

# BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET, KŐBÁNYA ÜLLŐI ÚT – CEGLÉDI ÚT – BIHARI UTCA – VASÚT ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA



Készítette:

URBANITAS Tervező és Tanácsadó Kft.



Megbízó:

STAVMAT Zrt.



2021

Készült

Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzata  
és a STAVMAT Zrt.

között létrejött településrendezési szerződés alapján

## TERVEZŐK NÉVSORA



**URBANITAS Tervező és Tanácsadó Kft.**  
1111 Budapest, Stoczek utca 19. IV. em. 3.  
Tel/fax: 466-2018, 466-4220  
e-mail: urbanitas@urbanitas.hu  
honlap: www.urbanitas.hu

Vezető településrendezési tervező:

**Berényi Mária**  
okl. építészmérnök  
Terv. jog.: TT/1É **01-0654**

Településrendezési munkatársak:

**Beleznai Teodóra**  
okl. településmérnök

**Makkai Krisztina**



**Create Value Szolgáltató és Tanácsadó Kft.**  
1135 Budapest, XIII. Zsinór utca 38-40.  
Tel.: +36 20 219-8444, Fax: +36 1 700-2486  
e-mail: info@cvmail.hu  
honlap: www.createvalue.hu

**Dobrocsi Tamás**

Terv. jog.: KÉ-K, Tkö **13-3416**  
okl. közlekedésmérnök  
Terv. jog.: Tkö 01-3157

**Pusztai Ádám**

okl. közlekedésmérnök  
Terv. jog: Tkö 01-16733

### **KÉSZ KÖZMŰ ÉS ENERGETIKAI TERVEZŐ KFT.**

1016 Budapest, Naphegy utca 26.  
Tel.: 489-0365; Fax: 201-4692  
e-mail: kozmu@kesztervezo.hu  
honlap: www.kesztervezo.hu

**Hanczár Zsoltné**

okl. gépészmérnök, városépítési  
szakmérnök  
Terv. jog.: TE, TH, TV **01-2418**

**Szolóczi Bálint**

Zöldfelületek,  
környezetvédelem:

**Balogh Zsombor**

okl. tájépítésmérnök  
Terv. jog.: TK, K/1 **11-0281**

**Bardóczy Sándor**

okl. tájépítésmérnök  
Terv. jog.: TK, K/1 **01-5126**

Berényi Mária  
Ügyvezető igazgató

# TARTALOMJEGYZÉK

<b>BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET, KŐBÁNYA ÜLLŐI ÚT – CEGLÉDI ÚT – BIHARI UTCA – VASÚT ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA</b>	<b>1</b>
<b>TERVEZŐK NÉVSORA</b>	<b>2</b>
<b>TARTALOMJEGYZÉK</b>	<b>3</b>
<b>VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ</b>	<b>7</b>
<b>BEVEZETŐ</b>	<b>14</b>
<b>MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT</b>	<b>15</b>
<b>HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ</b>	<b>16</b>
A TERVEZÉSI TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE, VÁROSI- ÉS TÉRSÉGI KAPCSOLATAI	16
A tervezési terület lehatárolása	16
A tervezési terület városi- és térségi kapcsolatai	17
A TERVEZÉSI TERÜLET TERÜLETRENDEZÉSI TERVEKKEL VALÓ VISZONYÁNAK VIZSGÁLATA	18
A budapesti TSZT és a területrendezési tervek viszonya	18
A TERVEZÉSI TERÜLET ÉRINTETTSÉGÉNEK VIZSGÁLATA A SZOMSZÉDOS TELEPÜLÉSEK, VAGY KERÜLETEK HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEI VISZONYLATÁBAN	18
A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ÉS INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA VIZSGÁLATA A TERVEZÉSI TERÜLET VONATKOZÁSÁBAN	19
Integrált Településfejlesztési Stratégia	19
Gyárdűlő városrész a Környezetvédelmi programban	21
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVI ELŐZMÉNYEK	22
Budapest Főváros Településszerkezeti terve (TSZT)	22
Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ 2017)	26
Budapest Főváros Településszerkezeti tervének és Rendezési Szabályzatának felülvizsgálata- 2020	27
Hatályos kerületi rendezési eszközök	31
A TERVEZÉSI TERÜLET TÁRSADALMI ÉS HUMÁNINFRASTRUKTURÁLIS VISZONYAI	35
A TERVEZÉSI TERÜLET GAZDASÁGI SZEREPE	36
A ZÖLDFELÜLETI RENDSZER VIZSGÁLATA	37
A települési zöldfelületi rendszer elemei	37
A zöldfelületi rendszer konfliktusai és problémái	39
AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA	39
A területfelhasználás vizsgálata	39
Beépítésre szánt területek vizsgálata	39
Tulajdonvizsgálat	41
A meglévő épületállomány vizsgálata	44
A beépítési paraméterek vizsgálata	51
Az épített környezet értékei	57
KÖZLEKEDÉS	60
Hálózatok és hálózati kapcsolatok	60
Közúti közlekedés	60
Közösségi közlekedés	61
Kerékpáros és gyalogos közlekedés	62
Parkolás	62
KÖZMŰVESÍTÉS	63
Víziközművek	63
Energia	64
Elektronikus hírközlés	65
KÖRNYEZETVÉDELEM	71
Talajállapot	71
Felszíni és a felszín alatti vizek állapota	71

