

**BUDAPEST FŐVÁROS XVI. KERÜLETI ÖNKORMÁNYZAT
POLGÁRMESTERE**

Tárgy: Fővárosi Szabályozási Keretterv
(FSZKT) módosítása és a Körvasút menti
körút Duna alsó folyószakasz – Kerepesi
út közötti szakaszának keretszabályozási
terve

Tisztelt Képviselő-testület!

Budapest Főváros megbízott főépítésze véleményezésre és a XVI. kerületi Önkormányzat állásfoglalásának kialakítása céljából megküldte a Körvasút menti körút Duna alsó folyószakasz – Kerepesi út közötti szakaszának **(1. sz. melléklet)** FSZKT módosítását tartalmazó egyeztetési dokumentációját digitális formában, melyet a több kerületet való érintettsége és ebből fakadó méretére tekintettel elektronikus formában is mellékelünk. A tárgyban a Képviselő-testület 2006. novemberében 520/2006.(XI.22.)Kt. számú határozatban alakította ki előzetes véleményét **(2. sz. melléklet)**. A jelenleg hatályos FSZKT 11 szelvényen mutatja be a tervezett Körvasút menti körutat. Ezen látszik, hogy az ún. területbiztosítást igénylő főutak és egyéb szerkezeti jelentőségű utak irányadó szabályozása és 40,0 méter széles minimális szabályozási szélessége lehatárolás a Körvasút menti körút nyomvonalát a vasút keleti oldalán vezeti **(3. sz. melléklet)**. A módosítási és pontosítási javaslat is tulajdonképpen az irányadó szabályozáson belül maradva tüntet fel övezet módosításokat **(4. sz. melléklet)**. Így a „Közlekedési célú közterület” (KL-KT) lehatárolás – maga a Körvasút menti körút nyomvonala – a **5. sz. melléklet** szerint kerülne a Fővárosi Közgyűlés elé. Az FSZKT tervezett 2. számú melléklete még részletesebben ábrázolja a Kerepesi úti csomópontot **(6. sz. melléklet)**. A Kerepesi úti csomóponttól északra nyilvánvalóan a vasút keleti oldalán, a XVI. kerület területén folytatódna a nyomvonal (ahogy azt jelenleg is tartalmazza az FSZKT), még akkor is, ha most ezen említett szakaszra a terv nem tér ki.

A körút északi részének tervezése már korábban elindult. 2006. januárjában kaptuk kézhez Budapest főépítésztől a Körvasút menti körút északi szakaszának (Duna északi folyószakasza – M3 autópálya között) keretszabályozási tervét. Erre a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság 5/2006.(I.17.)KFÜB határozatában reagált és felhívta a figyelmet arra, hogy az M3 – Kerepesi út közötti szakasz útvonalvezetésének problémái az M3 környékén történő szabályozást befolyásolhatják **(7. sz. melléklet)**.

Látható, hogy – a településszerkezeti terv ezt egyértelműsíti – előbb-utóbb összeérnek a Duna felől északról és délről érkező nyomvonalak épp a XVI. és a XIV. kerület határán. A tárgyi tervezéssel pedig a lehető legközelebb kerültünk a felé, hogy a nyomvonal a XVI. kerület területén realizálódjon.

A XVI. kerület Önkormányzat Képviselő-testülete már 1992-ben foglalkozott a Körvasút menti körút nyomvonalának problematikájával. 296/1992. számú határozatában „...csak a Körvasút sor zuglói oldalán tartja lehetségesnek körút építését...”. Ezt követően az elmúlt tizenöt évben több ízben is kiállt (például 458/1996.(IX.24.)Kt., 545/1997.(X.28.)Kt., 146/1998.(III.24.)Kt., 155/1998.(III.24.)Kt., 1186/2001.(XI.13.)Kt., 191/2004.(III.9.)Kt.) azon álláspontja mellett, hogy a Körvasút sori körút nyomvonala ne a XVI. kerület területén haladjon. Ezeket már 2005-ben a Településszerkezeti Terv véleményezéséhez újra megküldtük Budapest főépítészenek.

Az ellentétes irányból érkező nyomvonalak – egyre pontosabb vezetése úgy tűnik, ma sem veszi figyelembe a XVI. kerület másfél évtizedes határozatokban nyomatékosított véleményét. A tárgyi fővárosi szabályozási tervezet is egyértelműen abba az irányba mutat,

hogy annak deklarálásával végképp elodázódjanak a XVI. kerületi képviselő-testületek 4 választási ciklusban keletkezett véleményeiben megfogalmazott követelések.

Amennyiben azonban mégis a XVI. kerület területén realizálná a Körvasút menti körút nyomvonala, úgy annak minden jogi és anyagi felelősségvállalása az érdekelt felet – azaz a Fővárosi Önkormányzatot kell, hogy terhelje.

Kérem a T. Képviselő-testületet, erősítse meg továbbra is másfél évtizedes álláspontját, illetve szerezzen érvényt felelősség áthárítása tekintetében.

HATÁROZATI JAVASLAT:

A Budapest Főváros XVI. Kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete Fővárosi Szabályozási Keretters módosítása és a Körvasút menti körút Duna – Kerepesi út közötti szakaszának keretszabályozási terve kapcsán az alábbi állásfoglalást fogalmazza meg:

- A Képviselő-testület fenntartja 520/2006.(XI.22.)Kt. számú határozatát.
- A Körvasút menti körút Kerepesi úti tervezett csomópontjának konkrét helyével nem ért egyet, mivel az abból észak felé logikusan kikövetkeztethető körút nyomvonala a XVI. kerület területén haladna.
- A XVI. kerület területén haladó nyomvonal kialakítása esetében a teljes jogi és anyagi felelősségvállalás terhét a Fővárosi Önkormányzatnak kell vállalnia.

(egyszerű szótöbbséget igényel)


Felelős: Kovács Péter polgármester

Határidő: Képviselő-testületi ülést követő 7. nap az 520/2006.(XI.22.)Kt. határozattal együtt a határozat megküldése a Főpolgármesteri Hivatal Főépítési Irodájának és Dr. Domszky Gábor főpolgármesternek

Budapest, 2007. június 12.

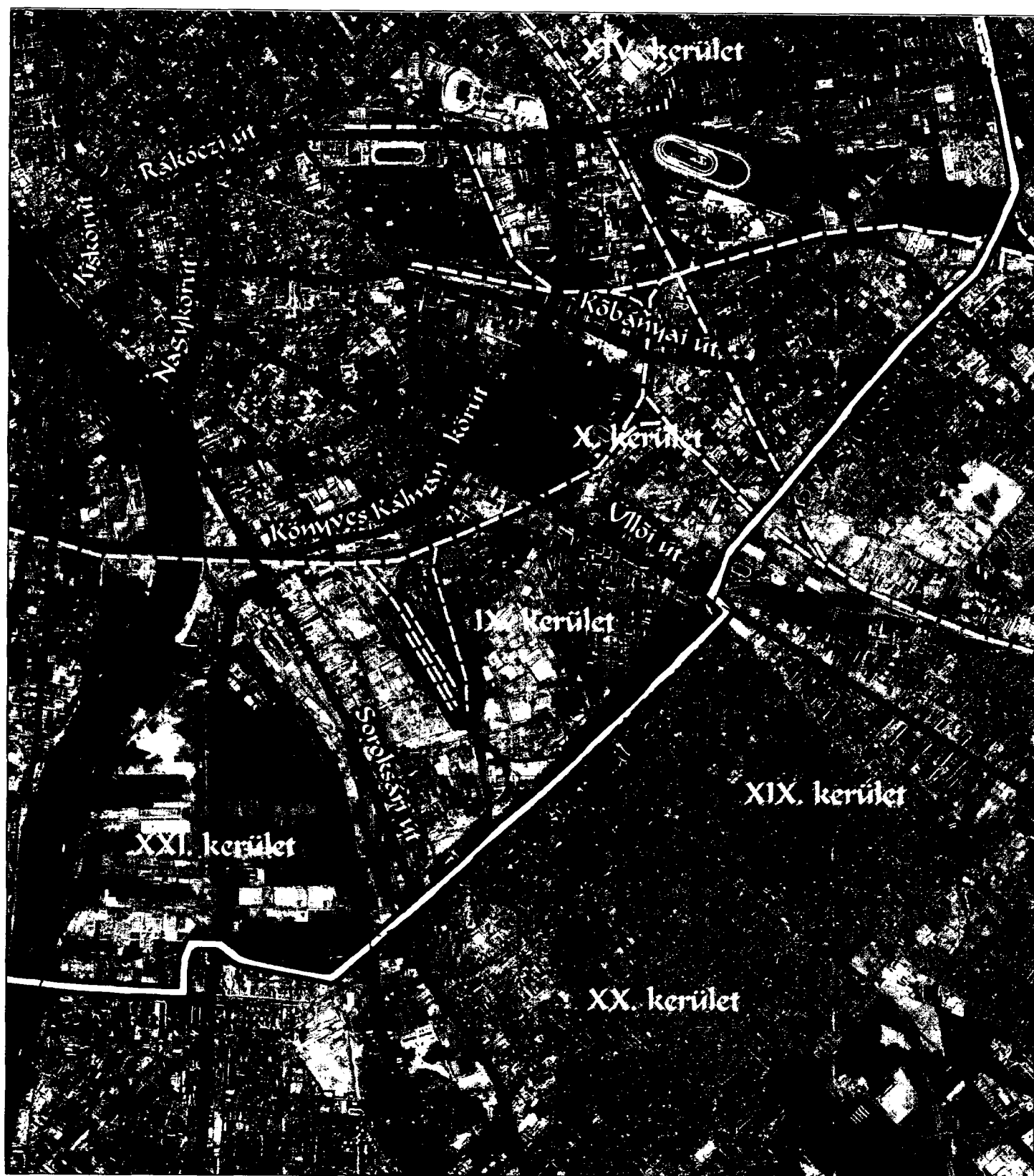
Láta:

Anesin László
jegyző


Kovács Péter
polgármester

Melléklet:

- A Körvasút menti körút nyomvonala /Duna déli folyószakasz – Kerepesi út/ (1. sz. melléklet)
- 520/2006.(XI.22.)Kt. (2. sz. melléklet)
- Hatályos FSZTK tervlap (3. sz. melléklet)
- FSZKT módosítási, pontosítási tervlap (4. sz. melléklet)
- FSZKT 1. sz. melléklet elfogadásra benyújtott tervezet (5. sz. melléklet)
- FSZKT 2. sz. melléklet elfogadásra benyújtott tervezet (6. sz. melléklet)
- 5/2006.(I.17.)KFÜB (7. sz. melléklet)



A közlekedési hálózat főbb nyomvonalai Budapest ortofotóján
a körvasút menti körút nyomvonalával

1. BEVEZETÉS, ELŐZMÉNYEK

A Körvasút menti körút Duna - Kerepesi út közötti szakaszának szabályozási kerettervét Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálya és a Főépítész Iroda közös megbízásából Társaságunk, mint generáltervező készíti. A szakmai felügyeletet e két osztály együttműködésben biztosítja. A munka megalapozására a Közlekedés Kft. készített tanulmánytervet magára az útra vonatkozóan, amelyet alátámasztó közlekedési munkarészként jelen tervhez mellékelünk.

A Fővárosi Szabályozási Keretterm (FSZKT) mellékletét képező útszabályozási keretterm és az ehhez kapcsolódó FSZKT - módosítás városrendezési munkarészeit, valamint a környezetvédelmi munkarészt társaságunk készíti. A zajvédelmi fejezet az UNITON Bt. zajvédelmi szakvéleménye alapján készül.

A településrendezési term további szakági munkarészeinek kidolgozásával a következő cégeket bíztuk meg:

- | | |
|-------------------------------|---|
| - közmű alátámasztó munkarész | Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft., |
| - régészeti szakvélemény | Budapesti Történeti Múzeum. |

A tervezési terület lehatárolása főként magának az útterületnek a kijelölésére szorítkozott, illetve az ezzel határos területek korrekciójára, részben az út megvalósulásával összefüggésben, illetve részben ettől függetlenül, a jóváhagyott tervek átvezetése, vagy egyéb szükséges korrekciók vonatkozásában.

