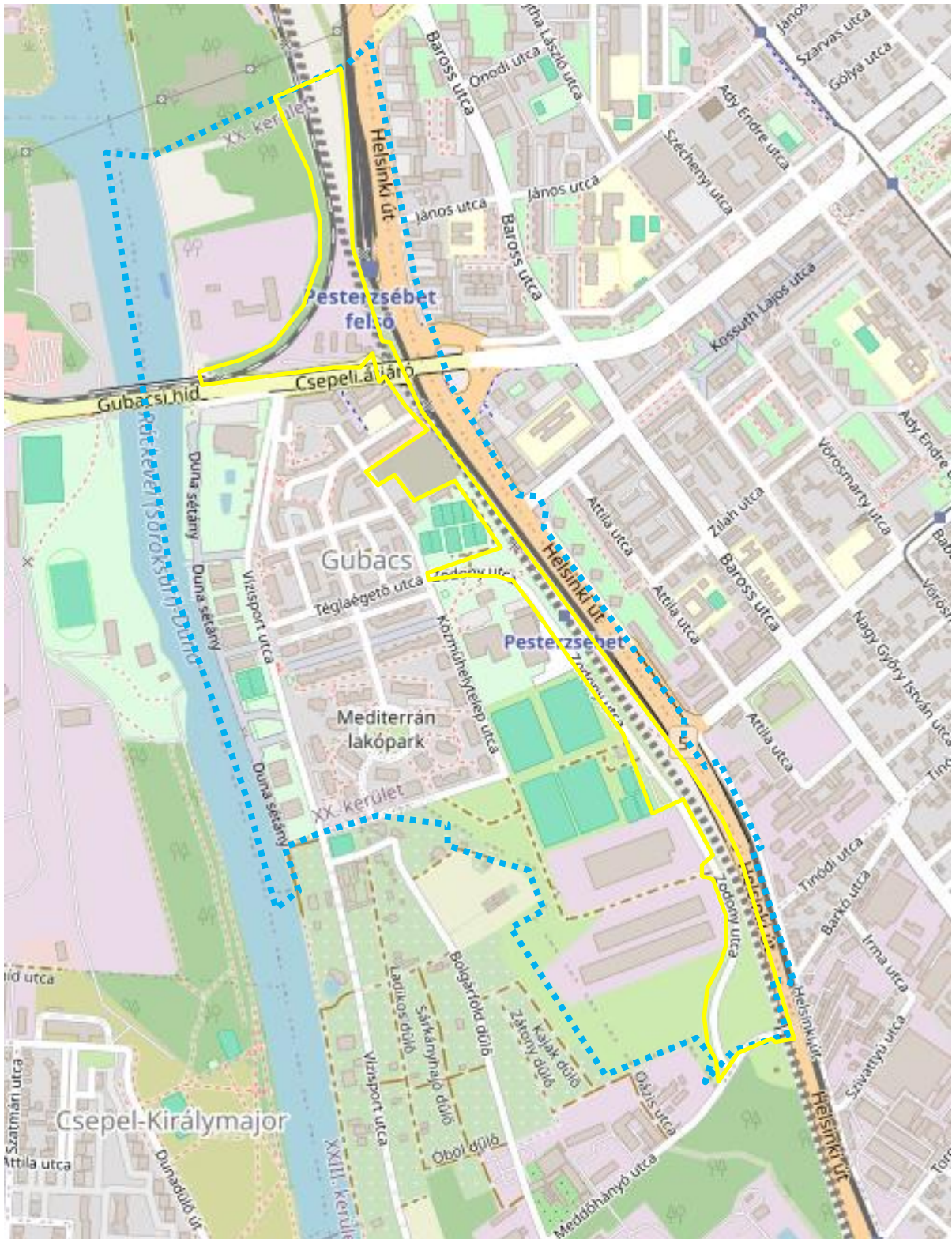
- a városrész északi területei gépjárművel a Helsinki útról leágazó Csepeli átjáró elnevezésű kiszolgáló úton,
- a városrész déli területei a Meddőhányó utcán keresztül közelíthetők meg.

A közúti kapcsolatok mellett két további csak gyalogos kapcsolat került kialakításra a HÉV és a vasút vonalát keresztezve:

- a Serény utca és a Helsinki utat összekötő gyalogos kapcsolat: a 150. sz. vasútvonal felett hídon, majd a HÉV vonalat szintbeni vasúti keresztezésen át érhető el a Helsinki út nyugati oldala,
- a Zodony utca és a Helsinki utat összekötő gyalogos kapcsolat: a Pesterzsébet vasútállomásnál szintbeni vasúti keresztezésen, majd egy gyalogos aluljárón át (a HÉV és a Helsinki út alatt) érhető el a Helsinki út keleti oldala.

Pesterzsébet felsőn található a H6 jelű HÉV megállóhelye, és ettől több száz méterre délre a Pesterzsébet vasútállomás. A vasútállomás a Zodony utcáról vagy a már fentebb említett a Helsinki út felől kialakított gyalogos átjárón keresztül közelíthető meg.

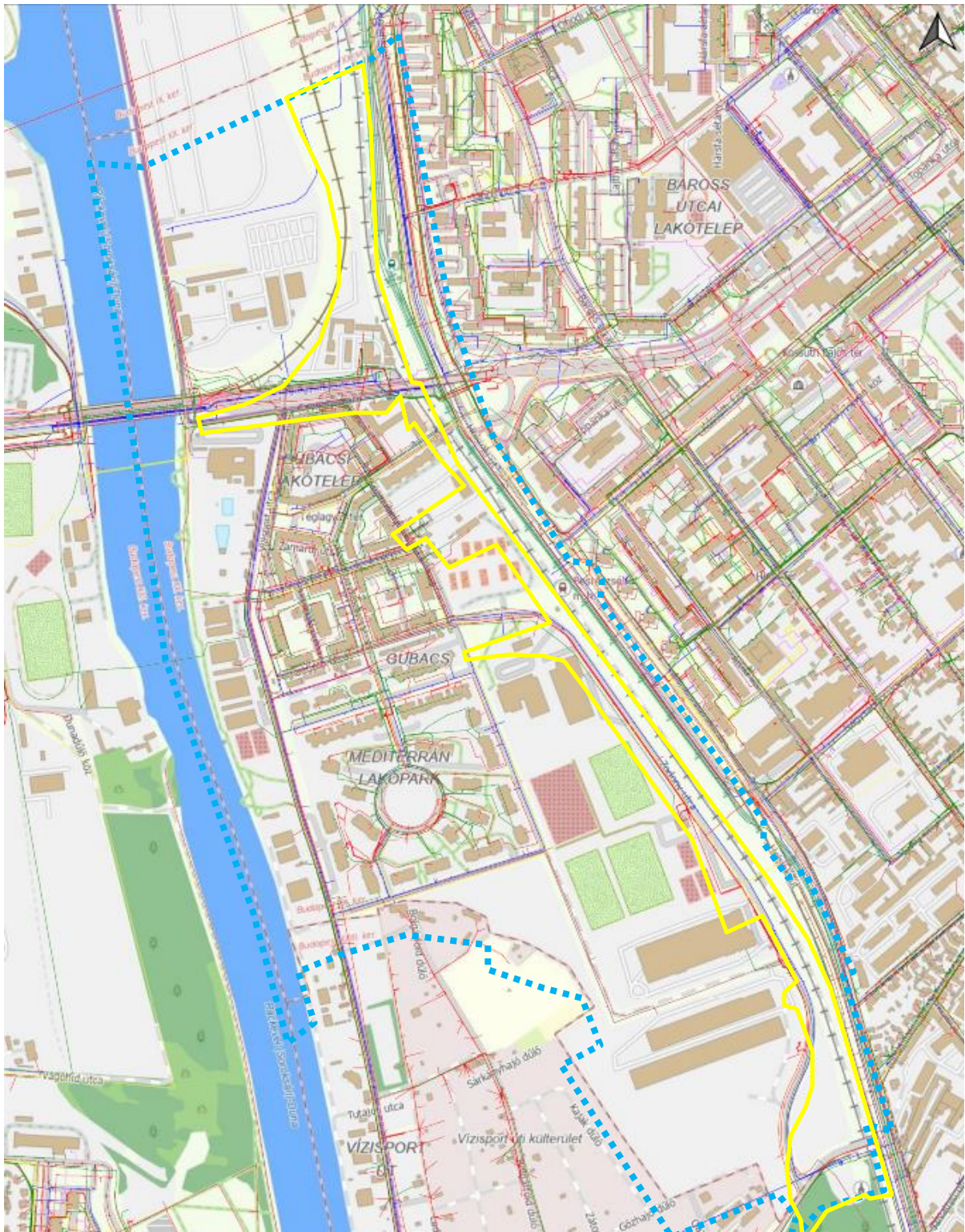
3. KÉRELEM MELLÉKLETE



közlekedéshálózat (KIRA) a tervezési terület lehatárolásával

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

2.2.7. KÖZMŰVIZSGÁLAT



közűhálózat (E-Közmű)

A tervezési terület a Helsinki út mentén, Pesterzsébet északi és déli kerülethatára között helyezkedik el, ezen területen belül kerül átépítésre a villamosított 150. sz. vasútvonal.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A közműhálózatok a terület jelenlegi használatának megfelelően állnak rendelkezésre. A vasútvonal ezen Pesterzsébeti szakaszán a vasúti pálya mélyszivárgókkal, vízvezető árkokkal és folyókákkal víztelenített. A vizek végbefogadója a Ráckevei-Soroksári Duna ág. A vasútvonal környezetében több közműhálózati elem is megtalálható.

A 150. sz. vasútvonal fejlesztése az adatszolgáltatás szerinti (szakági) kiviteli tervek alapján történik. A kiviteli terv vonatkozó tartalma a 3. fejezetben részletesen ismertetésre kerül a víztelenítés, vízrendezés, erősáramú berendezések, kábelalépítmény, közművek jelenlegi és tervezett állapotának bemutatásával. Az ismertetett kiviteli tervek a vasútvonal környezetében elhelyezkedő és azt keresztező közműveket is feltüntetik.

2.3. A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI- TELEPÜLÉSKÉPVÉDELMI DOKUMENTUMOK ÉS A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK TERVEZÉSI TERÜLETRE ÉRVÉNYES MEGÁLLAPÍTÁSAI, ELŐÍRÁSAI

2.3.1. A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK

TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzatának Képviselő-testülete 2015 évben fogadta el a kerület településfejlesztési koncepciót (a továbbiakban: TFK).

A TFK-ban előrevetített 10 évet meghaladó távlati jövőkép a javasolt beavatkozások eredményeként elérendő jövőkép érdekében fogalmaz meg a társadalom, a gazdaság és infrastruktúra és a környezet fejlesztésére elérendő célokat.

JÖVŐKÉP																									
Horizontális célok <ul style="list-style-type: none"> Együttműködés, partnerség / fővárosi, kerületközi, kerületi / Kezdeményező településfejlesztés Klimatudatosság, fenntarthatóság szemlélete 	Átfogó célok <ul style="list-style-type: none"> A kerület a főváros integráns része – erős kerületközpont, mellékközpont Kompakt város – komfortosság, helyben elérhető minőségi szolgáltatások, munkahelyek Biztonságos város – szociális biztonság 																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Társadalom</th> <th>Környezet</th> <th>Gazdaság</th> <th>Közlekedés</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Helyben megtalálható, színvonalas, az egyéni esélyeket növelő, optimalizált közszolgáltatások</td> <td>Hatékony településszerkezet, takarékos területhasználat</td> <td>Megújuló barnamezős gazdasági területek</td> <td>Színvonalas külső és belső közlekedési kapcsolatok</td> </tr> <tr> <td>Minőségi szabadidős- és sportszolgáltatások</td> <td>Harmonikus környezet, közterületek</td> <td>épített minőségi gazdasági területek</td> <td>Fenntartható mobilitás</td> </tr> <tr> <td>Aktív, szolidáris közösség</td> <td>Egészséges környezeti feltételek</td> <td>Gazdasági szempontból is erős, sokoldalú kerületközpont</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Biztonságos kertváros</td> <td>Jól funkcionáló zöldfelületi rendszer</td> <td>Tudás-, készség- és zöldalapú gazdaságfejlesztés</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Minőségi lakásállomány</td> <td>Klimavédelem és hatékony energiatechnológia</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Társadalom	Környezet	Gazdaság	Közlekedés	Helyben megtalálható, színvonalas, az egyéni esélyeket növelő, optimalizált közszolgáltatások	Hatékony településszerkezet, takarékos területhasználat	Megújuló barnamezős gazdasági területek	Színvonalas külső és belső közlekedési kapcsolatok	Minőségi szabadidős- és sportszolgáltatások	Harmonikus környezet, közterületek	épített minőségi gazdasági területek	Fenntartható mobilitás	Aktív, szolidáris közösség	Egészséges környezeti feltételek	Gazdasági szempontból is erős, sokoldalú kerületközpont		Biztonságos kertváros	Jól funkcionáló zöldfelületi rendszer	Tudás-, készség- és zöldalapú gazdaságfejlesztés		Minőségi lakásállomány	Klimavédelem és hatékony energiatechnológia		
	Társadalom	Környezet	Gazdaság	Közlekedés																					
	Helyben megtalálható, színvonalas, az egyéni esélyeket növelő, optimalizált közszolgáltatások	Hatékony településszerkezet, takarékos területhasználat	Megújuló barnamezős gazdasági területek	Színvonalas külső és belső közlekedési kapcsolatok																					
	Minőségi szabadidős- és sportszolgáltatások	Harmonikus környezet, közterületek	épített minőségi gazdasági területek	Fenntartható mobilitás																					
	Aktív, szolidáris közösség	Egészséges környezeti feltételek	Gazdasági szempontból is erős, sokoldalú kerületközpont																						
Biztonságos kertváros	Jól funkcionáló zöldfelületi rendszer	Tudás-, készség- és zöldalapú gazdaságfejlesztés																							
Minőségi lakásállomány	Klimavédelem és hatékony energiatechnológia																								
Részcélok Duna integrálása a kerület életébe																									

35

4. ábra: célrendszer (TFK 2015)

Pesterzsébet jövőképének elemei:

- Pesterzsébet a főváros szerves része: erős kerületközpont, új mellékközpont, **kiváló közlekedési kapcsolatok**, Soroksárral, Ferencvárossal és Csepellel együttműködve megerősödő összvárosi szerepkörök.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

- Fővárosi, országos viszonylatban is nagy vonzerővel bíró szabadidős és sportkínálat, étellel teli, minőségi Duna-part.
- Kompakt város: helyben megtalálható színvonalas szolgáltatások és munkahelyek, valamint **jó minőségű, biztonságos és differenciált belső közlekedési kapcsolatok**, lakhatási körülmények.
- Minőségi, biztonságos, zöld lakókörnyezet – kiváló életminőség.
- Környezettudatos, a közösség és az öngondoskodás területén is aktív lakók.

A kívánt jövőkép elérését szolgáló, több ágazatot, tematikát átfogó célok:

- **A kerület a főváros integráns része** – erős kerületközpont, mellékközpont.
- Kompakt város – komfortosság, helyben elérhető minőségi szolgáltatások, munkahelyek.

Biztonságos város – szociális biztonság

A három átfogó célt további 17 rész cél segíti. Ezek közül a „**Színvonalas külső és belső közösségi közlekedési kapcsolatok**” elnevezésű rész cél kapcsolódik közvetve a 150. sz. vasútvonal fejlesztéséhez.

A „Színvonalas külső és belső közösségi közlekedési kapcsolatok” rész cél a belvárosi és szomszédos kerületek közvetlen eljutását vagy a városi gyorsvasúti átszállási lehetőséget biztosító kötöttpályás közösségi közlekedési elemek fejlesztését segíti. A létesítmények környezet- és utasbarát kialakítása mellett a minél rövidebb utazási idő elérésére a cél. A rész cél támogató lehetséges eszközök:

- kínálati jellegű közforgalmú közlekedés megteremtése;
- a kötöttpályás hálózatok kiemelt fejlesztése;
- a korszerű, alternatív üzemanyag-meghajtású autóbuszok üzemeltetése;
- a megállóhelyek, átszállási kapcsolatok megfelelő szolgáltatási színvonalú kialakítása;
- a forgalomirányítási- és utas-tájékoztatási rendszer kiterjesztése;
- a csomópontokban a közösségi közlekedési eszközök áthaladásának előnyben részesítése;

36

INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA

Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzatának Képviselő-testülete 2015 évben fogadta el a kerület integrált településfejlesztési stratégiáját (a továbbiakban: ITS). A TFK és ITS egymással párhuzamosan készültek.

Az ITS a 2014-2020-as időszakra jelöl ki fejlesztési célokat és megvalósítási eszközöket, hogy az elkövetkező 6-8 év városfejlesztési tevékenységek eredményességét segítse. Az Önkormányzat három tematikus és három területi típusú stratégiai célt tűzött ki, melyek közül a „4. középtávú stratégiai cél: Ráckevei (Soroksári) Duna-ág menti terület életre keltése (területi cél)” kapcsolódik a tervezési területhez.

Az ITS Pesterzsébeten belül több akcióterületet határolt le, ezek közül a – tervezési területet érintő - Gubacs városrész, aminek a teljes területét lefedi az RSD akcióterület. A 150. sz. vasútvonal fejlesztésével a városrész megközelítése gyorsabban elérhetővé válik és az állomás, megállóhely elhanyagolt területének fejlesztésével a városrész vonzóbb úticéllá válhat, ahol többféle szabadidős tevékenység eltöltésére is lehetőség van (parti sétány, vízi sportok, strandfürdő stb.). A vasúti fejlesztéssel közvetlenül csatlakozó projekt a 2.18. sorszámú „MÁV megálló megújítása” elnevezésű projekt:

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

2.18.	MÁV megálló megújítása	Az elővárosi közlekedésben is szerepet játszó, elhanyagolt MÁV megállóhely megújítása, környezetének rendezése	MÁV/NIF	n.a.	n.a.	n.a.
-------	------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	------	------	------

A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK KAPCSÁN TETT MEGÁLLAPÍTÁSOK

A Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztése (BuBe projekt) megkezdődött. A fejlesztés során a 150. sz. vasútvonal új kétvágányú, 225 kN tengelyterhelésű, ETCS2-vel ellátott, villamosított, 200 km/h sebességre alkalmas geometriájú és 159,4 km hosszú vasúti pályával kerül kiépítésre, 160 km/h működési sebességgel. A projekt keretén belül a Pesterzsébetet érintő szakaszon átépülnek a 150. sz. vasútvonal vágányai és új második vágány is létesül.

A TFK-ban kitűzött városfejlesztési célhoz kapcsolódó ITS-ben szereplő 2.18. projekt elem ez idáig nem valósult meg. A BuBe projekt keretén belül a Pesterzsébet megállóhely megtartásra kerül, azonban a meglévő peronok elbontásra kerülnek és az új peronok áthelyezve a 48+51 – 51+01 szelvény közé kerülnek felépítésre. A peronokon perontető és peronbútorok, térvilágítási oszlopok és utastájékoztató berendezések kerülnek elhelyezésre. A megállóhelyen üzemelő jegypénztár konténer szintén elbontásra kerül, majd a 150. sz. vasútvonal és a Zodony utca közötti területen új üzemi konténer kerül felépítésre.

[A fejlesztés nem ellentétes a TFK-ban és az ITS-ben foglalt célokkal, azok megvalósítását segíti.](#)

2.3.2. A FŐVÁROSI TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK

37

Budapest Főváros településrendezési eszközei:

- Fővárosi Településfejlesztési Terv (a továbbiakban: FTT) 2026. január 28-án elfogadásra került és a Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 3/2026. (II. 12.) önkormányzati rendelet hatálybalépésének időpontjától (2026. február 14.) alkalmazandó. A 280/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet 135.§ (2) bekezdése és a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 78.§-ának figyelembevételével a Telepítési Tanulmányterv a BTSZT és FRSZ alapján készül. Budapest 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott többször módosított Budapest Főváros Településszerkezeti Terve (a továbbiakban: BTSZT);
- Budapest 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendeletével elfogadott, többször módosított Budapest Főváros Rendezési Szabályzata (a továbbiakban: FRSZ).

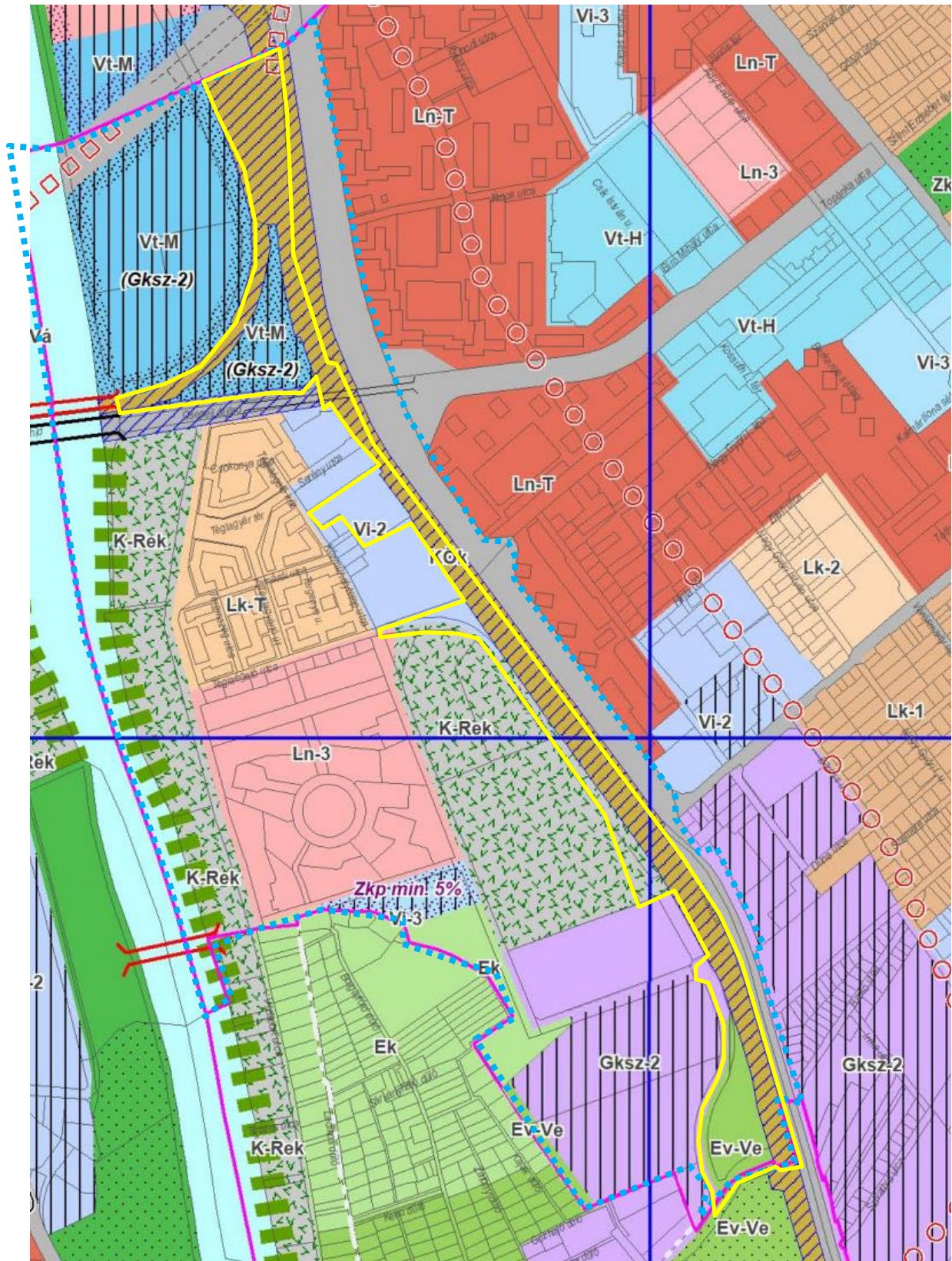
A BTSZT és FRSZ Pesterzsébetet érintő módosításai:

- Budapest XX. kerület, Zodony utca menti gazdasági és erdő terület cseréjére vonatkozó Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének és Fővárosi Rendezési Szabályzatának eseti módosítása (14/2022. (V. 5.) Főv. Kgy. rendelettel és 327-329/2022. (IV. 27.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott)

A BTSZT RELEVÁNS TARTALMA








A tervezett fejlesztés nagyrészt a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. területén (a továbbiakban: MÁV terület) belül és kisméretű a vele szomszédos kisajátítással érintett telkek területén belül kerül megvalósításra. Utóbbiak a kisajátítással érintett területek.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



Ln-3 Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület	Ev-Ve Védőerdő
Ln-T Kisvárosias, teleszerű lakóterület	Jelentős változással érintett terület
Vt-M Mellékközpont területe	Átmeneti hasznosítás biztosítása
	Kerületi tervszövegben figyelembe veendő területfelhasználási egységek aránya

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

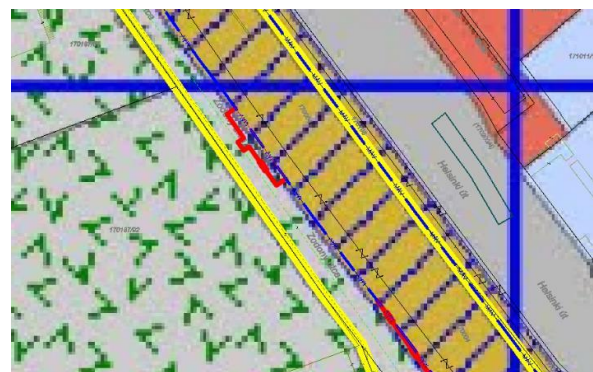
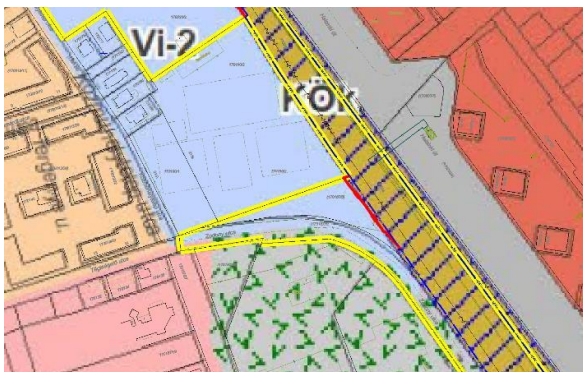
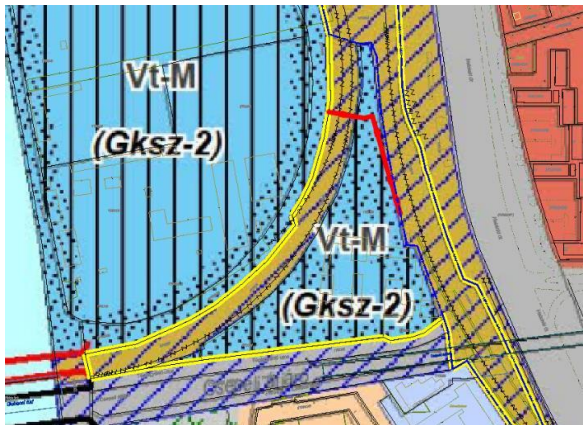
Vi-2 Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület	 Szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolat
Vi-3 Intézményi, helyi lakosság alapellátását biztosító terület	 Közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás
Gksz-2 Gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület	 Tervezett közúti vagy vasúti alagút
K-Rék Nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület	 Meglévő Duna-híd
 Közúti közlekedési terület (KÖu)	 Tervezett Duna-híd
KÖk Kötőpályás közlekedési terület	 Meglévő külön szintű közúti – vasúti keresztezés
Va Állóvizek medre és partja	

a tervezési terület a BTSZT részletén (327/2022. (IV. 27.) Főv. Kgy. határozattal módosított)

A szóban forgó vasúti terület (MÁV) a hatályos Fővárosi Településszerkezeti terv tervlapja (BTSZT) szerint **kötőpályás közlekedési terület (KÖk)** területfelhasználásban van, teljes területén „közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás” szerkezeti elemet jelöl a tervlap. A 150. számú vasútvonal nyomvonalával szinte párhuzamosan halad a HÉV nyomvonala, melynek területe **kötőpályás (KÖk)** és **közúti közlekedési terület (KÖu)** területfelhasználásban van. A Helsinki út **közúti közlekedési terület (KÖu)** területfelhasználású terület.

A Csepeli átjáró KÖu területfelhasználásba sorolt területén szintén „közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás” szerkezeti elem került feltüntetésre.

A Duna-ág mentén „szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolat” jelkulcsi elemet jelöl a tervlap, valamint egy tervezett Duna-hídat (kötőpályás közlekedés számára) a Gubacsi híd északi oldalán. Ezen kívül a Közműhely telep utca vonalában szintén egy tervezett Duna-híd került feltüntetésre.



a tervezési terület és azon belül a kisajátítással érintett terület lehatárolása a BTSZT részletein (327/2022. (IV. 27.) Főv. Kgy. határozattal módosított)

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



a tervezési terület és azon belül a kisajátítással érintett terület lehatárolása a BTSZT részletein
(327/2022. (IV. 27.) Főv. Kgy. határozattal módosított)

A kisajátítással érintett területek telkei **kötöttpályás közlekedési terület (KÖk), mellékközpont területe (Vt-M)** – mint jelentős változással érintett terület, ahol átmeneti hasznosításként a **gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület (Gksz-2)** területfelhasználás biztosított -, **intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2), nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület (K-Rek), gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület (Gksz-2)** és **véderdő (Ev-Ve)** területfelhasználású területek.

A fejlesztés egyrészt a KÖk jelű területfelhasználási egység területét és a területre meghatározott közlekedési infrastruktúra (vasút) számára irányadó területbiztosítást rögzítő fővárosi kötelező szabályozási elemet, továbbá a Vt-M, Vi-2 és K-Rek jelű területfelhasználási egységek területeit érinti. **A jelzett kisajátítással érintett területekre vonatkozó tervezett telekalakítások – egy kivétellel – már megvalósultak, átvezetésre kerültek az ingatlan-nyilvántartásban.**

A jelenleg is folyamatban lévő telekalakítás szintén a Zodony utcát érinti, a kivitelezés során a már megvalósult telekalakítások (kisajátítás) mellett további terület igénybevétele vált szükségessé.

A következőkben a BTSZT további tervlap mellékletei kerülnek bemutatásra, melyek a 327/2022. (IV. 27.) Főv. Kgy. határozattal nem módosultak.