Levegőtisztaság	71
Zaj- és rezgésterhelés	72
Fennálló környezetvédelmi konfliktusok, problémák	73
KATASZTRÓFAVÉDELEM	73
Építésföldtani korlátok	73
Vízrajzi veszélyeztetettség	75
Egyéb tevékenységből adódó korlátozások	76
ÁSVÁNYI NYERSANYAG LELŐHELY	76
VÁROSI KLÍMA	76
<b>HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ</b>	<b>77</b>
A VIZSGÁLT TÉNYEZŐK ELEMZÉSE, SWOT ANALÍZIS	77
<b>HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ</b>	<b>81</b>
A HELYZETELEMZÉS EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE, ÖSSZEFOGLALÁSA	81
Vizsgálati összefoglaló	81
Felsőbb rendű terveknek való megfelelés	81
<b>ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK</b>	<b>83</b>
<b>A FEJLESZTÉSI PROGRAMELEMEK ÖSSZEFOGLALÁSA</b>	<b>84</b>
<b>BEÉPÍTÉSI JAVASLAT</b>	<b>89</b>
<b>SZAKÁGI ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK</b>	<b>92</b>
A ZÖLDFELÜLETI RENDSZER FEJLESZTÉSE	92
Zöldfelületi rendszer elemeinek fejlesztési javaslatai	92
Zöldfelületi ellátottság alakulása	93
Zöldfelületek ökológiai szerepének erősítésére vonatkozó javaslatok	93
<b>KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK</b>	<b>93</b>
Bihari utcán létesítendő új szintbeli csomópont és környezetének rendezése (1a)	94
Új balra nagy ívű kapcsolat az Üllői útról a városhatár felé (2)	96
Balkán utcáról jobbra kis ív kapacitásnövelése az Üllői út – Balkán utca csomópontjában, Üllői úti osztályozó hosszának növelése (3)	97
Új villamos megálló a Bihari úton a Zágráb utca magasságában (1b)	98
Kerékpáros fejlesztések	99
Gyalogos fejlesztések	99
Balkán utca és Fertő utca között létesítendő új utca (4)	100
Közúti aluljáró a Balkán utca folytatásában (5)	101
Ütemezés	101
Gépjármű elhelyezés, parkolás	102
<b>KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLATOK</b>	<b>104</b>
Víziközművek	105
Energiaközművek	106
Villamosenergia-ellátás	107
Termikus célú energiaellátás	107
Elektronikus hírközlés	107
Megújuló energiaforrások alkalmazása, környezettudatos energiagazdálkodás	107
<b>KÖRNYEZETI HATÁROK ÉS FELTÉTELEK</b>	<b>114</b>
Levegő-tisztaságvédelem	114
Zajvédelem	114
Talajvédelem	114
Hulladékkezelés	114
<b>A HATÁLYOS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVVEL ÉS A FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZATTAL VALÓ ÖSSZHANG IGAZOLÁSA</b>	<b>115</b>

A FŐVÁROSI TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK VÁLTOZÁSA	115
A VONATKOZÓ KORMÁNYRENDELETEK VÁLTOZÁSAI	115
EGYES SZABÁLYOZÁSI ELEMEL JOGSZABÁLYI ÖSSZEFÜGGÉSEI	116
A beépítési sűrűség és a szintterületi mutató összefüggései	116
AZ ÚJ KÉSZ ILLESZKEDÉSE A TSZT-HEZ ÉS AZ FRSZ-HEZ	117
A beépítési sűrűség és a zöldfelületi átlagérték igazolása	117
AZ EGYÉB JOGSZABÁLYOKNAK VALÓ MEGFELELÉS	121
Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXXVIII. törvény (Étv.)	121
Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (Trtv.) és a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet	121
<b>SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ</b>	<b>122</b>
Intézményterületek	122
Gazdasági területek	123
<b>JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK</b>	<b>HIBA! A KÖNYVJELZŐ NEM LÉTEZIK.</b>
ELSŐ RÉSZ	124
III. FEJEZET	125
A KÖZLEKEDÉS ÉS A JÁRMŰVEK TÁROLÁSA	125
3. Az ingatlanok gépjárművel történő kiszolgálása	125
4. Személygépjárművek tárolása	126
5. Kerékpárok tárolása	126
6. Tehergépjárművek tárolása	126
7. Autóbuszok tárolása	127
IV. FEJEZET	127
A KÖZMŰVEK	127
V. FEJEZET	127
A TERMÉSZETI KÖRNYEZET VÉDELME	127
8. A környezeti elemek védelme	128
9. Közterületi zöldfelületekre vonatkozó előírások	128
10. Építési övezetek zöldfelületeire vonatkozó előírások	128
VI. FEJEZET	128
ÉPÍTMÉNYEK ELHELYEZÉSE	128
11. Általános előírások	128
MÁSODIK RÉSZ	130
A BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK ÖVEZETI ELŐÍRÁSAI	130
VII. FEJEZET	130
INTÉZMÉNYTERÜLETEK	130
VIII. FEJEZET	131
GAZDASÁGI TERÜLETEK	131
HARMADIK RÉSZ	132
A BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK ÖVEZETI ELŐÍRÁSAI	132
IX. FEJEZET	132
A KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK	132
17. Általános előírások	132
18. I. rendű főút területe (KÖu-2)	132
19. II. rendű főút területe (KÖu-3)	132
20. Településszerkezeti gyűjtőút területe (KÖu-4)	132
21. Kerületi jelentőségű közutak területe (Kt-kk)	132
23. Kötőpályás közlekedési létesítmények területe (KÖk)	133

# VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

## Előzmények, a tervezési terület bemutatása

A tervezési terület Budapest Főváros X. kerületében, Kőbánya Gyárdűlő városrészében, az Üllői út – Ceglédi út – Bihari utca – vasút által határolt területen fekszik, kiterjedése nagyjából 26 hektár. A tervezés Budapest Főváros X. kerületi Önkormányzat és a STAVMAT Zrt. között létrejött településrendezési szerződés alapján készül.