A tervezett út nyomvonala a Kerepesi úttól a körvasúttal párhuzamosan halad a Keresztúri útig, ahonnan a vasúti deltán és a Jászberényi úton átfelve alagútban vezet a Gitár utca, majd a Kőér utca alatt a Gergely utcáig. A MÁV szolnoki vasútvonalat külön szinten keresztezi, és továbbhalad a Kőér utcán az Üllői útig, melyet szintben keresztez. A körút az IBIS Hotel mögött kanyarodik a Határ út mellé, mellyel párhuzamosan fut a Soroksári útig. Innen alagútban megy át Csepelre, ahol a Védgát utca és a papírgyári iparvágány között bukkan a felszínre. A körút az iparvágány mellett, a Védgát utcát és a Corvin utat érintve, a Csepeli gerincút elkészült engedélyezési tervéhez igazítva, azzal gyakorlatilag párhuzamosan vezet a Budafoki útig, melyen továbbhaladva éri el a tervezett Albertfalvai Duna-hidat.

A hatályos jogszabályoknak megfelelő, a földhivatali nyilvántartásra alapozott és geodéziailag kiegészített tervezési alaptérképet a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Főépítész Irodája adatszolgáltatása és a FORMAP Kft. geodéziai felmérése alapján állítottuk elő.

A TERVEZETT SZABÁLYOZÁS ÉS KÖVETKEZMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE

BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ TERÜLETRENDEZÉSI TERVE

Az agglomeráció térségi szerkezeti terve jelen terv szerinti nyomvonalat tartalmazza.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

A Településszerkezeti terv szintén jelen terv szerinti nyomvonalat tartalmazza.

A TSZT-ben a mai nyomvonal lehetséges változataként szerepel a kelebiai vasútvonal bevezetése a Ferencvárosi pályaudvarra, a Határ úttal párhuzamos nyomvonalon. A jelen szabályozási keretterv biztosítja a vasút szint alatti átkötésének lehetőségét a javasolt nyomvonalon.

A Fővárosi Szabályozási Keretterv a TSZT-vel jelen terv jóváhagyása után lesz összhangban. A tervezett FSZKT-módosítás és a szabályozási keretterv összhangban van a TSZT-ben meghatározott területfelhasználási egységekben alkalmazható keretövezetekkel is.

FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV

A Körvasút menti körút Duna-Kerepesi út közötti szakasza szabályozási kerettervének legfontosabb feladata az út megvalósításához szükséges közterületek meghatározása, de ezzel összefüggésben a határoló területek FSZKT összefüggéseit is felülvizsgálja, amennyiben szükséges. A tervben előirányzott FSZKT módosítási javaslatok az érintett kerületekkel előzetesen egyeztetve lettek.

A Körvasút menti körút a hatályos FSZKT-ban irányadó szabályozásként van jelölve a jelen tervben szereplő úttal közelítőleg egy nyomvonalon. Változás a Ráckevei (Soroksári) – Duna fölötti átvezetés helyében történt. A hatályos FSZKT-ban A Körvasút menti körút a Gubacsi-hídnál halad át Csepelről a XX. kerületbe, ahol a kelebiai vasútvonalat és a Helsinki utat hídon keresztezve köt be a Határ útba. Ez a nyomvonal azonban a TSZT-nek megfelelően átkerült a Gubacsi-híd mellől a Határ út egyenes meghosszabbításába. Ez a XX. kerület számára kedvezőbb, mert a főút nyomvonala távolabbra került a lakótelepi területtől, így a környezeti hatása mérsékeltebb lesz. Környezetvédelmi és városképi szempontból kidolgozásra került az átvezetés korábbi hídon vezetett változata mellett az alagutas változat is. Ez utóbbinak előnye amellett, hogy városképi és környezetvédelmi szempontból kedvezőbb, hogy kapcsolat létesíthető a Gubacsi-dűlő tervezett beépítésével. Hátránya, hogy minden bizonnyal jelentősebb költségű a hídon vezetett változatnál.

A tervezett út és környezetében az FSZKT módosítás nagyrészt magához az úthoz kötődik. Kisebb része pedig a Főpolgármesteri Hivatal Főépítési Irodája által a tervezéshez átadott digitális nyilvántartási földhivatali telekállományhoz való "igazítása" az FSZKT-nak, de nem jelent tényleges módosítást.

A Körvasút menti körút szabályozási kerettervének és a hatályos FSZKT-módosításának a legfontosabb elemei kerületenként a következők:

IX. KERÜLET

- A Körvasút menti körút Ráckevei (Soroksári) – Duna alatti/fölötti átvezetésének nyomvonala egyenesen a Határ útba torkollik. Jelen szabályozás biztosítja mind a hidas, mind az alagutas változathoz szükséges közlekedési területigényt. Mivel a javasolt változat alagutas, amely valószínűleg felülről építhető, ennek a megépítéshez szükséges helyigényét biztosítottuk a tervben. A Gubacsi dűlő jelenleg intézmény (I) keretövezetű területén a Körvasút menti körút számára 60 m széles KL-KT keretövezetű terület tartandó fenn. A kelebiai vasútvonal és ráckevei HÉV vasúti területén (KL-VA) az átvezetést szolgalmi joggal biztosítottuk.
- A Határ út – Gubacsi út – Szabadkai út – Soroksári út által határolt terület a hatályos FSZKT szerint intézményterület (I) keretövezetű, melyen min. 200 P+R parkoló elhelyezését kell biztosítani. A terület azonban olyan városszerkezeti pozíciójú közlekedési és tömegközlekedési adottságokkal rendelkezik – villamos, autóbusz végállomás, megállók, tervezett metró megállóhely, P+R terület –, hogy a szabályozási keretterv a területet közlekedéssel kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgáló terület (KL-KÉ) keretövezetbe sorolja, mely egyértelműen

meghatározza a közlekedési és tömegközlekedési szempontból kulcsfontosságú terület hasznosíthatóságát. A P+R parkoló kapacitását a terv 300-ra növeli.

- Szolgálatommal biztosítja a terv a keletibei vasútvonal Ferencvárosi pályaudvarra történő szint alatti bekötési lehetőségét a Helsinki úton keresztül.
- A körút közlekedési területének (KL-KT) helyigénye a Határ úton, a gurítódomb mentén 45 m. A terv a gurítódomb egy nyomsávú fennmaradásával számol, de ez a Ferencvárosi pályaudvar szerepének ártértékelése után lehet, hogy oka fogyottá válik.
- A Gubacsi út – Nagykőrösi út közötti szakaszon az út mellett tervezett védőerdő van, amely az utat a vasútüzemi és iparterületektől választja el. Ennek legfeljebb kondicionáló szerepe lehet, de jelen esetben ennél fontosabb lenne az út megépülése után a főút menti területek városszerkezeti szerepének megfelelő hasznosítása. Javasoljuk, hogy részben a Ferencvárosi pályaudvar tervezése kapcsán, részben ezt követően és ehhez illeszkedően a Határ út menti területek intézményi felhasználását irányozzák elő a továbbtervezések során.
- A tervezett út keresztmetszeti kialakítása a Határ út Nagykőrösi út – Üllői út közötti szakaszán két változatú:

- 1. változat:

A Határ út jelenlegi nyomvonala szervizútként fennmarad, meghagyja a terv a villamos nyomvonalát. A tervezett körutat a Határ út menti beépítéstől távolabb, a villamos erdő felőli oldalán vezeti el, a Wekerle-telep lakóépületeit zajvédőfállal bevédve. A Török Flóris utca – Nagykőrösi út közötti szakaszon 50 m, ill. 55 m széles közlekedési területet (KL-KT) jelöl ki a szabályozási keretterv. A XIX. kerülettel határos szakaszon, a Wekerle-telep mentén az út helyigényét a IX. kerületi önkormányzat 21/2002.(X.10.) számú rendelettel jóváhagyott József Attila lakótelep és környéke Kerületi Szabályozási Terve már biztosította. Az érintett területre történt FSZKT módosítás valamilyen oknál fogva nincs összhangban a jóváhagyott KSZT-ben szereplő szabályozási elemekkel. Jelen szabályozási keretterv helyesen átvezeti azokat.

- 2. változat:

A mai Határ út szintén szervizútként marad fenn, és a tervezett út a villamosvonal erdő felőli oldalán kétoldali zajvédelmi töltés között, süllyesztve halad. Ez a változat nagyobb szabályozási szélességet igényel - kb. 83 m-t -, mely jóval nagyobb mértékben érinti a védőerdő (E-VE) meglévő erdőművelési agú területét.

A IX. kerület azért támogatná inkább a zajvédő-dombos változatot, mert így a József A. lakótelep felé is lenne zajvédelem, míg a zajvédelmi szakvélemény alapján zajvédőfal létesítésére ebben az irányban lenne szükség. Véleményünk szerint inkább megérné a József A. lakótelep felé is zajvédőfalat építeni, mint bő 2 ha erdőt felszámolni. A zajvédő falak mind a Wekerle-telep, mind a József Attila lakótelep felől takarásban lesznek az Határ út menti erdősáv, ill. az erdő miatt.

- A körút a Határ útról az Ibis Hotel mögé kanyarodva szintben keresztezve az Üllői utat csatlakozik be a Kőér utcába. Nem teszi lehetővé különbsztű csomópont kialakítását a hármas metró kéreg alatti nyomvonalvezetése és a ferihegyi gyorsforgalmi út meglévő átemelése. A kanyarodó körút helyigénye 30 m az erdőterületen belül.
- A keretterv korrigálja az Ibis Hotel intézményterületi (I) és a Határ úti tömegközlekedési végállomás KL-KÉ keretövezetét a József Attila lakótelep és környéke KSZT-nek megfelelően.

X. KERÜLET

- A Kőér utcán a tervezett körút a meglévő szabályozási szélességgel halad a Basa utcáig, melyet a jogi telekhatárok jelölnek ki.
- A Basa utcától a MÁV Ferencváros – Kőbánya-Kispest összekötő vonal alatti átvezetésig az út elyigénye 30 m. A vasút alatti átvezetést szolgálatom biztosítja.
- A ceglédi vasútvonal külön szintű keresztezésének helyigénye mindkét - IX. és X. kerületi - oldalon az út menti területek kiszolgálását biztosító szerviz utak helyigénye miatt 40 m. Ebbe „belelóg” a MÁV irodaépület kiugró szárnya. Az út által érintett épületeket szanálni kell. A körút helyigénye miatt módosítani kell a 29/1999. (X.5.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott

Budapest, X. kerület, Kőér u. 2/b szám alatti MÁV telephely KSZT-t. A Kőér utca közlekedési területe (KL-KT) módosul. A vasúton való átvezetést szolgálatom biztosítja.

- A tervezett körút a Gergely utcától a Sörgyár utcáig alagútban halad a Kőér, majd a Gitár utca alatt. Az út a Cserkesz utca – Gergely utca közötti szakaszon süllyed a felszín alá, majd – kihasználva a terepadottságokat – a Dreher Sörgyár menti szakaszon bukkan a felszínre. Ezért a Gitár utca szabályozási szélessége a Maglódi út és a Sörgyár utca között 45 m a körút két oldalán futó szervíz utaknál, a további rövid szakaszon a Maglódi útig 40 m. A körút helyigényét a kerületi szabályozási tervek tartalmazzák, melyek változtatást nem igényelnek, azok átvezetésre kerültek. Az alagút másik végén, a Kelemen u. – Gergely u. – Kőér u. – Cserkesz utca által határolt területre 44/2005.(IX.16.) Ök. rendelettel jóváhagyott KSZT a munkahelyi (M) keretövezet helyett intézményterület (I) keretövezetű építési övezetet jelölt ki, amely az FSZKT módosítása nélkül is lehetséges. A KSZT-nek az irányadó telekhatár jelölésének a módosítása szükséges, mert a körút megépülése után az érintett telkek kiszolgálása a körút felől nem oldható meg, de erre a tervben a tömbbelsőben előirányzott út megfelelő lehet. A tervezett út másik oldalára, a Kerecsény utca mentén a szabályozási keretterv az intenzív kertvárosias lakóterület (L4) keretövezetű intézményterületbe (I) sorolja át, melyet a most készülő KSZT-ben figyelembe kell venni. (A munkaközi terv L2/A keretövezetet javasolt.)
- A Maglódi utat a körút szintben keresztezi, majd 35 m szabályozási szélességben kétoldali szervíz utak között hídon átível a Jászberényi út és a vasúti delta fölött a Keresztúri útig, amellyel többirányú, különbsztű csomóponti kapcsolata lesz. A körút 40 m széles helyigényét itt a szolgalmi jog és közlekedési terület (KL-KT) keretövezetű terület biztosítja. FSZKT keretövezet módosítás érinti a nagy helyigényű, különbsztű csomópont területét, melyet a szabályozási keretterv vasúti (KL-VA) helyett közúti (KL-KT) területbe sorol.
- Jelenleg államigazgatási egyeztetésen van a Budapest, X. kerület, Pilisi u. – L4 övezet – belterületi határ – Nemes utca – Kabai u. – MÁV vasútvonal által határolt terület Kerületi Szabályozási Terv (Műhely Rt., tervező: Tasi Ákos), melynek jóváhagyása csak a jelen szabályozási kerettervvel való összhang megteremtése után történhet meg. FSZKT keretövezet-módosítással érintett terület a Paprika utca menti intenzív kertvárosias lakóterület (L4) körút felőli, jelenleg nem beépített része (7 telek), melyet a szabályozási keretterv intézményterületbe (I) sorol át. Továbbá a Rákos-patak – körút közé ékelődő közkert (Z-KK) keretövezetű terület, melynek új besorolása turisztikai erdő (E-TG). Ezeket az övezetmódosításokat az egyeztetésen lévő KSZT-be is át kell vezetni.