A **Közlekedési infrastruktúra tervlap** szerint a tervezési terület Gubacs városrészben a Helsinki út, mint **II. rendű főút** mellett helyezkedik el és a MÁV területeken belül, a vasúti területen (Budapest-Kelebia vasútvonal) **meglévő vasútvonal felszínén** elemet jelöl.

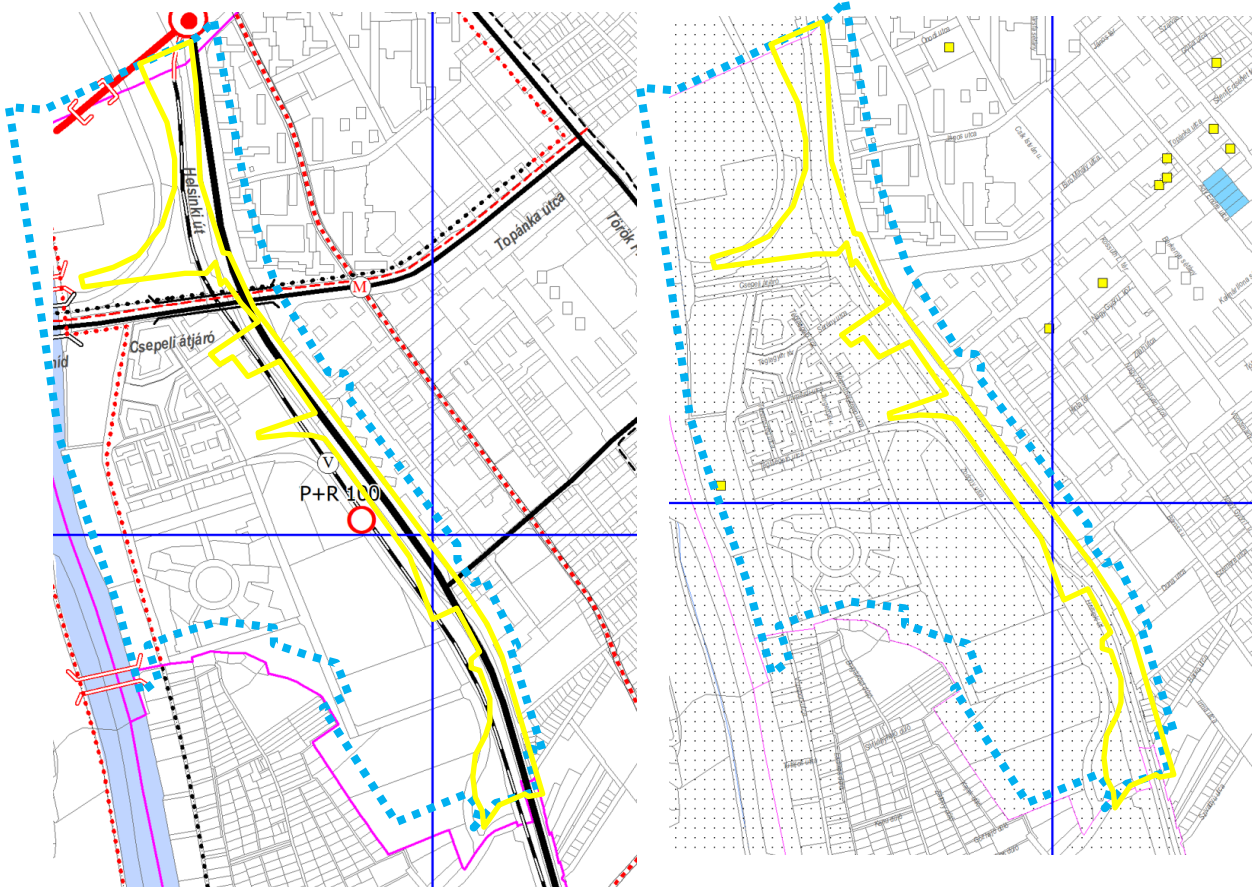
A Ráckevei (Soroksári) – Dunán 2 db **tervezett Duna-híd**at jelöl a tervlap, de ezen tervezett elemekhez nem kapcsolódik a szóban forgó fejlesztés. A meglévő **településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút**, azaz a Csepeli átjáró **különszintű közúti-vasúti keresztezéssel** halad át a 150. sz. vasútvonal felett, az átjárón **meglévő településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala és tervezett közúti vasút (villamos) vonal felszínén** nyomvonalas elem került feltüntetésre.

A tervlap a **HÉV (gyorsvasúti vonal)** jelenlegi nyomvonalát nem, de a **tervezett nyomvonalát** feltünteti a Baross utcát érintően.

A tervlap jelöli a Pesterzsébeti **vasúti megállóhelyet** és közelében **tervezett elemként P+R (100 férőhelyes) parkolót.**

Az Épített környezet értékeinek védelme (más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek) című tervlap szerint a tervezési terület **nyilvántartott régészeti lelőhely területébe** tartozik.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



TSZT Szerkezeti tervlap részlet (2. közlekedési infrastruktúra)

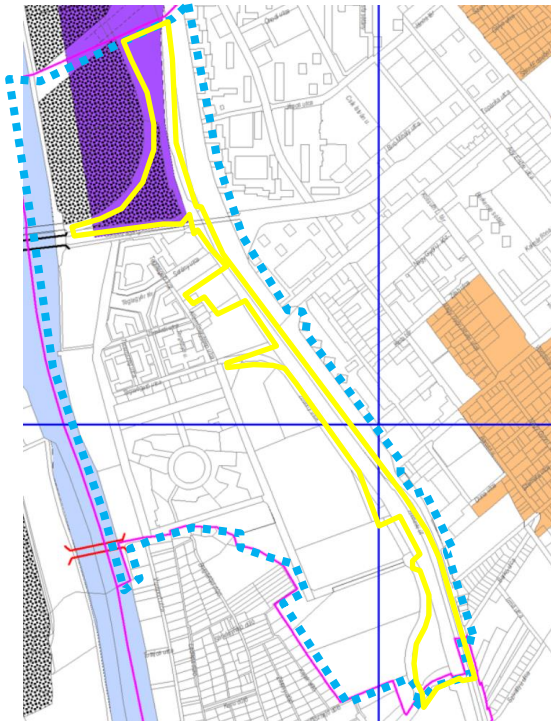
TSZT Szerkezeti tervlap részlet (3 az épített környezet értékeinek védelme – a) más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek)

Az **Épített környezet értékeinek védelme** (épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása) című tervlap által bemutatott magassági szabályozást igénylő területek közül a tervezési területen belül, a Csepeli átjárótól északra található területet magasház elhelyezésére kijelölt terület érinti, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 méter lehet. Ezen felül, szintén ezen a területen, egészen a Ráckevei (Soroksári) – Dunáig változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória) került meghatározásra.

A **Zöldfelület-, táj- és természetvédelem** című tervlap szerint a tervezési területet más jogszabállyal érvényesülő elemek nem érintik. A területtel szomszédos Helsinki úton településképvédelmi jelentőségű tervezett fasort jelöl a tervlap. A Ráckevei (Soroksári) – Duna Natura 2000 területbe és Ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetébe tartozik és magát a Duna-ágot revitalizációt igénylő vízfolyásként szerepelteti.

A **Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek** című tervlap a tervezési területet vízminőség-védelmi terület övezetében határozza meg. A terület és a kerület határa melletti gazdasági területet feltöltött területként tünteti fel a tervlap, ahol rekultiválandó bánya, lerakó elemet is jelöl. Ezen felül a Csepel irányába tartó vasúti vágányok mellett ivóvízhálózattal ellátott, csatornázatlan terület fekszik.

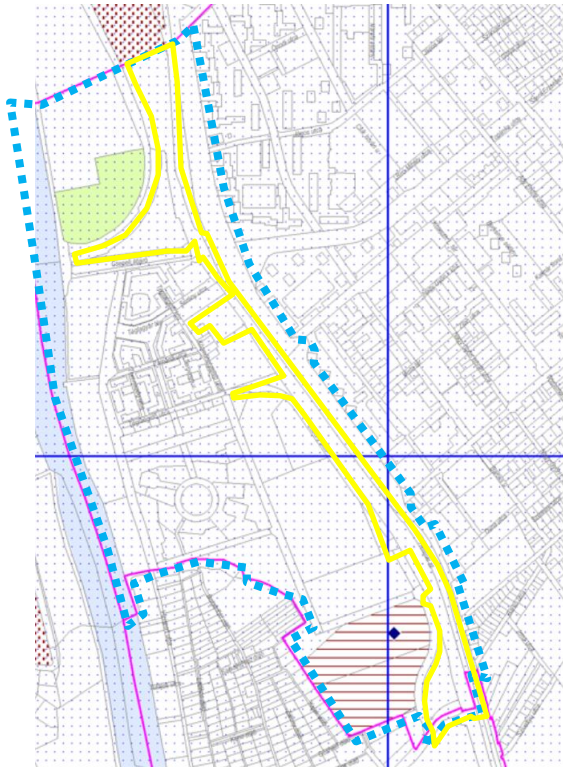
3. KÉRELEM MELLÉKLETE



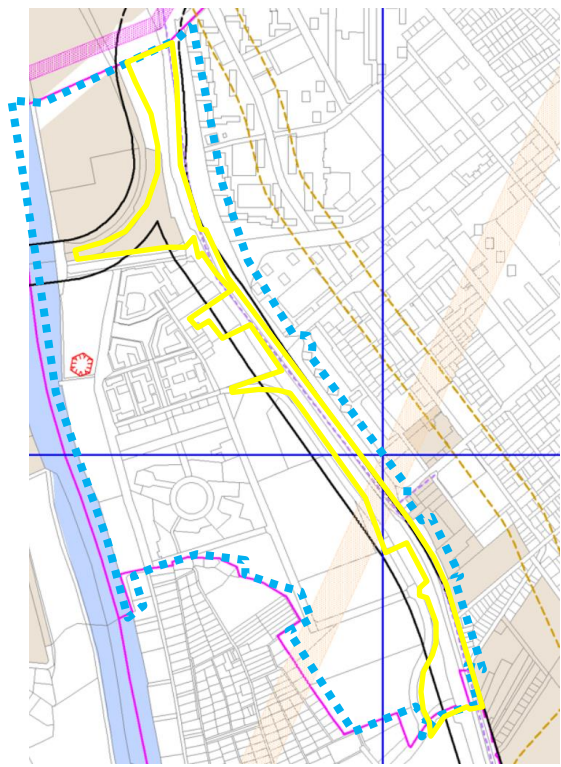
TSZT Szerkezeti tervlap részlet (3 az épített környezet értékének védelme – b) épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása)



TSZT Szerkezeti tervlap részlet (4. zöldfelület-, táj- és természetvédelem)



TSZT Szerkezeti tervlap részlet (5. környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek)



TSZT Szerkezeti tervlap részlet (6. védelmi, korlátozási területek)

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A **Védelmi, korlátozási területek** című tervlap által feltüntetett elemek közül a vasútvonalak védőtávolsága és a Csepeli átjárótól északra fekvő településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős terület érinti a tervezési területet. A Nagysándor József utca vonalában mikrohullámú összeköttetés magassági korlátozása (30 m felett) tájékoztató elem keresztezi a tervezési területet.

A Helsinki út mentén tervezett távhő kooperációs gerinceveteteket, a Csepeli átjárótól délre - a Duna-ág mellett - víztermelő kút belső védőterületet jelöl a tervlap.

A következőkben a BTSZT leírás tervezési területre vonatkozó részletei kerülnek bemutatásra a vasútfejlesztés kapcsán:

VEGYES TERÜLETEK

A vegyes terület az OTÉK rendelkezései alapján

- településközpont terület vagy
- intézményi terület

lehet.

Településközpont terület:

területfelhasználási egység elsősorban lakó és olyan települési szintű egyéb rendeltetést szolgáló épületek elhelyezésére szolgál, amelyek nincsenek zavaró hatással a lakó rendeltetésre.

Az épületek és az egyes épületekben létesülő önálló rendeltetési egységek tekintetében az alábbi rendeltetések (funkciók) köre létesíthető:

- lakás,
- igazgatási, irodai rendeltetés,
- kereskedelem, szolgáltatás,
- szállás,
- egyéb közösségi szórakoztató rendeltetés a terület azon részén, amelyben a gazdasági célú használat az elsődleges,
- hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális rendeltetés,
- kulturális, közösségi szórakoztató rendeltetés,
- sport rendeltetés.

43

Az OTÉK 10. §-a lehetővé teszi, hogy az egyes építési övezetekben vagy övezetekben az övezet sajátos használatának megfelelő, a fentiek szerinti rendeltetéseken kívül más is létesüljön, de csak olyan egyéb funkció engedhető meg, amely használata során a terület sajátos használatát nem korlátozza, vagy attól nem igényel védelmet, és az adott területre vonatkozó övezeti előírásoknak, továbbá a rendeltetése szerinti külön jogszabályi előírásoknak megfelel. Összhangban a városfejlesztési koncepcióval a TSZT is azzal számol, hogy a vegyes területeken a KÉSZ kidolgozása során olyan önálló rendeltetési egységek is megengedettek válnak, amelyek egyértelműen hozzátartoznak a mindennapi élethez, különösen a kiemelt központi helyszíneken, így pl. a vendéglátás, a turizmus háttérintézményei stb.

A város kompakt jellemzőihez hozzátartozik központjainak racionális térbeli rendje és funkcionális komplexitása, ezért a városfejlesztési koncepció differenciált központrendszer kialakítását tűzte ki célul.

A TSZT e cél megvalósítása érdekében a településközpont területek vonatkozásában a történelmi főközpont térségét, az azt tehermentesítő meglévő és tervezett mellékközpontok területét, illetve a jelentős helyi központokat szerkezeti elhelyezkedésük, beépítési idejük, karakterük, sűrűségük és közösségi közlekedési ellátottságuk alapján eltérő területfelhasználási kategóriába sorolja.

A TSZT a településközponti területeket az egyes területek sajátosságai alapján, a Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepcióval összhangban, az alábbiak szerint differenciálja:

- városközpont területe,
- mellékközpont területe,
- kiemelt jelentőségű helyi központ területe.

(...)

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

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. Ilyen térségek a tervezett intermodális szerepkörrel rendelkező központok, mint a Flórián tér, Újpest intermodális városkapuja, az Őrs vezér tere, a KÖKI és az Etele tér, amelyeket kiegészít az intermodális szereppel nem rendelkező, de szerkezetileg meghatározó Göncz Árpád Városcsúcs, a Bosnyák tér, Pesterzsébet és Budafok városközpontja és a budai oldal morfológiája miatt a főközponti területhez közeli Hegyvidék - MOM központ.

Ezek a mellékközpontok – különösen az intermodális szereppel is rendelkezők – szerkezetileg a legkiválóbb nagykapacitású kötőpályás tömegközlekedési átszállóhelyeket (elővárosi vasút, Metró, HÉV) is magukba foglalják, ezért sűrűségük a belső főközponti intézményi sűrűséghez hasonló. A megfelelő funkcionális kínálat biztosítása érdekében, valamint a szerkezeti elhelyezkedésből fakadó

környezeti terhelésük miatt a meghatározó intézményi területhasználat itt is érvényesül, a humánus, marasztaló környezet kialakítását igényes építészettel és jelentős zöldterületi vagy zöldfelületi elemekkel kell megvalósítani. Ezek a területeken a zárt sorú 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*.

(...)

Intézményi területek:

az OTÉK szerint elsősorban igazgatási, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális rendeltetést szolgáló épületek elhelyezésére szolgálnak, amelyekben az alábbi funkciók (rendeltetések) is lehetnek:

- iroda,
- kereskedelem, szolgáltatás, szállás,
- kulturális, közösségi szórakoztató rendeltetés,
- hitéleti rendeltetés,
- sport, valamint
- fentiekben felsorolt rendeltetést tartalmazó épületekben a tulajdonos és a személyzet számára szolgáló lakás,
- más lakás a helyi építési szabályzatban meghatározott módon és számban.

44

Ebbe a területfelhasználási egységbe tartoznak azok a területek, amelyek helyet adnak a lakosság ellátásához szükséges funkcióknak, valamint az ún. „fehérgalléros” munkahelyek egy részének. Településszerkezeti szempontból lakófunkció céljára csak részben alkalmasak, tehát a lakófunkció vagy hiányzik, vagy alárendelt szerepű. Ezek a területek egyaránt lehetnek zárt sorú és szabadonálló jelleggel beépítettek. A területek sajátosságai alapján ezért külön területfelhasználási egységként szerepel

- az intézményi, jellemzően **zárt sorú** beépítésű terület
- az intézményi, jellemzően **szabadonálló** jellegű terület
- az intézményi, helyi lakosság **alapellátását biztosító** terület.

(...)

Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2) területfelhasználási egységbe sorolt területet funkcionálisan az előző intézményterülethez hasonló vegyesség jellemzi. A városszerkezetben való elhelyezkedése, a kialakult környezethez való igazodása alapján azonban sűrűsége alacsonyabb, lazább, jellemzően szabadonálló beépítésű területek tartoznak ide, vagy a területi adottságok (morfológia, értékes növényzet, Duna menti pozíció) igénylik nagyobb zöldfelület megtartását, vagy kialakítását. Különösen alkalmas a funkcióváltó területek élhetőbb, zöldfelületekkel gazdagabb környezeti kialakítására. Beépítési sűrűségük is jelzi ezt, amelynek legnagyobb értéke a településszerkezeti helyzettől függően nem lehet több 0,75 – 4,5¹⁵ közötti értéknél. A zöldfelületi intenzitás megtartása és javítása érdekében 25% a *legkisebb zöldfelületi átlagérték*, amit a területfelhasználási egység területére kell számítani.

(...)

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

GAZDASÁGI TERÜLET

A gazdasági terület lehet az OTÉK rendelkezései alapján

- kereskedelmi, szolgáltató terület vagy
- ipari terület.

Kereskedelmi, szolgáltató terület:

Elsősorban környezetre jelentős hatást nem gyakorló gazdasági tevékenységi célú épületek elhelyezésére szolgál. Önálló lakó rendeltetésű épület nem helyezhető el, de a gazdasági tevékenységi célú épületen belül a tulajdonos és a személyzet számára szolgáló lakás kialakítható.

A környezetre jelentős hatást nem gyakorló gazdasági tevékenység köre viszont elég tág. Mivel az OTÉK szerint az egyes területfelhasználási egységek a helyi sajátosságoknak megfelelően tovább bonthatók, külön területfelhasználási egységként szerepel ezért

- a gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület és
- a gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület.

(...)

Gazdasági, jellemzően raktározásra és termelésre szolgáló terület (Gksz-2) területfelhasználási egységbe egyrészt azok a gazdasági célú területek tartoznak, amelyek a város iparosodása során, jellemzően a XX. században alakultak ki, és a rendszerváltozást követően a környezetet terhelő tevékenységeket új technológiákra, vagy új funkciókra cserélték, másrészt az elővárosi zónában kialakuló új munkahelyi területek. Ide soroltak továbbá azok a logisztikai területek is, amelyek a koncentrált áruforgalom közlekedési, raktározási és átrakodási területei, de közlekedési kapcsolatukat elsősorban a közút adja. Ide tartoznak még az 1 ha területi nagyságrendet meghaladó elektromos állomások és gázátadó állomások, valamint a komplex hulladékgyűjtő udvarok területei is, így a város működtetésben is fontos a szerepük. A területen a vegyesség érdekében önálló – a saját tevékenységhez tartozón kívül – általános irodafunkció is elhelyezhető, kereskedelmi és szolgáltató funkció kivételesen lehetséges. Beépítési sűrűségük 1,0 - 2,0 közötti érték lehet.

(...)

45

KÜLÖNLEGES TERÜLETEK

A különleges területbe azok a területek tartoznak, amelyeken az elhelyezhető építmények rendeltetésük miatt jelentős hatást gyakorolnak a környezetre, vagy a környezetük megengedett külső hatásaitól is védelmet igényelnek, és környezetüktől karakterben is általában különböznek. Beépítési sűrűségüket részben funkciójuk, részben pedig a városszerkezetben való elhelyezkedésük együttes figyelembevételével – akár jelentős eltérésekkel – kell megállapítani. A parkolás épületen belüli kialakítását külön meghatározott sűrűségi érték csak egyes, városias karakterű területeken támogatja.

A különleges területeken lakóépületeket elhelyezni nem lehet.

Mivel az OTÉK rendelkezései szerint a különleges területek célját és fajtáját a településszerkezeti tervben kell meghatározni, jelen tervben az alábbi területfelhasználási kategóriák kerültek alkalmazásra:

Megnevezés	Beépítési sűrűség
• bevásárlóközpont területe	1,5 - 4,5 ¹⁷
• nagy kiterjedésű szállítványozási-, raktározási és logisztikai terület	1,5
• vásár, kiállítás és kongresszus területe	2,0
• oktatási központok területe	0,75 - 2, 2,5 ¹⁸
• egészségügyi terület (kórház, szanatórium, gyógyszálló, gyógyüdülő)	0,75 - 4,5 ¹⁹
• nagy kiterjedésű sportolási célú terület	2,25 ²⁰
• nagy kiterjedésű rekreációs és szabadidős terület	0,5 - 2,00
• komplex vízparti terület	1,25
• állat- és növénykert területe	2,0
• honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület	0,5 - 5,5 ²¹
• hulladékkezelő, -lerakó területe	1,0
• szennyvízkezelés területe	1,0
• közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület	1,5 - 2,0
• kikötő területe	1,5
• repülőtér területe	1,5

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

- temető területe 0,25
- mezőgazdasági üzemi terület 0,5
- tematikus intézménypark 2,0
- vízkezelési területek 0,5.

Fenti területek a tervben azokban az esetekben kerültek meghatározásra, ha nagyságrendjük jelentős (legalább 3-5 ha körüli), illetve ha karakterük környezetüktől nagy mértékben eltérő. Így a város- és mellékközponti területeken integráltan működő létesítmények (pl. a bevásárlóközpontok, oktatási központok) külön nem kerültek jelölésre.

(...)

Nagykiterjedésű 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. A Duna menti zónában ezeken a területeken a vízi közlekedést kiszolgáló létesítmények is megvalósíthatók.

(...)

Kerület	Megnevezés (tájékoztató jelleggel)	Cím, elhelyezkedés
XX.	Pesterzsébeti Sporttelep	Téglaégető utca
XX.	Pesterzsébeti, Jódos-Sós Gyógyfürdő	Vízisport utca

(...)

KÖZLEKEDÉSI- ÉS KÖZMŰ ELHELYEZÉSI, HÍRKÖZLÉSI TERÜLETEK

A közlekedési és közmű területek megkülönböztetése a jellemező funkciójukon alapul. Ennek alapján a közlekedési- és közmű elhelyezési, hírközlési területek lehetnek:

- közúti közlekedési terület,
- kötőtpályás közlekedési terület,
- légi közlekedési terület,
- vízi közlekedési terület.

Elhelyezhető főfunkciók:

- közlekedési,
- közmű és hírközlési,
- közlekedés üzemi,
- környezetvédelmi és zöldfelületi.

Elhelyezhető kiegészítő funkciók:

- kereskedelem,
- vendéglátás,
- igazgatás,
- iroda.

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 autoutak, 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. A főútvonalak és a településszerkezeti jelentőségű gyűjtőutak része szinte a teljes villamos-hálózat (a gyalogos elsőbbségű terek, az egyes vonalak közötti kapcsolatot biztosító pályák, továbbá az egyvágányú és a közúti infrastruktúrától elkülönülő villamos-pályák kivételével), valamint az autóbusz és a trolibusz közlekedés legfontosabb útvonalait, továbbá a kerékpáros közlekedés meghatározó elemeit és a gyalogos közlekedés felületeinek egy részét.

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.

(...)

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

ERDŐTERÜLET

Az OTÉK szerint az erdőterület erdő céljára szolgáló terület, amely a területfelhasználás célja szerint lehet védelmi, gazdasági és közjóléti. Az erdő területfelhasználási besorolása a használat szerint került meghatározásra, és nem az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény alapján, a körzeti erdőtervben rögzített elsődleges rendeltetés szerint.

Az erdőterületek esetleges igénybevételekor figyelembe kell venni a területfelhasználási besoroláson kívül a TSZT „4. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem” című tervlapja szerinti védelmi elemeket és a körzeti erdőterv alapján rögzített elsődleges rendeltetésüket is. A TSZT 4. számú Zöldfelület-, táj- és természetvédelem című tervlapján jelölt védettségek és az elsődleges rendeltetés figyelembevételével kell lehatárolni a különböző erdőterületi övezeteket. A természetvédelmi oltalom alatt álló, beépítéssel nem érintett, rekreációs funkciójú erdőterületeken értelemszerűen olyan övezeteket kell kialakítani, ahol a beépítés nem megengedett, vagy csak a természetvédelmi és erdőgazdálkodási szempontokkal összeegyeztethető módon.

Az erdőterületekként elsősorban az erdőtvény hatálya alá tartozó, az Országos Erdőállomány Adattárban erdőként nyilvántartott, legalább 20 m széles és 5 000 négyzetméter kiterjedésű erdők, továbbá mindazon területek, amelyek távlatban a termőhelyi vizsgálatoktól függően erdőtelepítésre javasoltak kerültek lehatárolásra.

A szerkezeti tervlapon megkülönböztetésre kerültek a meglévő és a tervezett erdőterületek. A tervezett erdőterületek esetében a kerületi terveszközben a mezőgazdasági használat átmenetileg megengedett, de a távlati állapotot ellehetetlenítő épület nem helyezhető el.

Erdőterület területfelhasználási egységbe tartoznak azok az erdősült területek is, amelyek a vízszint természetes ingadozása következtében vízjárta területnek minősülnek, de az Országos Erdőállomány Adattárban szerepelnek.

Védelmi erdőterület (Ev) A településszerkezeti terv védelmi erdőterületként határozza meg a védelmi funkciójú, jelentősebb közhasználatú funkcióval nem rendelkező erdőterületeket.

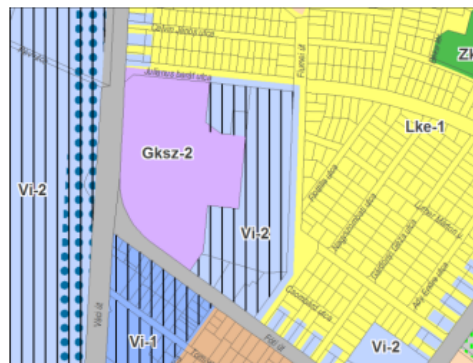
Védőerdő (Ev-Ve) területfelhasználási egységbe azok a védőerdők (leginkább véderdősávok) tartoznak, amelyek az egymást zavaró funkciójú területfelhasználási egységeket választják el. A gyorsforgalmi utak mentén az úttengelytől számított 100 méteren belül védelmi erdőterületek kerültek meghatározásra. Védelmi erdőterületekként lettek feltüntetve azon erdők is, amelyek a természetvédelmi korlátozás miatt nem látogathatók (pl. Háros-sziget).

(...)

47

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. Nagyobb összefüggő területek esetében a TSZT meghatározza a továbbiakban alkalmazandó, illetve alkalmazható területfelhasználás arányait. Ezzel jelen terv pl. a szükséges zöldterületek méretét meghatározza, de a térbeli kijelölés a kerületi terveszközben történhet.



Ily módon – és a terv megfelelő rugalmasságát szolgáló egyéb szabállyal – elkerülhető, hogy egyes területek alakí változása miatt a TSZT módosítására legyen szükség.

(...)

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

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 tervezőkörök 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 időszerúségét a helyi önkormányzat tudja meghatározni, erre vonatkozóan időbeli korlátozás nincsen.

KERÜLETI TERVEZKÖZBEN FIGYELEMBE VEENDŐ TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK ARÁNYA

A változással érintett területeken a kerületi tervezőkör rugalmassága érdekében, a szükséges zöldterületekre – a lakóterületek esetében nagyobb, összefüggő területekre vonatkozóan az alapellátást biztosító területekre is – a kontúrral jelölt területre vonatkoztatva a területi arány került meghatározásra. Ezzel elkerülhető, hogy a TSZT-t feleslegesen kelljen módosítani, és a szerkezeti szempontok is érvényesíthetők. A területi mérlegben a területi arányok figyelembe vételre kerültek.



(...)

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 tervezőkör készítésekor el lehet térni.



3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A KÖZLEKEDÉS TOVÁBBI INFRASTRUKTÚRA ELEMEI

A város működését biztosító közlekedési rendszert településrendezési szempontból a közlekedéssel összefüggő területfelhasználási egységek területe, valamint a műszaki infrastruktúra meglévő és tervezett elemei együttesen határozzák meg.

A műszaki infrastruktúra alább felsorolt elemei a jelentőségük vagy különlegességük folytán nem csak a Közlekedési infrastruktúra c. tervlapon, hanem a fontosabb elemek a Területfelhasználás c. tervlapon is megjelenítésre kerültek. A KÉSZ-ben történő helybiztosításuk során tekintettel kell lenni környezetükre gyakorolt hatásukra is:

(...)

- különszintű közúti-vasúti keresztezés (meglévő és tervezett)



(...)

VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK (Jelentős változással érintett terület, és Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület együttesen)

A változással érintett területek esetében a terv helyenként a kijelölt területfelhasználási egység mellett meghatározza az élehető környezet kialakítása érdekében, illetve a működtetéshez szükséges területfelhasználási kategóriák arányát. Ebben az esetben a KÉSZ készítése során ezt az arányt kell legalább biztosítani, és területi mérleggel igazolni. A területen belüli elhelyezkedést a terület felhasználásától és tervezett szerkezetétől függően a KÉSZ határozza meg.

(...)

TÁVLATI KÖZÚTI VAGY KÖTÖTTPÁLYÁS FEJLESZTÉSEK KÖZELÍTŐ NYOMVONALAI, ALTERNATÍV NYOMVONALAK

A szerkezeti terv „2. Közlekedési infrastruktúra” című tervlapján meghatározott közlekedési rendszer egyes nyomvonalait az „1. Területfelhasználás” című tervlap távlati közúti vagy vasúti fejlesztésként jelöli. A távlati közlekedési elemek nyomvonalát a TSZT és az FRSZ módosításával, területfelhasználási egységként történő meghatározásukig a KÉSZ-ben nem kell kiszabályozni.