Jelen tervezési folyamat nem előzmény nélküli, mivel 2018-ban a KÉSZ korábbi tervezetét az Önkormányzat illetékes bizottsága előzetesen támogatta, megtörtént a terv partnerségi és államigazgatási egyeztetése, de a terv közlekedési javaslatát a Budapest Közút – amely a telephelyével érintett a területen – nem támogatta, így konszenzus hiányában a tervezést leállt. 2020. év folyamán kezdeményezte a STAVMAT ZRT. a tervezés folytatását, melyet a fővárosi településrendezési eszközök és egyéb megváltozott körülmények miatt teljesen felül kellett vizsgálni.

Jelen dokumentáció a megismétlésre kerülő partnerségi és államigazgatási egyeztetéshez készült, és ennek előzetes önkormányzati véleményezési dokumentációja, de már teljeskörűen megfelel a vonatkozó jogszabályokban meghatározott tartalmi követelményeknek és a jelenleg jóváhagyás előtt álló Fővárosi Településszerkezeti terv (TSZT) és a Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ) tervezetének felel meg.



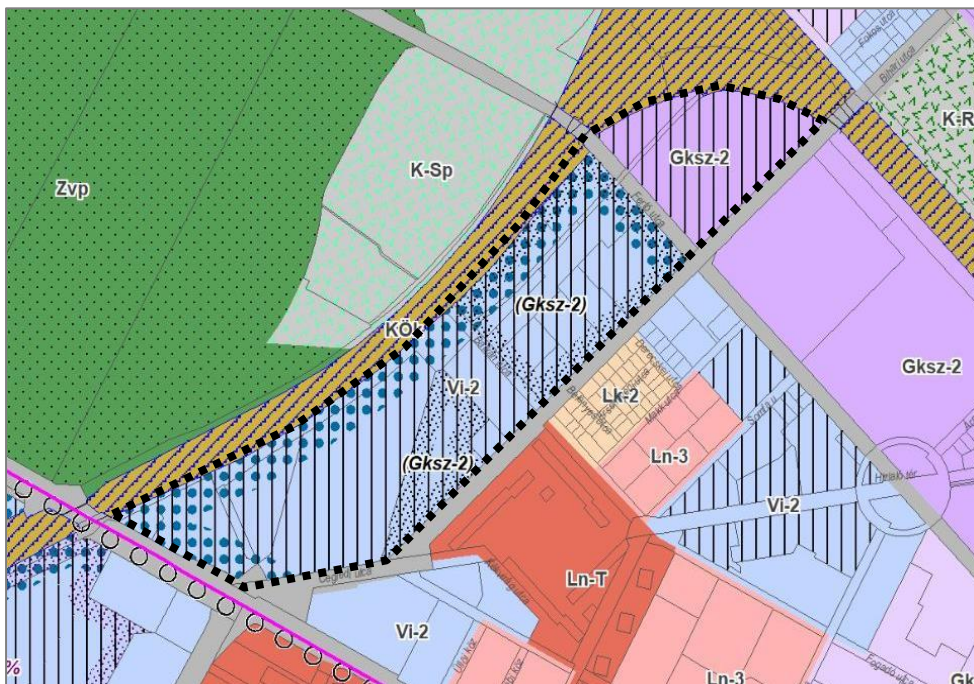
A tervezési terület lehatárolása légifotón

## A TSZT és az FRSZ módosulásai a tervezési területen

- a Balkán utca és a Fertő utca közötti rész **Vi-2** jelű intézményi területfelhasználásba került a véleményezés során megfogalmazott kerületi kérés alapján, azzal, hogy a változó

területeken még kijelölhető a KÉSZ-ben **Gksz-2** jelű, kereskedelmi-szolgáltató terület építési övezet;

- az Üllői út, a vasút és a Fertő utca menti 50 m széles sávban lakás rendeltetés nem létesíthető;



A TSZT tervezetének vonatkozó részlete



Az FRSZ tervezet 1. mellékletének vonatkozó részlete

Szintén új elem, hogy a Népliget vasúti megálló tervezése eljutott olyan szintre, hogy a MÁV adatszolgáltatása alapján a vasúti bővítés igénye már figyelembe vehető a tervezés során.

## Terülefejlesztési – környezetalakítási koncepció

A koncepció azon alapszik, hogy a tervezési terület a mai STAVMAT telephely átépülése és a Népliget vasúti megálló megvalósítása következtében felértékelődik és fokozatosan átépül. A terület jelentős része a közlekedési adottságok miatt környezeti terhelésnek van kitéve, így az intézményi átalakulás jobban valószínűsíthető. Ugyanakkor a környezetterhelésnek kevésbé kitétt telkeken várhatóan lakásépítésre is lesz igény.

A vasút és a Bihari úti oldalpályás villamosvonal miatt a terület zárvány jellegű, korlátozottan megközelíthető, holott két irányból is főutak határolják és a Fertő utca is fővárosi gyűjtőút. Ez volt az indoka, hogy a tervvel párhuzamosan a STAVMAT Zrt. megbízásából közlekedési hatástanulmány készült, amely feltárta a terület megközelítésének javítási lehetőségeit. A tanulmánytervet a dokumentációhoz csatoltuk.

A közlekedési hatástanulmány forgalomszámláláson alapuló adatokból indult ki és több, kisebb kapacitásnövelő javaslattal határozta meg azt a területen elhelyezhető személygépjármű számot, amelynek alapján az építési előírásokban a legnagyobb építhető szintterület lett előírva. A fejlesztéseket több ütemre bontva határozta meg a közlekedési tanulmányterv az azokhoz tartozó legnagyobb gépjárműszámot, és a feltételezett intézményi rendeltetés alapján a létesíthető hasznos alapterületet.