XIX. KERÜLET

- A kerület területén a szabályozási keretterv nem okoz FSZKT módosítást.
- A Wekerle-telep kisvárosias lakóterülete (L3) zajvédelmét az I. változat szerint környezetvédelmi létesítménnyel (zajvédőfal) biztosítani kell a villamos lakóterület felőli (Határ út menti) oldalán, a II. változat szerint az út zajvédődombok között süllyesztett nyomvonal-vezetésű. Ebben az esetben a lakóterület nem lenne bevédeve a villamostól.
- A 33/2000.(VII.19.) Ök. rendelettel jóváhagyott Üllői út – Ferihegyi repülőtérre vezető út - P+R parkoló - Vak Bottyán utca - Hamvas utca által határolt terület (Városkapu I.) Kerületi Szabályozási Tervében szereplő keretövezet módosítások átvezetése nem történt meg és ezt jelen terv sem teszi meg. A P+R számára fenntartott terület keretövezetét a hatályos FSZKT-nak megfelelően megtartja különleges, intézményi funkciókkal vegyes használatú közlekedési területnek (KV-IK).

XX. KERÜLET

- A terv szolgálatommal biztosítja a kelebiai vasútvonal Ferencvárosi pályaudvarra történő szint alatti bekötési lehetőségét a Helsinki úton keresztül.
- A Körvasút menti körút Ráckevei (Soroksári) – Duna alatti/fölötti átvezetésének nyomvonala egyenesen a Határ útba torkollik. Jelen szabályozás az alagutas változathoz szükséges nagyobb közlekedési terület igényt biztosítja. A Gubacsi dűlő jelenleg intézmény (I) keretövezetű területén átvezetve a Körvasút menti körútnak 60 m széles helyigénye van. A Duna-parti sáv keretövezeti besorolása nem változik.

- Későbbiekben dől el az ötös metró kéreg alatti átkötése a Soroksári út – Lajtha László utca között, mely nem jelen tervezés tárgya, de összefügg a Határ úti szint alatti nyomvonalevezetésekkel (kelebiai vasút átkötése, körút alagutas átvezetése). Amennyiben a nyomvonal máshová kerül, a Gubacsi úti csomópontban a körút aluljárón való átvezetése javasolt a terv szerinti felüljáró helyett, amely úgy városképi, mint környezetvédelmi szempontból kedvezőbb lenne. A szabályozást ez nem érinti.
- A Határ út menti területet a hatályos FSZKT intézményterület keretövezetbe (I) sorolja. A terület zajvédelem igénye még kérdéses, mert ugyan jellemző a területre a funkcióváltás, de még lakóépületek is állnak itt. Az építési idején kell a zajvédelme igényét, ill. módját véglegesen meghatározni.

XXI. KERÜLET

- A Körvasút menti körút a tervezett Albertfalvai Duna-hídtól a Budafoki úton halad, ahol 60 m széles közlekedési területet (KL–KT) jelöl ki a terv az északi oldali, különleges városüzemeltetési terület felé.
- A II. Rákóczi Ferenc út és a Szabadkikötő út között gyakorlatilag párhuzamosan halad a csepeli gerincúttal, külön szintű csomóponti kapcsolatokkal a Szabadkikötő útnál és a Budafoki útnál. Az itt lévő intézményi és különleges keretövezetű területeket érinti a tervezett körút és csomópontjainak helyigénye.
- A 26/2000. (IX. 26.) KT. rendelettel jóváhagyott, Budapest XXI. Csepel, Kossuth L. u. – Ady E. u. – Pöltnerberg utca által határolt terület Kerületi Szabályozási Tervében a KL-KT keretövezetbe sorolt Ady Endre út szabályozási szélessége 60 m. A tervezett körút Ady Endre úti kapcsolata még villamos átvezetés esetén sem igényel ennyit, így a szabályozási keretterv a közterületet megszoztotta 40 m széles KL-KT területté és 20 m (kerületi) közterületté.
- A körút a Védgát utcában a meglévő iparvágány mellett halad, a közlekedési terület (KL-KT) helyigénye 30 m.
- A tervezett út Ráckevei (Soroksári) – Duna fölötti átvezetése az alagutas és a hidas változat esetén is a Védgát utca és a jelenlegi papírgyári iparvágány közötti karéjban indul el. Jelen tervben kijelölt KL-KT keretövezetű közlekedési terület biztosítja csomóponti kapcsolat létesítése lehetőségét a Védgát utcával, a Dunadűlő úttal Dél-Csepel felé, valamint a Francia (Bolgárkertész)-öböl környéki fejlesztések számára. A Francia-öböl – Szállító út és környékére az önkormányzat 23/2000.(IX.26.) KT. rendelettel hagyott jóvá kerületi szabályozási tervet. A hatályos FSZKT keretövezeteit a szabályozási keretterv a KSZT-nek és a jogi telekhatároknak megfelelően korrigálja, valamint módosítja a körút közlekedési helyigényének megfelelően. A terv felülvizsgálata több szempontból indokolt mamár.
- Jelen terv a csomópontból közvetlen közúti kapcsolatot biztosít a Védgát utca és az Ady Endre út között.
- A tervezés során figyelembe vettük a 3-as villamos útvonalának Csepelre átvezető meghosszabbítását. Ennek megvalósulása esetén új, szélesebb híd épülne a közúti és villamos forgalom számára, melynek következménye a meglévő iparvágány nyomvonalának északabbra, új hídra való áthelyezése. E célból a terv vasúti területbiztosítást jelöl ki a tervezett közúti csomópont és Gubacsi-híd szakaszon a meglévő vasúti terület mellett.

BUDAPEST ÉPÍTÉSI ÉS VÁROSRENDEZÉSI SZABÁLYZATA

A szabályozási kerettervet a BVKSZ-szel együtt kell alkalmazni. A tervezés során nem módosult a BVKSZ.

KERÜLETI VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATOK

KISPEST KERÜLETI VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

A KVSZ összhangban van a szabályozási kerettervvel, azt az FSZKT módosítás után nem kell módosítani.

XX. KERÜLET PESTERZSÉBET KERÜLETI VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

Az FSZKT módosítását követően a KVSZ-t összhangba kell hozni a hatályba lépő FSZKT-val a hatályos jogszabályok szerint.

KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERVEK:

IX. KERÜLET

A KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS JELEN SZABÁLYOZÁSI KERETTERV VISZONYA				
	<i>KSZT jóváhagyási száma:</i>	összhangban vannak	KSZT-t módosítása szükséges	KSZT-t felülvizsgálata szükséges
1.	21/2002.(X.10.) Ök.r.	✓ ¹	x	
2.	16/2000.(VI.23.) Ök.r.	✓		x
3.	24/2004.(VI.28.) Ök.r.	✓		x
4.	17/2005.(V.25.) Ök.r.	✓ ⁵		

A Duna-part – Soroksári-Helsinki út közötti Gubacsi-dűlő területére készülő kerületi szabályozási tervvel (M-Teampannon Kft. - vezető tervező: Koszorú Lajos) munkaközi egyeztetések történtek a Főépítési Iroda koordinálásával, a tervezők átvezetik a szabályozási keretterv előírányzatait a KSZT-re.

Megjegyzések:

- ¹ A tervezett körút 1. változata esetén csak minimális szabályozási eltérés adódik az IBIS Hotel mögötti, a Határ úti rácsatlakozásnál, valamint a Zalaegerszeg utca vonalában a Határ útról a Gyáli útra vezető kanyarodó sávnál.
- ² A 2. változat – mely szerint a tervezett út zajvédődombok között halad – a KSZT módosítását teszi szükségessé, mert a KL-KT terület nagyobb helyet igényel. Az 1. változat összhangban van a hatályos KSZT-vel egy minimális eltéréssel a Nagykőrösi út mellett.
- ³ Javasolt felülvizsgálni a Határ út menti (Szabadkai út – Nagykőrösi út közötti) véderdők övezeti besorolását (E-VE), mert a jövőben értelmetlenné, indokolatlanná válik védelmi, kondicionáló, rekreációs szerepük a munkahelyi (M) és a nagyforgalmú közlekedési közterületek (KL-KT) közé ékelődve. Ezen út menti területek kiváló adottsággal rendelkező intézményterületekké válhatnak keretövezet-módosítás után.
- ⁴ A Ferencvárosi pályaudvar szerepének ártértékelése, funkcióváltása után javasolt a KSZT felülvizsgálata. Jelen terv a gurítódomb egy nyomsávú fennmaradásával számol, de a jövőben célszerű lenne ezt megszüntetni a kedvezőbb városszerkezet, területfelhasználás miatt. Ebben a kérdésben a most induló, pályaudvarra készülő terv dönthet.
- ⁵ A szabályozási keretterv alátámasztó közlekedési munkarésze ábrázolja a tervezett ötös metró tervezett kéreg alatti nyomvonal-vezetését a jelenlegi tervek szerint, de a nyomvonal még nem végleges. Előfordulhat, hogy érinti a KSZT területét, a Soroksári – Szabadkai úti sarkot. Ebben az esetben a KSZT kisebb módosítására lesz majd szükség.

X. KERÜLET

A KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS JELEN SZABÁLYOZÁSI KERETTERV VISZONYA				
	<i>KSZT jóváhagyási száma:</i>	összhangban vannak	KSZT-t módosítása szükséges	KSZT-t felülvizsgálata szükséges
4.	29/1999. (X.5.) Ök.r.		x ¹	
9.	32/2000.(VII.11.) Ök.r.	✓		
14.	44/2000.(XI.21.) Ök.r.	✓ ²		
24.	39/2001. (IX.18.) Ök.r.	✓		
26.	40/2001. (IX.18.) Ök.r.	✓		
31.	3/2002. (I.22.) Ök.r.	✓		
33.	2/2002.(I.22.) Ök.r.	✓		
35.	7/2002. (III.12.) Ök.r.	✓		
36.	21/2002. (VII.11.) Ök.r	✓ ³		
41.	37/2002. (XII.19.) Ök.r	✓ ⁴		
51.	46/2003. (X.16.) Ök.r.	✓		
54.	53/2003.(XII.18.) Ök.r.	✓		
62.	2/2005.(I.21.) Ök.r.	✓		
64.	8/2005.(II.25.) Ök.r.	✓ ⁵		
75.	44/2005.(IX.16.) Ök.r.		x ⁶	
81.	8/2006.(III.1.) Ök.r.	✓		
89.	24/2006. (V.19.) Ök.r.	✓		
91.	31/2006. (VI.16.) Ök.r.	✓		
ÁE	Államigazgatási egyeztetés alatt van	✓ ⁷		

Megjegyzések:

- ¹ A KSZT-t módosítani kell a mai területhasználatnak és jelen szabályozási tervnek megfelelően: a közhasználatú terület határa szerint, amely egyúttal a terv szerinti szabályozási vonal, a jogi határt is rendezni kell.
- ² A KSZT előíranyozza a távlati közterület határát, melyet jelen szabályozási keretterv pontosan meghatároz.
- ³ A tervezett út közúti kapcsolatainak szempontjából fontos Méhes utca 22 m szabályozási szélessége lett átvezetve a KSZT-ből a szabályozási kerettervre.
- ⁴ A KSZT a tervezett körút számára 40 m széles szabályozási szélességet irányoz elő, de az út ezen a szakaszon még alagútban halad, így nincs szükség a Gitár utca 9 m-es bővítésére az óvodával átellenes oldalon.
- ⁵ A jelen tervhez készült geodéziai felmérés és a helyszíni bejárás alapján az épület és a telekhatár között nincs annyi hely, mint a KSZT geodéziai felmérésén, így nem tartható a KSZT-ben szereplő épülettől mért 3 m-re előírányzott szabályozás. Az érintett szakaszon a tervezett út szabályozási szélessége 35 m a Jászberényi út – Kőér utcai csomópont helyigénye miatt. E szélesebb szabályozási szélesség kialakítását nem akadályozza a jelenlegi beépítés, melyből igazán csak az iskola épülete a mérvadó, mert a Jászberényi út felőli terület nem városképbe illő kialakítású.