A közúti és vasúti hálózatok esetében az alternatív nyomvonalak a bizonytalanságuk folytán minden esetben távlati nyomvonalak. Amennyiben az alternatív elemek bizonyulnak a megfelelőnek a későbbiekben, úgy a területfelhasználási egységként történő meghatározásuk során az eredeti nyomvonalat meg kell szüntetni a TSZT-ben és az FRSZ-ben.

KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA (KÖZÚT/VASÚT) SZÁMÁRA IRÁNYADÓ TERÜLETBIZTOSÍTÁS

A szerkezeti terv „1. Területfelhasználás” című tervlapján jelölt, végleges területbiztosítással nem rendelkező közlekedési elemek nyomvonalát a hálózati szerep alapján a magasabb rendű jogszabályban (OTÉK) meghatározott szélességtől eltérően a KÉSZ-ben úgy lehet kiszabályozni, hogy arra vonatkozóan legalább az FRSZ szerint meghatározott infrastruktúra elemek elhelyezése biztosított legyen a folyópálya szakaszokon. Ennek megfelelően a szabályozás a közúti közlekedési, illetve a vasúti közlekedési terület irányadó szélességét növelheti, vagy csökkentheti a TSZT és az FRSZ módosítása nélkül. Továbbá maga a nyomvonal térbeli elhelyezkedése is pontosítható az FRSZ-ben meghatározottaknak megfelelően.

(...)

KÖTÖTTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉSI TERÜLET

A kötöttpályás elemek elhelyezését biztosító, az „1. Területfelhasználás” című tervlapon jelölt kötöttpályás közlekedési terület (KÖk) szélessége növelhető a TSZT és FRSZ előzetes módosítása nélkül új állomás és megállóhely építések vagy meglévő átépítések és áthelyezések, különszintű keresztezés létesítések vagy környezetvédelmi berendezés telepítések, továbbá különszintű közúti vasúti keresztezésekben felüljáró helyett aluljáró építése esetén.

Módosítható a KÖu és KÖk területfelhasználási egységek közötti határ.

KÖZÚTI VASÚTI (VILLAMOS) VONAL FELSZÍNEEN ÉS FELSZÍN ALATT

A szerkezeti terv „2. Közlekedési infrastruktúra” című tervlapján szereplő közúti vasúti hálózat megváltoztatható a TSZT és FRSZ módosítása nélkül, amennyiben a felszíni kialakítást felszín alatti váltja fel, vagy az FRSZ szerint meghatározott kifizetési nyomvonal kerül megszüntetésre.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

TELEPÜLÉSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA NYOMVONALA

A szerkezeti terv „2. Közlekedési infrastruktúra” című tervlapján jelölt település szerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala a TSZT és FRSZ módosítása nélkül pontosítható, amennyiben a hálózati kapcsolatai változatlanok maradnak.

P+R RENDSZERŰ PARKOLÁSI LÉTESÍTMÉNY ÉS B+R RENDSZERŰ KERÉKPÁRTÁROLÓ

A szerkezeti terv „2. Közlekedési infrastruktúra” című tervlapján minimálisan biztosítandó befogadóképességgel jelölt helyszíneken az FRSZ-ben meghatározott területi lehatároláson belül – amely sok esetben jelentősen meghaladja a ténylegesen szükséges területet – kell a KÉSZ-ben a parkolási létesítmény területbiztosítását szabályozni.

A „2. Közlekedési infrastruktúra” című tervlapon jelölt helyszíneken túlmenően a TSZT és FRSZ módosítása nélkül a gyorsvasúti hálózat, a vasúti hálózat, és a közúti vasúti hálózat FRSZ szerint arra funkcionálisan alkalmas helyszínein is létesíthető P+R rendszerű parkoló, valamint B+R rendszerű kerékpártároló.

Budapesten a P+R rendszerű parkolók együttes befogadóképessége nem haladhatja meg az FRSZ-ben rögzített értéket.

(...)

KÜLÖN SZINTŰ KÖZÚTI-VASÚTI KERESZTEZÉS

A szerkezeti terv „1. Területfelhasználás” és „2. Közlekedési infrastruktúra” című tervlapjain jelölt külön szintű keresztezések esetében a TSZT és FRSZ módosítása nélkül felüljáró helyett aluljáró is létesíthető, a környezetre gyakorolt kedvezőbb hatása miatt.

(...)

MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ TERÜLETEK

Budapest magassági szempontból – úgy a terepmorfológiát, mint az épített környezet adottságait tekintve – rendkívül sokszínű, ami karakterének markáns meghatározó jellegzetessége. A változatos, ugyanakkor harmonikus városkép megőrzendő, legértékesebb részei védendőek. Ehhez képest az OTÉK-ben meghatározott magassági értékek nem kellően differenciáltak, ezért indokolt a TSZT-ben magassági szabályozást igénylő területek és az ezekre vonatkozó magasság-szabályozási elvek, elvárások meghatározása. A terv a beépítési magassággal kapcsolatosan az alábbi területeket és eseteket különbözteti meg:

2. Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű, magassági szabályozást igénylő területek

- o a változással érintett, jellemzően új beépítésű területek közül azok, ahol a zártkörű, 12,5 méteres beépítési magasságot meghaladó beépítés a kerületi szabályozás során kerül meghatározásra (III. párkánymagassági kategória).

(...)

5. Magasépítmények számára igénybe vehető területek

- o **magasház elhelyezésére kijelölt terület** - ahol az épület legmagasabb pontja legfeljebb 45 méter lehet
- o **magasház elhelyezésére kijelölt terület** - ahol az épület legmagasabb pontja legfeljebb 65 méter lehet

(...)

Vízminőség-védelmi terület övezete (Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság adatszolgáltatása alapján)

A Trtv.-ben megállapított vízminőség-védelmi terület övezetébe a felszíni és felszín alatti vizek, az emberi fogyasztásra, használatra szánt vizek és a vízkivételi művek, továbbá a halak életfeltételeinek biztosítása érdekében kijelölt vizek megóvását szolgáló védelem alatt álló területek tartoznak.

A Trtv. rendelkezése szerint a vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédellel érintett területeket. A kijelölt vízvédellel érintett területekre vonatkozó egyedi szabályokat pedig a helyi építési szabályzatban kell megállapítani.

(...)

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

Ivóvízhálózattal ellátott, csatornázatlan terület (Víziközmű üzemeltetők adatszolgáltatása alapján aktualizált)

A lehatárolás a 2019. évi Fővárosi Vízművek Zrt. és az Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. 2019. évi adatszolgáltatásai alapján történt. Ezek a területeken a talajszennyezés mértéke jóval nagyobb lehet, tekintettel arra, hogy a már évtizedek óta üzemelő szennyvíztárolók állapota, vízzárósága nincs rendszeresen ellenőrizve. A beépítésre szánt területek esetén új beépítés csak teljes közművesítettség esetén valószínűsíthető meg. A kapott adatszolgáltatásokban nem szereplő, idegen kezelésben lévő, valamint magán víziközmű-hálózatok nem kerültek figyelembevételre a területek lehatárolásánál.

(...)

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 közlekedési szakhatóság hozzájárulása szerint helyezhető el a vasúti közlekedésből fakadó elektromos és rövidhullámú zavarás, por, rezgés és zajterhelésre figyelemmel.

(...)

TÁVHŐ KOOPERÁCIÓS GERINCVEZETÉK

A főváros területén elhelyezkedő független távhőközvetítő állomások összekapcsolására hivatott távfűtővezeték tervezett nyomvonala.

(...)

A BTSZT-ben, a KÖK jelű területfelhasználási egység területére meghatározott „közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás” lehetőséget ad arra, hogy a Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) módosítása során a Szabályozási tervben meghatározott vasúti közlekedési terület lehatárolása módosítható (jelen esetben bővíthető) legyen a BTSZT és az FRSZ módosítása nélkül. (Ezen felül maga a nyomvonal térbeli elhelyezkedése is pontosítható az FRSZ-ben meghatározottak szerint.)

51

A fentiek figyelembevételével a tervezett KÉSZ módosítása során a tervezési területen belül a meglévő vasúti és a vasútfejlesztés érdekében már megvalósított telekalakítással (kisajátítással) érintett területek kötőpályás közlekedési terület övezetében történő meghatározása javasolt a - ezen területeket érintően a - BTSZT-ben kijelölésre került területfelhasználási egységeken belül (Vt-M, K-Rek, Vi-2 és KÖK jelű területfelhasználási egység).

A tervezett övezeti módosítás kapcsán területfelhasználás, valamint a meglévő és tervezett közlekedéshálózati rendszer módosítása nem indokolt. [A BTSZT módosítása a fejlesztés vonatkozásában nem indokolt.](#)

AZ FRSZ RELEVÁNS TARTALMA

A Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ) a Főváros Településszerkezeti Tervének (BTSZT) megfelelően a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségét, meghatározott területek beépítési magasságát, valamint a fővárosi infrastruktúra területbiztosítását megállapító rendelet, mely telekalakítási és építésjogi szabályozási elemeket nem tartalmaz.

A beépítési sűrűség a területfelhasználási egységek területén elhelyezhető épületek valamennyi építményszintjének összesített bruttó alapterülete és a területfelhasználási egységeknek a köztük lévő, településszerkezetet nem meghatározó közterületek területével növelt területének viszonyaránya.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A tervezéssel érintett területet az FRSZ 1. melléklete

- Vt-M: 5.0 (3.5+1.5) jelű településközpont vegyes területen belül mellékközpont területe,
- Vi-2: 1.5 (1.0 + 0.5) jelű intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület,
- K-Rek: 1.0 (0.75 + 0.25) jelű különleges beépítésre szánt területen belül nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület,
- Gksz-2: 1.0 (1.0 + 0.0) jelű gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület,
- Ev-Ve jelű véderdő,
- KÖu jelű közúti közlekedési terület és közlekedési infrastruktúra (közút) számára irányadó területbiztosítással érintett terület,
- KÖk jelű kötöttpályás közlekedési terület és közlekedési infrastruktúra (vasút) számára irányadó területbiztosítással érintett terület

területfelhasználási egységben határozza meg a BTSZT-vel összhangban.

Az „jelentős változással érintett” területeken akkor jelölhető ki, jelen esetben a Gksz-2 jelű építési övezet, ha az FRSZ 15.§-ában foglalt követelmények biztosítottá válnak.

A „közlekedési infrastruktúra (közúti vagy vasúti) számára irányadó területbiztosítás” által meghatározott terület szélessége növelhető vagy csökkenthető az 5. melléklet szerinti minimális terület biztosítása mellett.

Az FRSZ a közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítás tekintetében előírásokat fogalmaz meg, mellyel az érintett vasúti nyomvonal térbeli elhelyezkedésének pontosítása, valamint a vasúti közlekedési terület területi mértékének növelése és csökkentése is megvalósítható a BTSZT és FRSZ módosítása nélkül.

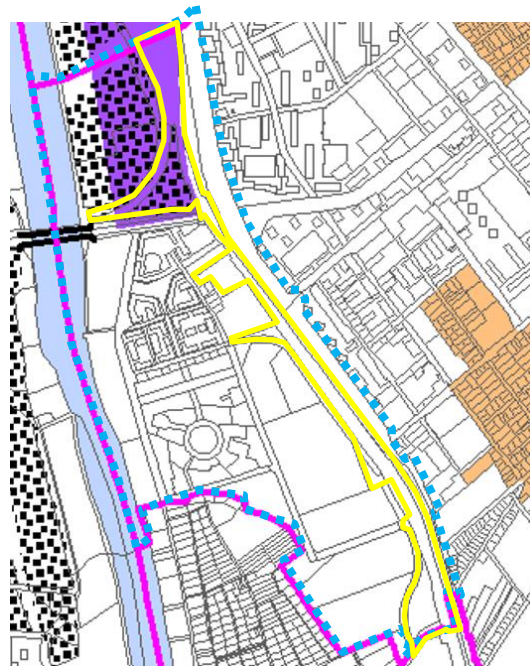
53

A tervezett KÉSZ módosítása során a tervezési területen belül a már megvalósult és folyamatban lévő kisajátítással érintett területekre kötöttpályás közlekedési terület övezet meghatározása javasolt a közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítású területeken belül (ez a BTSZT-ben meghatározott Vt-M, K-Rek, Vi-2 és KÖk jelű területfelhasználású területrészeket érint).

[A fentiek alapján a javasolt KÉSZ módosítás az FRSZ módosítását nem teszi szükségessé.](#)

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

Az FRSZ 3. melléklete szerint a tervezési területet az egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória) és a magasház elhelyezésére kijelölt terület érinti, a kijelölés a terület távlati beépítési lehetőségeit biztosítja, a tervezett módosítással összefüggésben a 3. melléklet módosítása sem szükséges.



a tervezési terület és annak tömbje az FRSZ 3. mellékletének részletén

A beépítési sűrűség és a közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítás tekintetében az FRSZ alábbi rendelkezéseit kell figyelembe venni:

„A beépítési sűrűségekre vonatkozó előírások

54

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.

(2) A beépítési sűrűség (a továbbiakban: *bs*) 1. mellékletben jelölt értéke

a) a területfelhasználási egység szerint elhelyezhető funkciókra vonatkozó általános sűrűségi értékből (a továbbiakban: *bs_a*), 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: *bs_p*)

tevődik össze.

(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.

(3a) A 4. mellékletben meghatározott Belső zóna területén a területfelhasználási egységen belül meghatározott összes építési övezet megengedett parkolási célú szintterülete nem haladhatja meg a területfelhasználási egységre vonatkozó *bs_p* értéke alapján számított szintterületet, a számítás során a védelemmel érintett ingatlanok területe figyelmen kívül hagyható.

(4) Azokban az esetekben, ahol az 1. mellékletben jelölt többszintes területfelhasználás esetén a „Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület (K-Közl)” a helybiztosítás szempontjából a meghatározó területfelhasználás, a kiegészítő használatra csak a 2,0 *bs* érték feletti rész vehető igénybe.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

(5) Azokban az esetekben, ahol az 1. mellékletben jelölt többszintes területfelhasználás esetén beépítésre nem szánt Közúti közlekedési terület (a továbbiakban: KÖu) vagy Kötöttpályás közlekedési terület (a továbbiakban: KÖk) területfelhasználási egység a helybiztosítás szempontjából a meghatározó területfelhasználás, a kiegészítő használatra csak az 1,0 bs érték feletti rész vehető igénybe.

(6) Azokban az esetekben, ahol az 1. mellékletben átmeneti hasznosítás lehetősége biztosított beépítésre szánt területfelhasználási egység céljára, a bs értéke nem lehet magasabb a tervezett területfelhasználás értékénél, de legfeljebb 2,0 lehet.

(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.

(7) Az 1. mellékleten „Kertvárosias környezetben intézményi területek irányadó meghatározása” jelöléssel ellátott területeken a kerületi településrendezési eszközben lehatárolt területre vonatkozóan a bs értéke legfeljebb 1,6 (bsá 1,2+bsp 0,4).

(8) A kerület közigazgatási határa egyúttal területfelhasználási egység határa is.

(...)

10. Változással érintett területek belső közlekedésével kapcsolatos előírások

15. § (1) Az 1. mellékletben területileg meghatározott, „infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett”, valamint a „jelentős változással érintett területek” tervezésekor biztosítani kell a következőket:

a) a közösségi közlekedés által állandó jelleggel igénybevételre kerülő tervezett közutak legalább gyűjtőút hálózati szerepkörrel rendelkezzenek,

b) a kertvárosias és kisvárosias lakóterületek esetében a lakó-pihenő övezetként tervezett területek és a 10%-nál nagyobb keresztirányú terepesést meghaladó útszakaszok kivételével, a tervezett közúton és közforgalom számára megnyitott magánúton fasor telepítéséhez szükséges zöldsáv helyigényét az építési övezettel határos oldalon,

c) a kertvárosias és kisvárosias lakóterületek esetében a lakó-pihenő övezetként tervezett területek és a gazdasági területek kivételével, a tervezett közúton és közforgalom számára megnyitott magánúton a gyalogos infrastruktúra helyigényét az építési övezettel határos oldalon,

d) a főút vagy gyűjtőút hálózati szerepkörrel tervezett közterületeken önálló kerékpáros infrastruktúra (kerékpárút vagy kétoldali irányhelyes kerékpársáv) helyigényét.

(2) Az 1. mellékletben területileg meghatározott, „infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett” lakó- és vegyes területfelhasználási egységbe sorolt területek tervezésekor biztosítani kell a következőket:

a) a terület minden egyes építési telkétől 300,0 méteres sugarú körön belül a közösségi közlekedési hálózat legalább egy megállóhellyel rendelkezzen,

b) a telektömb hosszának mérete ne haladja meg a 250,0 métert, a közforgalom számára megnyitott magánutat is figyelembe véve,

c) a KÖu területfelhasználási egységbe tartozó tervezett közúton, annak az építési övezetbe sorolt oldalán a gyalogos infrastruktúra helyigényét. Ennek legkisebb szélessége legalább 2,0 bsá értékkel rendelkező területfelhasználási egység esetén méterben azonos a határos területfelhasználási kategória szerinti bsá számértékét meghaladó egész szám kétszeresével.

(...)

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

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

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.

(...)

V. Fejezet

A közműinfrastruktúrára vonatkozó rendelkezések

19. § (1) Minden beépítésre szánt területfelhasználási egység területén a kerületi településrendezési eszközben ki kell jelölni az 1 ha-nál kisebb telekigényű meglévő közműterületeket, továbbá kijelölhetők a tervezett

a) vízműgépházak, vízmedencék, víztornyok,

b) önálló épületként elektromos alállomások,

c) gázátadó állomások,

d) 50 MW névleges teljesítőképességet el nem érő erőművek, valamint

e) telephelyenként az 50 MW összes hőteljesítményt el nem érő távhőtermelő berendezések elhelyezésére szolgáló területek is.

(2) Beépítésre nem szánt területfelhasználási egység területén a kerületi településrendezési eszközben ki kell jelölni az 1 ha-nál kisebb telekigényű meglévő közműterületeket, továbbá kijelölhetők a tervezett

a) vízműgépházak, vízmedencék, víztornyok,

b) elektromos alállomások,

c) gázátadó állomások

elhelyezésére szolgáló területek is.

(3) A beépítésre szánt területfelhasználási egységek mindegyikén - a (4) bekezdés figyelembevételével - teljes közművesítettséget kell biztosítani.

(4) Egyedi szennyvízkezelő berendezés csak akkor létesíthető, ha nincs a szennyvizek befogadására alkalmas közcsonatorna.

(5) A belső zóna kivételével az 1. mellékletben meghatározott

a) jelentős változással érintett területeken új beépítés esetén többlet csapadékvíz csak késleltetett módon kerülhet elvezetésre,

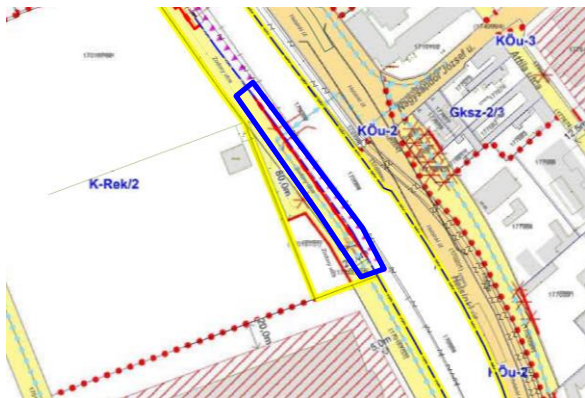
b) infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett területeken új beépítés esetén a csapadékvizeket helyben kell tartani.”

56

2.3.3.A KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT (KÉSZ)

A tervezéssel érintett területre a Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzat Képviselő-testületének 26/2015. (X. 21.) önkormányzati rendelettel elfogadott és többször módosított kerületi építési szabályzata hatályos.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



hatályos szabályozási tervlap (Szabályozási elemek – 1.) részletei a kisajátítással érintett területek lehatárolásával

A már megvalósult (és egy területet érintően folyamatban lévő) kisajátítással érintett

58

- 170001 hrsz.-ú telek Vt-M/2 jelű mellékközpont terület és Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezetben van, a közút 14,0 - 20,0 méterre történő kibővítését szabályozási vonal jelöli.
- 170006 hrsz.-ú telek KÖk jelű vasúti terület övezetben van, a telket további szabályozási elem nem érinti.
- 170030/2 hrsz.-ú telek Vi-2/SZ jelű intézményi vegyes terület építési övezetben van, a telket további szabályozási elem nem érinti.
- 170187/5 hrsz.-ú telek Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezetben van, rajta tervezett gyalogút jelölés kerület meghatározásra egy tervezett külön szintű közlekedési keresztezéssel (híd, aluljáró), mely a Helsinki út keleti oldalára (170203/3 hrsz.-ú telek) vezet át.
- 170187/6 hrsz.-ú telek (Zodony utca) Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezetben van, rajta a Nagy Sándor József utca irányából egy tervezett kerületi jelentőségű kerékpáros infrastruktúra elem került jelölésre egy tervezett külön szintű közlekedési keresztezéssel (híd, aluljáró).
- 170187/31 hrsz.-ú telek egy részterületének összevonását irányozza elő a Zodony utca 170187/6 hrsz.-ú telkével. A telek fennmaradó része K-Rek/2 jelű különleges beépítésre szánt rekreációs terület építési övezetben van.
- 170187/45 hrsz.-ú telek (Zodony utca) Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezetben van, a telket tervezett kerületi jelentőségű kerékpáros infrastruktúra elem érinti, mely a Zodony utca egy részén keresztül vezet a gazdasági és sport területek déli, déli-nyugati oldalán a Közműhelytelep utca irányába.
- 170187/46 hrsz.-ú telek Ev jelű védelmi erdőterület övezetben van.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A tervezési területhez kapcsolódó építési övezetek és övezetek előírásai:

(...)

22. Építési övezetek zöldfelületeire vonatkozó előírásai

22. § (1) A telkek beépítésével, beépítésének növelésével egyidejűleg a telepített lombos fák számának el kell érni az építési övezeti előírások szerint számított zöldfelület minden 100 m²-ére után legalább 1 db-ot.

(2) A 2. a. mellékleten jelölt zöldfelületként fenntartandó telekrészen, amennyiben az építési övezet másként nem rendelkezik

a) épület nem helyezhető el,

b) a burkolt felületek aránya legfeljebb 10%.

(3) A parkoló felületek árnyékolását biztosító fásítást minden megkezdett 4 db várakozó (parkoló) hely után 1 db, nagy lombkoronát növelő, környezettűrő, legalább kétszer iskolázott lombos fa telepítésével kell megoldani, fánként minimum 4 m² termőföldterület biztosításával.

(4) A 2. a. mellékleten jelölt, autópályával határos telkek zöldfelületként fenntartandó telekrészen a (2) bekezdés követelményein túl a növényzetet többszintesen kell kialakítani.

(5)

(...)

22/A. Építési övezetekre vonatkozó előírások

22/A. § A lakás hasznos alapterülete legalább 35 m².

(...)

33. 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:

d) igazgatási, iroda,

e) kereskedelmi, szolgáltató,

f) hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális,

g) kulturális, közösségi szórakoztató és

h) sport,

i) közlekedést kiszolgáló.

(3) A Vt-M/1 jelű építési övezetben

(...)

35. Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2)

36. § (1) A Vi-2 jelű építési övezetek a helyi lakosság ellátását szolgáló intézmények biztosítanak helyet, elsősorban igazgatási, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális rendeltetést szolgáló épületek számára.

(2) Amennyiben az építési övezet előírásai másképpen nem rendelkeznek, a területen

a) iroda,

b) kereskedelmi, szolgáltató, szállás,

c) kulturális, közösségi szórakoztató,

d) hitéleti és

e) sport

rendeltetés is elhelyezhető.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

(3) A területen az (1) és (2) bekezdés szerinti rendeltetést tartalmazó épületben a tulajdonos és a személyzet számára szolgáló lakás kialakítható, telkenként legfeljebb 2 rendeltetési egységgel, más lakás csak a Vi-2/L jelű építési övezetek területén építhető.

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

(4a) A Vi-2/L jelű építési övezetek területén ...

(5) A Vi-2/L-K jelű építési övezetek ...

(6) A Vi-2/L-SZ₁ jelű építési övezetben ...

(7) A Vi-2/L-SZ₂ jelű építési övezetben ...

(8) A Vi-2/L-Z₁ jelű építési övezet területén ...

(9) A Vi-2/L-Z₂, Vi-2/LZ₃ és Vi-2/LZ₄ jelű építési övezet területén ...

37. § (1) A Vi-2/SZ és Vi-2/Z jelű építési övezetek területén

a) minden teljes 100 m² telekterület után egy rendeltetési egység helyezhető el,

b) épület kereskedelmi célú bruttó szintterülete nem haladhatja meg az 1000 m²-t.

(2) A Vi-2/Sp jelű építési övezet ...

(3) A Vi-2/AE jelű építési övezet ...

(4) A Vi-2/KSZ jelű építési övezet ...

(4a) Az építési övezetek területén meghatározott rendeltetések számára elhelyezhető épületek közül csak egy lehet 20 m²-t nem meghaladó alapterületű.

(5) Az építési övezetekre vonatkozó szabályozási határértékeket az 1. melléklet 9. pontja tartalmazza.

(...)

43. Általános előírások

48. § (1) A KÖu-2, KÖu-3 és KÖu-4 övezetek területén ...

(2) A KÖu-2, KÖu-3 és KÖu-4 övezetek területén ...

(3) A KÖu-2, KÖu-3 és KÖu-4 övezetekkel határos építési telek esetén, amennyiben az több közterülettel is határos, a gépjármű ingatlan kiszolgálást az erre alkalmas alacsonyabb hálózati szerepű közúti területről kell biztosítani.

(4) A KÖu-2, KÖu-3 és KÖu-4 övezetek területén

(5) Építési telek közúti vagy magánúti kapcsolatát a közlekedési szempontból minimálisan szükséges ki-és bejárattal kell biztosítani, az alábbiak szerint

s) személygépjárművek esetén négyszáz férőhely parkoló kapacitásig egy ki-és bejárat létesíthető,

t) rendszeres teherforgalom esetén a személygépjárművek és a tehergépjárművek forgalma számára önálló ki-bejárat létesíthető.

(6)

(7) A jelentős változással érintett területek feltárását úgy kell kialakítani, hogy annak közösségi közlekedési ellátása a megállóhelyek rágyaloglási távolságát fegyelembé véve biztosított legyen, és a közösségi közlekedés által igénybe vett útvonalak legalább gyűjtőúti szerepkörrel rendelkezzenek.

(...)

48. 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 elvető rendszerének, valamint parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közmű és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál

(2) A forgalmi jelentőségű gyűjtőutakat a 3. melléklet tartalmazza.

(...)

52. Kötőpályás közlekedési létesítmények területe (KÖk)

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

57. § (1) Az övezet kizárólag az országos és helyi érdekű vasúti hálózatok, regionális gyorsvasutak vonalainak, megállóinak és állomásainak, műtárgyainak, üzemi épületeinek, csapadékvíz elvető 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.

(6) Az övezetre vonatkozó szabályozási határértékeket az 1. melléklet 17. pontja tartalmazza.

64. Védelmi erdőterület (Ev-Ve)

69. § (1) Az övezetbe az elsődlegesen a velük szomszédos területek környezeti állapotjavításának céljára kialakított, jellemzően közhasználatú funkcióval nem rendelkező erdőterületek és az azonos célú erdősítésre alkalmas területek tartoznak.

(2) Az övezetben épületet elhelyezni nem lehet.

(3) Védőerdő területén gépjármű várakozóhely nem létesíthető.

(4) A zöldfelület mértékének legalább egyharmad részén örökzöldeket kell telepíteni.

(5) A kialakítható legkisebb telek területe 5000 m², kivéve, ha szabályozási terven szabályozási vonal vagy övezet határ másként nem rendelkezik.”

61

A KÉSZ 1. mellékletének vonatkozó részletei:

7. Mellékközpont (Vt-M)

Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb telek terület (m ²)	Beépítési mód	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Beépítési magasság (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/2	4500	szabadonálló	35	6,0	15,0	35	35	1,4	1,5

9.¹³⁰ Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2)

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

14.¹³² Különleges -Nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület (K-Rek)

Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb telek terület (m ²)	Beépítési mód	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Beépítési magasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m ² /m ²)	
				Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható
K-Rek/2	20 000	szabadonálló	20	6,0	15,0	30*	20	0,5	0,25

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

18. Kötőtpályás közlekedési létesítmények területe (KÖk)

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

Az ismertetett vasúti fejlesztéssel összefüggésben a hatályos 26/2015. (X. 21.) önkormányzati rendelettel elfogadott KÉSZ és ezen belül a Szabályozási tervlap módosítása javasolt a megvalósult telekalakítások (kisajátítás) érintett területek KÖk jelű vasúti terület övezetben történő meghatározásával.

A KÖk övezet módosításával érintett területek – kis területi mértékű telekhatárrendezésére tekintettel - nem generálnak a KÉSZ szabályozási koncepciójában változást, a telekalakítások (kisajátítás) nagyobb része már megvalósult.

A vasúti területhez kapcsolódó közúti területek (keresztszelvényt érintő) területének kis mértékű csökkentése okán a szükséges területbiztosítása érdekében a közúti területek felülvizsgálata javasolt a Kerületi Építési Szabályzat módosítása során.

2.3.4. A TELEPÜLÉSKÉP-VÉDELMI DOKUMENTUMOK

A településképi követelmények tekintetében a településképi védelméről szóló Budapest Főváros XX. Pesterzsébet Önkormányzat Képviselő-testületének 17/2019. (V. 21.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban: TKR) az irányadó.

A TKR 1. számú térképi melléklete a településképi szempontjából meghatározó területeket (a továbbiakban: TKSZM terület) és a kerületi védett értékek megjelenítését tartalmazza. A tervlap 8 TKSZM területet különböztet meg és jelöl, a fennmaradó területek településképi szempontból egyéb területbe tartoznak, amely területekre a TKR településképi követelményeket nem határoz meg.