A következő oldali beépítési javaslat a szabályozás keretei között *létrehozható beépítés egy lehetőségét mutatja be*, amely a beruházói igények és lehetőségek függvényében még jelentősen módosulhat.

Az **I. és II. ütemben** a STAVMAT tulajdonú, az Üllői út – Ceglédi út sarkánál lévő telken indulna el a fejlesztés egy irodapark létesítését célozva és hozzá kapcsolódóan, elsősorban a földszinteken közhasználatú kereskedelmi, szolgáltató és vendéglátó létesítmények kaphatnának helyet.

A **III. és IV. ütemben**, a Népliget vasúti megálló felértékelő hatása miatt a meglévő LIDL áruház és az ÖMV töltőállomás - Burger King gyorsétterem telkei épülhetnének át, szintén vegyes felhasználással. Ezek a rendeltetések bekerülhetnének az új épületek földszintjére is. Hasonlóan a tömb Balkán utca felőli részéhez, ahol már lakásépítéssel is számol a terv. Kérdéses ugyan a Budapest Közút itt lévő telephelyének rendeltetés-módosítása, de hosszabb távon erre is számítani kell, már csak azért is, mert a jelenlegi telephelyet körbe nőtte a város, egyre jobban nem oda való a rendeltetése, városképi megjelenése.

Az elfogadás előtt álló fővárosi TSZT és FRSZ a Balkán utca – Fertő utca közötti tömb területfelhasználását Gksz-2 jelű kereskedelmi-szolgáltató területről **Vi-2** jelű intézményterületre módosította kerületi kezdeményezés alapján, meghagyva az átmeneti **Gksz-2** területfelhasználásnak megfelelő szabályozási lehetőséget. Ugyanakkor a vasúti területtől és a Fertő utcától számított 50 m-es sávban lakásrendeltetés létesítését nem teszi lehetővé.

Fentiek figyelembe vételével a KÉSZ a vasút mellett továbbra is **Gksz-2** területfelhasználásnak megfelelő építési övezetet jelölt ki, míg a tervezett új utca és a Bihari út között **Vi-2** jelű építési övezetet. Itt lakásépítés is megengedett, kivéve a Fertő utca menti 50 m-es sávot. Ezen a területen már ma is található néhány többlakásos épület.

A tervezési terület északi része, a Fertő utcától északra, **Gksz-2** területfelhasználású. Ez már korábban változott, mert a régebbi fővárosi tervekben energiatermelés céljára szolgáló ipari terület volt. A Kőbányai Erőmű megszűnte után az épületeket elbontották és a tulajdonos Budapest Erőmű Zrt. a terület részleges értékesítését tervezi a szabályozás keretei közötti, de jelenleg még nem ismert rendeltetéssel.

A **Népliget vasúti megálló** megközelítését egy új gyalogos-kerékpáros sétány fogja biztosítani. A vasút alatt széles gyalogos átjáró létesül, amely közvetlen kapcsolatot biztosít a metró Üllői úti megállója és a Népliget vasúti megálló között, de egyúttal biztosítja a közvetlen kapcsolatot a Népliget városi park irányába is. A koncepció impozáns látványtervei már elérhetők az interneten.





0 100 200m

### Jelmagyarázat

	Kerülethatár		Burkolat látható, azutáni
	Jogi határ - megjelölt / bevezetett		Az utáni, színter burkolatú felület - megjelölt/tervezett
	Helyrajzi szám		Gyógypálya, járdák, járdaszegély
	Tervezési terület határa		Kerékpárparking állásleltmény
	Megajánlás - állomány		Zöldfelületek
	Megajánlás - javított		Fa, bokor megjelölt / tervezett
	Megajánlás épület - megjelölt		Vízcsatlakozás / tervezett
	Lapostelős épület - tervezett		Villamosvonal
	Lapostelős épület - tervezett		Vasútvonal
	Geodéziailag nem bemért épület		Központpályás megállóhely - megjelölt
	Zöldfelület - javított		Központpályás megállóhely - tervezett
	F+6 Szintszám		Támfal
	Burkolatanyag		Felújítás
	Burkolat kábel, síkánya		133-V elektromos légvezeték nyomvonala és védőátvezető

tervező- és tanácsadó

Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzata

Budapest X. kerület  
Csepeli út - Csepeli út - Bányász utca vasút állomás terület  
KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYTÁR

**Környezetalkálási javaslat**

1:2000

2021. február

## A terület zöldfelületeinek fejlesztése:

A vizsgálati munkarészek alapján elmondható, hogy a terület zöldfelületi aránya nagyon alacsony. A fejlesztések hozadéka lehet, hogy az építési előírások szerint kötelező lesz a legalább 25 %-os zöldfelületi arány biztosítása.

Mivel a **Vi-2** besorolású terület egy részén új irodaparkot terveznek megvalósítani, ott lehetőség nyílik komolyabb, két vagy háromszintes növényállományú zöldtető létesítésére is, különösen a mélygarázsok feletti járószinten. Ezek a zöldfelületi arányba rétegvastagságtól és növényzettől függően 25-50-75%-ban beszámíthatók az OTÉK szerint. Ezekkel együtt, illetve a telken belüli talajkapcsolatos zöldfelületek kijelölésével ezen telkek esetében is csak akkor lehetséges a 25%-os arány elérése, ha bizonyos mértékben valódi talajkapcsolatos, 100%-ban beszámítható zöldfelületek is megjelennek. Erre jellemzően a vasúti védőterületen belül a Balkán köz mentén, valamint a Ceglédi utca és a Bihari utca mentén van lehetőség.