⁶ A KSZT-t módosítani kell, mert a javasolt telekhatárok nem összeegyeztethetők a tervezett körúttal. A telealakítási engedély kialakításakor figyelembe kell venni, hogy az érintett terület a Körvasút menti körút felől nem lesz megközelíthető. Ez vonatkozik a Kőér utca túlsó oldalára is, mely területre most készít KSZT-t a KASIB Kft. A szabályozási keretterv a Kőér utca - Kerecsény utca közötti tömböt intézményterület keretövezetbe sorolja, melyet a folyamatban lévő tervezésnél figyelembe kell venni.

⁷ A szabályozási keretterv a Pilisi utca szabályozási szélességét az egyeztetés alatt lévő tervben szereplő 15 m helyett (mely a jelenlegi kialakult állapotnak felel meg) 20 m-ben határozza meg. Ez a szélesség lehetővé teszi fasor, járda, stb. kialakítását.

XIX. KERÜLET

A KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS JELEN SZABÁLYOZÁSI KERETTERV VISZONYA				
	<i>KSZT jóváhagyási száma:</i>	összhangban vannak	KSZT-t módosítása szükséges	KSZT-t felülvizsgálata szükséges
1.	33/2000.(VII.19.) Ök.r.	✓		
2.	5/2004.(II.16.) Ök.r.	✓		
3.	49/2004.(XII.14.) Ök.r	✓		

XX. KERÜLET

A KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS JELEN SZABÁLYOZÁSI KERETTERV VISZONYA				
	<i>KSZT jóváhagyási száma:</i>	összhangban vannak	KSZT-t módosítása szükséges	KSZT-t felülvizsgálata szükséges
1.	8/2001.(III.21.) Ök.r	✓		
2.	1/2003.(II.20.) Ök. r.	✓		

A Duna-part - Soroksári-Helsinki út közötti Gubacsi-dűlő területére készülő kerületi szabályozási tervvel (M-Teampannon Kft. - vezető tervező: Koszorú Lajos) munkaközi egyeztetések történtek a Főépítési Iroda koordinálásával, a tervezők átvezetik a szabályozási keretterv előirányzatait a KSZT-re.

XXI. KERÜLET

A KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS JELEN SZABÁLYOZÁSI KERETTERV VISZONYA				
	<i>KSZT jóváhagyási száma:</i>	összhangban vannak	KSZT-t módosítása szükséges	KSZT-t felülvizsgálata szükséges
2.	23/2000.(IX.26) KT.R.			✗ 1
5.	26/2000. (IX.26) KT.R.	✓		
8.	24/2002. (IX.24) KT.R.	✓		
12.	36/2003. (XI.25.) KT.R.	✓		
15.	43/2004. (XI.16.) KT.R.	✓		
P.	31/2005.(XI.22.) KT. R.	✓		

Megjegyzések:

¹ A KSZT felülvizsgálata aktuális. Egyrészt a tervezett körút szempontjából, mely kettészeli a terület dél-keleti végét, másrészt a csepeli északi fejlesztési terület szempontjából, mely közvetlenül határos

a KSZT által érintett területtel és most áll tervezés alatt. A felülvizsgálat során javasolt módosítani, ésszerűsíteni a területfelhasználási egységeket (lakó-, illetve véderdő övezet), valamint biztosítani a tervezett körút csomóponti kapcsolatait. A körút menti területeket kiváló közlekedési adottsággal rendelkező intézményterületekké javasoljuk előirányozni.

2.2. KÖRNYEZETVÉDELEM

2.2.1 A KÖRNYEZETALAKÍTÁS ÉS KÖRNYEZETVÉDELEM VIZSGÁLATI ÖSSZEFOGLALÓJA

A vizsgált szakaszon a környezetvédelmi vonatkozások feltárását a területekre vonatkozó szabályozási tervek alátámasztó munkarészeinek adatai, a területre készült zajvédelmi alátámasztó munkarész (forrás: UNITON Bt.), a várható forgalmi becslések (forrás: KÖZLEKEDÉS KFT.), illetőleg a nyomvonal környezeti elemekre gyakorolt területi érintettsége alapján végeztük el, megtartva a közlekedési és zajvédelmi munkarész által alkalmazott szakaszolást.

szakasz	jelölése	leírása
Csepel	A	Csepel, Budafoki út
	B	Csepel, gerincút melletti szakasz
	C	Corvin út – Védgát u.
Gubacsi híd - Határ út	D	Soroksári Dunaág – alagút vagy híd
	E	Határ út, Soroksári út – M5 között
	F	Határ út, M5 – Üllői út között
Kőér u. - Gitár u.	G	Kőér utca, Üllői út – Gergely utca között
	H	Gitár u., Maglódi út – M4 között
Körvasút menti	I	Körvasút sor, M4 – Kerepesi út között

Az alábbiakban szakaszonként részletezzük a beruházás hatásait, és az így keletkező környezetvédelmi feladatokat. Tekintettel arra, hogy a zajvédelem kérdése a környezetvédelmi szempontból legrelevánsabb feladatot jelenti, az UNITON Bt. által lefektetett zajvédelmi programot a fejezet lezárásaként összegezzük. A fejlesztés kétféle típusú befolyásoló hatást eredményez a jelenlegi környezeti paraméterekben: egyrészt az építés következtében gyakorol tartós hatást a környezeti elemekre, másrészt az üzemelés során jelentkeznek további (additív) hatások, amelyek általánosságban így foglalhatóak össze:

Az építés környezeti paramétereket tartósan befolyásoló (településrendezési jelentőségű) munkafolyamatai:

- A terület előkészítése (fakivágás, bozótirtás)
- Humuszleszedés és deponálás (helyben felhasználás vagy elszállítás)
- Felszíni vízelvezetés korrekciója
- Földmunkák
- Hídépítési műtárgyak építése
- Alagútépítések
- Burkolatépítés (útalap és aszfaltozás)
- Zajvédő falak kiépítése
- Fűvesítés, növénytelepítés

Az üzemelés során fellépő (a további területhasználatot befolyásoló) környezeti hatások:

- Az útpálya téli síkosság-mentesítése és a gépjármű kibocsátás következtében fellépő talajszennyeződés
- Zajterhelés megnövekedése
- Légszennyezés terhelés megnövekedése
- Vizuális (tájképi) hatás
- Felszíni vizek és a felszín alatti vizek minőségére gyakorolt hatás
- Élővilágra gyakorolt hatások

KÖRNYEZETVÉDELMI KÖVETELMÉNYEK ÉS ELŐÍRÁSOK

A létesítendő új útnak a következő országos követelményeket és előírásokat kell teljesítenie:

- A 12/1983. (V.12.) MT rendelet szerint a területrendezési tervekben a *zaj- és rezgésvédelmi követelményeket érvényre kell juttatni*, amely kimondja, hogy a környezetbe zajt, illetve rezgést kibocsátó és a zajtól, illetőleg a rezgéstől védendő létesítményeket úgy kell tervezni, egymáshoz viszonyítva elhelyezni, hogy a zaj és a rezgés mértéke ne haladja meg a zaj-, illetőleg rezgésterhelési határértékeket.
- A *közlekedéstől származó zaj* terhelési határértékeit a zajtól védendő területeken a 8/2002. (III.22.) KöM-EüM együttes rendelet tartalmazza.
- 21/2001. (II. 14.) Korm. rendelet szerint minden olyan nyomvonalas közlekedési létesítmény (közút, vasút) vagy annak vizsgált szakasza, amelynél az elhaladó járművek jellemzői határozzák meg az egységnyi szakaszból származó légszennyező anyag kibocsátott mennyiségét (a továbbiakban: vonalforrás) létesítésének és használatba vételének engedélyezésekor a levegővédelmi követelményeket be kell tartani és folyamatosan ellenőrizni szükséges. *Nyomvonalas közlekedési létesítményeknél a védelmi övezet a létesítmény mindkét oldalán az út tengelyétől számított legalább 25, illetve legalább 50 méter.*
- 14/2001. (V. 9.) KöM-EüM-FVM együttes rendelet szerint szükséges betartani területek a légszennyezettségi határértékeit. A rendelet szerint a tervezési terület az ún. A zónába (agglomerációk) tartozik.
- 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet alapján az 1. sz. légszennyezettségi agglomerációba sorolt a terület, így az ennek megfelelő zónacsoport szennyezőanyagok szerinti értékeinek szükséges megfelelni.
- A beruházással kapcsolatos humuszgazdálkodási tervet az 1994. évi LV. tv. a termőföldről szóló törvény előírásai alapján szükséges elvégezni.
- 10/2000 (VI.2.) KöM-EüM-FVM-KHVM együttes rendelet alapján szükséges gondoskodni a felszín alatti vizek és talaj minőségi védelméről.
- A hulladékgazdálkodási kérdésekről a 2000. évi XLIII tv. a hulladékgazdálkodásról szóló törvény, valamint a 98/2001. (VI.15.) a veszélyes hulladékokkal kapcsolatos tevékenységek végzésének feltételeiről szóló Korm. rendelet, és a 45/2004 (VII. 26.) az építési és bontási hulladékok kezelésének részletes szabályairól szóló BM-KvVM együttes rendelet rendelkezik.
- Az élővilág védelme érdekében a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. Tv. előírásait szükséges betartani.

1. Csepeli szakasz

A tervek szerint a MOL Zrt és a volt Csepel Művek terület között, a Budafoki úton érkezne be Csepelre. A területen jelenleg egy erdősávval kísért kis forgalmú feltáró út és jelentős mennyiségű, részben távlatosan is megmaradó ipari vágány található, amelyet a tervezett út magas vezetésben, különbsztű csomópontban metsz. A Budafoki út kiszélesítés jelentős mértékben érinti a MOL Zrt területéhez tartozó, többszintes zöldfelületként fenntartott telekrészeket, valamint a Duna menti keskeny véderdő sávot is, vagyis a meglévő zöldfelületi arányokat a kisajátítás következtében mind a magántulajdonú, mind pedig a köztulajdonú területeken negatív irányban módosítja. A Nagy-Duna híd kialakítása kapcsán a terület árvízvédelmi vonalának felülvizsgálatát is szükséges elvégezni a híd műtárgy kialakításának függvényében. A Budafoki úti szakasz vonalvezetése ugyanakkor zaj, rezgés és levegőminőségi szempontból viszonylag problémamentesnek tekinthető, mivel olyan munkahelyi és különleges városüzemeltetési (logisztikai) területek között húzódik, ahol a magas vezetés ellenére sem zavaró hatású a megjelenése.

Nem mondható mindez el a Budafoki út, Előd utca találkozásától a Corvin út – Kossuth Lajos utca találkozási közötti bonyolult „spagetti” csomópontra, amely ugyan intézményi területként kiszabályozott területfelhasználási elemeket érint, de valójában egy szlömösödött kertvárosi városrészt sajátít ki közlekedési célra. A kisajátítás eredményeként egy jelentős mértékben átalakuló terület rész jön létre, amely azonban a későbbi jelentős közlekedésterhelés miatt (Körvasút menti körút, Gerincút) csak igen korlátozottan használható fel intézményi célokra. A bonyolult csomópontból kilépő Gerincút lesz hivatott a ma Csepelen átmenő teherforgalom jelentős részét

leválasztani a Kossuth Lajos utcáról, ennek É-i szakaszán azonban a cél érdekében jelentős szanálásokra kell számolni, mivel itt kertvárosi jellegű, intézményi területbe sorolt területek és munkahelyi területek között kell kiszabályozni egy részben nem létező nyomvonalat.