[A tervlap a tervezési terület 17030/2 hrsz.-ú telkét „városias, keretes jellegű területek” elnevezésű TKSZM területbe sorolja, míg a többi telek területe településképi szempontból egyéb területként került meghatározásra.](#)



TKR 1. mellékletének részlete a tervezési lehatárolásával

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A TKR a városias, keretes jellegű TKSZM területekre az alábbi előírásokat teszi:

„5. A településképi szempontból meghatározó területek általános rendelkezései

21. § (1) Kültéri klímaberendezést a homlokzati tagozatot sértő és a szomszédos lakások használatát zavaró módon elhelyezni nem lehet.
- (2) Lakásajtó közterületről nem nyitható.
- (3) A homlokzati nyílászárók cseréje esetén az épület homlokzatán alkalmazott nyílászárók színét és jellemző osztását megváltoztatni csak egységes terv alapján, szükség esetén ütemezetten lehet.
- (4) Ikres beépítésű épület átalakítása, felújítása, bővítése esetén a takaratlan tűzfal területe nem lehet nagyobb a takart tűzfal mértékénél.

6. A településképi szempontból meghatározó területek zöldfelületeinek kialakítása

22. § (1) Építmények elhelyezésénél a lehető legnagyobb összefüggő zöldfelületet kell kialakítani.
- (2) A fás szárú növényekre a fás szárú növények védelméről, kivágásáról és pótlásáról szóló helyi önkormányzati rendeletben szereplő előírások vonatkoznak, az abban meghatározott út és utcafásításra ajánlott fajajok magán telken belül is telepítésre javasoltak.
- (3) A zöldfelületeken elhelyezett kerti építmények és burkolatok szín- és anyaghasználata a főépülethez illeszkedő legyen.

9. Városközponti és városias, keretes jellegű területek

31. § Többlakásos épület felújítása, bővítése, az épület utólagos hőszigetelése, átszínezése az épület egészére, de legalább az érintett homlokzatra elkészített terv alapján végezhető.
32. § (1) A terasz, erkély, loggia utólagos beépítése csak az épület teljes homlokzatára készített egységes terv alapján engedélyezett, terasz lefedése nem megengedett.
 - (2) A mellvéd drótüveges kialakítása esetén a drótüveg színének részleges megváltoztatása kizárólag akkor megengedett, ha az a jellemző színezést állítja vissza.
 - (3) Nyitott, fedett tároló legmagasabb pontja legfeljebb 2,20 méter lehet.
33. § 22 (1) Városias, keretes jellegű területen
 - a) energetikai korszerűsítés esetén a homlokzat tagozatait, domborműveit megsemmisíteni, roncsolni nem lehet,
 - b) az utca vonalán álló épületek nem fedhetők cserepeslemezzel, trapézlemezzel és bitumenes zsindelemmel. Cserépfedés esetén a meghatározó, téglaszínű változatoktól eltérő nem alkalmazható,
 - c) szimmetrikus ablakkiosztás esetén a nyílásméretet változtatni nem lehet,
 - d) meglévő tetőidomon változtatni nem lehet,
 - e) új tetőidom hajlásszöge legfeljebb 5 %-kal térhet el a szomszédos épületek jellemző tetőhajlásszögétől.
- (2) A Városias, keretes jellegű terület Közműhelytelep utca – Vizisport utca által határolt (Mediterrán lakópark) területén
 - a) az utólagosan épített előtetőkön az épületen már alkalmazott színtől eltérő színű cserép használata nem megengedett;
 - b) a meglévő épületeken már alkalmazott föld színeken kívül más szín használata nem megengedett;
 - c) három színnél több nem használható egy épület összes homlokzatán, új épület esetén a meglévő épületek domináns színvilágához illeszkedni kell;
 - d) a meglévő terasz, erkély, loggia utólagos beépítése csak az épület teljes homlokzatára készített egységes terv alapján engedélyezett;
 - e) a meglévő zsalugáterek és a felsőszinti pergolák nem távolíthatók el, cseréje és felújítása esetén az eredetivel megegyező forma és szín létesíthető, új épület esetén a szomszédos épületeken dominánsan alkalmazott elemekhez illeszkedni kell.”

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A TKR a településképi szempontból meghatározó területek egyedi településképi követelményein felül a cég- és címtáblákra és egyéb műszaki berendezésekre vonatkozóan, továbbá egyes sajátos műszaki berendezések, műtárgyak elhelyezésére vonatkozóan határoz meg településképi követelményeket, melyeket a városias, keretes jellegű területeken is alkalmazni szükséges.

A 17030/2 hrsz.-ú telek 45 m² nagyságú területét érintette telekalakítás (kisajátítás) a vonali kábelek elhelyezhetősége és az OVSZ I. által előírt 9,0m védősáv okán, így ezen a területen a meglévő vasúti kerítés áthelyezésre kerül. A tervezési területen belül, a telekalakítással (kisajátítással) érintett további telkek vonatkozásában, a TKR nem határoz meg előírásokat.

A 17030/2 hrsz.-ú telek telekalakítása és a vonatkozó KÉSZ módosítás kapcsán a TKR előírásainak módosítása, kiegészítése nem indokolt.

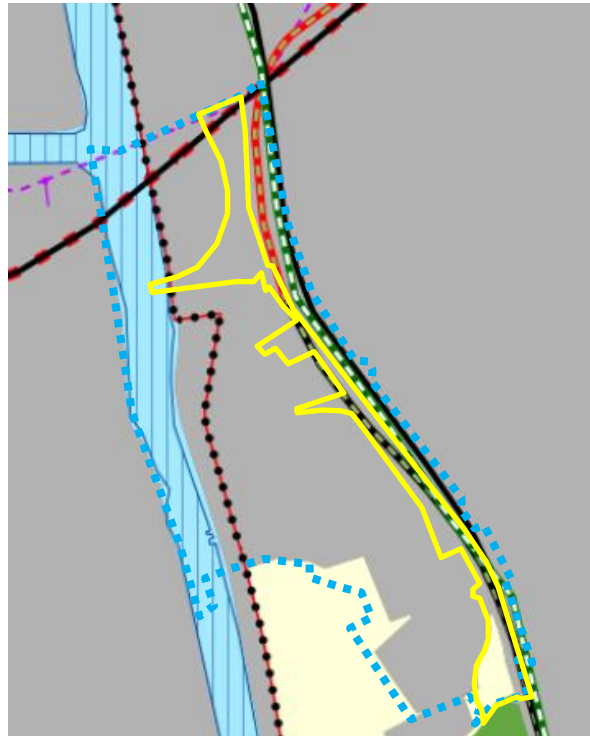
2.4. A TERÜLETRENDEZÉSI TERVEKEL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉSEK BEMUTATÁSA

A Magyarország és kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: Trtv.) 2019. január 2-án lépett hatályba, a hatályba lépést követően többször módosult. A Trtv. második része foglalja magába az Országos Területrendezési Tervet (OTrT), és Budapest Agglomeráció Területrendezési Tervét (BATrT).

A Tanulmányterv javaslata alapján, a KÉSZ-ben a 150. sz. vasútvonal által igénybe vett teljes terület a tervezett használatának megfelelő kötöttpályás közlekedési terület övezetben történő meghatározása javasolt, ez a BTSZT-ben és az FRSZ (jelen esetben már a főváros településterv módosítását) nem teszi szükségessé, ugyanakkor a javasolt módosítás BATrT-vel való összefüggései a következők:

A tervezési terület települési és kis részben mezőgazdasági térségben helyezkedik el. A terv a területre és közvetlen környezetére az alábbi műszaki infrastruktúra-hálózati elemeket jelöli:

- meglévő főút: Budapest térszerkezetet meghatározó főút (Helsinki út)
- tervezett főút: Budapest tervezett főútja (Budát Csepelen keresztül Pesttel, az Albertfalvai hídpárral összekötő II. rendű főút);
- meglévő egyéb országos törzshálózati vasúti pálya: Budapest /IX. kerület, Ferencváros/ - Kelebia – (Szerbia);
- tervezett egyéb országos törzshálózati vasúti pálya: Budapest /XX. kerület, Pesterzsébet/ - Budapest /IX. kerület, Ferencváros nyugati rendező/ (Budapest – Kelebia vasútvonal tervezett áthelyezett nyomvonala);
- 6.A elemszámú tervezett országos kerékpárútvonal: Budapest – Dunaharaszti – Taksony – Dunavarsány – Majosháza – Ráckeve – Dömsöd –



3. KÉRELEM MELLÉKLETE

Dunavecse – Dunaegyháza – Solt –
Dunapataj – Ordas – Dunaszentbenedek –
Uszód – Foktő – Fajsz – Baja – Szeremle –

*Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terv – Szerkezeti
terv részlete a tervezési terület lehatárolásával és a
kisajátítással érintett területek megjelenítésével*

Dunafalva – Mohács – Kölked – /Horvátország/;

- 2.2.3.4. elem számú meglévő átvitelt befolyásoló 132 kV-os elosztó hálózat: Budapest /Népliget/
- Budapest /Albertfalva/;
- meglévő H6 vonalszámú HÉV vonal: Budapest /IX. kerület/ - Tököl /Ráckeve/.

A Trtv. 11.§ előírásai az érintett területfelhasználási kategóriák tekintetében:

„11. § A kiemelt térségi, illetve megyei területfelhasználási kategóriák területén belül a településrendezési tervben, a 90. § (2) bekezdése figyelembevételével

(...)

b) a mezőgazdasági térség területének legalább 75%-át a mezőgazdasági terület övezetébe kell sorolni, a fennmaradó részen nagyvárosias lakóterület és vegyes terület építési övezet nem jelölhető ki;

(...)

d) a települési térség területén bármely építési övezet, övezet kijelölhető;”

A tervezett fejlesztés megvalósíthatósága érdekében a 150. sz. vasútvonal által igénybe vett terület, annak tervezett használatának megfelelő kötőpályás közlekedési terület övezetben történő meghatározása javasolt. Az érintett terület kapcsán, a BTSZT-ben meghatározott területfelhasználás módosítása a javasolt KÉSZ módosítással összefüggésben nem indokolt, a BTSZT-ben meghatározott **KÖK jelű területfelhasználási egység területén jelölt „közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás”** lehetőséget ad arra, hogy a Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) módosítása során a Szabályozási tervben meghatározott vasúti közlekedési terület övezet bővíthető legyen a BTSZT módosítása nélkül.

Pesterzsébet teljes területe és így a tervezési terület is érintett a Világörökségi és világörökségi várományos terület által érintett települések övezetével, a Honvédelmi és katonai célú terület övezetével, a Vízminőség-védelmi terület övezetével, az Ásványi nyersanyagvagyon övezetével és a Földtani veszélyforrás terület övezetével. Ezen övezetek térképi ábrázolása ezen fejezetben nem kerül bemutatásra.

A tervezési terület tömbjébe tartozó Ráckevei (Soroksári) – Duna országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezetébe, valamint a vele szomszédos parti területekkel Tájképvédelmi terület övezetébe tartozik.

A tervezési terület déli határa mellett erdők övezetébe tartozó Országos Adattári Erdőállomány részét képező erdőterület fekszik.

A tervezési terület és közvetlen közelében további övezeti érintettség nem áll fenn.



országos ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete a tervezési terület lehatárolásával

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



erdők övezete a tervezési terület lehatárolásával



*országos tájképvédelmi terület övezete
a tervezési terület lehatárolásával*

A KÉSZ az OTrT és a BATrT követelményeinek való megfelelést alapvetően a BTSZT – n keresztül biztosítja. A Tanulmány a kerületi építési szabályzat módosítására tesz javaslatot, a javaslattal összefüggésben a (BTSZT, FRSZ) fővárosi településterv módosítása nem indokolt.
[A tervezett fejlesztés és a javasolt KÉSZ módosítás a területrendezési követelményekkel összhangban van.](#)

66

3. A VASÚTI FEJLESZTÉS ISMERTETÉSE

3.1. TERVEZETT FEJLESZTÉS, TERVEZÉSI ELŐZMÉNYEK, BEÉPÍTÉSI JAVASLAT

3.1.1. A TERVEZETT FEJLESZTÉS

A Budapest – Belgrád vasútvonal közvetlen kapcsolatot biztosít Nyugat- és Észak Európa felé. A szóban forgó projekt keretében, a jelenleg 166 km hosszú Budapest-Kelebia vasútvonal korszerűsítésére kerül sor kétvágányúsítással és villamosítással, a pályasebesség 160 km/óra történő emelésével, amelynek biztosítása szükséges a két főváros közötti három és fél óras elérést.

A 2016. évi XXIV. törvény alapján két körös beszerzési eljárás indult. Az eljárás első köre a Soroksár (bez.) – Kelebia (országhatár) vasúti szakasz, az eljárás második köre a Ferencváros állomás (kiz.) – Soroksár (kiz.) vasúti szakasz. Az eljárás első körének szakaszán folyamatban van a meglévő és a kapcsolódó vasúti létesítmények és a vasúti pálya átépítése, valamint új második vágány építése 160 km/h engedélyezési sebességre (200 km/h sebességnek megfelelő pályageometria biztosítása mellett). Az eljárás második körének szakasza kapcsán Fővállalkozási szerződés van hatályban.¹

¹ Műszaki leírás - Előzmények, 2024.07. Kivitelezői bírálatra benyújtott változat, Ferencváros állomás (kiz.) – Soroksári út állomás (kiz.) szakasz, Vasúti pálya átépítése – 1. fázis

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A MÁV Magyar Államvasutak Zrt. és a Chinese-Hungarian Railway Nonprofit Ltd. (a továbbiakban: **Beruházó, a cél megvalósítója**) Budapest Főváros XX. kerület területén a 150. vasútvonal fejlesztését valósítja meg. A vasúti pálya átépítésére 2024 – 2025 évben a 4.2. – 5. szakaszra elkészültek a kiviteli tervek, a generáltervező a Kontúr Csoport Kft. (felelős tervező Bózsa Gábor Bence KÉ-VA/16635).

Jelen Telepítési Tanulmányterv „**Ferencváros állomás (kiz.) – Soroksár (kiz.) vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó beszerzés (EPC – Engineering Procurement Construction szerződés) beruházás** keretén belül a 4.2. – 5. szakaszra elkészült **vasúti pálya átépítése tárgyú kiviteli tervek**re épül, kizárólag ezen tervek felhasználásával kerülhetett kidolgozásra.

A következő fejezetekben a Kiviteli tervek releváns tartalma kerül ismertetésre. A Kiviteli tervből idézett szövegrészek szürke aláfestéssel jelennek meg.

3.1.2. A KIVITELI TERVEKBEN MEGHATÁROZOTT TERVEZÉSI FELADAT ÉS TERVEZÉSI SZAKASZOK

A fejezetben az egyes szakaszokhoz készült műszaki leírás dokumentumának - mindkét szakaszra érvényes - 1.2-es fejezete kerül ismertetésre.

„1.2 TERVEZÉSI FELADAT ÉS TERVEZÉSI SZAKASZOK

A 6+00 szelvény – Soroksári út állomás (kiz.) közötti kétvágányú szakaszon (6+00 – 13+00 szelvények között) a jelenlegi pályageometria megtartásával helyben átépítés tervezése szükséges 60 km/h tervezési sebességre az alépítmény minél nagyobb mértékben történő megtartása mellett.

Soroksári út állomás kezdőponti oldalán a jelenlegi vágánygeometria megtartásával, az állomás közepétől a végpont irányában pedig a tenderdokumentációban kiadott helyszínrajz szerint a párhuzamosan futó „H6/H7 HÉV vonalak korszerűsítése és meghosszabbítása a Kálvin térig engedélyezési terv, kiviteli terv és kapcsolódó tenderdokumentáció elkészítése” projekt figyelembevételével szükséges a vágányhálózatot kialakítani, melyhez a meglévő peron és gyalogos felüljáró elbontása szükséges. Soroksári út állomáson az átmenő fővágányok tervezési sebessége 80 km/h, a vágánykapcsolatok és a mellékvágányok tervezési sebessége 40 km/h.

Soroksári út állomás (kiz.) – 75+00 szelvények közötti jelenleg egyvágányú szakasz kétvágányúsítása szükséges a H6 HÉV vágánnyal való összekötés biztosítására új nyíltvonali kiágazással, jelenlegi Pesterzsébet megállóhely megtartásával. A párhuzamosan futó „H6/H7 HÉV vonalak korszerűsítése és meghosszabbítása a Kálvin térig engedélyezési terv, kiviteli terv és kapcsolódó tenderdokumentáció elkészítése” projekt figyelembevétele miatt korrekciós szakasz tervezése szükséges.

A teljes vonalon biztosítani szükséges az alépítmény 225 kN tengelyterhelésre való alkalmasságát, a felépítményt mindkét vágányon 60-as rendszerűre kell kiépíteni az állomási fővágányok és a nyíltvonali vágányok esetében.

A felsővezeték hálózatot teljeskörű átépítéssel a 80 km/h sebességű igénybevételre kell kialakítani, a vonali és állomási biztosítóberendezéseket át kell alakítani és alkalmassá kell tenni az emelt sebességre, valamint az ETCS L2 alkalmazására.

A forgalomirányításhoz szükséges rendszereket és az azok működéséhez szükséges beavatkozásokat el kell végezni.

A vonalszakaszon lévő műtárgyakat a kétvágányúsítás következtében felül kell vizsgálni, továbbá a nyíltvonali kiágazásnál tervezendő vágányszéthúzás miatt a Meddőhányó utcánál új műtárgy tervezése szükséges.

A vonalszakaszon lévő megállóhelyet korszerűsíteni kell és az átjárhatóság követelményeinek megfelelő peronokat kell kialakítani az esélyegyenlőség biztosítása mellett. A vonal mentén és hozzá kapcsolódóan a forgalmi, műszaki technológiához, utasforgalomhoz kapcsolódó korszerű távközlési adatátviteli rendszert kell kiépíteni.

A 6+00 – 75+00 szelvények közötti vasúti vonalszakasz szakági tervdokumentációi a következő szakaszfelosztásban készülnek el:

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

Ssz.	Kezdőszelvény	Végyszelvény	Szakasz megnevezése
01	0+00	6+00	Ferencváros állomás
02	6+00	13+50	Ferencváros áll. (kiz.) – Soroksári út áll. (kiz.)
03	13+50	33+65	Soroksári út állomás
04	33+65	46+60	Soroksári út áll. (kiz.) – Pesterzsébet pályaelág. (kiz.)
05	46+60	62+50	Pesterzsébet pályaelágazás
06	62+50	75+00	Pesterzsébet pályaelág. (kiz.) – Soroksár áll. (kiz.)
07	75+00	89+39	Soroksár állomás"

3.1.3. A 4.2. SZAKASZ KIVITELI TERVÉNEK BEMUTATÁSA

A fejezetben a 04 Soroksári út állomás (kiz.) – Pesterzsébet megállóhely és pályaelágazás 41+73 – 46+60 szelvények közötti (04/2) szakaszának N1 – Vasúti pálya szakág kivitelezési terv műszaki leírásának és térképi mellékleteinek releváns tartalma kerül ismertetésre.

„1.3 TERVELŐZMÉNYEK

A MÁV Zrt. 2015-ben elkészítette a Budapest-Ferencváros-Kelebia 150-es sz. vasútvonal Soroksári út – Soroksár állomásközben új második vágány létesítésére vonatkozó engedélyhez szükséges terveket. A tervek a PE/KTF/39119-31/2015. számú környezetvédelmi és az UVF/VF/122/6/2016 iktatószámú határozatban megadott építési engedély került kiadásra. A határozat időbeli hatályát a 2021.05.04-én kelt VHF/31525-3/2021-ITM számú határozattal 2024.05.04-re módosították.

A kiviteli tervet megelőzően E-04-N1-00 tervkóddal, a 4-5-6. szakaszokra összevont, eltérési engedélyezési tervdokumentációt készítettünk az üzemeltető, a megrendelő és a vasúti közlekedési hatóság számára, melyet 2023.12.20-án szállítottunk le.

Ezt követően megrendelői díszpozíció váltás alapján az M10 verziójú tervekben bemutatott vágánygeometria módosítására volt szükség. Az M20 verziójú eltérési engedélyezési terveket 2024.04.29-én szállítottuk le. A megrendelő 92/2024/KMV-FESO iktatószámán 2024.06.12-én, az üzemeltető 23344/2024/MAV iktatószámán hagyta jóvá a dokumentációt 2024.07.22-én. A Vasúti Hatóság Főosztály KÖFÁT/36334-1/2024/VHF iktatószámán adta ki az engedélymódosítási határozatát 2024.06.27-én.

A 04/1 szakasz G-04-N1-00-M10 számú kiviteli terveit 2024.11.29-én leszállítottuk Üzemeltetői és Megrendelői jóváhagyásra. A leszállított M10 verziójú terveket a Megrendelő a 302/2024/KMV-FESO iktatószámán utasította el. Ezt követően az M20 verziójú kiviteli terveket 2025.02.18-án szállítottuk le az Üzemeltető és a Megrendelő felé, melyre jóváhagyást az Üzemeltetőtől a 99/2025/KMV-FESO, a Mérnöktől a BB200-FS/VI/2025/124 iktatószámán kaptunk.

A 04/2 szakasz G-04-N1-10-M10 számú kiviteli terveit 2025.01.20-án szállítottuk le az Üzemeltető és a Megrendelő felé, melyre az Üzemeltetőtől 161/2025/KMV-FESO iktatószámán elutasítás érkezett 2025.05.19-én. A Mérnök BB200-FS/VN/2025/061 iktatószámán a terveket jóváhagyta.

A fenti elutasításban megfogalmazott észrevételek jelen M20 verziójú vasúti pálya kiviteli tervben kerültek javításra. Az észrevételekre adott tervezői válaszokat a G-04-N1-10-01-05 j. tervezői nyilatkozat tartalmazza.

A tervek készítése közben megváltozott a hazai előírásokra vonatkozó jogszabályi környezet. A 40/2024. (XI.28.) ÉKM rendelet alapján 2024.11.30. nappal a „103/2003. (XII. 27.) GKM rendelet a hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról (továbbiakban: OVSZ I.)” hatályát veszítette, és helyette a Vasúti Műszaki Bizottság által kiadott Vasúti Műszaki Előírásokat kell alkalmazni. A vasúti pálya tervezésre vonatkozóan elsősorban alkalmazandó a Vasúti Műszaki Bizottság 7/2024. (X.02.) sz. határozatával elfogadott „Vasúti pálya tervezés nemzeti ajánlás és nemzeti előírás” és 8/2024. (IX.20.) sz. határozatával elfogadott „Vasúti alépitmény nemzeti ajánlás és nemzeti előírás” Vasúti Műszaki Előírások.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A tervezés előrehaladott státusza miatt, illetve a Megrendelő 310/2024/KMV-FESO iktatószámú tájékoztatása szerint jelen tervcsomag az OVSZ I. előírása alapján készítettük.

2 VONALVEZETÉS

2.1 JELENLEGI ÁLLAPOT

A 150. sz. Budapest – Kunszentmiklós-Tass – Kelebia vasútvonal jelenleg Ferencváros állomástól Soroksári út állomásig a 3+93 – 33+70 hm sz. között kétvágányú, a 33+70 hm szelvénytől egyvágányú, a 75+00 szelvénytől az országhatárig a vonal teljes átépítése jelenleg is folyamatban van. A teljes vonalon villamosított.

A vonalon az engedélyezett sebesség 100 km/h. A Ferencváros állomás és Soroksári út állomás között (4+00 – 13+00 hm szelvények között) állandó 60 km/h lassújel van érvényben, a 13+00 – 50+00 hm szelvények között 80 km/h az engedélyezett sebesség. A vonalra engedélyezett tengelyterhelés 225 kN.

A 150. sz. vasútvonal jelenti az egyik legjelentősebb vasúti összeköttetést a dél-kelet európai és balkáni régiókkal. Soroksári út állomás (kiz.) – Soroksár állomás (kiz.) állomásközben önműködő térközbiztosító berendezés működik.

Az állomásközben található Pesterzsébet megállóhely.

A Soroksári út - Soroksár állomásköz jellege a szokványostól jelentősen eltér, a pályát itt sűrűn beépített városi környezetben, néhol szűk teret közrefogó támfalak között vezették.

A jelenlegi vágány a meglévő szelvényezés szerint 43+61 szelvénytől a szakasz végéig meglévő támfalak között helyezkedik el. A támfalak a jobb oldalon a 43+61 – 46+07 szelvények között 246 m hosszon, a bal oldalon a 44+15 – 50+79 szelvények között 664 m hosszon találhatóak.

A támfalak térbeli elhelyezkedése változatos ezen a szakaszon, a falak vágány felőli síkja általában hátrafelé dől, de a vágánytengelytől mért vízszintes távolság mellett a dőlés szöge és a támfalak magassága is változó, a falsík több szakaszon kvázi függőleges, különösen a felhagyott hídfőkhöz csatlakozó részen.

A szakaszon szintén a szokványostól eltérően a magas talajvízszint aléptímenyre káros hatásának kezelésére a meglévő szelvényezés szerinti 42+00 szelvénytől a Pesterzsébet megállóhely peronját követően az 51+55 szelvényig aszfalt aléptímeny található a vasúti pályában.

A támfalak pontos geometriai meghatározása érdekében lézerszkenneres felmérést készítettünk, mely alapján készített 3D modellben cm pontossággal meghatározható az adott keresztmetszetben a támfalak térbeli elhelyezkedése.

(...)

2.2 TERVEZETT ÁLLAPOT

A tervezési szakasz a 41+73 hm szelvénytől a 46+60 hm szelvényig tart. Az állomásközben az átépítéssel párhuzamosan második vágány is létesül. Az új vágányt a helyben átépülő szakaszokon a jelenlegi vágány bal oldalán alakítottuk ki.

A vízszintes és magassági vonalvezetést 80 km/h sebességre terveztük.

A teljes Ferencváros állomás (kiz.) – Soroksár állomás (kiz.) tervezési szakaszon egységes szelvényezést alkalmaztunk, a terveken ennek megfelelő szelvényértékeket tüntettünk fel.

A „Ferencváros – Kelenföld vasútvonal kapacitásbővítésének építési munkái” csatlakozó projektben meghatározott 6+00 hm szelvényt folytatva a teljes tervezési szakasz végén a 75+00 hm szelvényben hibaszelvényvel csatlakozunk a követő projekthez. A 74+00 – 75+00 hm szelvények között így kialakult hibaszelvény értéke 89.066 m.

A vasútvonal ÁME P4 személyforgalmi és F2 teherforgalmi besorolású. A szakasz méretszelvény, tengelyterhelés, peronhossz és vonathossz teljesítményparaméterek tekintetében a fenti besorolásnak megfelel, a pályasebesség mint tájékoztató teljesítményparaméter tekintetében nem teljesíti a fenti forgalmi besorolást.

A tervezés során az MSZ 8691 szabvány (Országos közforgalmi vasutak űrszelvénye) „A’v” jelű alapűrszelvényét a 43+50 – 47+02 hm szelvények között, azon kívül az „Av” jelű űrszelvényét és az ezekhez tartozó szabadon tartandó tereket vettük figyelembe, amelyek minden esetben megfelelnek az MSZ EN 15273 szabvány szerinti „GB” jelű méretszelvénynek. Az $R < 4000$ m sugarú ívekben szükséges ívpótlék mértékét az OKVPSZ 3. Melléklete és az MSZ 8691/2 szabvány szerinti $\Delta = 36000/R$ képlet alkalmazásával határoztuk meg.

(...)

4 VÍZTELENÍTÉSI, VÍZRENDEZÉS

4.1 MEGLÉVŐ ÁLLAPOT

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A tervezési szakasz városi környezetben található, magasfokú beépítettséggel és szűk keresztmetszettel. Jelen állapotában a szakaszon a vasúti pálya mélyszivárgókkal, vízvezető árkokkal és folyókákkal víztelenített.

A szakasz víztelenítő létesítményeinek befogadója a 41+73 hm. szelvényben található átereszt, végbefogadó egy meglévő medret követően a Ráckevei (Soroksári-) Duna ág. Ennek a medernek a jogi helyzete meglévő állapotban is rendezetlen. Jelen projekt terhére nem megvalósítható a jogi-műszaki rendezés, de a megfelelő későbbi üzemeltetési mód megadásához tervezői szempontból ezt elengedhetetlennek látjuk

4.2 TERVEZETT ÁLLAPOT

Tervezett állapotban a meglévő vízvezető rendszer minél nagyobb arányú felhasználása a cél.

A hidraulikai számításokat racionális méretezési módszerrel, a kezelő műszaki állásfoglalása szerint készítettük el, állomási szakaszokon szivárgók és árkok esetében 10 éves gyakoriságú modellcsapadék alapul vételével.

A 41+73 – 43+48,62 hm. szelvények között a pálya két oldalán mind a vízvezető árkok, és jobb oldalon a gyűjtőcsatorna kiváltásra kerül, illetve bal oldalon új felépítményi szivárgó épül. A meglévő bal oldali mélyszivárgó megtartásra kerül.

A 43+48,62 hm. szelvényben található 6-os számmal jelölt meglévő aknától a 45+98,15 hm. szelvényben található 11-es számmal jelölt meglévő aknáig a támfalas szakaszon a teljes vízvezető rendszer megtartásra kerül Vállalkozói diszpozíció alapján. A meglévő és megmaradó árok, valamint a támfal között vízzáró kapcsolatot kell kialakítani Kivitelezés során állapottól függően a meglévő árokelemek, folyókák bontására/ pótlására, jókarba tételére lehet szükség A sérült és/vagy nem teherbíró (önsúly + 5 KPa hasznos padkateherre) folyóka fedlapokat pótolni kell.

A 45+98,15 hm. szelvénytől a végponton a nagytengegyben található felépítményi szivárgó, a pálya jobb oldalán található vízvezető árkok megtartásra kerülnek, a jobb oldalon található gyűjtőcsatorna átépül.

A szakaszon található meglévő csatornahálózatok műszaki paraméterei nem felelnek meg a tervezési követelményeknek, ezért a jobb oldalon új csatorna nyomvonal került kialakításra 46+00 – 48+18,06 hm és az 57+74 – 58+48 hm szelvények között. A pálya jobb oldalán meglévő csatorna eltömedékelése javasolt 45+98 – 56+28 hm szelvény között. A jobb oldali peron alatti meglévő csatorna szakasz csak akkor tömedékelhető el, amikor a peront követő tervezett víztelenítés kiépül és üzemel. 56+28 – 57+07 hm szelvények közötti szakaszon a jobb oldali csatorna megtartásra kerül. 58+48 – 60+25 hm szelvények között a csatorna átépítésre kerül szintén a jobb oldalon. Meglévő csatornahálózat lefolyási modelljét elkészítettük a 43+48 – 52+53 hm szelvények között. Ebből jól látszik, hogy ellenesések és nyomás alatti lefolyási viszonyok alakulnak ki. Ezért döntöttünk a fent bemutatott átépítés mellett.