A telken belüli zöldfelületek arányának javításán túl a Balkán köz, a Fertő utca és a Bihari utca esetében a közterületi fasorok teljes rekonstrukciójára is szükség van. A Balkán köz és a Fertő utca esetében javasolt a kislevelű hárs és a korai juhar használata, míg a Bihari utcában a magas kőrís telepítéssel lehetne a jelenleginél jobb és zöldfelületben gazdagabb utcaképet elérni, az utak és a parkolók fásítását megoldani.

## A terület közúti közlekedési fejlesztési javaslatának elemei:

- **Bihari utcán létesítendő új szintbeni csomópont és környezetének rendezése:** A fejlesztés elsősorban a városhatár és a haránt irányok elérhetőségét javítja. Az új csomóponti ág a Zágráb utca magasságában kerül kialakításra, egy behajtó, és két kihajtóval (jobbra és balra egy-egy sáv). A Gyárdűlő városrészre készülő forgalomcsillapítási koncepcióval összhangban, a részletesebben kidolgozott alapváltozat mellett több, egyéb szempontokat is figyelembe vevő koncepció került kidolgozásra, az előzetes elképzelések alapján egyebek mellett a cél a Zágrábi út menekülő szerepének megszüntetése. A változatok között a megvalósítás idején érdemes majd dönteni, mivel ezt több körülmény befolyásolja, többek között az Üllői út tervezett átépítése.
- **Új balra nagy ívű kapcsolat az Üllői útról:** A fejlesztés célja a város felőli kapcsolat javítása, a Balkán utcai csomóponttal hasonló funkcionalitással.
- **Balkán utcáról jobbra kis ív kapacitásnövelése az Üllői út – Balkán utca csomópontjában, Üllői úti osztályozó hosszának növelése:** A mai kialakítás jellegében megmarad, viszont a városközpont irányába a jobbra kis ívben kanyarodó sáv duplázásra kerül.
- **Új utca létesítése a Balkán utca és a Fertő utca között:** Már a korábbi Népliget KSZT is tartalmazta az új út létesítését, amelyre a Bihari utca telített kapacitása miatt lesz szükség távlatban. Itt a Balkán utca végénél egy új közúti aluljárót is előírnyoz a Népliget KÉSZ és jelen terv is.

## Közforgalmú közlekedés:

- **Új villamos megálló a Bihari úton a Zágráb utca magasságában:** A területet érintő közforgalmú eszközök közül a 3-as villamost érintik a fejlesztések. Az Ecseri út megálló és a Balkán utca megálló között a megállókiosztás ritmusa miatt adódna egy megálló, ami szolgálni tudná a STAVMAT területén előíranyozott irodakomplexumot és közvetlen gyalogos kapcsolatot adna a vasút felől érkezőknek, valamint a Zágráb utcai lakóterületek számára javítaná a hozzáférést a közösségi közlekedéshez.
- **Népliget megállóhely:** Az állami beruházásként megvalósuló fejlesztés célja, hogy az elővárosi vonatok a budai agglomeráció három régiójából – a tatabányai, a székesfehérvári és a pusztaszabolcsi vonalról – a főváros belső területeit érintve Pesten a hatvani, az újszászi és a ceglédi vonalakon folytathassák útjukat, ezzel összekötve az agglomeráció pesti és budai oldalát, Budapest külső és belső kerületeit.



### Gyalogos és kerékpáros közlekedés

A jelenlegi közlekedéspolitikai célokkal összhangban fontos szempont volt a tervezésnél a kerékpáros és a gyalogos közlekedés megtervezése, mind hálózatosság, mind pedig biztonság, kényelem szempontjából. A kerékpáros hálózat fejlesztése a teljes területet érinti, kiemelten a Népliget megállóhelyet, ahol a tervek szerint B+R parkoló is létesül majd.

Önálló kerékpáros és gyalogút az Üllői út- Ecseri út-Ceglédi út kereszteződésétől a Népliget megállóhelyig, majd a vasút alatt átvezetve a Népligeti sétautakhoz csatlakozik.



### Közműellátás:

A terület jelenleg is teljes közműellátással rendelkezik, a javasolt új beépítés megvalósítása is a teljes közműellátás kiépítését igényli. A tervezett fejlesztéseket a meglévő alapközművek várhatóan ki tudják majd szolgálni.

## Szabályozási koncepció

A szabályozás koncepciójának szempontjai:

- Budapest Főváros Településrendezési tervéhez és a Fővárosi Rendezési Szabályzathoz való igazodás, a jóváhagyás előtt álló 2020. évi felülvizsgálat figyelembe vétele
- a korábbi építési jogok figyelembe vétele,
- a MÁV által tervezett vasútfejlesztés, melynek részeként épül meg a Népliget vasúti megállóhely az Üllői úti vasúti felüljárónál (NIF adatszolgáltatás szerint)
- a közlekedési hatástanulmányban meghatározott közlekedésfejlesztési javaslatok szerinti ütemezett kapacitásfejlesztési lehetőségek alapján a parkolási igényből kiindulva az építési lehetőségek meghatározása az egyes építési övezetekben;

- a STAVMAT Zrt. által tervezett irodapark együttes megvalósítását lehetővé tevő szabályozási környezet megfogalmazása.