A Kossuth Lajos utcai csomópontot külön szintben (aluljáróval) elvezető tervezett nyomvonal a meglévő iskola mentén még bevágásban halad keresztül, ami a zajérzékeny létesítmény terhelését némiképp csökkenti, de a zajvédelmi szakvélemény szerint itt mindenképpen passzív zajvédelem (zajra nem érzékeny épülettömegek, nyílászáró csere, stb.) kiépítése szükséges. Az iskola kertjét és sportfunkcióit az út káros hatásaitól (zaj- és légszennyezés) csak határoló épület telepítésével lenne lehetséges bevédeni. Ugyancsak komoly környezetérzékenységi problémát vet fel az út túloldalán található Bolgárkertész-öböl menti tervezett fejlesztés. A jelenleg extenzív zöldfelületként fenntartott területrésze rekreációs (szálloda, közpark) és lakóterületi funkciókat képzeltek el a korábbi rendezési elképzelések kapcsán. Amennyiben a területen lakóterületi vagy szállodai fejlesztések valósulnának meg, azok zajvédelméről gondoskodni szükséges, de javasolt a terv felülvizsgálata. Megjegyzendő, hogy a jelenlegi formájában a Bolgárkertész-öböl és a Corvin út közötti terület olyan jelenleg nem beépített terület, ami jelentős biológiai aktivitási értéket képvisel, melyet beépítéssel járó hasznosítása (út számára történő kisajátítás, lakóterület fejlesztés, stb.) esetén az Étv. 8. §. (2) bek. alapján és a 9/2007 (IV.3.) ÖTM rendelet szerint szükséges pótolni. Erre lehetőség nyílik az É-csepeli tervezett városi park területén.

Az átmenő forgalom szempontjából a 2020-ig terjedő távlatban a csepeli szakaszon a következő jelentős forgalmi változások várhatóak:

<i>Szakasz</i>	<i>ÁNF jelenlegi</i>		<i>ÁNF 2020</i>	
	<i>Szggk</i>	<i>Nehéz forg.</i>	<i>Szggk</i>	<i>Nehéz forg</i>
A. Csepel Budafoki út	—	—	62.000	5.600
B. Csepeli gerincút melletti szakasz	6.600	2.300	37.000	3.200
C. Corvin út - Védgát utca	3.700	560	46.000	3.900

A zajvédelmi munkarész vizsgálata, a BVKSZ rendelkezései és az FSZKT keretövezetei alapján, a szakaszon belüli zajérzékenység ilyen módon részletezhető:

Szakasz	Égtáj	Övezet	A terület zajvédelmi igényessége	Zajtól védendő épület	Domináns közlekedési zajforrás	Zajterhelési határérték (dB)	
						nappal	éjjel
A	észak	KV-LT	védendő	munkásszálló	Budafoki út	65	55
	dél	M	nem védendő	-	Budafoki út	65	55
B	nyugat	M	védendő	lakóházak	HÉV, gerincút	65	55
	kelet	M	védendő	lakóházak	HÉV, gerincút	65	55
C	észak	L4	védendő	-	Corvin út,	60	50
		I	védendő	-	Védgát u.	60	50
	dél	I	védendő	iskola, lakóházak	Corvin út,	60	50
					Védgát u.		

A fentiek alapján az UNITON Bt. olyan módon határozta meg a jelenlegi zajterhelés mértékét, hogy feltételezte, miszerint az egyes szakaszokon belül az út zajkibocsátása nem változik, a csatlakozó forgalom nem jelentős. A teherforgalom arányát, valamint a napszaktényezőt a következők szerint határozták meg: közepes teher: 40 % - nappal ÁNF / 90, nehézjármű: 60 % - éjszaka ÁNF / 10

Szakasz	Övezet	Zajterhelés (dB)		Határérték (dB)		Túllépés (dB)	
		nappal	éjjel	nappal	éjjel	nappal	éjjel
A	KV-LT	< 65	< 55	65	55	0	0
B	M	56	50	65	55	0	0
	I	64	57			0	2
C	L4	-	-	60	50	-	-
	I	61	54			1	4

Azaz a szakasznak jellemzően ma a Corvin út és a Védgát utcai területén van (számított) határérték túllépése, amely éjjel jelentősebb, távlatokban pedig ennek a terhelésnek a sokszorososa várható, azaz a terület használati váltása és/vagy bevédeése nélkül a fejlesztés környezetvédelmi szempontból nem lehetséges.

2. A Gubacsi híd - Határ úti szakasz

A nyomvonal a Ráckevei-Soroksári Duna (RSD) ágat a Bolgárkertész-öböl és a Gubacsi híd között metszi, a távlati tervek szerint két változatban. Az első változat meder alatti közúti alagútban, a második változat pedig közúti hídban képzelel el az átvezetést. Az első változat mellett zajvédelmi és levegőtisztaság-védelmi érvek egyaránt szólnak, amellet, hogy alagút esetén a hrsz. 170009 intézményi területen sem jelentkeznének zajvédelmi korlátozások, így annak fejlesztése rentábilisabban kivitelezhető. Természetesen a közúti alagút létesítése kapcsán magasabb költséggel kell számolni, ugyanakkor a környező területek távlati fejlesztése, minősége szempontjából ez a megoldás kétségtelenül előremutatóbb és nagyvonalúbb lehet.

A vasúti, HÉV és Soroksári úti területeket a nyomvonal attól függően, hogy az RSD-t alagútban, vagy híddal metszi majd, szint alatti, vagy szint feletti átvezetéssel metszi. Közúti híd esetén a Határ út mentén meglévő L7 lakóövezetet sokkal inkább terheli, bár alsó vezetésben is a felszínre ér a Soroksári út után, és ebben az esetben is szükséges zajvédő fal kialakítása a Lajtha László úttól kezdődően.

A Határ út mentén már most beindult egy intézményi, kereskedelmi átalakulás az eredetileg L4 lakóövezetbe tartozó tömbök szélein – amely a Határ út menti jelentős tehergépjármű forgalom okozta ingatlanleértékelődés következménye. Ugyanakkor a Határ út másik oldalán széles, erdőszült zöldfelületi zóna (véderdősáv) húzódik, amelyet korábban éppen annak érdekében tartottak fenn, hogy egy majdani körút kialakításának lehetősége megmaradjon. E véderdő jelentős része továbbra is fennmarad, de annak egy jellemzően inkább ligetes vagy gyeperes 25 m-es sávját a közúti fejlesztés igényli. A Határ út menti véderdősávok olyan jelenleg beépítésre nem szánt területek, amelyek biológiai aktivitási értéket képviselnek, ezért az út számára történő kisajátítás esetén a kieső biológiailag aktív felületeket az Étv. 8. §. (2) bek. alapján és a 9/2007 (IV.3.) ÖTM rendelet szerint Budapest más területein szükséges pótolni.

A kerületekkel történt egyeztetés során több nyomvonalvezetési változat is szóba került a Határ út mentén a Wekerle-telep és a József Attila lakótelep között húzódó szakaszon. Felmerült az a lehetőség, hogy az azóta beállt erdő területébe a nyomvonalat jobban beharapva, az kissé távolodjon el Wekerle-telep szélétől. Ez a változat azzal számol, hogy a zajt hatékonyabban elnyomó zajvédelmi töltés létesül a Körút mindkét oldalán, amelynek azonban a Körúttal való együttes helyigénye összesen 2,25 hektár beállt erdőterületet szüntetne meg a visszapótlási kötelezettség mellett, ugyanakkor a villamos pályát továbbra is külön zajárnyékoló fallal lenne szükséges bevédeni a Wekerle felől. Ennél helytakarékosabb az a változat, amely az út mindkét oldalán zajárnyékoló falat telepítene, és a nyomvonalat a Wekerléhez közelebb tartaná meg, de még így is eléggé távol ahhoz, hogy szolgalmi utakkal, és közúti zöldfelületekkel a zajárnyékoló falak látványát oldani lehessen.

A nyomvonal az Üllői utat bonyolult csomópontban éri el, és zajvédelmi szempontból igen hátrányosan érinti az IBISZ Hotelt, amely így a csomópont közvetlen közelébe kerül. A zajvédelmi szakvélemény itt passzív akusztikai védelmet javasol.

Az átmenő forgalom szempontjából a 2020-ig terjedő távlatban a Gubacsi híd - Határ úti szakaszon a következő jelentős forgalmi változások várhatóak:

<i>Szakasz</i>	<i>ÁNF jelenlegi</i>		<i>ÁNF 2020</i>	
	<i>Szpgk</i>	<i>Nehéz forg.</i>	<i>Szpgk</i>	<i>Nehéz forg.</i>
Soroksári Dunaág alagút v. híd	---	---	41.000	3.600
Határ út (Soroksári út - M5)	15.200	1.500	4.400	3.700
Határ út (M5 - Üllői út)	14.800	1.350	42.500	3.000

A zajvédelmi munkarész vizsgálata, a BVKSZ rendelkezései és az FSZKT keretvezetei alapján a szakaszon belüli zajérzékenység ilyen módon részletezhető:

Szakasz	Égtáj	Övezet	A terület zajvédelmi igényesség e	Zajtól védendő épület	Domináns közlekedési zajforrás	Zajterhelési határérték (dB)	
						nappal	éjjel
<i>D</i>	-	nincs, nem értelmezhető					
<i>E</i>	északnyugat	M	nem védendő	-	Határ út, M5 bevezető szakasz, Soroksári út	-	-
		I	védendő	-		65	55
		KV-EN	nem védendő *	-		-	-
		E-VE	nem védendő *				
	délkelet	L7	védendő	lakóházak		65	55
		I	védendő	lakóházak		65	55
<i>F</i>	északnyugat	E-VE	nem védendő	-	Határ út M5 bevezető szakasz, Üllői út	65	55
		I	védendő	szálloda		65	55
		L7	védendő	lakóházak		65	55
	délkelet	L3	védendő	lakóházak		65	55

A fentiek alapján az UNITON Bt. olyan módon határozta meg a jelenlegi zajterhelés mértékét, hogy feltételezte, miszerint az egyes szakaszokon belül az út zajkibocsátása nem változik, a csatlakozó forgalom nem jelentős. A teherforgalom arányát, valamint a napszaktényezőt a következők szerint határozták meg: közepes teher: 40 % - nappal ÁNF / 90, nehézjármű: 60 % - éjszaka ÁNF / 10

Szakasz	Övezet	Zajterhelés (dB)		Határérték (dB)		Túllépés (dB)	
		nappal	éjjel	nappal	éjjel	nappal	éjjel
D	-	-	-	-	-	-	-
E	L7	65	59	65	55	0	4
	I	71	63			6	8
F	I	60	54	65	55	0	0
	L7	50	47			0	0
	L3	68	61			3	6

Azaz a szakasznak az RSD környéki szakaszán jelenleg nincs értelmezhető zajterhelése és határértéke, a Határ út L7 lakóövezetei mentén éjjel határérték túllépő a zaj, intézményi területein pedig nappal és éjjel is jelentős a határérték túllépés mértéke. Ugyancsak határértéket túllépő a Határ útnak a Wekerletelep szélére gyakorolt zaja, amely éjszaka jelentősebb terhelést jelent. Távolokban a Wekerle ezen kisebb részét ennek a terhelésnek a sokszorososa érheti, azaz a terület használati váltása és/vagy bevédése nélkül a fejlesztés környezetvédelmi szempontból nem lehetséges.

3. Kőér utca - Gítár utca szakasz

A tervezett nyomvonal az Üllői utat szintben keresztezve a Kőér utcán halad tovább. Az út menti közpark gyűrűjében egy meglévő iskola intézményi területe foglal helyet, amelyet a megnövekvő zajterhelés érinti, ezért itt passzív zajvédelmi intézkedések megtétele szükséges. További zajtól védendő épületek létesítése az intézményi területen belül nem engedhető meg. A Kőér utca mentén található szálloda esetében a belsőtéri zajvédelmi követelmények teljesítendőek, amelyek a szálloda szempontjából többletköltségeket jelentenek.

A továbbiakban egészen a Cserkesz utcáig a nyomvonal a Kőér utca mentén olyan nagy zöldfelületű intézményi (sportpályák) területeket, vasúti területeket, és munkahelyi területeket érint, amelyek zaj szempontjából kevésbé érzékenyek, ugyanakkor a sport területek szempontjából a vonalas levegőszennyezés megnövekvő mértéke rosszabb környezeti állapotokat teremt.

A Gyömrői útnál a vasúti területeket az út külön szintű felüljáróban metszi, majd a Kőér utca kiszélesített nyomvonalán folytatja útját a Cserkesz utcától egyre nagyobb bevágásban a Gergely utcáig, ahol elérve a zajra és levegőszennyezésre kiemelten érzékeny L4 lakóövezeteket közúti alagútban folytatódik. A közúti alagút ezen a szakaszon környezetvédelmi szempontokból szükséges és megfelelő megoldása a Körút továbbvezetésének, amely a terület terhelhetőségét nem lépi túl, így itt funkcióváltásra nem kell felkészülni. A Kőér utca felszíne a tervek szerint csillapított forgalmú gyűjtőút funkciót kapna.