(...)

A megfelelő vízelvezetés biztosítása érdekében a megtartandó rendszer teljeskörű tisztítása és a nagytengegyben található gyűjtőcsatorna utólagosan kikeményedő lágy tömlős bélelése szükséges. Jelen állapotában a csatorna megfelelősége nem igazolható, a rossz műszaki állapota miatt arra a vízmennyiségre, ami a meglévő rendszer vízgyűjtőjének megtartásával adódna. Emiatt módosítottuk a követő szakasz vízelvezetési rendszerének elvét, és az így kialakuló vízmennyiségek visszaduzzasztás nélkül vezethetők le a megtartásra kerülő gyűjtőcsatornán.

A 42+25 hm. szelvényben tervezett olajleválasztó berendezés egy LEIER aknás rendszer, melyben 2 db LOL SUPER 200 KF berendezés található, párhuzamosan kötve. A végpont irányából csatornán érkező vizet először egy DN2400 belső átmérőjű osztóaknába vezetjük, a berendezéseken átfolyó vizek a kezdőponti oldalon szintén DN2400 gyűjtőaknába érkeznek, majd DN800-csatornán keresztül a befogadóba vezetjük. Havária esetén a biztonságos levezetés és a műtárgy túlterhelésének elkerülése érdekében a két DN2400 aknát összekötve egy DN500 túlfolyót terveztünk.

(...)

6 UTAK

6.1 UTAK

A szakaszon nem épül sem út, sem rakterület.

6.2 ÚTÁTJÁRÓK

A szakaszon nem található útátjáró. A keresztező utak külön szintben keresztezik a vasúti pályát.

7 MŰTÁRGYAK

A szakasz műtárgyainak listáját 7. sz. melléklet táblázat tartalmazza.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A szakaszon 5 db műtárgy található, ezek közül mind vasút feletti keresztezés, továbbá a pálya mentén meglévő támfal rendszer.

A 44+48,43 szelvényben lévő közműhid védőműtárgyának és érintésvédelmi szerelvényeinek átépítése szükséges a G-04-B1-44+35 j. terv szerint. A hídon jelenleg és tervezett állapotban 2 db 40 bar nyomású távhővezeték található.

A 44+59.08 szelvényben található a 29.03 m nyílású Csepeli átjáró - közúti felüljáró, mely jelenleg 2 szinttel a vasút felett található. Tervezetten érintésvédelem és védőháló építése szükséges a G-04-B1-44+59 sz. terv szerint. A műtárgy alatt szükséges szabadon tartandó tér rendelkezésre áll. A műtárgy a bélésfalak tetején kialakított tartószerkezetre támaszkodik fel. A vasúti pályába terelősínt terveztünk a műtárgy szelvényébe, melyet az 5.2 pontban részletezünk.

A 44+76.19 szelvényben található a 14.0 m nyílású Csepeli átjáró – közúti és gyalogos felüljáró, mely jelenleg 1 szinttel a vasút felett található. Tervezetten a műtárgyon villamos védőberendezések elhelyezése történik a G-04-B1-44+76 sz. terv szerint. A műtárgy egyedi kialakítású, a pálya bal oldalán található hídfő a bélésfalra támaszkodik, míg a pálya jobb oldalán a vágánytengelytől 3.9 m távolságra tartóoszlopokra támaszkodik a felszerkezet. A vasúti pályába terelősínt terveztünk a műtárgy szelvényébe, melyet az 5.2 pontban részletezünk. A műtárgy alatt az előírt sínkoronaszint +6.20 m magas szabadon tartandó tér nem áll rendelkezésre, a vasúti pálya fölött a műtárgy alsó síkja 5.81 mre található. A tervezett műszaki kialakításra eseti eltérési engedélyt kértünk KOKLEV2024/742 iktatószámán, melyet az Üzemeltető a 23344/2024/MAV továbbá a hozzá kapcsolódó 4003-2 és 4003-3 dokumentumokban, a Hatóság a KÖFÁT/36334-1/2024/VHF iktatószámú engedélymódosításban fogadott el, mely dokumentumok a 10. sz. mellékletben találhatóak.

A 45+39.17 és 45+43.23 szelvényekben közös alépitményen és hídfőn két külön felszerkezeten található egy 2.10 m nyílású közműhid (gázvezeték), és egy 2.10 m nyílású gyalogos felüljáró. A 45+39.17 szelvényben lévő közműhid esetén felsővezeték miatti védelmi beavatkozásokat terveztek a G-04-B1-45+31 sz. terv szerint. A 45+43.23 szelvényben lévő gyalogos felüljárót az ajánlati dokumentáció alapján meg kellett volna tartani, viszont a Megrendelő a 2024. november 28.-án adott diszpozíciója alapján a gyalogos felüljárót el kell bontani. A bontási tervek és a szükséges üzemeltetői egyeztetések folyamatban vannak. A gyalogos felüljáró elbontását a G-04-B1-45+34 sz. terv tartalmazza. A 45+39.17 szelvényben lévő közműhid alatt az előírt sínkoronaszint +6.00 m magas szabadon tartandó tér rendelkezésre áll.

71

Támfalak

Monolit beton súlytámfalak között helyezkedik el a vasúti pálya a (meglévő pálya szelvényezése szerint) a bal oldalon 44+15 – 50+79 szelvények között (664 mh) és a jobb oldalon 43+61 – 46+07 szelvények között (246 mh). A támfalak magassága 6-8 m között változik. Funkciója a vasúttal szomszédos területek megtámasztása, a 150 sz. vasútvonal és H6 HÉV közötti szintkülönbség kezelése.

A támfal építésének ideje ismeretlen, előzményes tervek nem állnak rendelkezésre, egyedül 1999-es helyreállítási munkákról készült tender terv. Az 1999 – 2001-es vasúti pálya felújítás során állagmegóvási és javítási munkák történtek. Az interneten fellelhető anyagok alapján a támfalak egy része már a 60-as években állt. Pesterzsébet HÉV állomás és a Gubacsi híd között két vágányú kapcsolat volt, mely vasúti híd hídfői jelenleg is részét képezik a támfal rendszernek.

Tervezett beavatkozások (támfalak Döntés Támogató Vizsgálata alapján):

- a támfalak felső síkján mozgásvizsgálatra szolgáló mérőpontok létesítése,
- a 41+86 – 49+30 szelvények között a támfal lábánál lévő függőárkok fedlappal történő ellátása a 4. pontban meghatározott helyszíneken
- a 45+50 – 47+00 szelvények között a bal oldali részben monolit, részben kőből rakott fedlappos árok helyreállítása monolit és előregyártott vasbeton elemekkel,
- a korábbi Csepeli átjáró felüljárójának megmaradt konzolos elemeinek elbontása.

A támfalak között a vasúti pálya űrszelvényének és szabadon tartandó terének vizsgálatát a 2.2.1 pontban részletezzük.

A bélésfalak között a támfalrendszer részeként kialakított talpárok vágányok felőli oldalfala az OKVPSZ 3.9 pontban meghatározott előírás szerinti vasútépítő gépek számára biztosítandó keresztmetszeten (3.1 ábra) belül helyezkedik el a következő szakaszokon:

- jobb vágány: 43+61 – 44+62 szelvények között
- jobb vágány: 45+37 – 45+96 szelvények között
- bal vágány: 44+05 – 44+54 szelvények között

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

– bal vágány: 45+37 – 46+50 szelvények között.

8 MAGASÉPÍTÉNYEK

A szakaszon nincsen beavatkozással érintett magasépítési létesítmény.

9 TERÜLETEK IGÉNYBEVÉTELE

A vonalszakasz átépítése jellemzően a MÁV Zrt. kezelésében álló területen történik meg. A szakasz elején a jelenlegi 170001 helyrajzi számú idegen területtől kisajátítás szükséges a vasúti pálya megépítése érdekében. A szakasz végén a vonali kábelek elhelyezhetősége és az OVSZ I. által előírt 9.0m védősáv miatt a 170030/2 helyrajzi számú területből a jelenlegi kerítés nyomvonalán kisajátítás szükséges. A kisajátítási munkarészeket az E-04-V jelű tervek tartalmazzák.

A vasúti pálya jobb oldalán, a 42+43 – 43+30 hm szelvények között, a kisajátítási határ mentén a kerítés helyreállítása szükséges 97,69 m hosszban.

10 ERŐSÁRAMÚ BERENDEZÉSEK

10.1 BIZTOSÍTÓBERENDEZÉS, TÁVKÖZLÉS

A vonalon ETCS L2 vonatbefolyásolást építenek ki, 75 Hz jelfeladás nem lesz.

A vonalon új biztosítóberendezés kerül kiépítésre, vonali sorompó nem lesz.

Az állomásközben új vonali kábelek fektetése szükséges. A jelenleg üzemelő vasúti kábelek épségét és az általa biztosított adatkapcsolatot az átépítés során folyamatosan fenn kell tartani.

A biztosítóberendezésről külön szakági tervdokumentáció készül G-04-G80 és G-04-G90 jelű tervkódokkal.

Az ETCS rendszer kiépítéséről külön tervdokumentáció készül G-00-G81 és G-00-G91 jelű tervkódokkal.

A vasúti távközlésről külön szakági tervdokumentáció készül G-04-G70 jelű tervkóddal.

10.2 FELSŐVEZETÉK, VONTATÁS

A vasútvonal villamosított, a vontatási energiát a magyar hálózaton szokásos 1x25 kV, 50 Hz váltóáram biztosítja.

A felsővezetékéről G-04-P1 j. szakági tervdokumentáció készül.

10.3 VILLAMOS VÁLTÓFŰTÉS

A tervezési szakaszon nem létesül kiterő.

10.4 TÉRVILÁGÍTÁS, ENERGIAELLÁTÁS

A tervezési szakaszon nem létesül térvilágítás.

11 KÁBELALÉPÍTMÉNY

A nyíltvonalon az üzemi kábelek, így a vonali távközlés és a biztosítóberendezés, valamint a járműdiagnosztika számára a vágány alatti átvezetések kialakításához kábelalépipítmény létesül G-04-N3-00 j. ter. szerint.

(...)

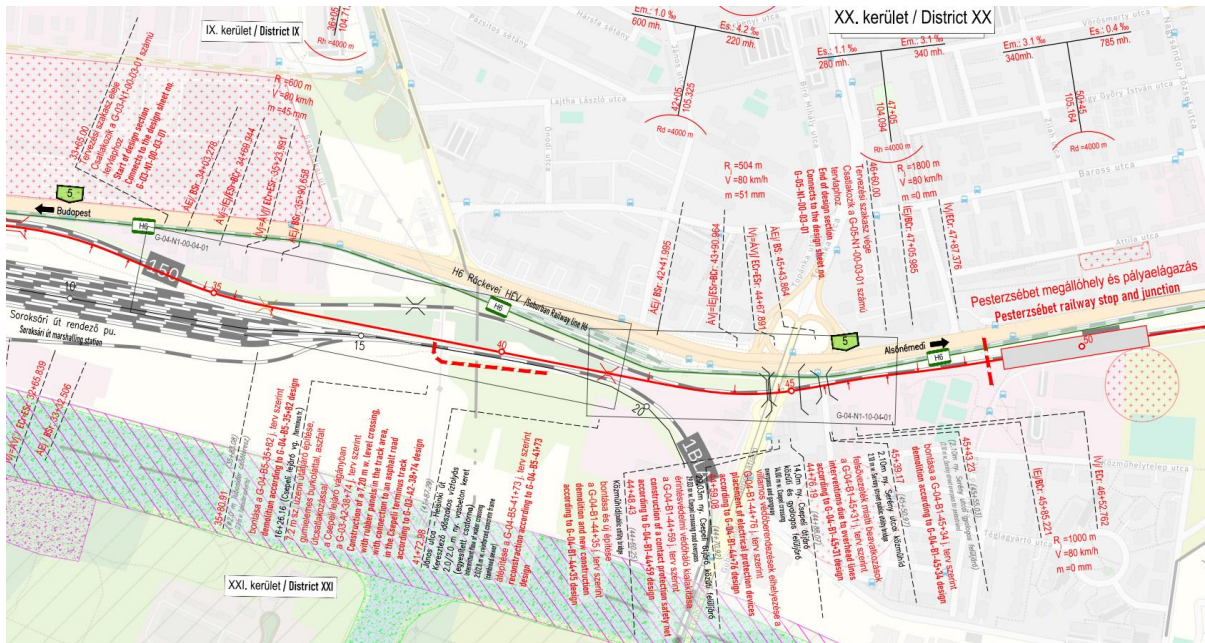
12 KÖZMŰVEK

A tervezési szakaszon G-04-GG j. ter. szerint közműgenplán készül.

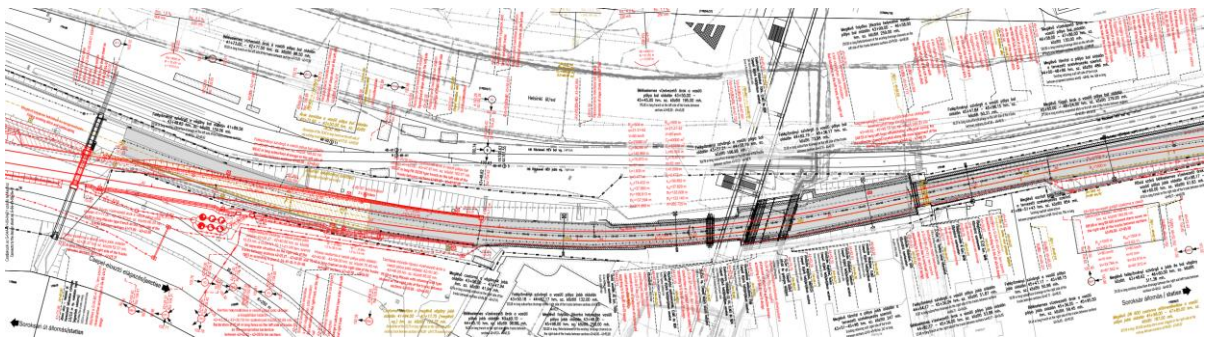
Az üzemeltetőkkel, kezelőkkel az egyeztetések folyamatban vannak, ennek megfelelően készülnek az érintett kábelek és vezetékek védelembhelyezési, illetve kiváltási tervei.

A vasutat keresztező közműveket a helyszínrajzon feltüntettük, a keresztezett közművek listáját az 8.-9. sz. melléklet tartalmazza. (...)"

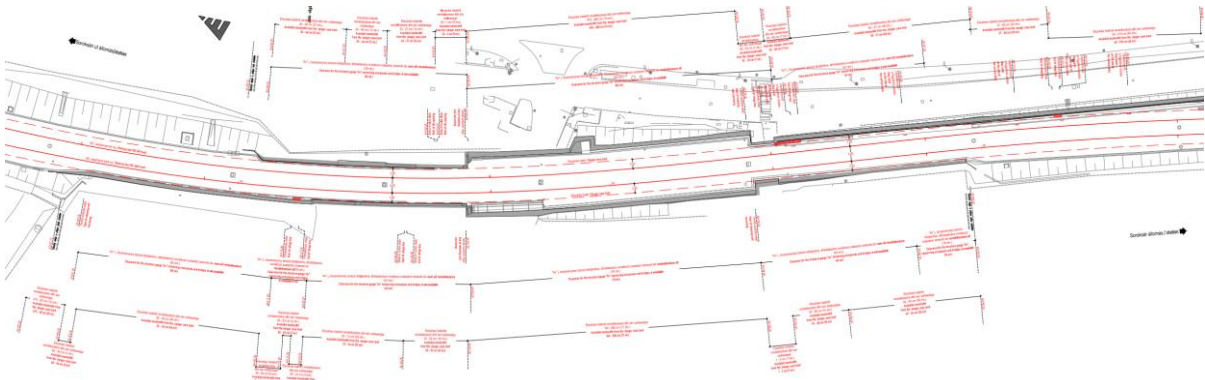
3. KÉRELEM MELLÉKLETE



G-04-N1-10-03-01-M12 rajszámú átnézeti helyszínrajz részlete (4. szakasz Kiviteli terv, Kontúr Csoport Kft.)



G-04-N1-10-04-01-M12 rajszámú helyszínrajz 41+73 – 46+60 részlete (4. szakasz Kiviteli terv, Kontúr Csoport Kft.)



G-04-N1-10-04-02-M12 rajszámú helyszínrajz támfalak közötti szakasz (43+51 – 46+60) részlete (4. szakasz Kiviteli terv, Kontúr Csoport Kft.)

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

3.1.4. AZ 5. SZAKASZ KIVITELI TERVÉNEK BEMUTATÁSA

A fejezetben a 05 Pesterzsébet megállóhely és pályaelágazás (46+60 – 62+50) szakaszának N1 – Vasúti pálya szakág kivitelezési terv műszaki leírásának és térképi mellékleteinek releváns tartalma kerül ismertetésre.

„1.3 TERVELŐZMÉNYEK

A MÁV Zrt. 2015-ben elkészítette a Budapest-Ferencváros-Kelebia 150-es sz. vasútvonal Soroksári út – Soroksár állomásközben új második vágány létesítésére vonatkozó engedélyhez szükséges terveket. A tervek a PE/KTF/39119-31/2015. számú környezetvédelmi és az UVF/VF/122/6/2016 iktatószámú határozatban megadott építési engedély került kiadásra. A határozat időbeli hatályát a 2021.05.04-én kelt VHF/31525-3/2021-ITM számú határozattal 2024.05.04-re módosították.

A kiviteli tervet megelőzően E-04-N1-00 tervkóddal, a 4-5-6. szakaszokra összevont, eltérési engedélyezési tervdokumentációt készítettünk az üzemeltető, a megrendelő és a vasúti közlekedési hatóság számára, melyet 2023.12.20-án szállítottunk le.

Ezt követően megrendelői díszpozíció váltás alapján az M10 verziójú tervekben bemutatott vágánygeometria módosítására volt szükség. Az M20 verziójú eltérési engedélyezési terveket 2024.04.29-én szállítottuk le. A megrendelő 92/2024/KMV-FESO iktatószámán 2024.06.12-én, az üzemeltető 23344/2024/MAV iktatószámán hagyta jóvá a dokumentációt 2024.07.22-én. A Vasúti Hatóság Főosztály KÖFÁT/36334-1/2024/VHF iktatószámán adta ki az engedélymódosítási határozatát 2024.06.27-én.

A G-05-N1-00-M10 számú kiviteli terveket 2025.02.21-én szállítottuk le az Üzemeltető és a Megrendelő felé, melyre a Megrendelőtől a 162/2025/KMV-FESO iktatószámán üzemeltetői elutasítás érkezett 2025.05.19-én. A Mérnök BB200/VI/VN/2025/179 iktatószámán a terveket jóváhagyta.

A fenti elutasításban megfogalmazott észrevételek jelen M20 verziójú vasúti pálya kiviteli tervben kerültek javításra. Az észrevételekre adott tervezői válaszokat a G-05-N1-00-01-05 j. tervezői nyilatkozat tartalmazza.

A tervek készítése közben megváltozott a hazai előírásokra vonatkozó jogszabályi környezet. A 40/2024. (XI.28.) ÉKM rendelet alapján 2024.11.30. nappal a „103/2003. (XII. 27.) GKM rendelet a hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról (továbbiakban: OVSZ I.)” hatályát veszítette, és helyette a Vasúti Műszaki Bizottság által kiadott Vasúti Műszaki Előírásokat kell alkalmazni. A vasúti pálya tervezésre vonatkozóan elsősorban alkalmazandó a Vasúti Műszaki Bizottság 7/2024. (X.02.) sz. határozatával elfogadott „Vasúti pálya tervezés nemzeti ajánlás és nemzeti előírás” és 8/2024. (IX.20.) sz. határozatával elfogadott „Vasúti alépítmény nemzeti ajánlás és nemzeti előírás” Vasúti Műszaki Előírások.

A tervezés előrehaladott státusza miatt, illetve a Megrendelő 310/2024/KMV-FESO iktatószámútájékoztatása szerint jelen tervcsomag az OVSZ I. előírása alapján készítettük.

2 VONALVEZETÉS

2.1 JELENLEGI ÁLLAPOT

A 150. sz. Budapest – Kunszentmiklós-Tass – Kelebia vasútvonal jelenleg Ferencváros állomástól Soroksári út állomásig a 3+93 – 33+70 hm sz. között kétvágányú, a 33+70 hm szelvénytől egyvágányú, a 75+00 szelvénytől az országhatárig a vonal teljes átépítése jelenleg is folyamatban van. A teljes vonalon villamosított.

A vonalon az engedélyezett sebesség 100 km/h. A Ferencváros állomás és Soroksári út állomás között (4+00 – 13+00 hm szelvények között) állandó 60 km/h lassújel van érvényben, a 13+00 – 50+00 hm szelvények között 80 km/h az engedélyezett sebesség. A vonalra engedélyezett tengelyterhelés 225 kN.

A 150. sz. vasútvonal jelenti az egyik legjelentősebb vasúti összeköttetést a dél-kelet európai és balkáni régiókkal. Soroksári út állomás (kiz.) – Soroksár állomás (kiz.) állomásközben önműködő térközbiztosító berendezés működik.

Az állomásközben található Pesterzsébet megállóhely.

(...)

2.2 TERVEZETT ÁLLAPOT

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A tervezési szakasz a 46+60 hm szelvénytől a 62+50 hm szelvényig tart. Az állomásközben az átépítéssel párhuzamosan második vágány is létesül. Az új vágányt a helyben átépülő szakaszokon a meglévő vágány bal oldalán alakítottuk ki.

A vízszintes és magassági vonalvezetést 80 km/h sebességre terveztük.

A teljes Ferencváros állomás (kiz.) – Soroksár állomás (kiz.) tervezési szakaszon egységes szelvényezést alkalmaztunk, a terveken ennek megfelelő szelvényértékeket tüntettünk fel.

A „Ferencváros – Kelenföld vasútvonal kapacitásbővítésének építési munkái” csatlakozó projektben meghatározott 6+00 hm szelvényt folytatva a teljes tervezési szakasz végén a 75+00 hm szelvényben hibaszelvényrel csatlakozunk a követő projekthez. A 74+00 – 75+00 hm szelvények között így kialakult hibaszelvény értéke 89,066 m.

A vasútvonal ÁME P₄ személyforgalmi és F₂ teherforgalmi besorolású. A szakasz méretszelvény, tengelyterhelés, peronhossz és vonathossz teljesítményparaméterek tekintetében a fenti besorolásnak megfelel, a pályasebesség mint tájékoztató teljesítményparaméter tekintetében nem teljesíti a fenti forgalmi besorolást.

A tervezés során az MSZ 8691 szabvány (Országos közforgalmi vasutak űrszelvénye) „Av” jelű űrszelvényét és az ezekhez tartozó szabadon tartandó tereket vettük figyelembe, amelyek minden esetben megfelelnek az MSZ EN 15273 szabvány szerinti „GB” jelű méretszelvénynek. Az R<4000 m sugarú ívekben szükséges ívpótlék mértékét az OKVPSZ 3. Melléklete és az MSZ 8691/2 szabvány szerinti $\Delta=36000/R$ képlet alkalmazásával határoztuk meg. (...)

4 VÍZTELENÍTÉSI, VÍZRENDEZÉS

4.1 MEGLÉVŐ ÁLLAPOT

A tervezési szakasz városi környezetben található, magasfokú beépítettséggel és szűk keresztmetszettel. Jelen állapotában a szakaszon a vasúti pálya szivárgókkal, vízvezető árkokkal víztelenített.

A pálya és a környezeti adottságok miatt a szakasz közepén (55+20 hm) került kialakításra víztelenítési magaspont. A jelzett szelvénytől a szakasz kezdő pontja és a végpontja felé vezetik el a vizeket zárt csatornán keresztül a befogadóig.

Az 55+20 hm. szelvénytől az előző szakasz 42+00 hm. szelvényben található meglévő átereszig. Illetve 55+20 hm szelvénytől 60+29 hm-szelvénynél található meglévő árokig. A szakasz végén található szivárgók 63+20 hm szelvénytől szintén a 60+29 hm-szelvényben említett meglévő árokba vezetik a vizet.

A 42+00 – 51+00 hm. szelvények közötti szakaszon a vasúti pályán aszfalt alépitmény található, ezen belül kb. 43+50 – 46+00 hm. szelvények között a rézsű támfalas megtámasztása miatt beszűkül a keresztmetszet. Az aszfalt alépitménnyel épített szakaszon a víztelenítés folyókákkal, illetve mélyszivárgókkal történik, az összegyűjtött vizet a jobb vágány alatt lévő gyűjtőcsatorna továbbítja a 41+73 hm. szelvényben található átereszig. 51+00 – 55+00 hm szelvények közötti szakaszon a vasúti pályát vízvezető árkok víztelenítik jobb és bal oldalon, majd azok bevezetésre kerülnek az említett átereszbe.

Ezek alapján megállapítható, hogy a pályáról érkező víz mennyiségek 3 db befogadóba kerülnek elvezetésre. Ez a 3 befogadó 41+73 hm szelvényben található áteresz (a megelőző pályaszakaszon), a 60+29-ben, valamint a 62+27 hm szelvényben található árok.

4.2 TERVEZETT ÁLLAPOT

Tervezett állapotban a meglévő vízvezető rendszer minél nagyobb arányú felhasználását is célul tűztük ki.

Szakaszon a pálya átépítésre fog kerülni, illetve meglévő nyomvonal mellé új vágány kerül kialakításra. Emiatt a pálya mentén található rézsűépítések, illetve a szükséges földmunkák miatt indokolt új vízvezető árkok és felépitményi szivárgó hálózat kialakítására.

A környezeti és a pálya kialakítása miatt a szakaszon összegyűjtött vizek jelentős részét 2 befogadóba tervezzük elvezetni. A szakasz kezdőpontja és a peron végpontja 46+60 – 51+10 hm szelvények között összegyűjtött vizeket továbbra is a 41+73 hm szelvényben található meglévő (átépülő) műtárgy aknájába tervezzük elvezetni a csatlakozó szakasz víztelenítési rendszerét felhasználva. A szakasz fennálló 51+10 – 61+80 hm szelvények közötti részén összegyűjtött vizeket a G-05-D1 tervkódon bemutatásra kerülő levezető rendszerbe tervezzük bevezetni.

A szakaszon található meglévő csatornahálózatok műszaki paraméterei nem felelnek meg a tervezési követelményeknek, ezért a jobb oldalon új csatorna nyomvonal került kialakításra 46+00 – 48+18,06 hm és az 57+74 – 58+48 hm szelvények között. A pálya jobb oldalán meglévő csatorna eltömedékelése javasolt 45+98 – 56+28 hm szelvény között. A jobb oldali peron alatti meglévő csatorna szakasz csak akkor tömedékelhető el, amikor a peront követő tervezett víztelenítés kiépül és üzemmel. 56+28 – 57+07 hm szelvények közötti szakaszon

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

a jobb oldali csatorna megtartásra kerül. 58+48 – 60+25 hm szelvények között a csatorna átépítésre kerül szintén a jobb oldalon. Meglévő csatornahálózat lefolyási modelljét elkészítettük a 43+48 – 52+53 hm szelvények között. Ebből jól látszik, hogy ellenesések és nyomás alatti lefolyási viszonyok alakulnak ki. Ezért döntöttünk a fent bemutatott átépítés mellett.

(...)

A 60+29 hm szelvényben lévő és felújításra kerülő műtárgy felvízi oldalán igazoltan megszüntetésre került a külső vízgyűjtőről történő csapadékvíz-terhelés. (10. sz. melléklet: Budapest Közút iktatószám: BPK/21756-2 /2024) Emiatt a rézsűsen betonozott szakasz elbontását irányozzuk elő (lásd. a G-05-B5-60+29 j. terv szerint). A tervezett bal oldali víztelenítési elemeket és a meglévő-megmaradó (60+30 – 61+75 hm) szivárgót be kell kötni a felvízi aknába. Az 57+62 – 60+25 hm szelvények között a megfelelő víztelenítés biztosítására a felső él mentén 120 fokban perforált csatornacsövek elhelyezése szükséges. A tervben szereplő kialakítás biztosítja, hogy a 60+29 hm szelvényben lévő műtárgyat közvetlenül megelőző pályás keresztcsatornát nem kell átépíteni, a tervezett rendszer kialakítását követően eltömedékelendő ez a meglévő elem.