### **Intézményterületek:**

A terv az Üllői út melletti, kerületi helyi védelem alatt álló szálloda fennmaradásával és a kiadott településképi vélemény szerinti bővítésével számol és ennek építési övezetét ilyen módon határozta meg. A szállodabővítés a MÁV hozzájárulásával létesül. (**Vi-2/3** jelű ép. övezet)

Az OMV töltőállomás, a mellette lévő Burger King és LIDL áruház területének átépítését is lehetővé teszi a szabályozás, akár irodai vagy szállásrendeltetéssel. A Népliget vasúti megálló felértékeli a környezetét, így reális lehet ennek, az egyébként városképi szempontból is kedvezőtlen területnek az átépülésével számolni, ahol akár az eredeti rendeltetések a földszinten fennmaradhatnak. (**Vi-2/2** jelű ép. övezet)

A STAVMAT tulajdonú telek önálló építési övezetbe került. A **Vi-2/1** jelű építési övezeti határértékek a közlekedési hatásvizsgálat alapján lettek meghatározva. A Szabályozási terven kijelölt építési helyek figyelembe veszik a tervezett vasútfejlesztés helyigét, a vasút védőterületének módosulását is.

A **Vi-2/4** jelű építési övezetbe tartozik a Budapest Közút telke, a Balkán utca két oldalán lévő telkek és a Bihari út menti telkek a Fertő utcáig. Itt a TSZT-FRSZ új lehetőségei alapján jelentősebb funkcióváltás és átépülés várható, de a telek egy része már jelenleg is lakó vagy intézményi felhasználású. Ebben az építési övezetben lakásépítés is megengedett, kivéve a TSZT-ben rögzített vasút és Fertő utca menti sávot.

### **Gazdasági területek**

A Balkán utca és a Fertő utca közötti tömbben a vasút menti sáv maradt átmenetileg **Gksz-2** építési övezetben a kialakult állapot figyelembe vételével.

A Fertő utcától északra lévő gazdasági területet két építési övezetbe sorolta a terv.

A Budapesti Erőmű Rt. területén a **Gksz-2/1** jelű építési övezeti besorolás a korábbi célzott energiaellátási területhasználati módnál tágabb hasznosítási lehetőségét biztosítja a területnek. Az építési övezeti határértékek a telek több részre való megosztását, magasabb épület létesítését és alacsonyabb zöldfelületi arányt tesznek lehetővé, biztosítva ezzel a kereskedelmi-szolgáltató gazdasági területnek megfelelő funkcióváltást.

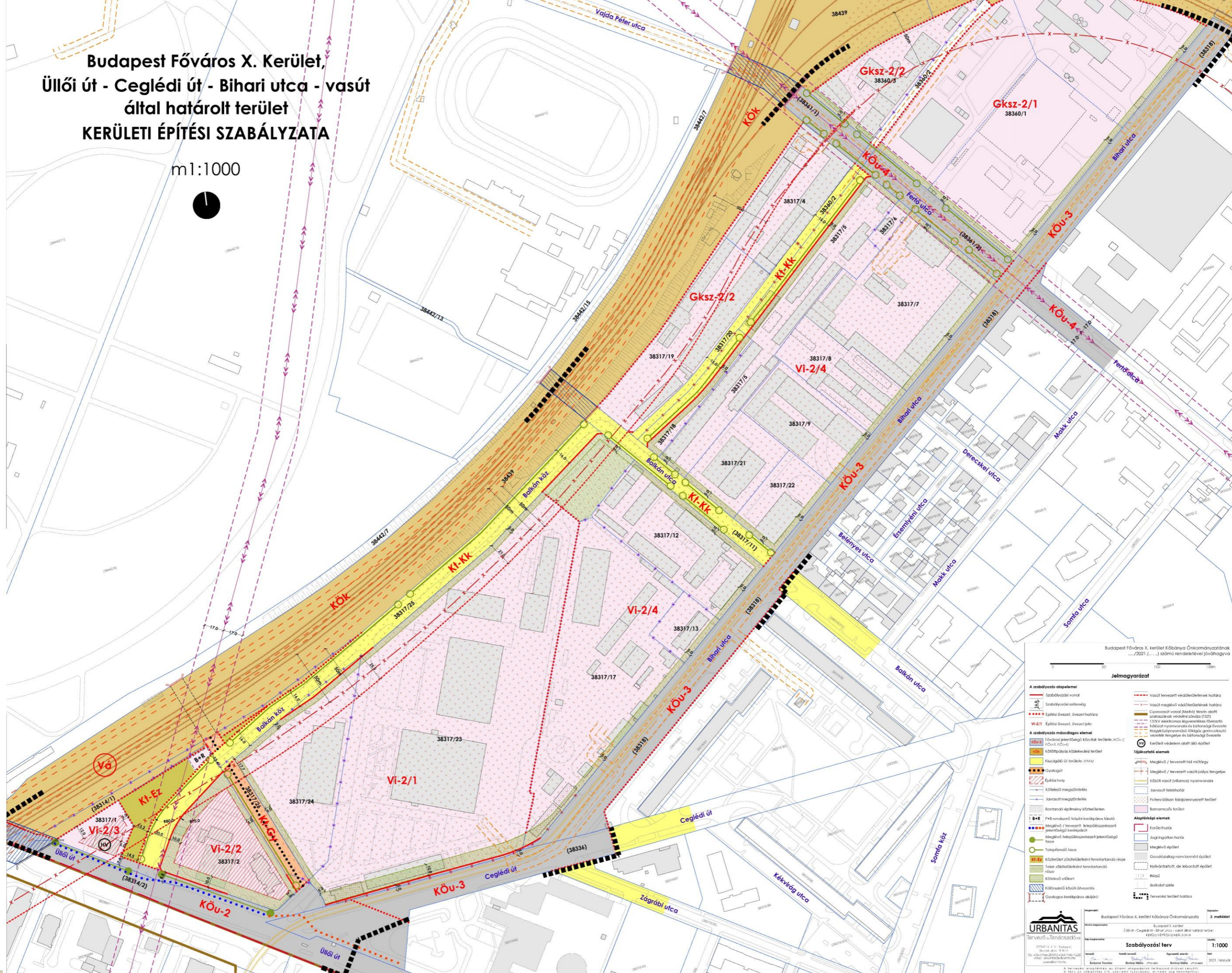
A tömb vasút menti sávja, amelynek nagyobb része a vasút védőterületében van, **Gksz-2/2** jelű, amely kevésbé intenzív beépítésre ad lehetőséget az adottságok miatt.