A közúti alagút nyomvonala egészen a Gitár utca – Sörgyár utca kereszteződéséig húzódik a tervek szerint, ahol ismét a felszínre bukkanva, már zaj- és légszennyezési szempontból ismét kevésbé érzékeny munkahelyi területek között folytatná útját. A Jászberényi utat és a vasutat külön szintű felüljáróban keresztező nyomvonal ezután éri el a Körvasút területét.

Az átmenő forgalom szempontjából a 2020-ig terjedő távlatban a Kőér u. – Gitár u. szakaszon a következő jelentős forgalmi változások várhatóak:

<i>Szakasz</i>	<i>ÁNF jelenlegi</i>		<i>ÁNF 2020</i>	
	<i>Szggk</i>	<i>Nehéz forg.</i>	<i>Szggk</i>	<i>Nehéz forg.</i>
Kőér utca (Üllői út - Gergely u.)	16.800	1.700	46.000	4.000
Gitár utca (Maglódi - M4)	6.200	400	40.000	3.600

A zajvédelmi munkarész vizsgálata, a BVKSZ rendelkezései és az FSZKT keretövezetei alapján a szakaszon belüli zajérzékenység ilyen módon részletezhető:

<i>Szakasz</i>	<i>Égtáj</i>	<i>Övezet</i>	<i>A terület zajvédelmi igényessége</i>	<i>Zajtól védendő épület</i>	<i>Domináns közlekedési zajforrás</i>	<i>Zajterhelési határérték (dB)</i>	
						<i>nappal</i>	<i>éjjel</i>
G	északnyugat	I	védendő	iskola	Üllői út, vasút	65	55
		IZ	védendő	-		65	55
		M	nem védendő	-		-	-
	délkelet	IZ	védendő	sportlétesítmény		65	55
		M	védendő	lakóházak		65	55
		L4	védendő	lakóházak		65	55
H	északnyugat	I	védendő	iskola	Gitár u.	65	55
		M	nem védendő	-		-	-
		K-TP	nem védendő	-		-	-
	délkelet	M	nem védendő	-		-	-
						-	-

A fentiek alapján az UNITON Bt. olyan módon határozta meg a jelenlegi zajterhelés mértékét, hogy feltételezte, miszerint az egyes szakaszokon belül az út zajkibocsátása nem változik, a csatlakozó forgalom nem jelentős. A teherforgalom arányát, valamint a napszaktényezőt a következők szerint határozták meg: közepes teher: 40% - nappal ÁNF / 90, nehézjármű: 60% - éjszaka ÁNF / 10

<i>Szakasz</i>	<i>Övezet</i>	<i>Zajterhelés (dB)</i>		<i>Határérték (dB)</i>		<i>Túllépés (dB)</i>	
		<i>nappal</i>	<i>éjjel</i>	<i>nappal</i>	<i>éjjel</i>	<i>nappal</i>	<i>éjjel</i>
G	I	54	48	65	55	0	0
	M	67	60			2	5
	L4	67	60			2	5
H	I	62	56	60	50	2	nem védendő

Azaz a szakaszon belül jelenleg a munkahelyi és az L4 övezetű területein tapasztalható határérték túllépés. Távolokban ugyan ezt a szakaszt a jelenlegi terhelés többszöröse éri, de a zajra és légszennyezésre legérzékenyebb Kőér és Gitár utcai terület alagútban történő átvezetése miatt a terhelés növekedésében egyedül a rezgésterhelésből származhatnak komolyabb gondok. Előzetesen kijelenthető, hogy terület használati váltására nem lesz szükség, mivel a szint alatti, alagútban történő átvezetés a fejlesztést környezetvédelmi szempontból lehetségessé teszi, a terhelhetőségi szint átlépése nélkül.

4. Körvasút menti szakasz

A tervezett nyomvonal elérve a Körvasútat (a Keresztúri utat és a vasutat külön szintben keresztezve) nekisimul a körvasút nyomvonalának. Ezen a területen egy részben beépült, az FSZKT szerint L4-es lakóterületi övezetbe sorolt zárványt is érint, amelyet látlati zaj- és rezgésterhelés miatt a terv intézményi keretövezetbe javasol átsorolni. A zajvédelmi szakvélemény ebben a térségben új lakófunkció kialakítását nem látja lehetségesnek.

A Hortobágyi út – Méhes út közti szakaszon az övezeti besorolás szerint turisztikai-gazdasági erdők övezete található, amely valójában fátlan terület. A területen jelentős anyag-depónia telepek, valamint gyepes, ligetes fás területek találhatók, így azok tényleges biológiai aktivitása csekély mértékű. A vasúti töltésen túli területeken munkahelyi, nagy zöldfelületű munkahelyi területek húzódnak a Méhes útig, ahonnan a Méhes és Halas út között zajérzékeny L4 övezet van kiszabályozva. Valójában ezek a területek még nem beépített füves és fás területek. Itt a zajvédelmi szakvélemény nem javasolja beépíteni a közvetlenül a MÁV pályatest közelében húzódó hrsz 40695/19 és /20 telkeket, mivel azok látlati zajvédelme nem biztosítható passzív módon.

Az átmenő forgalom szempontjából a 2020-ig terjedő távlatban a Körvasút menti szakaszon a következő jelentős forgalmi változások várhatóak:

Szakasz	ÁNF jelenlegi		ÁNF 2020	
	Szgek	Nehéz forg.	Szgek	Nehéz forg.
Körvasút sor (M4 - Kerepesi)	---	---	36.000	3.200

A zajvédelmi munkarész vizsgálata, a BVKSZ rendelkezései és az FSZKT keretövezetei alapján a szakaszon belüli zajérzékenység ilyen módon részletezhető:

Szakasz	Égtáj	Övezet	A terület zajvédelmi igényessége	Zajtól védendő épület	Domináns közlekedési zajforrás	Zajterhelési határérték (dB)	
						nappal	éjjel
I	nyugat	M	nem védendő	-	vasút	-	-
		MZ	nem védendő	-		-	-
		L4	védendő	lakóházak		65	55
		E-TG	védendő	-		65	55
	kelet	M	nem védendő	-		-	-
		L4	védendő	-		65	55
		E-TG	védendő	-		-	-

A fentiek alapján az UNITON Bt. olyan módon határozta meg a jelenlegi zajterhelés mértékét, hogy feltételezte, miszerint az egyes szakaszokon belül az út zajkibocsátása nem változik, a csatlakozó forgalom nem jelentős. A teherforgalom arányát, valamint a napszaktényezőt a következők szerint határozták meg: közepes teher: 40 % - nappal ÁNF / 90, nehézjármű: 60 % - éjszaka ÁNF / 10

Szakasz	Övezet	Zajterhelés (dB)		Határérték (dB)		Túllépés (dB)	
		nappal	éjjel	nappal	éjjel	nappal	éjjel
I	L4	nincs információ		65	55	-	-

A szakaszon a jelenlegi zajterhelés mértékéről kevés az információ, annyi viszont látszik, hogy a már övezetbe sorolt, de még nem realizálódott L4 övezet egy részére potenciálisan nagy terhelést jelenthet a Körvasút menti körút, ezért ezeken a területeken célszerű volt újragondolni a keretövezeti besorolást. Előzetesen kijelenthető, hogy a terület Körvasútsor menti L4 övezeteinek meghatározott részein használati váltására van szükség, mivel a körvasúti átvezetés a fejlesztést környezetvédelmi szempontból nem teszi lehetségessé.

2.2.2. A KÖRNYEZETALAKÍTÁS ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI TÁVLATI PROGRAMJA

Az út a XXI., XX., IX., és X. kerület területét érinti. Nagy Duna (tervezett Albertfalvai Duna-híd) kiindulóponttal a XXI. Budafoki út – Corvin út – Védgát utca vonalát követve alagutas vagy hidas átvezetéssel jut a pesti oldalra, majd a Határ út vonalát követi az erdősáv területén, a villamos nyomvonalával párhuzamosan, annak északnyugati oldalán. A Határ út lakóterületi kiszolgáló útként megmarad.

Az Üllői út szintbeli keresztezése után a Kőér u. nyomvonalát követi, a MÁV szolnoki vasútvonalat külön szinten keresztezi, a Cserkesz utcánál kerül a felszínre, majd a Gergely utcától az Óhegy alatt alagútban folytatódik. A Sörgyár utcát elérve szintben keresztezi a Maglódi utat. Ezt követően a Jászberényi út felett munkahelyi, vasúti területen halad a Keresztúri útig. A MÁV körvasút keleti oldalán éri el a Kerepesi utat.

2.2.2.1. Zajvédelmi program¹

Az út egyes szakaszaival érintett területek jellemzői a következők:

Szakasz jele	Égtáj	Övezet	A terület zajvédelmi igényessége	Zajtól védendő épület	A zajterhelést befolyásoló egyéb közlekedési zajforrás	Zajterhelési határérték (dB)	
						nappal	éjjel
A	észak	E-VE	nem védendő	-	-	-	-
		KV-LT	nem védendő	-	-	-	-
	dél	M	nem védendő	-	-	-	-
B	nyugat	M	védendő	lakóházak	csepeli gerincút	65	55
	kelet	I	védendő	lakóházak		65	55
C	észak	KV-LT	nem védendő	nincs kijelölt		65	55
		I	védendő	beépítési vonal		65	55
		L4	védendő	65		55	
	dél	I	védendő	iskola, lakóházak		65	55
	D	észak-nyugat	IZ	védendő		sportklub	-
délkelet		I	védendő hasznosítástól függően		-	65	55
E	észak-nyugat	I	védendő hasznosítástól függően		Határ út	65	55
		KV-EN	hasznosítástól függően		M5	65	55
		E-VE	nem védendő	-	Soroksári út	65	55
	délkelet	L7	védendő	lakóházak	Határ út	65	55
					M5	65	55
					Soroksári út	65	55
F	észak-nyugat	E-VE	nem védendő	-	Határ út	65	55
		I	védendő	szálloda	M5	65	55
		L7	védendő	lakóházak	Üllői út	65	55
	délkelet	L3	védendő	lakóházak	Határ út	65	55
G	észak-nyugat	I	védendő	iskola	vasút	65	55
		IZ	védendő	-		65	55
		M	nem védendő	-		65	55
	délkelet	IZ	védendő	sport	vasút	65	55
		M	védendő	lakóházak		65	55
		L4	védendő	lakóházak		65	55

¹ Forrás: UNITON Bt.

H	észak-nyugat	I	védendő	iskola	vasút	65	55
		M	nem védendő	-		65	55
		K-TP	a védettség a hasznosítástól függően	-		65	55
	délkelet	M	nem védendő	-	vasút	65	55
I	nyugat	M	nem védendő	-	vasút	65	55
		M2	nem védendő	-		65	55
		L4	védendő	lakóházak		65	55
	kelet	M	nem védendő	-	vasút	65	55
		L4 Paprika-Hortobágyi-Nemes-Kabai u.	javasolt a védettség megszüntetése	lakóházak		65	55
		L4 Pilisi-Pesti G.-Pogány u.	védendő	lakóházak		65	55

A távlati forgalom alakulása 2020-ban (a Körvasút menti körút megvalósulása esetén):

Távlati forgalom (2020. év)		
Szakasz jele	ÁNF (Ej/nap)	
	személygépkocsi	nehéz jármű
A	62000	5600
B	37000	3200
C	46000	3900
D	41000	3600
E	44000	3700
F	42500	3000
G	46000	4000
H	40000	3600
I	3600	3200

Számítási alapadatok (távlat)

Szakasz jele	ÁNF (j/nap)			Q (j/óra)					
				akusztikai járműkategória					
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
				nappal			éjszaka		
A	62000	1120	1680	3488	63	95	775	14	21
B	37000	640	3840	2081	36	216	462	8	48
C	46000	780	1170	3194	44	66	575	10	15
D	41000	720	1080	2306	41	61	513	9	14
E	44000	740	1110	2475	42	62	550	9	14
F	42500	600	900	2391	34	51	531	8	11
G	46000	800	1200	2588	45	68	575	10	15
H	40000	720	2160	2250	41	122	500	9	27
I	36000	640	960	2025	36	54	450	8	12

Referencia egyenértékű A-hangnyomásszint (LAeq(7,5))