- A tervezési szakasz elején, valamint a peron környezetében (bal oldalon 46+60 hm. - 51+00 hm; jobb oldalon 46+60 hm – 48+21 hm szelvények között) jobb és bal oldalon meglévő vízvezető árok végzik a rézsűről lefolyó vizek elvezetését. Az árkokat jelen állapotuktól és a földmunka mértékétől függően helyenként pótolni kell, illetve megfelelő vízzáróságát biztosítani kell. Az árok jókarba tételére lehet szükség., felületi egyenlőtlenségeket meg kell szüntetni. A 48+38 – 50+67 hm szelvények között található meglévő bal oldali ároknál beavatkozás szükséges. A meglévő árok kezdőpont felőli oldalán a peron járda kialakítás miatt 5 m hosszban feltöltés szükséges és az árok helyett zárt csatornában kerül tovább vezetésre a csapadékvíz. A 48+43 hm szelvényben monolit helyszíni támfalas előfej kerül kialakításra.
- A 4. – 5. szakasz határában a pálya bal oldal keresztmetszeti kialakítása átépítés miatt megváltozik és az ott található meglévő burkolt árok betöltésre kerül. A vízvezetés folytonosságának biztosítása érdekében a burkolt árok fenékvonalában, abban elhelyezve, felépítményi szivárgó hálózat kerül kialakításra 46+58,58 – 46+95 hm szelvény között, majd bevezetésre kerül a meglévő burkolt árokba 200-as átmérőjű monolit helyszíni támfalas előfejen keresztül.
- A megállóhely peronjának építése miatt a jobb oldalon 48+25 – 50+93 hm szelvények között új burkolt árok kerül kialakításra. Az árok befogadója 48+23,50 hm szelvényben található homokfogós akna, amiből a víz átvezetésre kerül a jobb oldalon tervezett gyűjtőcsatornába. Az árok és a csatorna kialakításnál előregyártott támfalas előfej beépítése szükséges. A peron járda kialakítása miatt az 48+50 – 48+81 hm szelvények között a tervezett árkot fedlapozással kell beépíteni.
- Meglévő felépítményi szivárgók a jobb és bal vágány között 45+98 – 47+83 hm, illetve peron alatti bal oldali szivárgó 47+87 – 50+67 hm szelvények között megtartásra kerülnek. A pálya és a peron új kialakítása miatt az aknák tervezett peronszinthez igazodó magasítása szükséges.
- A meglévő csatorna elégtelen állapota és a pályaépítés miatt jobb oldalon 46+00 – 48+18 hm szelvények között új csatorna nyomvonal került megtervezésre. Meglévő keresztcsatornák (47+08,20; 47+85,08 hm) bekötésre kerülnek a tervezett aknába. Az átvezetések meglévő aknáinál a keresztcsatornák bekötése felett az aknák (47+08,20; 47+85,08 hm) lezárásra kerülnek.
- 48+18 – 50+88 szelvények között jobb oldalon a peron alatti csatorna átépítésre kerül. A meglévő aknában felbetonozás szükséges a tervezett csatorna szintig.
- A pálya jobb oldalán 47+85 – 52+53 hm. szelvények között új felépítményi szivárgó hálózat kerül kialakításra.
- Pálya bal oldalán 50+88 – 57+62 hm szelvények között meglévő szivárgó eltömedékelésre kerül és szabványos nyomvonalon felépítményi szivárgó kerül kialakításra.
- 51+10 – 56+28 hm szelvény között tervezett felépítményi szivárgóból a vizet átvezetjük a 56+28 hm szelvényben meglévő keresztcsatornán a jobb oldali meglévő csatornába.
- 56+28 – 57+62 hm szelvény közötti felépítményi szivárgó befogadója az 57+62 – 60+25 hm szelvény között tervezett, felső élben perforált csatorna.
- A szakasz bal oldalán tervezett burkolt árokból (51+02 – 57+62; 57+62 – 60+00 hm szelvények között) a vizet 57+62 hm szelvényben egy oldalbeömlős víznyelő homokfogon keresztül kormányozzuk a baloldali tervezett perforált csatornába.
- Az 57+62 – 60+25 hm szelvények közötti perforált csatorna 2 funkciót lát el. A pálya bal oldalán összegyűjtött vizeket elvezeti, illetve a jelzett szelvények között szivárgó funkciót is ellát.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

- A bal oldalon tervezett perforált csatorna és a 60+30 – 61+80 hm szelvények között meglévő felépítményi szivárgó, illetve a 60+30 – 61+96 hm szelvények között tervezett burkolt vízvezető árok befogadója a 60+30 hm szelvényben található kerethíd felvízi aknája. A műtárgy jobb oldalán kerül kialakításra kapcsolódási pont a G-05-D1 j. tervben szereplő levezető rendszerhez.
- Pálya jobb oldalán 51+27 – 61+16 hm szelvények között tervezett burkolt árkokból a vizet, 2 db oldalbeömlős víznyelő – homokfogó kialakítású aknán keresztül vezetjük a pálya jobb oldalán levő csatornába. A jobb oldalon 2 bekötés található az 56+28,74 és az 57+06,88 hm szelvényben.
- Pálya jobb oldalán felszín alatti víztelenítés átalakítása miatt új felépítményi szivárgó került kialakításra 57+06,88 – 60+24,81 hm szelvények között.
- A pálya jobb oldalán 57+74 – 58+48 hm szelvények között új csatorna nyomvonal került kialakításra. 58+47,80 hm szelvényben csatlakozik be az átépítendő meglévő csatornába. 58+47,80 – 60+25 hm szelvények között meglévő csatorna átépítésre kerül. Az összegyűjtött vizeket a csatornából átvezetjük a G-05-D1 j. tervben található levezető rendszerbe 60+24,81 hm szelvényben.
- 57+85 hm szelvényben található Meddőhányó utcai felüljáró műtárgy alatti szakaszon megtartásra kerül a meglévő perforált csatorna 57+74 – 58+48 hm szelvények között. A pályaépítés miatt a csatornán található aknák visszabontásra és vasbeton fedlapokkal lezárásra kerülnek az 57+74; 58+08; 58+47 hm szelvényekben. Ezen fedlapok a felső síkja nem lehet közelebb a sínkoronaszinthez 2,00m-nél. A lezáró elemeket is úgy kell kialakítani, hogy azok a vasúti terhelésnek ellenállók legyenek.
- A nagytengelyben 57+74 és 58+48 hm szelvények között korábban kialakított vasúti mélyvonal és vízépítési köves alépitmény a tervi vágánygeometriával nincs összhangban, gyakorlatilag a bal vágány keresztaljának vonala alá kerül a meglévő csatorna (57+74 – 58+48 hm). A homokos kavics védőréteg eltávolítása után Geomat Interdrain GMFL4, vagy azzal műszakilag egyenértékű szivárgópaplant kell építeni, hogy az alépitménybe a lehető legkevesebb szivárgó víz kerülhessen be a felszíni csapadékból.
- A 61+73 – 62+13 hm szelvények között a pálya bal oldalán, víztelenítés céljából kavics-szivárgó vagy azzal egyenértékű szivárgóborda kialakítása szükséges. A kavics-szivárgó a 62+00 hm szelvényben levő műtárgy felső síkjától indul és 3,0‰ esésben fal-áttöréssel kapcsolódik a szelvényezés irányával ellentétesen 61+73 hm szelvényben levő S 45 jelű aknába, illetve a szelvényezés irányával megegyezően 62+13 hm szelvényben levő AM1 jelű aknába. Rozsdamentes rács beépítése szükséges az akna bekötés kialakításánál, hogy megakadályozza a kőanyag aknába jutását. A dréncső nélküli szivótestet zúzottkővel kell feltölteni és alulról - oldalról „U” alakban 1mm vastag HDPE fóliával kell elválasztani a fogadófelülettől, illetve biztosítani a megfelelő vízáramlást. Ezt a fóliát 10-10cm magasságban kell a függőleges fal mentén felvezetni. Így a kavics szivárgó segítségével a jelzett szakaszon a pálya bal oldala kivíztelenítésre kerül.
- 61+96 – 62+15 hm szelvények között a baloldali padka kialakítás miatt padkafolyóka került betervezésre.
- A szakasz végpontjában található tervezett mélyszivárgó 62+13 – 64+10 hm szelvény között bekötésre kerül a 6 szakaszon található oldalbeömlős víznyelő homokfogó műtárgyba 64+10 hm szelvényben.

ZZ

A szakaszra önálló vízépítési tervlapok készültek:

- a vízépítési helyszínrajzokat a G-05-N1-00-08-as számú tervek,
- a felépítményi szivárgók és gyűjtőcsatornák aknakimutatását a G-05-N1-00-09 számú terv,
- víztelenítési részletrajzokat a G-05-N1-00-11 számú tervek tartalmazzák.

(...)

6 UTAK

6.1 UTAK

A vasúti pályát közút az 57+08.98 szelvényben keresztezi külön szintben (Meddőhányó út). A keresztezésben útépitési munkálatok nem szükségesek, a műtárgyon végzett beavatkozásokat a 8. pont részletezi.

Pesterzsébet megállóhely peronjait megelőzően a vágányokat gyalogos átjáró keresztezi. Az átjáró szolgálna egyben a peronok megközelítésére és a Helsinki út alatti aluljáró megközelítésére is. A gyalogos átjáró, az aluljáró, a peronok, és a jobb oldali járda kapcsolatait átterveztük, melyet a G-05-A2-48+25 számú tervcsomag tartalmaz.

A peron végpontjánál a pálya jobb oldalán új üzemi konténer létesül. A konténerhez új murvás parkolót és a Zodony utcához út csatlakozást terveztük, mely tervet a G-05-A4-51+15 számú tervcsomag tartalmaz.

Védősávok

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A szakaszon a vasúti pálya mellett több pályával párhuzamos közút is található. Ezen közutak esetében nem terveztünk átépítést.

(...)

6.2 ÚTÁTJÁRÓK

Az állomásközben egy szintbeni gyalogos átjáró található, mely a G-05-A2-48+25 számú terv szerint épül át. Az átépülő átjáró burkolatát úgy kell kialakítani, hogy az vágányszabályozáskor roncsolásmentesen bontható legyen.

48+25.62 (48+37.4) sz. szintbeni gyalogos átjáró

A gyalogos átjáró szélessége 1.8 m, a vágányzónában pedeSTRAIL burkolattal. A csatlakozó járda szakasz kiselemes térkő burkolatú. Az útátjárót jelenleg terelőkorlát biztosítja. A gyalogos átjáró jelenleg egy vágányú pályában található, annak kibővítése szükséges az épülő második vágányra.

Tervezett állapotban, az új gyalogos átjáró a meglévő átjáróval azonos szelvénybe kerül. A vágányzónában 1.80 m szélességben gumieleemes burkolat létesül, melyhez 1.80 m széles burkolt járda csatlakozik a G-05-A2-48+25 terv szerint. Az új kétvágányú gyalogos átjáróban labirint korlátot és áthívó jelzőket kell felszerelni a biztonság növelése érdekében.

Az útátjáróban a vasúti pályára történő szabad rálátás (a 20/1984 (XII. 21.) KM rendelet és az e-ÚT 03.06.11 sz. Útügyi Műszaki Előírás szerinti rálátási terület biztosított.

A gyalogutak és a korlátok hálózatára külön burkolati és korlátterv készül G-05-J7 tervszámon.

Az útátjárók adatait a 4. sz. melléklet tartalmazza.

7 PERONOK

7.1 MEGLÉVŐ ÁLLAPOT

A tervezési szakaszon Pesterzsébet megállóhelyen jelenleg 1 darab 250m hosszú, sk+30 cm magas oldalperon található. Peronfedés, esőbeálló nincs. A peronon vizuális utastájékoztató nincs. A megvilágításáról térvilágítási oszlopok gondoskodnak, az utastájékoztató a térvilágítási oszlopokra szerelt hangszórókkal történik. A peron akadálymentes megközelítése a kezdőpont és a közút felől is rámpával biztosított.

7.2 TERVEZETT ÁLLAPOT

A pálya két oldalára 250m hosszú, sk+55 cm magas oldalperont terveztünk a 48+51 – 51+01 szelvények között. A peronok hasznos szélessége minimum 2.10 m, a peronszegélyek távolsága a vágánytengelyektől 1.65m. A peronszegély vágánytengelytől mért távolságát – az A1 kitérőív ívpótlék kifuttatása miatt – a jobb oldali 'A' jelű peron végén a 50+95.58-51+01.58 szelvények között 6.00 m hossz 1.65-1.67 m között lineárisan növekvő távolságra kell elhelyezni. A peronok akadálymentes megközelítése szintbeni gyalogos átjáróval és a peronokra vezető rámpákkal biztosított. Az elsodrasi határ számításánál mindkét esetben a 80 km/h sebességet vettük figyelembe.

A peronok teljes hosszán kábelaléptítmény kialakítása szükséges a térvilágítási és távközlési berendezések részére. A peronokon külön szakági tervek szerint perontető és peronbútorok, térvilágítási oszlopok és utastájékoztató berendezések kerülnek elhelyezésre.

Az összes peronszakasz túlemelés nélküli vágány mellett húzódik.

A peronok teljes hosszán teljesül az OVSZ I. 1.1.11.1. pontjában foglalt feltétel, mely szerint „[...] az elsodrasi határok között, és azon kívül, az utasok részére legalább 1.80 m-es sáv álljon rendelkezésre.”

A peronok melletti vágányokat tengelyátszerelt, 1-WM (1-BM) szerkesztésű kocsik nem használhatják.

A peronok adatait az alábbi táblázat foglalja össze:

Jele Sign	Kezdőszelvény Starting sections	Végzelvény End section	Hossza Length	Vágány / Track	Jellemző szélesség / width	hasznos szélesség useful width
A	48+51	51+01	250m	jobb / right	3.00 m	2.10m
B	48+51	51+01	250m	bal / left	3.60 m	2.70m

7-1. táblázat: Kimutatás a tervezett peronokról

(...)

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

8 MŰTÁRGYAK

A szakasz műtárgyainak listáját 7. sz. melléklet táblázat tartalmazza.

A szakaszon 5 db pályát keresztező műtárgy található. A pálya bal oldalán a szakasz elején meglévő támfalrendszer választja el a MÁV 150 számú vasútvonalat a jelentős szintkülönbségben lévő HÉV vágányoktól. Továbbá a Meddőhányó utcai műtárgyat követően a pálya bal oldalán lévő mély bevágási rézsű megtámasztására a rézsű alján meglévő támfal található.

Keresztező műtárgyak

Az 57+80.98 szelvényben lévő 9.00 m széles Meddőhányó utcai (három nyílású folytatólagos többtámaszú monolit vasbeton lemezhid) közúti felüljárót az ajánlati dokumentumokban meghatározott átépítés helyett a Megrendelő döntése értelmében meg kell tartani. A műtárgyon a korlátok cseréjét, és a felcsapódás elleni védelem felújítását terveztük, a G-05-B1-57+81 számú terv szerint. Az MSZ 8691/4 szabvány szerinti 6.00 m magas szabadon tartandó tér a műtárgy alatt rendelkezésre áll.

Az 57+94.42 szelvényben lévő vízvezeték külön szintben 28.00 m nyílású előregyártott hídgerendás közműhídon keresztezi le a vasúti pályát. A műtárgyon a tervezett beavatkozások korrózió védelem felújítása a G-05-B1-57+94 számú terv szerint. Az MSZ 8691/4 szabvány szerinti 6.00 m magas szabadon tartandó tér a műtárgy alatt rendelkezésre áll.

A 60+29.87 szelvényben lévő 1.50 m nyílású vasbeton kerethíd felújítása szükséges. A keret a pálya bal oldalán összegyűlt csapadékvizeket vezet a pálya jobb oldalán lévő befogadó felé. A műtárgyhoz csatlakozik a Helsinki út felől is egy csapadékvíz bevezetés, viszont a Budapest Közút, mint közútkezelő tájékoztatása szerint sem jelen állapotban sem távlatban nem terveznek a műtárgyra csapadékcsatornát rákötni. A műtárgyon a tervezett beavatkozásokat (szigetelés felújítása, felület tisztítás javítás, védőbevonat készítése, üzemi korlát elhelyezése...) a G-05-B5-60+29 számú terv tartalmazza.

A 61+76.36 szelvényben 1.10 m és 1.90 m nyílású vasbeton keret védőműtárgyban van átvezetve két felhagyott egyesített csatorna a vasúti pálya alatt. A felhagyott haszoncsövek elbontását és a műtárgy részleges visszabontását terveztük a G-05-B5-61+77 számú terv szerint.

A 62+00.63 szelvényben 3.4 x 1.5 méteres vasbeton keretben van átvezetve az FCSM 3 db egyesített csatornája a vasúti pálya alatt. A műtárgyban tervezetten a szigetelés ellenőrzése felújítása szükséges, továbbá a meglévő 273 mm átmérőjű haszoncső elbontása. A műtárgy tervét a G-05-B5-62+00 számú terv tartalmazza.

Támfalak

Monolit beton súlytámfalak között helyezkedik el a vasúti pálya a (meglévő pálya szelvényezése szerint) a bal oldalon 44+15 – 50+79 szelvények között (664 mh) és a jobb oldalon 43+61 – 46+07 szelvények között (246 mh). A támfalak magassága 6-8 m között változik. Funkciója a vasúttal szomszédos területek megtámasztása, a 150 sz. vasútvonal és H6 HÉV közötti szintkülönbség kezelése.

A támfal építésének ideje ismeretlen, előzményes tervek nem állnak rendelkezésre, egyedül 1999-es helyreállítási munkákról készült tender terv. Az 1999 – 2001-es vasúti pálya felújítás során állagmegóvási és javítási munkák történtek. Az interneten fellelhető anyagok alapján a támfalak egy része már a 60-as években állt. Pesterzsébet HÉV állomás és a Gubacsi híd között két vágányú kapcsolat volt, mely vasúti híd hídfőji jelenleg is részét képezik a támfal rendszernek.

A támfalak az 5. szakaszon a pályától viszonylag távol helyezkednek el. Tervezett beavatkozások (külön terv szerint):

- a támfalak felső síkján mozgásvizsgálatra szolgáló mérőpontok létesítése,
- a 45+50 – 47+00 szelvények között a bal oldali részben monolit, részben kőből rakott fedlapos árok helyreállítása monolit és előregyártott vasbeton elemekkel,

Az 58+08 – 60+29 szelvények között 221 m hosszon a vasúti pálya bal oldalán monolit vasbeton súlytámfal található a bevágási rézsű aljában. A támfal funkciója a Helsinki út és a 150-es vonal közötti nagy szintkülönbség miatti bevágási rézsű megtámasztása. A helyszíni bejárások alapján a támfal felülete leromlott állapotban van. Tervezetten a sérült betonfelületek javítása szükséges átlagosan 10 cm löttbetonos feljavítással betonacél hálóval erősítve. A támfalra készült állékonyság vizsgálat, a támfal felújításának tervét a G-05-B6-58+00 számú terv tartalmazza.

9 MAGASÉPÍTÉNYEK

Pesterzsébet megállóhelyen korábban üzemelő jegypénztár konténer épületének elbontása szükséges. Az épület bontási terveit a G-05-O3-01 számú terv tartalmazza.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A megállóhelyet követően az 51+16 szelvénybe új üzemi konténer építése szükséges a G-05-J számú tervek szerint. Az üzemi konténer a vasúti pálya jobb oldalán a MÁV 150 számú vasútvonala és a Zodony utca közötti területre kerül telepítésre.

Mindkét peronon új esőbeálló építése szükséges, melyet a G-5-J1-01 és G-05-J1-02 számú tervek tartalmaznak. A bal peronba tervezett esőbeálló és a meglévő vízvezető árok szintkülönbsége miatt az esőbeálló külső oldalán monolit beton megtámasztó gerendát szükséges kialakítani a G-05-J számú tervek szerint.

A peronok mentén kialakítandó korlátok, továbbá a peronok és a gyalogos átjáró közötti gyalogos felületeken kialakítandó korlátok terveit a G-05-J számú tervek tartalmazzák.

Pesterzsébet megállóhely peronjába kerülő peronbútorzat, utastájékoztató, környezetrendezés és a peron arculati tervek a G-05-J7 tervcsomagban találhatóak.

A peron mentén a két vágány közé a 47+89 – 48+24 szelvények között 35 m hossz, és a 48+27 – 51+22 szelvények között 295 m hosszú életvédelmi kerítés építése szükséges. A vágányok közé építendő életvédelmi kerítés terveit a G-05-N2-00 számú tervcsomag tartalmazza.

10 TERÜLETEK IGÉNYBEVÉTELE

A vonalszakasz átépítése jellemzően a MÁV Zrt. kezelésében álló területen történik meg. A tervezett vágányhálózat és az árkok, valamint a kapcsolódó létesítmények miatt néhány szomszédos ingatlan részleges kisajátítása szükséges. Tervünkön a kataszteri alaptérképet, a jelenlegi MÁV határt és a vasúti pálya megvalósításhoz szükséges területek javasolt határvonalát feltüntettük. A területek megszerzésére külön dokumentáció készül.

11 ERŐSÁRAMÚ BERENDEZÉSEK

11.1 BIZTOSÍTÓBERENDEZÉS, TÁVKÖZLÉS

A vonalon ETCS L2 vonatbefolyásolást építenek ki, 75 Hz jelfeladás nem lesz.

A vonalon új biztosítóberendezés kerül kiépítésre, vonali sorompó nem lesz.

Az állomásközben új vonali kábelek fektetése szükséges. A jelenleg üzemelő vasúti kábelek épségét és az általa biztosított adatkapcsolatot az átépítés során folyamatosan fenn kell tartani.

A biztosítóberendezésről külön szakági tervdokumentáció készül G-05-G80 és G-05-G90 jelű tervkódokkal.

Az ETCS rendszer kiépítéséről külön tervdokumentáció készül G-00-G81 és G-00-G91 jelű tervkódokkal.

A vasúti távközlésről külön szakági tervdokumentáció készül G-05-G70 jelű tervkóddal.

11.2 FELŐVEZETÉK, VONTATÁS

A vasútvonal villamosított, a vontatási energiát a magyar hálózaton szokásos 1x25 kV, 50 Hz váltóáram biztosítja. A felsővezetékéről G-05-P1 j. szakági tervdokumentáció készül.

11.3 VILLAMOS VÁLTÓFŰTÉS

Az összes beépítendő kiterőt villamos váltófűtő berendezéssel terveztük, melynek részleteit az G-05-P4 j. tervcsomag tartalmazza.

11.4 TÉRVILÁGÍTÁS, ENERGIAELLÁTÁS

Az megállóhelyen jelenleg is ki van építve a térvilágítás. A lámpatestek a peron környezetében önálló oszlopokon, az üzemi területek mentén jellemzően felsővezeteki tartószerkezeten találhatóak meg.

12 JÁRMŰDIAGNOSZTIKAI BERENDEZÉSEK

Jelenlegi állapotban a 61+33 szelvényben „MERMEC WPMS” típusú kerékprofil vizsgáló berendezés üzemel egy vágányon, továbbá a 62+80 szelvényben „eRDM240” típusú dinamikus kerékterhelésmérő rendszer üzemel egy vágányon.

A meglévő berendezések elbontása szükséges, az új berendezéseket a 4. szakaszon kell telepíteni a G04-N1-00 pályaterven meghatározott szelvényekben, külön rendszerterv szerint.

(...)

13 KÁBELALÉPÍTMÉNY

A nyíltvonalon az üzemi kábelek, így a vonali távközlés és a biztosítóberendezés, valamint a járműdiagnosztika számára a vágány alatti átvezetések kialakításához kábelalépipítmény létesül G-05-N3-00 j. terv szerint.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A kábelaléptítmény nyomvonalait a MÁV Zrt. 62135/2016/MAV iktatószámom kiadott fektetési irányelve alapján terveztük meg, a vízszintes vonalvezetés kialakításának alapelvei az alábbiak:

- az átvezetés a vasúti pályát lehetőleg 90°-ban keresztezze;
- peronban elhelyezett védőcsöves aléptítményt kell előnyben részesíteni;
- útátjáró környezetében a tolatási padkával megegyező kialakítású pályaszintig feltöltött padkában kell elhelyezni a kábelaléptítményt. Ez esetben a kábelaléptítmény egyes elemei nem akadályozhatják a vasúti aléptítmény víztelenítő funkcióját, nem okozhatnak vízdúsulást;
- a kábel szekrények, kábelaknák fedlapja nem érhet elsodrasi határon belültre;
- a tervezett műanyagfésűs kábelaléptítmény nem kerülhet az OKVPSZ 3.1. ábrája szerinti vasútépítő gépek részére biztosítandó keresztmetszeten (vgtg+2.25 m és sk-1.00 m téglalap) belültre. Ezzel biztosítható, hogy a későbbi fenntartási munkák során a karbantartó gépláncok nem okoznak kárt az építményekben.

A műanyagfésűs aléptítményt és a földkábeleket úgy kell elhelyezni, hogy legalább 0,80 m takarás adódjon.

Már elkészült vasúti padkaszerkezeten, útburkolaton stb. átvezetett vezetékek esetén a meglévő vagy vele műszakilag egyenértékű rétegrendet kell visszaépíteni.

A vágánykeresztezések építését lehetőleg a vágány al- és feléptítményének megépítése előtt, nyíltárkos formában kell elvégezni. A vágányt keresztező KPE védőcsövek irányított fúrással, az acél védőcsövek sajtolással is beépíthetők.

A vágány alatti, ill. a 45°-os teherátadási zónán belüli keresztező vezetékek és védőcsövek elhelyezését a védő és erősítő rétegszerkezet és vízvezető létesítmények építése előtt kell végezni. Ezen rétegek utólagos felbontása nem engedélyezett.

A kábelek vágány alatti átvezetéseihez, illetve a kapcsolódó szakágak berendezéseinek eléréséhez megszakító létesítményeket kell építeni. A 45°-os teherátadási zónába eső aknákat minden esetben statikailag méretezni kell. Ugyanígy méretezni szükséges a 1,50 méternél mélyebb aknákat is.

Üzemi közlekedési térben elhelyezett kábel szekrényeket és aknákat botlásmentes, süllyesztett fedlappal kell kialakítani. A peronon, vagy egyéb burkolatokba elhelyezett szekrényeket és aknákat a burkolathoz illeszkedő megjelenésű fedlappal kell elkészíteni.

Építés közben a meglévő létesítmények (épületek, felsővezeték tartó- térvilágítási- és egyéb oszlopok, kerítések stb.) állékonyságát, a földkábelek sértetlenségét és védelmét biztosítani kell.

A MÁV D.11. számú utasítás I. kötetének 16.3. pontjában a kábelaléptítményre vonatkozó előírásokat be kell tartani.

A vasúti pályát keresztező védőcsövek anyagára és elhelyezésére vonatkozó előírásokat és követelményeket a G-05-N3 tervszámom kiadott Kábelaléptítmény tervek részletezik.

A vasutat keresztező üzemi kábeleket a helyszínrajzon és a hossz-szelvényen feltüntettük.

14 KÖZMŰVEK

A tervezési szakaszon G-05-GG j. terv szerint közműgenplán készül.

Az üzemeltetőkkel, kezelőkkel az egyeztetések folyamatban vannak, ennek megfelelően készülnek az érintett kábelek és vezetékek védelembehelyezési, illetve kiváltási tervei.

Az FCSM üzemeltetésében a pálya jobb oldalán helyezkedik el a Dél Pesti szennyvíztisztító telep. A szennyvíz tisztítóhoz több nagyobb átmérőjű csapadék és egyesített csatorna vezet be, melyek a vasúti pályát alulról keresztezik.

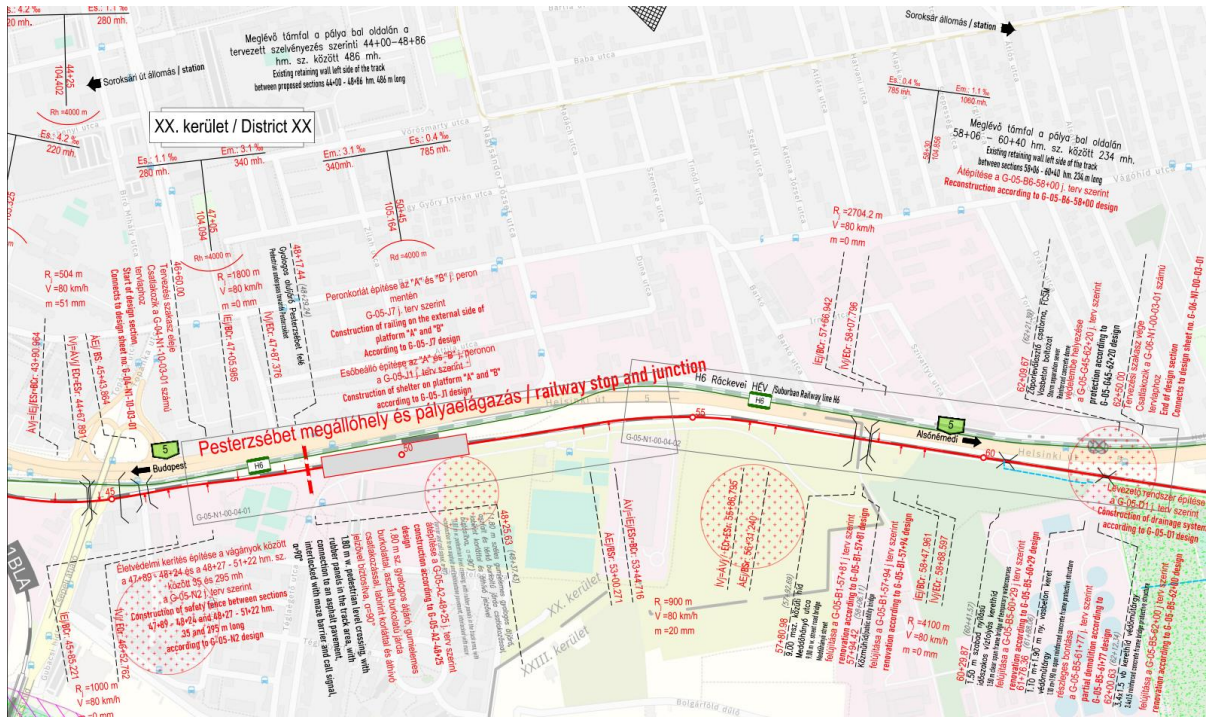
A 61+76.36 szelvényben védőműtárgyban két felhagyott egyesített csatornacső elbontása szükséges a G-05-B5-61+77 terv szerint.

A 62+00.63 szelvényben lévő egyesített csatorna védőműtárgyának felújítása szükséges a G-05-B5-62+00 terv szerint.

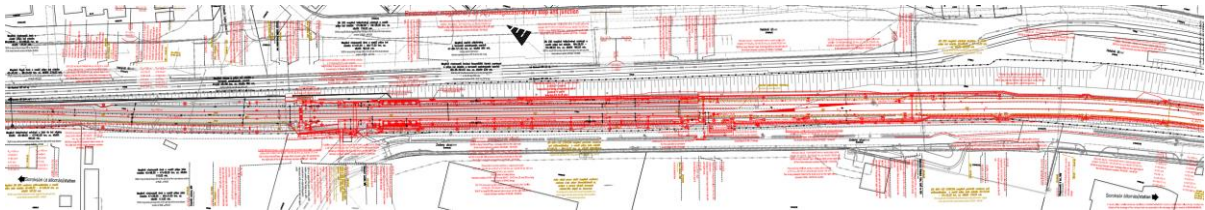
A 62+09.67 szelvényben lévő egyesített csatorna bélelése szükséges a G-05-G455-62+20 terv szerint.

A vasutat keresztező közműveket a helyszínrajzon feltüntettük, a keresztezett közművek listáját az 8.-9. sz. melléklet tartalmazza. (...)"