### **Vasúti terület, a Népliget vasúti megállóhely**

A 2020. évi tervezés megindulásakor a NIF és a MÁV egyeztetések és adatszolgáltatás alapján már figyelembe lehetett venni a vasútfejlesztés helyigényét az építési engedélyezési tervek alapját képező tanulmánytervek szerint. A vasúti bővítésen kívül a megálló megközelítését szolgáló peronaluljáró és gyalogos sétány, valamint egy B+R kerékpártároló létesítésével is számol terv. Nem zárható ki ugyanakkor, hogy az építési engedélyezési tervek készítését követően kisebb mértékű módosítást kezdeményezhet még a későbbiekben a NIF Zrt.

# Budapest Főváros X. Kerület, Üllői út - Ceglédi út - Bihari utca - vasút által határolt terület KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

m1:1000



Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzatának  
...../2021.(...) sz. számú rendeleteivel jóváhagyva

**Jelmagyarázat**

<p><b>A szabályozási alapelvei</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Szabályozási vonal</li> <li>Szabályozási szélesség</li> <li>Építési övezet, övezeti határa</li> <li>VI-2/1 Építési övezet, övezeti járó</li> </ul> <p><b>A szabályozási másodlagos elemei</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kőu-2 Fővárosi jelentőségű közutak területei Kőu-2</li> <li>Kőu-3 Kőbányai közutak területei</li> <li>Kőu-4 Kőbányai közutak területei</li> <li>Közterületi területek</li> <li>Cyrtógáz</li> <li>Építési hely</li> <li>Kötelező megőrzés</li> <li>Javasolt megőrzés</li> <li>Bonitációs építési terület</li> <li>P+R rendszerű felületi közlekedés</li> <li>Meglévő / tervezett településrendezési jelentőségű kerékpárút</li> <li>Meglévő / tervezett településrendezési jelentőségű kocsipálya</li> <li>Kötelező megőrzés</li> <li>Telek áttelepítésének fenntartandó része</li> <li>Kötelező megőrzés</li> <li>Kötelező megőrzés</li> <li>Kötelező megőrzés</li> <li>Cyrtógáz kezelési szabály</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tervezett védőterület határa</li> <li>Vasút meglévő védőterület határa</li> <li>Cyrtógáz vonal (Műhó) területi osztály szerinti védelmi zóna (TSZ)</li> <li>130V elektromos tápellátás területi osztály szerinti védelmi zóna</li> <li>Nagyfeszültségű létesítmények területi osztály szerinti védelmi zóna</li> <li>Kerületi védelem alatt álló épület</li> </ul> <p><b>Tájékoztató elemek</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Meglévő / tervezett hidak</li> <li>Meglévő / tervezett vasúti pályák</li> <li>Közúti vasút (világos) nyomvonal</li> <li>Javasolt telekhatár</li> <li>Polgári lakóterület határa</li> <li>Bonitációs terület</li> </ul> <p><b>Alaplépcsős elemek</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Építési hely</li> <li>Jogi ingatlan határa</li> <li>Meglévő épület</li> <li>Gondozatlan nem bennről épített</li> <li>Nyilvánított, de lebontott épület</li> <li>Rés</li> <li>Burkolat szél</li> <li>Tervezett terület határa</li> </ul>
---	--

**URBANITAS**  
Tervező és Tanácsadó Kft.  
www.urbanitas.hu

Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzatának  
Üllői út - Ceglédi út - Bihari utca - vasút által határolt terület  
KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

**Szabályozási terv** 1:1000

2. melléklet

2023. február 15.

# BEVEZETŐ

A tervezési terület Budapest Főváros X. kerületében, Kőbánya Gyárdűlő városrészében, az Üllői út – Ceglédi út – Bihari utca – vasút által határolt területen fekszik, kiterjedése nagyjából 26 hektár. A tervezés Budapest Főváros X. kerületi Önkormányzat és a STAVMAT Zrt. között létrejött településrendezési szerződés alapján készül.

## Tervezési előzmények

A STAVMAT Zrt. (továbbiakban: *Költségviselő*) 2017. júliusában szabályozási terv módosításához szükséges dokumentációk elkészítésével bízta meg az Urbanitas Kft.-t (továbbiakban: *tervező*), melynek célja a fenti tömbön belül tervezett új, multifunkcionális (lakó- iroda- kereskedelem-szolgáltatás-rekreáció) városnegyed megépülése lehetőségének biztosítása volt. A terv egyeztetése a *településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (továbbiakban: *Trk.*) 32. § (1) a) pontja szerinti teljes eljárással történt, partnerségi és államigazgatási egyeztetése lezajlott.

A tervezés során felmerült közlekedési kérdésekben az egyes felek között az egyeztetési folyamat során nem született konszenzus, így a tervezési folyamat a 2018-as évben megakadt. A 2020. évben lezajlott egyeztetések eredménye alapján a STAVMAT Zrt. kezdeményezte a Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzatával megkötött településrendezési szerződés, valamint a tervezővel kötött tervezői szerződés módosítását a munka folytatása céljából.