Szakasz jele	LAeq(7,5) (dB)	
	nappal	éjszaka
A	77,3	70,8
B	76,5	70,0
C	76,8	69,5

D	75,5	69,0
E	75,7	69,2
F	75,5	69,0
G	76,0	69,5
H	76,0	69,4
I	74,9	68,4

A közlekedési zajterhelés (távlat)

Szakasz jele	Övezet	Legkisebb távolság a védendő épülettől (m)	Zajterhelés (dB)		Megjegyzés
			nappal	éjszaka	
A	KV-LT	-	-	-	a későbbi hasznosítástól függ
B	M	120	58,9	52,4	-
	I	80	61,6	55,1	
C	L4	100	60,7	53,5	-
	I	50	67,0	59,7	
D (híd)	I	100	61,4	54,9	beépítéstől függ
D (alagút)	-	-	-	-	
E	L7	70	61,7	55,2	csak a közúttól származó zajterhelés
	I	35	67,8	61,3	
F	I	45	67,8	59,3	csak a közúttól származó zajterhelés
	L7	170	55,6	49,1	
	L3	50	67,7	59,2	
G	I	110	61,4	54,9	-
	M	25	70,0	63,5	
	L4	20	74,2	64,7	
H	I	20	71,2	(64,6)	-
I	L4	110	57,9	51,4	csak a közúttól származó zajterhelés
	L4	100	58,5	52,0	

A 8/2002. (III.22.) KöM-EüM rendelet 3. § (4) bekezdés szerint útkapacitás bővítés utáni állapotra a változást megelőző zajterhelést kell követelménynek tekinteni. **A Körvasút menti körút egyes szakaszai meglévő utak igénybevételével tervezettek, a változást megelőző (jelenlegi) számított zajterhelés a vonatkozó rendelet 3. sz. melléklete szerinti határértékeket meghaladja.** Így tehát **G-H szakaszon** az alábbi követelményeket kell figyelembe venni:

Szakasz	Övezet	Beruházás előtti zajterhelés (dB)		Határérték (dB)	
		nappal	éjszaka	nappal	éjszaka
G	I	54	48	65	55
	M	67	60	67	60
	L4	67	60	67	60
H	I	62	-	65	55

A többi szakasz vonalvezetése nem követi teljesen a meglévő nyomvonalat, illetőleg a jelenlegi közlekedési zajterhelés (közúti) nem jelentős, vagy – mint pl. a Határ út esetében – a régi út a későbbiekben lakóterületi kiszolgáló útként megmarad. Ezért a zajterhelési határérték a vonatkozó rendelet szerint nappal 65 dB, éjszaka 55 dB.

Szakasz	Övezet	Távlati zajterhelés		Határérték		Túllépés	
		nappal	éjszaka	nappal	éjszaka	nappal	éjszaka
A	KV-LT	hasznosítástól függ		65	55	hasznosítástól függ	
B	M	59	52	65	55	0	0
	I	62	55			0	0

C	L4	61	54	65	55	0	0
	I	67	60			2	5
D	-	61	55	65	55	0	0
E	L7	62	55	65	55	0	0
	I	68	61			3	6
F	I	68	59	65	55	3	4
	L7	56	49			0	0
	L3	68	59			3	4
G	I	61	55	65	55	0	0
	M	70	64	67	60	5	4
	L4	74	65	67	60	4	5
H	I	71	-	65	55	6	-
I	L4	59	52	65	55	0	0

A számítások a társtervezőtől származó forgalmi adatokra – többek között a napszaki forgalomeloszlásra – vonatkozó információk szerint történtek. Amennyiben az éjszakai forgalom aránya változik (nő), az éjszakai közlekedési zajterhelés is nagyobb értéket mutat majd, ezért az engedélyezési tervezés időszakában a forgalmi adatok pontosítandók. A zajtól védendő területek zajterhelését egyéb, jelentős forgalmú utak, a vasút zaja is befolyásolja, amelyek a további tervfázisban szintén pontosítandók.

ZAJVÉDELMI JAVASLATOK, FELTÉTELEK

Egyes szakaszokon a körút domináns szerepe várható ugyan, de emellett egyéb közlekedési zajforrás hatása is megmarad. Az alábbiakban azokkal a területekkel foglalkozunk, amelyeken a követelmények csak zajvédelmi beavatkozások mellett, illetve bizonyos feltételekkel teljesülnek:

Zajvédelmi beavatkozás	Helyszín
Zajárnyékoló fal, töltés	Csepel – Határ út közötti híd
	Határ úti szakasz a Török Flóris u. – M5 autópálya bevezető út között a villamos pálya délkeleti szélén, illetve a körút délkeleti vonalában
	Határ úti szakasz az M5 autópálya – Üllői út között zajvédelmi töltés vagy fal a körút mindkét szélén, valamint a villamos pálya délkeleti szélén
Passzív akusztikai megoldások	XXI. ker., hrsz: 209753/1 – iskola védendő épületrészei
	XXI. ker., hrsz: 209951/3 – tervezett szálloda
	IX. ker., IBISZ Hotel épülete
	X. ker., Férihegyi út – Basa u. közötti területen tervezett szálloda épülete
	X. ker., Vaspálya u. és Gergely u. között megmaradó lakóépületek
	X. ker., Maglódi út – Gitár u. sarkán iskola épülete
	X. ker., Pilisi u. – Pesti G. u. – Juhász u. közötti épületek, amennyiben ezt a vasúti zajjal együttes zajterhelés indokolja
Új lakófunkció, illetve akusztikai szempontból igényes épület kialakítása nem javasolt	XX. ker., hrsz. 170009 területen a közúti híd 100 m-es körzetében
	X. ker., Vaspálya u. és Gergely u. között
	X. ker., Paprika u. – Kabai u. – Nemes u. – Hortobágyi u. által határolt területen
	X. ker., hrsz. 40695/19 és 40695/20 területeken

HATÁROZAT:

520/2006. (XI. 22.) Kt.

A Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete a Körvasút menti körút XXI. kerület, Duna és a X. kerület, Kerepesi úti szakaszának kiszabályozását szolgáló szabályozási keretterv módosításához előzetes állásfoglalásaként a következőket rögzíti.

- A tervezett Körvasút menti körút kiépítése Kőbányán, a vasút XVI. kerületi oldalán mindenképpen véglegesítené a XVI. kerületben tervezett, a XVI. kerületi önkormányzat által az alábbi indokokkal többször elutasított nyomvonalat:
 - Az M0 elkészülte előtt a tényleges forgalmi igény objektíven nem mérhető fel.
 - Az eddigi folyamatos forgalomnövekedési tendencia fennmaradása a körút megépítésének időpontjáig nem valószínű, mert
 - a/ várható évtizedes távlatban az otthoni munkavégzés terjedése
 - b/ a járművek számának növekedése a lakosság számának emelkedése hiányában bizonyosan lelassul.
 - Elvárható a fővárostól, hogy a közösségi közlekedés megfelelő fejlesztésével maga segítse a forgalom csökkenését.
 - A XVI. kerületi nyomvonal két, több ezres lakótelep mellett halad el. A négyemeletes házakat zajvédő fallal lehetetlen megvédeni, jelentős aktív zöldfelület semmisülne meg, és az ingatlanok vagyoni, illetve használati értéke jelentősen csökkenne. Így a tulajdonosok egyenként is milliós nagyságrendű vagyoni és nem vagyoni kárt szenvednének. A XVI. kerületi önkormányzat egyetértése hiányában a kártérítés teljes összege a fővárosi önkormányzatot kell terhelje, és ezt a vonatkozó jogszabályok értelmében már a szabályozás elfogadásakor rendezni kell.
 - A XVI. kerületi képviselő-testület a Körvasút menti körutat kizárólag a várható károkat teljesen kivédő műszaki megoldással, avagy ennek hiányában az érintettek előzetes, teljes kártalanításával tartja megépíthetőnek.

Megjegyzés [ZR1]: Végrehajtásáról szóló jelentést elfogadta: 74/2007. (II. 28.) Kt.

- A Képviselő-testület megalapozatlannak tartja a körút egyes szakaszainak és főként a kerület határát elérő nyomvonalnak a kiszabályozását a körút teljes nyomvonalára vonatkozóan – és a kerület esetében a XVI. kerületre vonatkozó – a körút környezeti hatásának tisztázása és a Kerületi Önkormányzattal való egyeztetése nélkül.
- A Képviselő-testület kifejezi azon álláspontját, hogy a Körvasútsori körút teljes hosszában, annak megfelelő időben történő vizsgálatával a megvalósítás ésszerű döntését megalapozva kerüljön sor a Körvasútsori körút optimális helyének meghatározására - a Fővárosi Önkormányzatnak már korábban megküldött – kerületi képviselő-testület körút elhelyezésére vonatkozó határozatainak figyelembevételével, amelyek a következők:
 - o A Körvasútsori körút helyzetéről szóló 296/1992. Kt. sz. és a 155/1998. (III. 24.) Kt. sz. határozatok.
 - o A Fővárosi Szabályozási Keretterv véleményezését tartalmazó 458/1996. (IX. 24.) Kt. sz. és a 145/1998. (III. 24.) Kt. sz. határozatok.
 - o A Településszerkezeti Terv véleményezését tartalmazó 191-192/2004. (III. 9.) Kt. sz. határozatok, valamint
 - o A Körvasútsori körút városrendezési vizsgálatának véleményezését tartalmazó 199/2001. (09. 26.) TFB. sz. határozat.
- A tervezett szabályozás véleményezési eljárásában a XVI. Kerületi Önkormányzat részt kíván venni.

Felelős: Kovács Péter polgármester

Határidő: Képviselő-testületi határozat megküldése
2006. november 25-ig a Főpolgármesteri
Hivatal Főépítési Irodájának és Dr.
Demszky Gábor főpolgármesternek

(25 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

A FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV M=1:4000 MÉRETARÁNYÚ KIVONATA

JELMAGYARÁZAT:

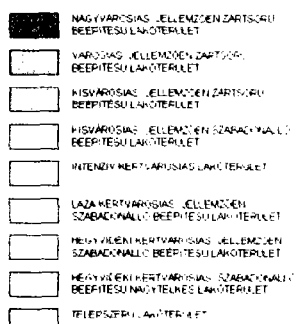
AZ ALAPTÉRKÉP ELEMEI:



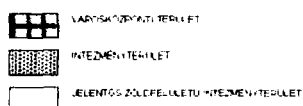
TERVEZETT JÓVÁHAGYANDÓ ELEMEK:

KERETSZABÁLYOZÁSI ÖVEZETEK:

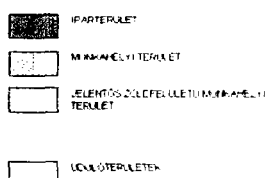
LAKÓTERÜLETEK:



VEGYES TERÜLETEK:



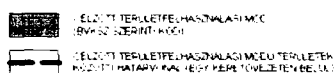
HÁZTÁRSÁGI TERÜLETEK:



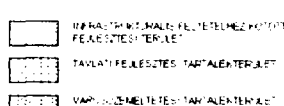
A SZABÁLYOZÁSI KERETTERV A BVK SZ-SZEL EGYÜTT ALKALMAZANDÓ!