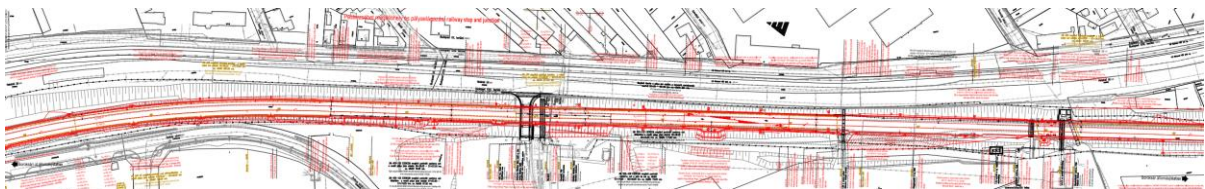
3. KÉRELEM MELLÉKLETE



G-05-N1-00-03-01-M20 rajszámú átnézeti helyszínrajz részlete (5. szakasz Kiviteli terv, Kontúr Csoport Kft.)



G-05-N1-00-04-01-M20 rajszámú helyszínrajz I. 46+60 – 54+00 részlete (5. szakasz Kiviteli terv, Kontúr Csoport Kft.)



G-05-N1-00-04-02-M20 rajszámú helyszínrajz II. 54+00 – 62+50 részlete (5. szakasz Kiviteli terv, Kontúr Csoport Kft.)

3.1.5. A 4.2. ÉS AZ 5. SZAKASZ KIVITELI TERVÉNEK KÖRNYEZETVÉDELMI RÉSZLETE

A fejezetben a „Ferencváros állomás (kiz.) – Soroksár (kiz.) vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó beszerzés (EPC – Engineering Procurement Construction szerződés)” beruházás keretén belül a 4.2. és 5. szakaszra érvényes, a vasúti pálya átépítése tárgyú kiviteli tervek műszaki leírásának környezetvédelmi munkarésze kerül bemutatásra.

„13 KÖRNYEZETVÉDELME

A kivitelezés során törekedni kell az élővilág és a mezőgazdasági területek megóvására. A kivitelezés során keletkezett, környezetre ártalmas anyagokat és hulladékot biztonságosan kell tárolni. Ezeket az anyagokat csatornába, élővízbe, mezőgazdasági területre kiszórni, kiönteni szigorúan tilos. A megfelelő tárolóhelyre

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

történő szállítás során a rakományt úgy kell elhelyezni és rögzíteni, hogy az ne veszélyeztesse a szállítási útvonalat és a környezetet.

Az építés befejezése után rendezett állapot kell kialakítani, visszaállítani. A tervek szerint megépített vágányok a földrézűkön megjelenő növényzet hatására a környezetbe beilleszkednek, a terület esztétikailag rendezett megjelenésű lesz.

A kivitelezés során „A környezet védelmének általános szabályairól” szóló 1995. évi LIII. Törvényben, „Az épített környezet alakításáról és védelméről” szóló 1997. évi LXXVIII törvényben, valamint „A hulladékról” szóló 2012. évi CLXXXV törvényben foglaltakat be kell tartani.

A tervek szerinti kivitelezés és az üzemeltetés során a technológiai előírások betartása mellett a környezetben számottevő károsodás nem keletkezik, különleges környezetvédelmi óvintézkedések alkalmazására nincs szükség.

A tervben szereplő átépítés során a környezeti ártalmak mértéke jelentősen csökken, hiszen az állomáson és a csatlakozó vonal egy részén új víztelenítés készül szivárgókkal, újonnan létesítendő csapadécsatornával, mely a felszíni vizeknek a pályára jutó részét összegyűjti, és a befogadó felé elvezeti.

Ugyancsak jelentős környezeti ártalomcsökkentést eredményez, hogy a vágányok hézagmentes kivitelben készülnek, emiatt a zaj és rezgés lényegesen kisebb lesz, mint a jelenlegi kiépítésben.

Az építési, bontási munkálatok során Kivitelezőnek az építési, bontási hulladékok kezeléséről szóló 45/2004. (VII.26.) BM-KvVM együttes rendelet szerint, valamint veszélyes hulladék keletkezése esetén a 225/2015. (VIII. 7.) Kormányrendelet a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól előírásainak megfelelően kell eljárnia.

A 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendelet értelmében amennyiben az építési, illetve bontási tevékenység során a keletkező építési vagy bontási hulladék mennyisége meghaladja bármely hulladékra vonatkozóan a rendeletben meghatározott mennyiségi küszöbértékeket, akkor a kivitelező az építőipari kivitelezési tevékenységről szóló 191/2009. (IX. 15.) Korm. rendelet 5. számú melléklet alapján köteles elkészíteni az építési tevékenysége során ténylegesen keletkezett hulladékról építési hulladék nyilvántartó lapot, illetve a bontási tevékenysége során ténylegesen keletkezett hulladékról a bontási hulladék nyilvántartó lapot. Ezt a területileg illetékes környezetvédelmi hatóságnak is be kell nyújtani.

A 191/2009. (IX.15.) Korm. rendelet értelmében a Kivitelező (felelős műszaki vezető) feladata a környezetvédelmi felügyelőség értesítése a mennyiségi küszöbérték túllépésről.

A Kivitelező köteles az építési, bontási munkák során keletkező hulladékokat a jogszabályoknak megfelelően elszállíttatni.”

A jogszabály által meghatározott mennyiségi küszöbértékek a következők:

KITERMELT TALAJ	20,0t
BETONTÖRMELÉK	20,0t
ASZFALTTÖRMELÉK	5,0t
FAHULLADÉK	5,0t
FÉMHULLADÉK	2,0t
MŰANYAGHULLADÉK	2,0t
VEGYES ÉPÍTÉSI ÉS BONTÁSI HULLADÉK	10,0t
ÁSVÁNYI EREDETŰ ÉPÍTÉSI HULLADÉK	40,0t”

3.1.6. A KISAJÁTÍTÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK, A MEGVALÓSULT TELEKALKÍTÁS

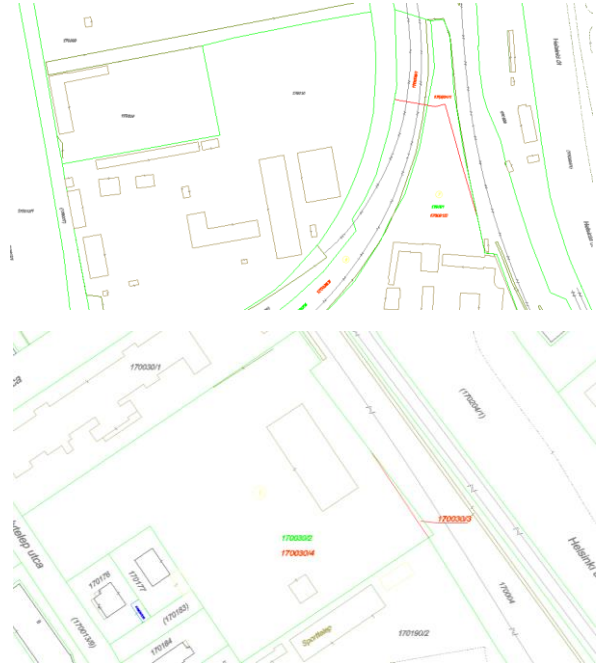
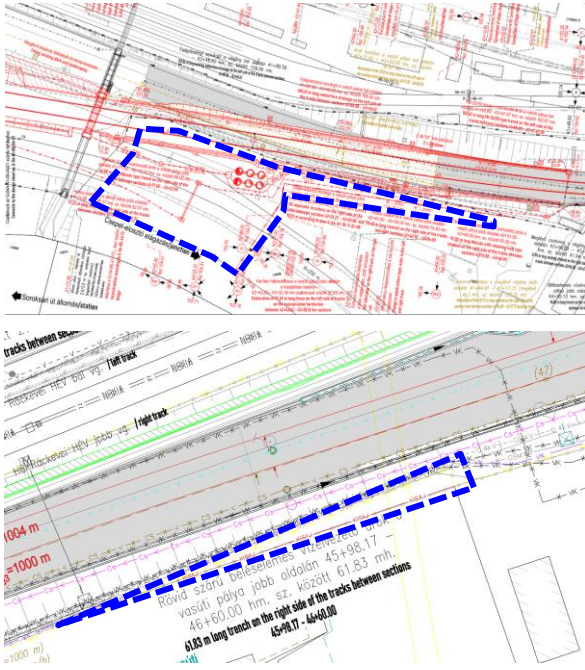
A Megbízó adatszolgáltatása alapján a kisajátítási terv megvalósult, az abban szereplő telekalakítás az ingatlan-nyilvántartásba jogerősen átvezetésre került.

A következőkben a kisajátítási tervben szereplő (már megvalósult) telekalakítások kerülnek ismertetésre, a telekalakítással érintett eredeti és a telekalakítás eredményeképpen tervezett helyrajzi számok bemutatásával:

- A 170001 hrsz.-ú telek felosztásával kialakításra kerültek a 170001/1-2 hrsz.-ú telkek.
- A 170006 hrsz.-ú telek felosztásával kialakításra kerültek a 170006/1-2 hrsz.-ú telkek.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

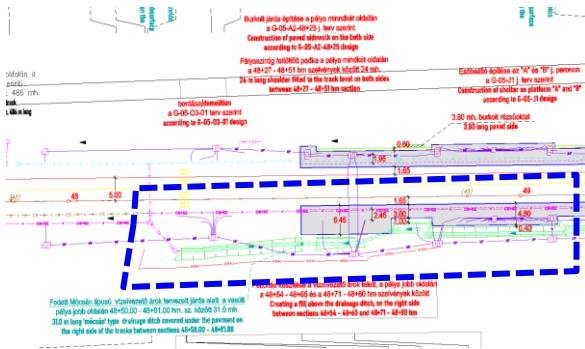
- A 170030/2 hrsz.-ú telek felosztásával kialakításra kerültek a 170030/3-4 hrsz.-ú telkek.



170001, 170006 és 170030/2 hrsz.-ú telkeket érintő kisajátítást a vonatkozó vasúti pálya átépítése helyszínrajzának részletén

a kisajátítást és egyben a tervezett telekalakítást tartalmazó átnézeti térkép részlete

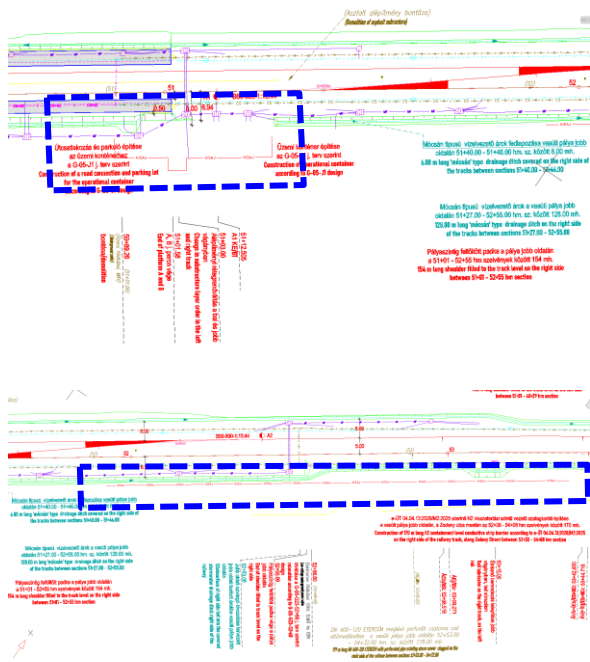
- A 170187/5 hrsz.-ú telek felosztásával kialakításra kerültek a 170187/106-107 hrsz.-ú telkek.
- A 170187/6 hrsz.-ú telek felosztásával kialakításra kerültek a 170187/108-110 hrsz.-ú telkek.
- A 170187/31 hrsz.-ú telek felosztásával kialakításra kerültek a 170187/111-112 hrsz.-ú telkek.



170187/5 hrsz.-ú telket érintő kisajátítást a vonatkozó vasúti pálya átépítése helyszínrajzának részletén

a kisajátítást és egyben a tervezett telekalakítást tartalmazó átnézeti térkép részlete

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



170187/6 és 170187/31 hrsz.-ú telkeket érintő kisajátítás a vonatkozó vasúti pálya átépítése helyszínrajzának részletén

- A 170187/45 hrsz.-ú telek felosztásával kialakításra kerültek a 170187/113-114 hrsz.-ú telkek.
- A 170187/46 hrsz.-ú telek felosztásával kialakításra kerültek a 170187/115-116 hrsz.-ú telkek.

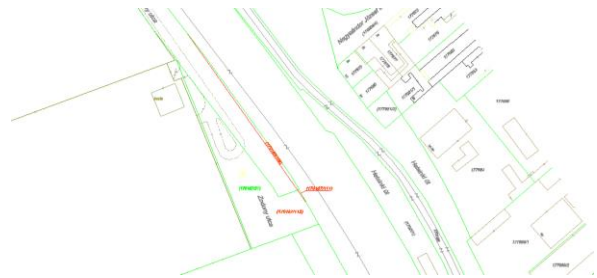


170187/45-46 hrsz.-ú telkeket érintő kisajátítás a vonatkozó vasúti pálya átépítése helyszínrajzának részletén

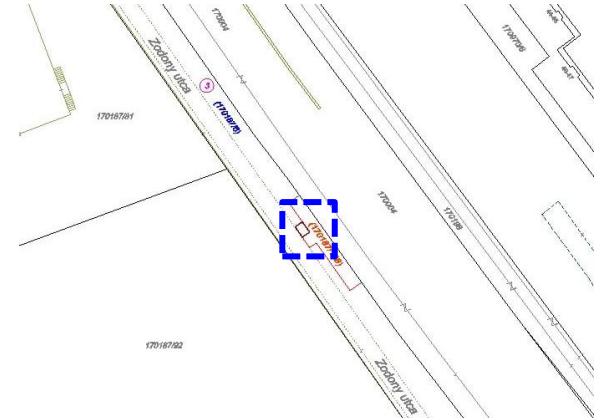
A még folyamatban lévő telekalakítás a már jogerősen átvezetésre került 170187/110 hrsz.-ú telket érinti, annak további felosztása vált szükségessé a 170187/117 és 170187/118 hrsz.-ú telkekre.



a kisajátítást és egyben a tervezett telekalakítást tartalmazó átnézeti térkép részlete



a kisajátítást és egyben a tervezett telekalakítást tartalmazó átnézeti térkép részlete



a tervezett további kisajátítást tartalmazó átnézeti térkép részlete

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A következő táblázat a már megvalósult kisajátítási tervben feltüntetett telekalakításokat és a kapcsolódó javasolt övezetmódosítást mutatja be:

hrsz.	hatályos területfelhasználás (építési övezet/övezet)	telekméret	tervezett hrsz.	tervezett területfelhasználás (építési övezet/övezet)	kisajátítással létrejött telekméret
170001	Vt-M/2 jelű mellékközpont terület építési övezet (Vt-M TFH átmeneti hasznosítás biztosításával: Gksz-2)	17.698 m ² (1,77 ha)	170001/2	Vt-M/2 jelű mellékközpont terület építési övezet (Vt-M TFH átmeneti hasznosítás biztosításával: Gksz-2)	16.533 m ²
	Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezet (Vt-M TFH (átmeneti hasznosítás biztosításával: Gksz-2)		Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezet (Vt-M TFH (átmeneti hasznosítás biztosításával: Gksz-2)		
170001/1			170001/1	KÖk jelű vasúti terület övezet (Vt-M TFH átmeneti hasznosítás biztosításával: Gksz-2)	1165 m ²
170006	KÖk jelű vasúti terület övezet (KÖk TFH)	8970 m ² (0,90 ha)	170006/2	KÖk jelű vasúti terület övezet (KÖk TFH)	7333 m ²
			170006/1	KÖk jelű vasúti terület övezet (KÖk TFH)	1637 m ²
170030/2	Vi-2/SZ jelű intézményi vegyes terület építési övezet (Vi-2 TFH)	9090 m ² (0,91 ha)	170030/4	Vi-2/SZ jelű intézményi vegyes terület építési övezet (Vi-2 TFH)	9045 m ²
			170030/3	KÖk jelű vasúti terület övezet (Vi-2 TFH)	45 m ²
170187/5	Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezet (Vi-2 TFH)	2319 m ² (0,23 ha)	170187/107	Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezet (Vi-2 TFH)	2133 m ²
			170187/106	KÖk jelű vasúti terület övezet (Vi-2 TFH)	186 m ²
170187/6	Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezet (Vi-2 és K-Rek TFH)	9595 m ² (0,96 ha)	170187/110	Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezet (Vi-2 és K-Rek TFH)	9221 m ²

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

			170187/108	KÖk jelű vasúti terület övezet (Vi-2 és K-Rek TFH)	197 m ²
			170187/109		177 m ²
170187/31	K-Rek/2 jelű különleges beépítésre szánt rekreációs terület építési övezet (K-Rek TFH)	3109 m ² (0,31 ha)	170187/112	K-Rek/2 jelű különleges beépítésre szánt rekreációs terület építési övezet (K-Rek TFH)	3103 m ²
	Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezet (K-Rek TFH)				
	K-Rek jelű nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület (Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezet)		170187/111	KÖk jelű vasúti terület övezet (K-Rek TFH)	6 m ²
170187/45	Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezet (Gksz-2 és Ev-Ve TFH)	9534 m ² (0,95 ha)	170187/114	Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezet (Gksz-2 és Ev-Ve TFH)	9507 m ²
			170187/113	KÖk jelű vasúti terület övezet (Gksz-2 és Ev-Ve TFH)	27 m ²
170187/46	Ev jelű védelmi erdőterület övezet (Ev-Ve TFH)	10.412 m ² (1,04 ha)	170187/116	Ev jelű védelmi erdőterület övezet (Ev-Ve TFH)	10.340 m ²
			170187/115	KÖk jelű vasúti terület övezet (Ev-Ve TFH)	72 m ²

87

A következő táblázat a 170187/110 hrsz-ú telket érintő folyamatban lévő telekalakítást és a javasolt övezeti módosítást mutatja be:

hrsz.	hatályos területfelhasználás (építési övezet/övezet)	telekméret	tervezett hrsz.	tervezett területfelhasználás (építési övezet/övezet)	kisajátítással létrejött telekméret
170187/110	Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezet (Vi-2 és K-Rek TFH)	9221 m ²	170187/118	Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút övezet (Vi-2 és K-Rek TFH)	9207 m ²
			170187/117	KÖk jelű vasúti terület övezet (Vi-2 és K-Rek TFH)	14 m ²

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A telekhatár-rendezés kapcsán telekalakítási engedélyezési közigazgatási hatósági eljárás lefolytatása szükséges, melynek engedélyéhez a településrendezési eszközök módosítása szükséges. A magyar építészettről szóló 2023. évi C. törvény (Méptv.) 89.§-a szerint:

„89. § [A telekalakítás esetkörei és garanciális szabályai]

(1) A telekalakítás lehet:

- a) telekcsoport újraosztása,
- b) telekfelosztás,
- c) telekegyesítés,
- d) telekhatár-rendezés vagy

e) vasúti telekalakítás.”

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény értelmező rendelkezése és a vasúti telekalakítás szabályai szerint:

2.§ E törvény alkalmazásában

(...)

2.28. **vasúti telekalakítás:** az érintett ingatlanok, illetve amennyiben indokolt a szomszédos ingatlanok vasúti pályüzemeltetési és pályahálózat működtetési feladatok ellátásához igazodó mértékű területkialakítása és az ingatlan-nyilvántartásban önálló ingatlanként való feltüntetése érdekében történő bármely telekalakításra (telekmegosztás, telekegyesítés, telekcsoport újrafelosztás, telekhatár rendezés stb.) irányuló, e törvény szerint lefolytatandó eljárás;

(...)

42. § A vasúti telekalakítási eljárás

- a) a vasúti telekalakítás engedélyezésére, és
- b) a vasúti telekalakítási engedély véglegessé válását követően a földrészlet adataiban, továbbá a bejegyzett jogok és tények vonatkozásában a vasúti telekalakítással bekövetkező változásnak az ingatlan-nyilvántartásban történő átvezetésére irányul.

42/A. § A földmérési és térinformatikai államigazgatási szerv az ingatlan-nyilvántartásról szóló törvényben foglalt keretek között a vasúti telekalakítási eljárást kezdeményező kérelmére a vasúti telekalakítás érdekében az ingatlan-nyilvántartási adatbázisból adatleválogatást végezhet, amelynek eredményét elektronikus dokumentumként adja át a kérelmezőnek.

42/B. § (1) A vasúti telekalakítási eljárás során e törvény és a felhatalmazása alapján kiadott kormányrendelet szabályait kell alkalmazni.

(2) A vasúti telekalakítási eljárás lefolytatása során nem kell alkalmazni

a) a magyar építészettről szóló törvény és annak felhatalmazása alapján kiadott jogszabályok előírásait,

b) törvény szerint vagy annak alapján hozott valamely településrendezési terv rendelkezéseit,

c) a magyar építészettről szóló törvény vagy annak felhatalmazása alapján hozott önkormányzati rendelet előírásait.

42/C. § (1) A vasúti telekalakítás következtében önálló helyrajzi számon létrejövő vasúti pályát és azok tartozékait hordozó ingatlan az ingatlan-nyilvántartásban kivett vasúti pálya megnevezéssel kell nyilvántartani.

(2) Az (1) bekezdés szerint létrejövő ingatlan tekintetében az érintett ingatlanra bejegyzett azon jogok és tények, amelyek a vasúti pályák és tartozékai természetbeni területe tekintetében kerültek bejegyzésre az ingatlan-nyilvántartásba, változatlan tartalommal fennmaradnak.

(3) Azok a jogok vagy tények, amelyek az érintett ingatlan vonatkozásában az országos jelentőségű vasútvonal természetbeni területe tekintetében kerültek bejegyzésre az ingatlan-nyilvántartásban a vasúti telekalakítási eljárás következtében kialakult visszamaradó ingatlan tulajdoni lapjáról törlésre

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

kerülnek, míg az egyéb jogok és tények változatlan tartalommal fennmaradnak a visszamaradó ingatlan tulajdoni lapján.

42/D. § (1) Amennyiben az érintett ingatlan az állam és más személy osztatlan közös tulajdonában áll, a vasúti telekalakításról – közös tulajdon megszüntetése útján, illetve, amennyiben indokolt a szomszédos ingatlan bevonásával – az ingatlanok tulajdonosai megállapodhatnak. A megállapodásban rendezni kell a vasúti közlekedéshez szükséges, a visszamaradó ingatlant, illetve az újonnan kialakuló további ingatlant érintő vezetékjogi, szolgalmi jogi, használati jogi kérdéseket, valamint rendezni kell az ingatlan-nyilvántartás szerint az érintett ingatlanon fennálló egyéb jogok és tények kérdését.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott megállapodás alapján lefolytatásra kerülő vasúti telekalakítási eljárás során e törvény rendelkezéseit kell alkalmazni.”

Fentiekén túl a törvény felhatalmazást ad a Kormánynak, hogy a vasúti telekalakítás szabályait, továbbá a vasúti telekalakítási eljárást lefolytató hatóság vagy hatóságok kijelölését, eljárásuk részletes szabályait rendeletben állapítsa meg. Ennek megfelelően a vasúti telekalakítási eljárásról szóló 315/2019. (XII. 18.) Korm. rendelet az alábbiakat rendeli el:

„1. § (1) A vasúti telekalakítási eljárás kérelemre induló eljárás.

(2) A vasúti telekalakítás engedélyezése iránt kérelmet

a) az érintett ingatlan tulajdonosa (amennyiben a vasúti telekalakításhoz a szomszédos ingatlan bevonása is szükséges, a szomszédos ingatlan tulajdonosával együtt), vagy

b) az érintett ingatlan tulajdonosa hozzájárulásával az érintett ingatlan vagyongazdálkodója vagy a vasúti közlekedésről szóló jogszabályokban meghatározottak szerinti vagyongazdálkodója nyújthat be.

(3) A vasúti telekalakítási eljárás megindítása iránti kérelemben a telekalakítási eljárás típusaként és céljaként a vasúti telekalakítást kell megjelölni.

2. § (1) A telekalakítási dokumentációban az országos jelentőségű vasútvonalak vasúti pályáit és azok tartozékait hordozó területként a vasúti közlekedésről szóló törvényben meghatározott vasúti pályának a vasúti közlekedésről szóló jogszabályokban meghatározottak szerint számított védősávval növelt területét kell a kialakítandó önálló ingatlanként megjelölni.

(2) Ahol a védősáv szélességét a vasúti hatóság egyedi határozatában állapította meg, a védősáv szélessége a szélső vágány tengelyétől mérve 9,0 m, töltésben lévő vasúti pálya esetén a töltés lábától, bevágásban annak szélétől 5,0 m. Amennyiben az e bekezdés szerint kialakított telekhatár az ingatlan-nyilvántartásban feltüntetett épület vonatkozásában azt eredményezi, hogy az épület területe a vasúti telekalakítás eredményeképpen létrejövő több ingatlan területére esne, a telekhatárt úgy kell kialakítani, hogy az épület teljes területe a visszamaradó ingatlanra essen, és az épület a telekhatáron legyen.

(3) A változási vázrajz záradékolásának ügyintézési határideje a záradékolás iránti kérelem benyújtástól számított 8 nap.

3. § (1) A vasúti telekalakítási eljárásban a földrészt fekvése szerint illetékes ingatlanügyi hatóságként eljáró fővárosi és vármegyei kormányhivatal jár el.

(2) A vasúti telekalakítás érdekében lefolytatott

a) telekalakítási engedélyezési eljárás ügyintézési határideje 15 nap, az ingatlan-nyilvántartási változásátvezetési eljárás ügyintézési határideje 5 nap,

b) egyesített telekalakítási eljárás telekalakítási engedélyezési eljárási szakaszának ügyintézési határideje 15 nap, a változásátvezetési eljárási szakasz ügyintézési határideje 5 nap.

4. § Ez a rendelet a kihirdetését követő 29. napon lép hatályba.”

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

Az egyes földügyi eljárások részletes szabályairól szóló 384/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet a 253/2023. (VI. 23.) Korm. rendelettel módosult, melyet 2023. július 1-től alkalmazni szükséges. A telekalakítási eljárások vonatkozásában a következő előírásokat is figyelembe kell venni:

„23/C. § (1) A telekalakítási engedélyezési eljárásokban, ha a telekalakítás olyan ingatlant érint, amelynek helyrajzi száma

a) a nyilvántartott vagy védetté nyilvánított régészeti lelőhelyeket, régészeti védőövezeteket tartalmazó kulturális örökségvédelmi hatósági nyilvántartásban szerepel,

b) műemléki területeket és műemlékeket tartalmazó kulturális és örökségvédelmi hatósági nyilvántartásban szerepel,

a (2) bekezdésben meghatározott kulturális örökségvédelmi szakkérdést is vizsgálni kell.

(2) A kulturális örökségvédelmi szakkérdés vizsgálata annak megállapítására irányul, hogy a telekalakítás a kulturális örökség védelmével kapcsolatos jogszabályokban rögzített követelményeinek a kérelemben foglaltak szerint vagy további feltételek mellett megfelel-e.

(3) Ha a műemlék ingatlant érintő telekalakítási engedélyezési eljárásban az együttes vagy összetartozó védett érték megállapítása az örökségvédelmi hatósági nyilvántartástól eltérő tény vagy körülmény megítélésétől függ, a szakkérdés vizsgálatához szakértőként a nyilvántartást vezető hatóság rendelhető ki.

(...)

23/E. § (1) A telket – a nem építési telek telekegyesítése és telekhatár-rendezése, erdő művelés ág esetén a telekfelosztás és telekcsoport újraosztása, valamint a vízgazdálkodási terület övezetbe eső telkek kivételével – **úgy kell kialakítani, hogy a kialakuló telkek közterületnek gépjármű-közlekedésre alkalmas részéről az adott közterületre vonatkozó jogszabályi előírások szerint vagy önálló helyrajzi számon nyilvántartott magánútról gépjárművel közvetlenül, vagy hídon illetve átereszen keresztül megközelíthetőek legyenek.**

(2) Magánút és közmű műtárgy elhelyezésének céljára szolgáló telek kialakítása esetében a helyi építési szabályzatban előírt építési övezet, övezet szerinti rendeltetés céljára szolgáló telek méretére vonatkozó előírásokat nem kell figyelembe venni. A magánút kialakítása a szomszédos telek beépíthetőségét nem korlátozhatja, a magánút közúti csatlakozását biztosítani szükséges, és a helyi építési szabályzat magánútra vonatkozó rendelkezéseit teljesíteni kell.

(3) Meglévő telkek esetében a telekalakítás abban az esetben is engedélyezhető, ha az új telek, illetve telkek területnagysága, egyéb mérete, beépítettsége a korábbiakhoz képest a településrendezési és építési követelményeknek jobban megfelel.

(4) Meglévő telkek esetében a telekegyesítés – a (3) bekezdésben foglaltakon túl – abban az esetben is engedélyezhető, ha az új telek, illetve telkek területnagysága, egyéb mérete, beépítettsége nem felel meg a területre vonatkozó jogszabályi előírásoknak.

(5) Ha az építésügyi jogszabályoknak megfelelő telekalakítás a telken álló épületet, melléképítményt részekre osztaná, a telekalakításra engedély csak akkor adható, ha az épületet, melléképítményt vagy annak a telekalakítással egy telekre eső részét elbontják, áthelyezik, vagy ha az épületet, melléképítményt a kialakuló új telekhatárnak megfelelően határfalakkal, továbbá az épületgépzési és a villamosenergia-hálózat, a közmű-becsatlakozások külön-külön bekötésével önálló építményekké alakítják át. Amennyiben a telekalakítási engedély iránti kérelem benyújtásakor az elbontás, áthelyezés vagy külön-külön építménnyé alakítás követelménye nem teljesül, az engedély iránti kérelmet el kell utasítani.

(6) Telekalakítással érintett beépített vagy a 23/H. § szerint beépítésre tervezett telek esetében a helyi építési szabályzat részét képező szabályozási terven jelölt építési övezethatár és övezethatár – a műemlék telke, az erdőterületek, a mezőgazdasági területek, a vízgazdálkodási területek, a honvédelmi és katonai célú, valamint a természetközeli területek határa kivételével – kötelezően kialakítandó telekhatárt jelöl.

(...)

23/G. § Nyúlványos telek a településrendezési és építési követelményekről szóló kormányrendelet előírásai szerint alakítható ki.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

23/H. § (1) A telekalakítási eljárásban a kérelem részeként nyilatkozni kell a telekalakítással érintett földrészleten történő tervezett épületelhelyezésről és a folyamatban lévő építési tevékenységről. Ha folyamatban van vagy tervezett az építési tevékenység, a kérelemhez mellékelni kell – ha rendelkezésre áll – a végleges építési engedélyhez tartozó, záradékolt építészeti-műszaki dokumentáció részét képező helyszínrajzot vagy az egyszerű bejelentési dokumentáció részét képező helyszínrajzot.

(...)

23/J. § (1) A Kormány által rendeletben kiemelt jelentőségűvé nyilvánított ügy tárgyát képező közlekedési infrastruktúra-beruházások megvalósulását követően, a megvalósult állapotot rögzítő térképi adatváltozás során a beruházással érintett földrészletek telekalakítása, telekcsoport újraosztása esetében a helyi építési szabályzatnak való megfelelést nem kell vizsgálni.

(2) A telekalakítási eljárásban érintett földrészletek változás utáni művelési ágát – kivett területnél megnevezését – a terület rendeltetésével összhangban kell megválasztani és bejegyezni.

(3) A telekalakítás nem irányulhat új beépítésre szánt terület kijelölésére.”

A KÉSZ módosítási javaslata szerint a kisajátítással érintett területeken a BTSZT-ben meghatározott Vt-M, KÖk, Vi-2, K-Rek, Gksz-2 és Ev-Ve jelű területfelhasználáson belül a KÉSZ-ben KÖk jelű vasúti terület övezetének meghatározása tervezett.

A 4.2. szakasz elején a 170001 hrsz-ú telket érintően telekalakítás (kisajátítás) történt a vasúti pálya megépítése érdekében. A szakasz végén a vonali kábelek elhelyezhetősége és az OVSZ I. által előírt 9,0m védősáv miatt a 170030/2 hrsz-ú telekből a jelenlegi kerítés nyomvonalán történt telekalakítás (kisajátítás).

Az 5. szakaszon a tervezett vágányhálózat és az árkok, valamint a kapcsolódó létesítmények miatt történt a jelzett néhány szomszédos telket érintő telekalakítás és részleges kisajátítás.

91

[A 2005. évi CLXXXIII. törvény 42/B.§ \(2\) bekezdése szerint a vasúti telekalakítási eljárás lefolytatása során nem kell alkalmazni sem a Méptv., sem a vonatkozó településrendezési terv vagy önkormányzati rendelet előírásait.](#)

A kisajátítással érintett területek vonatkozásában a telekalakítás nagyobb részben megvalósult, amit az előzőekben bemutatott előírások tettek lehetővé.

3.2. A JAVASOLT FEJLESZTÉS, VÁLTOZÁS VÁRHATÓ INFRASTRUKTURÁLIS IGÉNYEI KÖZLEKEDÉS ÉS KÖZMŰFEJLESZTÉS, HUMÁN INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE

3.2.1. KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS

A meglévő közlekedéshálózati-rendszer elemei a beruházás megvalósítása során nem módosulnak és a területen nem épül út, rakterület a 3. fejezetben bemutatott 4.2. szakasz műszaki leírása alapján valósul meg.

Az 5. szakaszon a meglévő közlekedéshálózati-rendszer elemei a beruházás megvalósítása során kis mértékben módosulnak, a 3. fejezetben szereplő részletes ismertetés szerint.

A vasúti területek bővítése – és ezzel összhangban a megvalósult telekalakítások /kisajátítás/ - miatt a KÉSZ-ben rögzített tervezett közlekedéshálózati elemek pontosítására is szükséges a KÉSZ módosítása során, a kisajátítással elvont területrészek tekintetében.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

3.2.2. KÖZMŰELLÁTÁS, KÖZMŰFEJLESZTÉS

A beruházás megvalósítása során a területet érintő meglévő közműhálózati elemek egy része elbontásra, kiváltásra került, a vasútfejlesztéshez szükséges közművek kiépítésre kerültek. (A beruházáshoz kapcsolódó közműfejlesztés részletesen bemutatásra került a 3. fejezetben.)

3.2.3. A HUMÁN INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE, IGÉNYE

A fejlesztés megvalósítása és a fenntartása kerületi szintű humáninfrastruktúra fejlesztését nem igényli, a kialakítás és a fenntartás egyedi módon megvalósítható.

3.3. A JAVASOLT FEJLESZTÉS, VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSAI

A tervezett beruházás környezetvédelmi szempontból kockázatot nem jelent a jogszabályokban meghatározott követelmények biztosításával. A tervezett fejlesztés meglévő közlekedéshálózati elem (150. sz. vasútvonal) fejlesztésére irányul. A vasúti terület kis mértékben kerül kibővítésre, közlekedési és építési telkek érintettségével. A területbővítés következtében a telekalakítással érintett építési övezetek, övezetek területi nagysága minimális mértékben csökken. A megvalósult és folyamatban lévő telekalakítással (kisajátítás) és az ezzel összefüggésben javasolt KÉSZ módosítás során új beépítésre szánt terület kijelölésére nem kerül sor.

A tervezett beruházás építési munkálatai kis mértékben, de hatással lesznek a környezeti levegőre, a zajra, valamint a hulladékok keletkezésére, a természetvédelemre.

A fejlesztés megvalósulásával az üzemelés során környezet- és természetvédelmi szempontból jelentős hatások nem feltételezhetők.

3.3.1. A KÖRNYEZETI ELEMekre GYAKOROLT HATÁSOK

Az alábbi dokumentumok a környezeti elemekre gyakorolt hatásokat részletesen elemzik:

A **VIBROCOMP** Akusztikai és Számítástechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató **Kft.** (felelős tervező: Bite Pálné dr. okl. környezetvédelmi szakmérnök, MMK: 01-0193, OKTF: Sz-035/2009) 2024-ben a PE/KTF/39119-31/2015. ügyiratszámú [környezetvédelmi engedély módosításához elkészítette a Budapest – Kelebia vasútvonal Ferencváros állomás \(kiz.\) – Soroksár \(kiz.\) Környezeti Hatástanulmányának módosítását.](#)

A Pest Megyei Kormányhivatal által PE/LTF/39119-31/2015. iktatószámmon adott, a Budapest – Kelebia vasútvonal Budapest, Soroksári út (kiz.) – Soroksár (kiz.) állomások közötti vonalszakaszon új (bal) vágány építésére vonatkozó [környezetvédelmi engedélyt](#) [a Ferencváros (kiz.) – Soroksár állomás (kiz.) vonalszakasz (06+00-75+00 hmsz.) korszerűsítési munkálataira vonatkozó környezeti hatásvizsgálati dokumentáció alapján történő] az annak nem jelentős módosításával kapcsolatban 2024. március 27. napján előterjesztett, majd 2024. április 23., 2024. április 29., 2024. április 30. napján, 2024. május 9., 2024. május 16., és 2024. május 22. napján kiegészített kérelemre [a Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal 2024. május 28-án módosította a BK/KTF/03794-46/2024. határozatában.](#)

A dokumentum és a határozat releváns tartalma a 2.2.3. fejezetben ismertetésre került.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

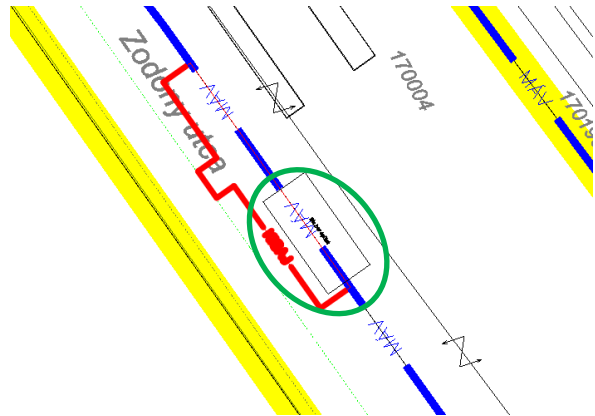
Ezen kívül a „Ferencváros állomás (kiz.) – Soroksár (kiz.) vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó beszerzés (EPC – Engineering Procurement Construction szerződés)” beruházás keretén belül a 4.2. és 5. szakaszra készült vasúti pálya átépítése tárgyú kiviteli terveinek műszaki leírásai külön környezetvédelmi fejezetet tartalmaznak, ez a 3.1.5. fejezetben került bemutatásra.

AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZETRE, TELEPÜLÉSSZERKEZETRE GYAKOROLT HATÁS

A fejlesztés során, a 4.2. szakasz által érintett területen új épület építése, meglévő épület átépítése/felújítása/bontása nem történik.

Az 5. szakasz által érintett terület 170004 hrsz.-ú telkén álló Pesterzsébet megállóhely peronjai átépítésre kerülnek, a korábban üzemelő jegypénztár konténer épülete elbontásra kerül és új üzemi konténer létesül a kisajátítással érintett 17004 és 170187/6 hrsz.-ú telkek területén (170004 és új 170187/108 hrsz.-ú telkek).

A fejlesztés következtében az épített környezetben, a településszerkezetben, a tájszerkezetben, a tájjellegben jelentős változás nem történik, a tájképi értékek szempontjából a fejlesztés nem okoz változást.



az időközben megvalósult biztonsági berendezés épület megjelenítése a tervezési alaptérképen

A tervezési területen országosan védett művi érték (műemlék), és fővárosi védelem alatt álló épített, művi érték nem található. A fejlesztés várható hatásának elemzését lásd a következő fejezetben.

93

3.3.2. ÖRÖKSÉGI VAGY KÖRNYEZETI ÉRTÉK SÉRÜLÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

A Magyar Nemzeti Múzeum (régész, szakmai felelős: Szegedi Kristóf István) 2023-ban egyszerűsített előzetes régészeti dokumentációt (ERD) készített a Budapest, Ferencváros állomás (kiz.) – Soroksár (kiz.) vasútvonal fejlesztése kapcsán. A dokumentum vonatkozó részlete a 2.2.5. Örökségvédelmi elemek vizsgálata fejezetben ismertetésre került.

A tervezési területen belül védett elem nem található. A területen nyilvántartott régészeti lelőhely található. Az ERD-ben rögzítésre került, hogy a régészeti értékvizsgálat során, a tervezett beruházás földmunkái által érintett területen nem került azonosításra olyan helyben megtartandó örökségi elem, amelyet a Korm. R. 21. § (3) bekezdése alapján földmunkával el kell kerülni. A lelőhely földmunkával érintett részén megelőző régészeti feltárást kell végezni.

Az ERD-ben tett örökségvédelmi hatáscsökkentő javaslatok betartásával a fejlesztés örökségvédelmi érdekeket nem sért.

3.3.3. TÁRSADALMI ÉS GAZDASÁGI HATÁS

A FEJLESZTÉS TÁRSADALMI SZEMPONTÚ ELEMZÉSE

A fejlesztés a térségi és települési fejlesztési dokumentumokban foglalt elvekkel, fejlesztési irányokkal, célokkal, programelemekkel nem ellentétes, az azokban foglalt célok elérését segíti.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

A 150. sz. vasútvonal fejlesztése közvetetten segíti az életkörülmények és a környezetminőség javulását. A fejlesztés a **népesség területi elhelyezkedésére**, életmódjára, társadalmi mobilitására érdemben nincs hatással.

A beruházás a **foglalkoztatottságra és megélhetésre az új munkahelyteremtés szempontjából** van kis mértékben hatással, az építés és az üzemelés fázisaiban egyaránt.

A **változás** a közösségi közlekedés fejlesztése eredményeképpen a **népesség életminőségének** javítását eredményezi.

A **lakosság egészségi állapotára, szociális helyzetére a fejlesztés nincs mértékadó hatással.**

A **társadalom biztonságérzete, veszélyeztetettsége nem változik. A tervezett fejlesztésnek nincs kedvezőtlen hatása a társadalom biztonságérzetére, veszélyeztetettségére.**

A FEJLESZTÉS GAZDASÁGI SZEMPONTÚ ELEMZÉSE

A beruházás a volumenéből adódóan hozzájárul az érintett gazdasági szereplők növekedéséhez, ami további adóbevételeket jelenhet az önkormányzatnak, és az így keletkezett bevételeket a település helyi fejlesztési célokra használhatja fel.

A fejlesztésnek az **idegenforgalomra a település eltartó képességére, versenyképességére az ingatlanértékek alakulására** nincs hatása.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

4. TELEPÜLÉSRENDEZÉS, TELEPÜLÉSKÉP-VÉDELEM

4.1. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLAT, SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

A 150. vasútvonal (Budapest – Kelebia) vasúti pálya átépítése érdekében a Budapest Főváros XX. kerület területén a 4.2. és 5. szakaszon történt kisajátítás. A megvalósult telekalakítással és vasúti fejlesztéssel összefüggésben a KÉSZ utólagos módosítása szükséges, ennek a korábbi fejezetekben ismertetett alapvető indokai:

Budapest Főváros IX., XX. és XXIII. kerületek területét érintően a Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztése (BuBe) című projekt keretén belül a jelenleg 166 km hosszú Budapest-Kelebia vasútvonal korszerűsítése tervezett kétvágányúsítással és villamosítással a pályasebesség 160 km/óra történő emelése mellett.

A 150. vasútvonal (Budapest – Kelebia) vasúti pálya átépítésének 4.2. és 5. szakasza érinti Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet területét, mely

- 4.2. szakaszon az átépítéssel párhuzamosan második vágány létesül,
- 5. szakaszon az átépítéssel párhuzamosan második vágány létesül, a Pesterzsébet megállóhelyen üzemelő jegypénztár konténer és peron elbontásra kerül és áthelyezéssel új üzemi konténer és peron kerül kialakításra.

A 4.2 és 5. szakasz által érintett területen belül telekfelosztás (vasúti telekalakítás) történt és van folyamatban a vasúti területekkel szomszédos telkek kisebb részterületeinek igénybevétele okán.

Az 5. szakasz által érintett területen belül pedig a Pesterzsébet megállóhely átépítésre kerül.

A tervezett fejlesztés kiviteli terveit a Kontúr Csoport Kft., mint generáltervező (felelős tervező Bózsa Gábor Bence KÉ-VA/16635) készítette, a tervek a telepítési tanulmánytervben felhasználásra kerültek, a szabályozási koncepció ezen dokumentumokra és a Megbízói adatszolgáltatásra épül.

95

A fenti ismertetett fejlesztés utólagos településrendezése érdekében, a fejlesztéssel összefüggésben igénybe vett területek valós területhasználatának megfelelő övezetbe történő meghatározása javasolt, a BTSZT-ben és FRSZ-ben rögzített területfelhasználások megtartása mellett.

A tervezési területet a **Fővárosi településrendezési eszközök (BTSZT és FRSZ)** a MÁV Zrt. használatában lévő 170004 hrsz.-ú telket **kötőtpályás közlekedési terület (KÖk)** területfelhasználásban határozza meg „közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás” szerkezeti elemmel.

A kisajátítással érintett területek telkei **kötőtpályás közlekedési terület (KÖk), mellékközpont területe (Vt-M)** – mint jelentős változással érintett terület, ahol átmeneti hasznosításként a **gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület (Gksz-2)** területfelhasználás biztosított -, **intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2), nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület (K-Rek), gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület (Gksz-2)** és **véderdő (Ev-Ve)** területfelhasználású területek.

Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Kerületi Építési Szabályzata

- a vasút telkét KÖk jelű vasúti terület övezetben,
- a kisajátítással érintett telkeket (170001, 170006, 170030/2, 170187/5-6, 170187/31, 170187/45-46 hrsz.-ú telkek) Vt-M/2 jelű mellékközpont terület, Vi-2/SZ jelű intézményi vegyes terület és K-

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

Rek/2 jelű különleges beépítésre szánt rekreációs terület építési övezetekben, továbbá Kt-kk jelű kerületi jelentőségű közút, KÖk jelű vasúti terület és Ev jelű védelmi erdőterület övezetekben határozza meg.

A javasolt KÉSZ módosítás során a vasúti terület és a kisajátítással érintett terület kötöttpályás közlekedési terület övezetében történő meghatározása javasolt.

A BTSZT-ben, a KÖk jelű területfelhasználási egység területére meghatározott „közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás” lehetőséget ad arra, hogy a Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) módosítása során a Szabályozási tervben meghatározott vasúti közlekedési terület bővíthető legyen a BTSZT és az FRSZ módosítása nélkül. (Ezen felül maga a nyomvonal térbeli elhelyezkedése is pontosítható az FRSZ-ben meghatározottak szerint.)

A beruházás kapcsán a meglévő KÖk jelű terület bővítése javasolt a 170001, 170006, 170030/2, 170187/5-6, 170187/31, 170187/45-46 hrsz.-ú telkek kisajátítással érintett területére. A szabályozási tervlapon jelölt Pesterzsébet megállóhely környezetében jelölt építési hely pontosítása javasolt az átépülő megállóhely elhelyezkedésének figyelembevételével.

A kiviteli tervek alapján a beruházás – jelenlegi szakaszának - megvalósítása során zajvédő fal nem kerül kialakításra, a BK/KTF/03794-46/2024. iktató számú, környezetvédelmi engedélyt tartalmazó határozatban foglaltak alapján (lásd részletesen a 2.2.3. fejezetben). A határozat részét képezik az érintett államigazgatási szervek állásfoglalásai és az érintett önkormányzatok nyilatkozatai, többek között a XX. kerület Önkormányzaté is. Az Önkormányzat jelezte, hogy zajvédő fal építését indokoltnak tartja az elkészült zajvédelmi munkarészek ismeretében, tekintettel arra, hogy a fejlesztést követően az érintett terület zajterhelése jelentősen növekedni fog. Kérték, hogy az üzembe helyezés és a működtetés megkezdését követően a zajmérésekre újra kerüljön sor és az új adatok ismeretében történjenek meg a szükséges intézkedések.

96

A határozat „II. Környezetvédelmi előírások” fejezetében a zaj- és rezgésvédelmi szempontok rögzítésre kerültek, melynek 40-43. pontja írja elő, hogy mely szakaszokon szükséges zajárnyékoló fal létesítése, szükséges további zajmérési pont felvétele és hogy a forgalomba helyezést követően bizonyítani szükséges a zaj- és rezgésvédelmi követelmények teljesülését és a zajterhelési határértékek betartását félévenkénti ellenőrzéssel is biztosítani szükséges.

Budapest Főváros XX. kerület területén belül – a határozatban foglaltak szerint - nem tartották szükségesnek az érintett szervek zajárnyékoló fal létesítését.

A hatályos Szabályozási tervlap zajárnyékoló létesítmény nyomvonalát jelöli a Zodony utca menti, sportterületek által érintett szakaszon, melyre az alábbi KÉSZ előírás vonatkozik:

„7. § (1) A 2. a. mellékleten jelölt zajárnyékoló létesítményt a jelölt nyomvonalon kell megépíteni.”

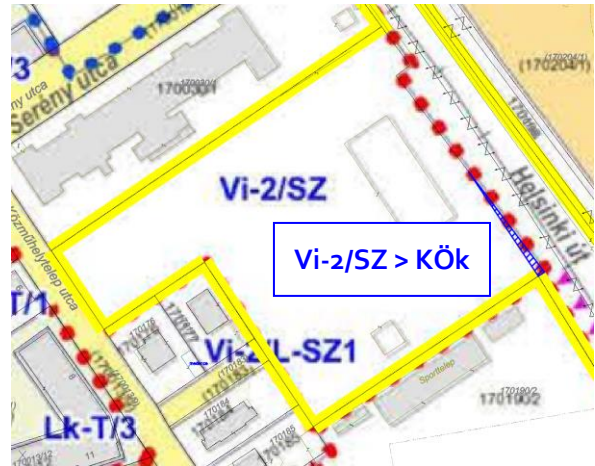
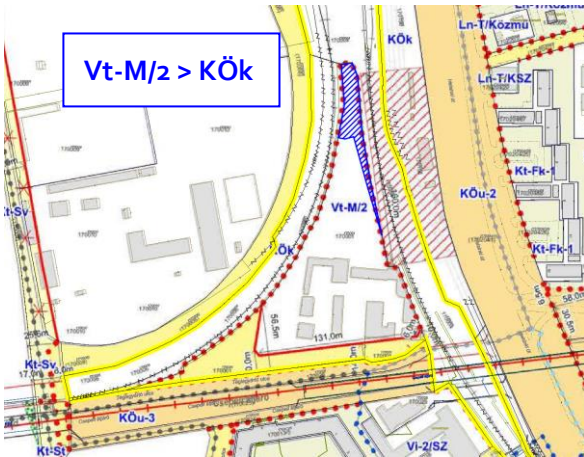
Jelen Telepítési Tanulmányterv kizárólag kisajátítással érintett területek vonatkozásában tartalmazza a településrendezési eszközök módosításának javaslatát, a tanulmánytervnek nem tárgya a zajárnyékoló fal létesítésszükségességének és helybiztosítási lehetőségének a vizsgálata, hiszen az hatósági kérdés. A beruházás környezetvédelmi engedélye alapján zajárnyékoló fal létesítése nem indokolt (lásd. 2.2.3. fejezet).

A 26/2015. (X. 21.) önkormányzati rendelettel megállapított Kerületi Szabályozási Terv (2. sz. melléklet) javasolt módosítása során a

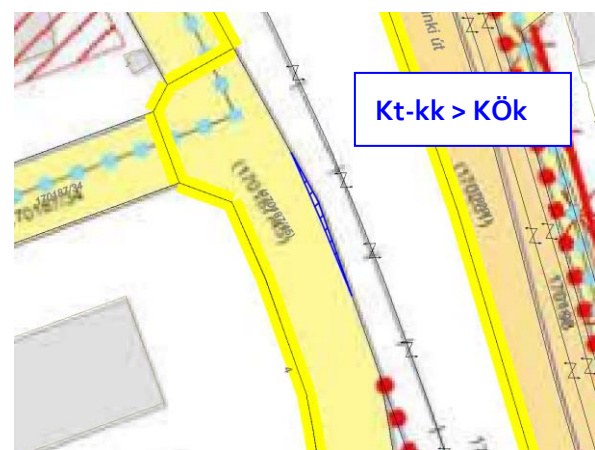
- 170001, 170006, 170030/2, 170187/5-6, 170187/31, 170187/45-46 hrsz.-ú telkek részterületei KÖk jelű vasúti terület övezetébe kerülnek átsorolásra;
- az előző ponttal összefüggésben

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

- a 170001, 170030/2 és 170187/4,6 hrsz.-ú telkek vonatkozásában az övezetek határa módosul;
- a 170187/5-6, 170187/31, 170187/45 hrsz.-ú telkek vonatkozásában a kerületi jelentőségű közutakat jelölő felületi szabályozó határa módosul;
- A szabályozási tervlapon jelölt Pesterzsébet megállóhely környezetében jelölt építési hely pontosítása javasolt az átépülő megállóhely elhelyezkedésének figyelembevételével.

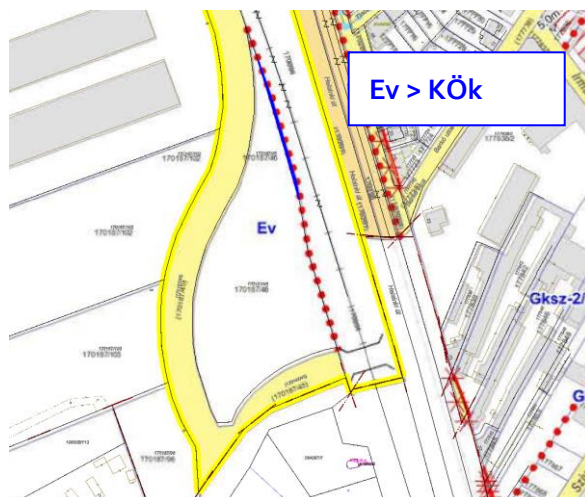


szabályozási tervlap (Szabályozási elemek – 1.) részletei a javasolt övezet módosítás bemutatásával



szabályozási tervlap (Szabályozási elemek – 1.) részletei a javasolt övezet módosítás bemutatásával

3. KÉRELEM MELLÉKLETE



szabályozási tervlap (Szabályozási elemek – 1.) részletei a javasolt övezet módosítás bemutatásával

4.2. TELEPÜLÉSKÉP-VÉDELMI JAVASLAT

A tervezett új vasúti terület kialakítása és kerítéssel történő lehatárolása kapcsán mind a fővárosi TKR, mind a kerületi TKR előírásait, ezen belül kiemelten a településképi követelményeket figyelembe kell venni.

A 102/2021. (III. 3.) Korm. rend. szerint általános építményekkel összefüggésben településképi bejelentési eljárást és településképi véleményezési eljárást nem szükséges lefolytatni:

„3. § (1) A Beruházás általános építményeivel összefüggésben településképi bejelentési eljárásnak nincs helye, és településképi véleményezési eljárást nem kell lefolytatni.”

98

A fejlesztés és a kapcsolódó településrendezés vonatkozásában a TKR módosítása nem indokolt.

Budapest, 2026. március 26.

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

III. MELLÉKLETEK

5. TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV TARTALMI KÖVETELMÉNYE (FŐÉPÍTÉSZI FELJEGYZÉS)

BUDAPEST FŐVÁROS XX. KERÜLET, 150. VASÚTVONAL VASÚTI PÁLYA ÁTÉPÍTÉS UTÓLAGOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSÉRE VONATKOZÓ TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV TARTALMI KÖVETELMÉNYEI

A telepítési tanulmányterv készítésének célja Budapest Főváros XX. Kerület Pesterzsébet Önkormányzata Képviselő-testületének 26/2015. (X. 21.) önkormányzati rendeletének (továbbiakban KÉSZ) módosításához szükséges önkormányzati döntést elősegítő dokumentáció elkészítése a 150. vasútvonal (Budapest-Kelebia) vasúti pálya átépítés utólagos településrendezésének megalapozása, a vasút által igénybe vett teljes – így a kisajátított – területre is a terület használatának megfelelő területfelhasználási és övezeti kijelölése. A telepítési tanulmánytervnek döntéselőkészítő jelleggel tartalmaznia kell a területen tervezett beruházás bemutatását, az ahhoz kapcsolódó infrastruktúra fejlesztési igények becslését, valamint a tervezett beruházáshoz kapcsolódó településrendezési terv módosítási koncepciót.

A telepítési tanulmányterv a magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény, az Országos Településrendezési és Építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet, a településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról szóló 280/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet, és a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet vonatkozó rendelkezéseinek figyelembevételével készül. A telepítési tanulmányterv a településrendezési szerződés mellékletét képezi a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 19. § (7) bekezdése szerint.

A településrendezési tervek módosítási lehetőségeinek kidolgozása során a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 11. § (5) bekezdése szerint „egy adott területre csak egy helyi építési szabályzat állapítható meg, amelynek módosítását legalább telektömbre kell készíteni.” A Méptv. 16. § 122. pont szerint a „telektömb: valamennyi oldalról közterület, közlekedési terület, közforgalom elől el nem zárt magánút, egyéb beépítésre nem szánt terület, közigazgatási határvonal, kivételesen belterületi határvonal által határolt telek, telekcsoport, tömbtelek, méretbeli és számbeli korlátozás nélkül”. Fentieknek megfelelően a településrendezési módosítási javaslattal érintett terület a Helsinki út melletti a MÁV Zrt. tulajdonában álló vasúti terület: 170004 hrsz., a HÉV vonal területe: 170006, 170026, 170196, 170198 hrsz, Ráckeve(soroksári) – Duna területe: 170012/1 hrsz., további területek: 170001-170010, 170013/37-38, 170024, 170025, 170028, 170030/1-2, 170187/5-6, 170187/31-34, 170187/45, 170187/81, 170187/87, 170187/92, 170187/95, 170190/1-2, 170201, 170203/3-4, 170204/1 hrsz-ú telkek.

99

7. melléklet a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelethez	A tanulmány tartalmi követelménye az előkészíteni tervezett településrendezési szerződés típusa, a tervezési terület, a tervezési feladat és a tervezési cél alapján
1. A telepítési tanulmányterv a településterv készítésének vagy módosításának megalapozása érdekében, egy adott vagy leendő fejlesztési akcióterület vagy egyéb fejlesztéssel, módosítással érintett területének (a továbbiakban: terület) tekintetében tartalmazza	Bevezetés
a) a terület és környezetének, hatásterületének bemutatását,	1. A vizsgált terület jelenlegi állapotának bemutatása <ul style="list-style-type: none">Az érintett terület és környezetének városszerkezeti adottságaiTelekadottságok és tulajdonviszonyok vizsgálata

3. KÉRELEM MELLÉKLETE

	<ul style="list-style-type: none">• Közlekedési vizsgálatok• Közművizsgálat• Környezeti állapot vizsgálata• Humán infrastruktúra vizsgálata• A hatályos településrendezési eszközök vonatkozásai
b) a fejlesztési célt, változást szemléltető beépítési tervet,	2. A terület fejlesztésének terve A telkeken beruházni szándékozó (a tanulmányterv megrendelője) által adatszolgáltatásként meghatározott fejlesztési program alapján, azzal azonos tartalommal.
c) a beépítési tervhez kapcsolódó infrastruktúra-igényeket, a szükséges és tervezett műszaki és humáninfrastruktúra-fejlesztéseket,	3. A beruházáshoz kapcsolódó infrastruktúra igények, szükséges fejlesztések <ul style="list-style-type: none">• Közlekedési igények, fejlesztések becslése• Zajárnyékoló létesítmény KÉSZ-ben meghatározott nyomvonalán való elhelyezése• Közműigények meghatározása és szükséges közműfejlesztési igények becslése• Humán infrastruktúra igények és fejlesztések becslése
d) a javasolt beépítés környezeti hatásait és követelményeit,	4. A tervezett beruházás környezeti hatásai és követelményei, kiemelten a zaj és rezgésvédelemre
e) a településtervezési változásának, módosításának tartalmát, szabályozási koncepcióját.	5. Szabályozási koncepció
2. A beépítési terv a telepítési tanulmánytervvel kapcsolatos döntés előkészítésére, a földhivatali alapadatok felhasználásával közérthető módon ábrázolja	A telkeken beruházni szándékozó (a tanulmányterv megrendelője) által adatszolgáltatásként meghatározott fejlesztési program alapján, azzal azonos tartalommal.
a) a beépítés javaslatát,	
b) a határoló köz-, illetve közhasználatú területeket,	
c) a zöldfelületek kialakításának módját,	
d) a közlekedési és parkolási rendet,	
e) a közműveinek felszíni és a felszín alatti építményeit.	
3. A beépítési terv térbeli megjelenítését az épített és természeti környezetbe illesztett térbeli környezetalakítás terve szemlélteti.	

100

2026. március 25.