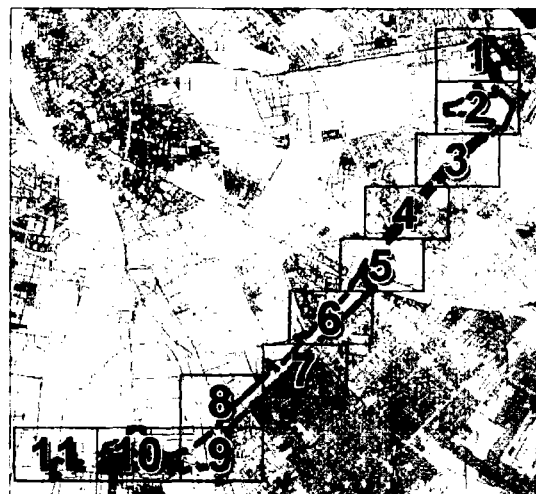
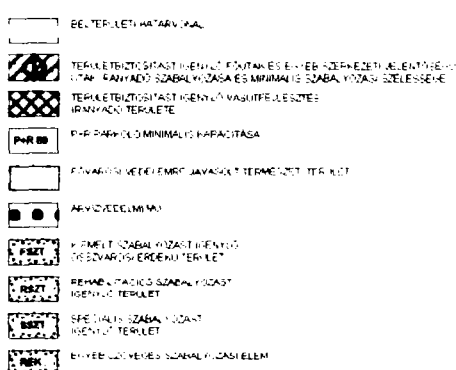
AZ FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV M=1:4000 MÉRETARÁNYÚ KIVONATA



FEJLESZTÉSI ÉS TARTALÉKTERÜLETEK:



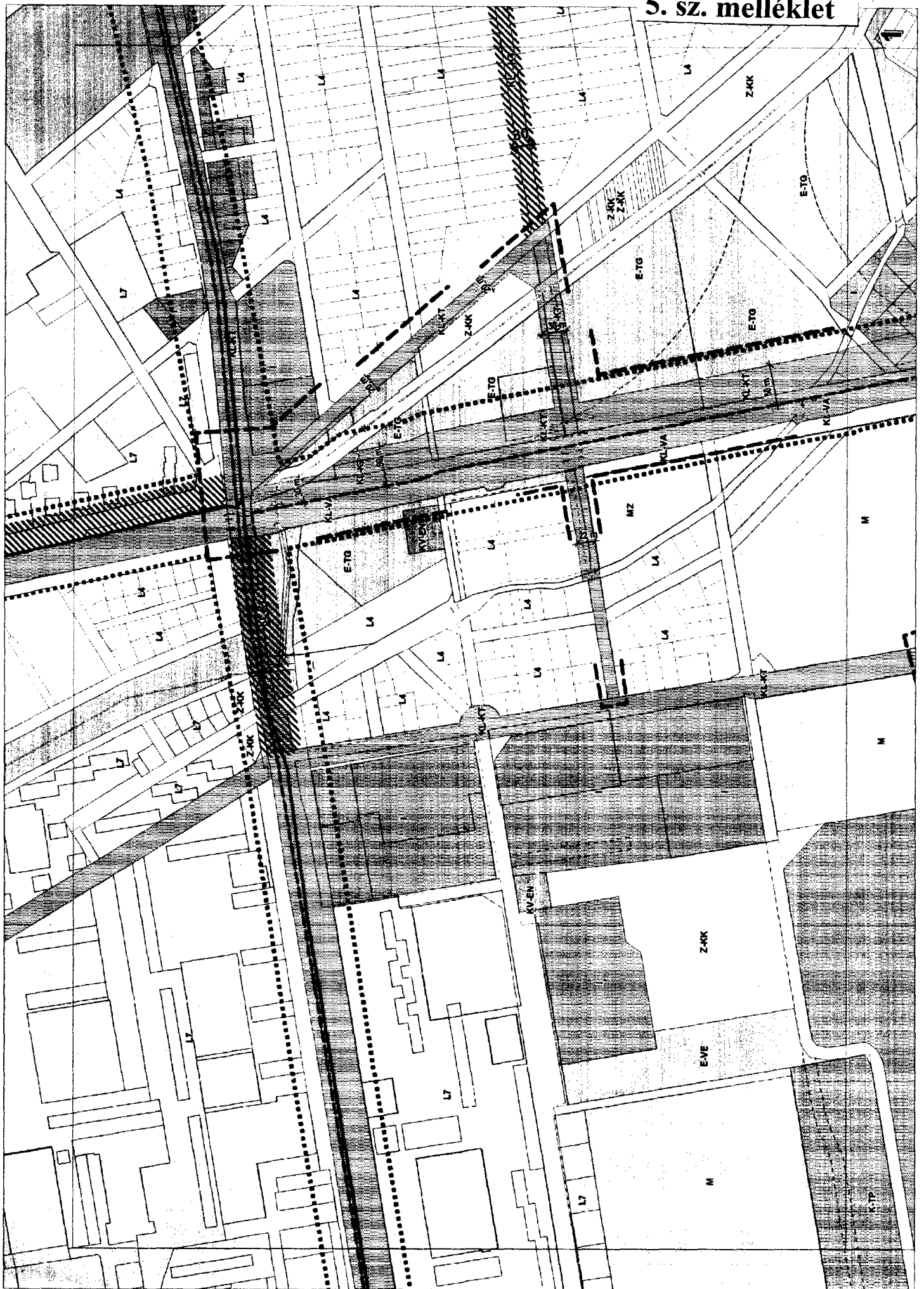
EGYÉB ELEMEK:

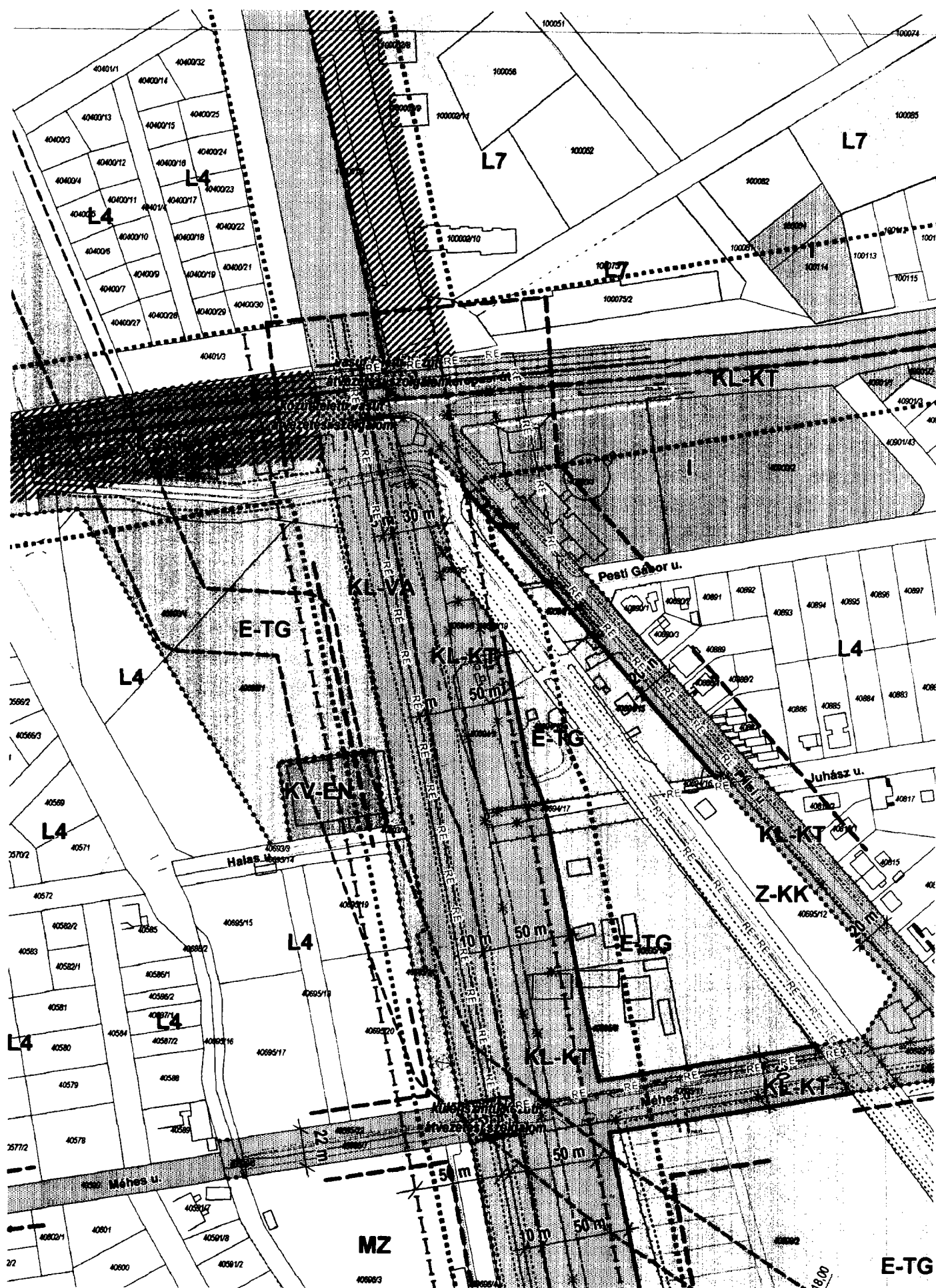




4. sz. melléklet







5/2006. (I. 17.) KFÜB

A Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága a Körvasút menti körút (Duna – M3 közötti szakaszának) kiszabályozására szolgáló FSZKT módosításról valódi szakmai véleményt kialakítani a tervezett út nyomvonalának XVI. kerületet érintő szabályozásával együtt tudna.

A Körvasút menti körút (M3 – Kerepesi út közötti szakasz) útvonalvezetésének problémái az M3 környékén történő szabályozást befolyásolhatják. A tervezett kiszabályozást egyebekben a Bizottság nem kívánja részletesen véleményezni.

Határidő: Képviselő-testületi előterjesztés készítés 2006. február

Felelős: Gilyén Ince bizottsági elnök

(Szavazás: 7 igen)

KIVONAT

a 2007. június 19-én (kedden) a Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága 10. sz. ülésén készült jegyzőkönyvéből.

NAPIREND: 3. Fővárosi Szabályozási Keretters (FSZKT) módosítása és a Körvasút menti körút Duna alsó folyószakasz – Kerepesi út közötti szakaszának keretsabályozási terve
Előadó: Gilyén Ince KFÜB elnöke

HATÁROZAT:
121/2007. (VI. 19.) KFÜB

A Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága a Fővárosi Szabályozási Keretters (FSZKTV) módosítása és a Körvasút menti körút Duna alsó folyószakasz – Kerepesi út közötti szakaszának keretsabályozási terve véleményezéséről szóló Képviselő-testületi határozatot a testületnek elfogadásra javasolja.

Határidő: 2007. június 27. Képviselő-testületi ülés

Felelős: Gilyén Ince elnök

(Szavazás: 4 igen 0 nem 2 tartózkodás)

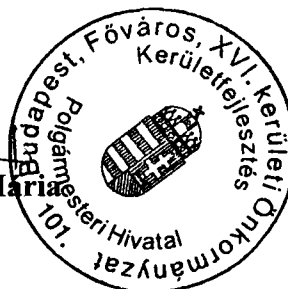
Kmf.

Dernovics Mihály sk.
jegyzőkönyv hitelesítő

Gilyén Ince sk.
KFÜB elnöke

A kivonat hitelélül:


Pappné Furdan Maria
KFI beruházó



Budapest, 2007. június 21.

Kivonat

a Közlekedési, Közbiztonsági és Környezetvédelmi Bizottság 2007. június 20-i ülésén készült jegyzőkönyvéből

Napirend

2.

Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT) módosítása és a Körvasút menti körút Duna alsó folyószakasz – Kerepesi út közötti szakaszának keretszabályozási terve

Határozat

57/2007. (VI.20.) KKKB

A Budapest Főváros XVI. Kerületi Önkormányzat Közlekedési, Közbiztonsági és Környezetvédelmi Bizottsága a Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT) és a Körvasút menti körút Duna – Kerepesi út közötti szakaszára vonatkozó módosításának véleményezését elutasítja.

Az elutasítás oka, hogy a tervezés határa a Kerepesi út, de a tervezett körút viszont tovább halad észak felé, a XVI. kerület területe felé, de terv erről a szakaszból nem készült. Ilyen körülmények között a terv elbírálása nem lehetséges.

A Bizottság szerint elvárható, hogy egy olyan vonalas létesítmény esetében, amely a kerületet is érinti, véleményalkotáskor már álljon rendelkezésre a kerületet érintő szakasz terve is.

A kerületi önkormányzat a saját lakosságának érdekeit tartja szem előtt. A véleményalkotáskor rendelkezésre kell állni a kerületi útvonal terveinek, a terepszint alatti felett vezetendő szakaszok megjelölésével, a nyomvonalvezetési alternatívákkal, a csomópontok megoldási lehetőségeivel, a bontandó épületek címjegyzékével, a környezetet károsító anyagok felsorolásával, az ártalmak ellen védő megoldásokkal, a kárt szenvedő lakosok kártalanítási módjával, stb.

A Bizottság a vázolt ismeretek birtokában kívánja állásfoglalását meghozni. Javasolja a Képviselő-testületnek, hogy a teljeskörű véleményezésre akkor térjen ki, amikor a XVI. kerületi szakasz terveit megkapja és az FSZKT módosítási javaslatát megismeri.

Határidő: 2007. június 27-i Képviselő-testületi ülés

Felelős: Kovács Attila bizottsági elnök

Szavazás: 6 igen – egyhangú

Gilyén Ince sk.
jegyzőkönyv-hitelesítő

Kovács Attila sk.
bizottsági elnök

A kivonat hitelül:


Szirmainé Gilyén Katalin
Irodavezető

Budapest, 2007. június 25.