Mindehhez az elmúlt évek változásai következtében szükségessé vált a dokumentáció felülvizsgálata és átdolgozása, melynek következtében új partnerségi és államigazgatási egyeztetés lefolytatása is szükséges.

A tervezési területen jelenleg nincs hatályban kerületi építési szabályzat, építési tevékenységet folytatni a hatályos TSZT, illetve az OTÉK és az Étv. rendelkezési alapján lehet.

Jelen szabályozási terv módosítás több célt is szolgál:

- Az új KÉSZ összhangban készül Budapest Főváros új Településszerkezeti tervével (1651/2017.(XII.6.) Főv. Kgy. határozat), valamint a Fővárosi Rendezési Szabályzattal (5/2015. (II.26.) Főv. Kgy. rendelet) és az egyéb országos jogszabályokkal
- Az új KÉSZ az Üllői út – Balkán utca közötti területen tervezett új ingatlanfejlesztési elképzeléseknek is teret adó szabályozást javasol
- A KÉSZ a meglévő területhasználatot és jogszabályi környezetet vizsgálva ad javaslatot a szabályozási előírásokra, figyelembe véve a meglévő tervi előzményeket.

A tervezés az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény, az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet, a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény és a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény előírásainak megfelelően történt.

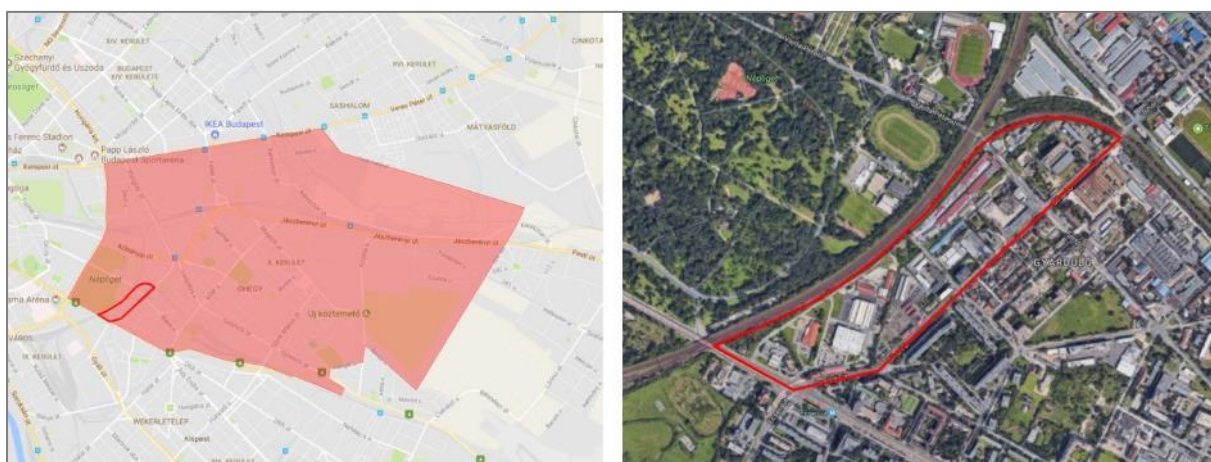
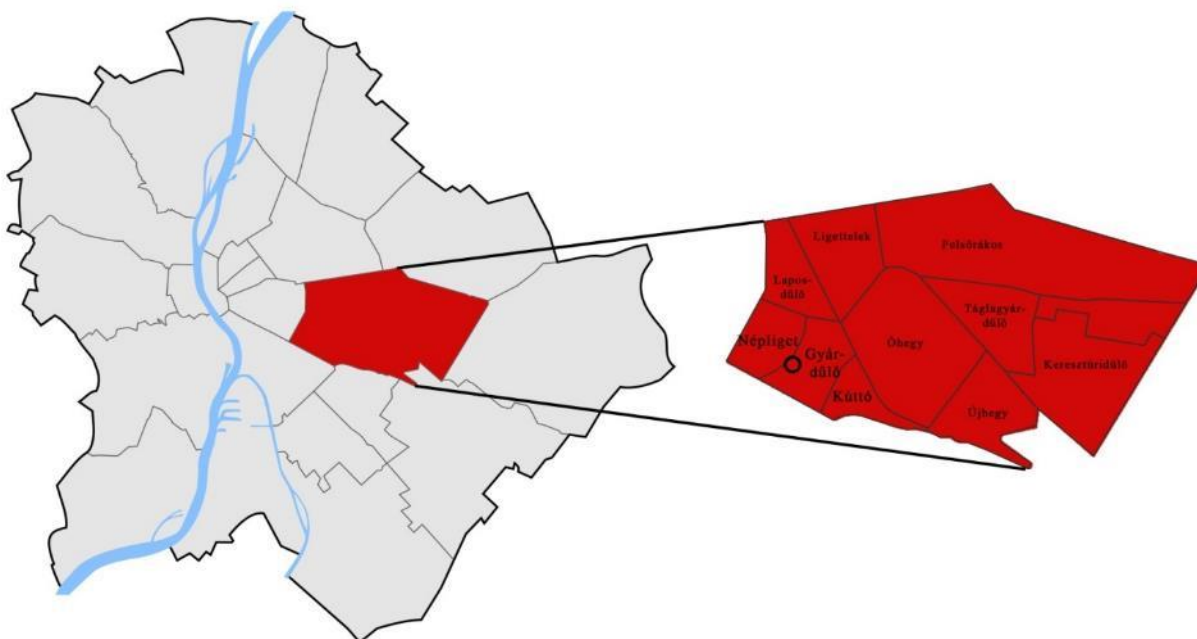
## MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT

# HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

## A TERVEZÉSI TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE, VÁROSI- ÉS TÉRSÉGI KAPCSOLATAI

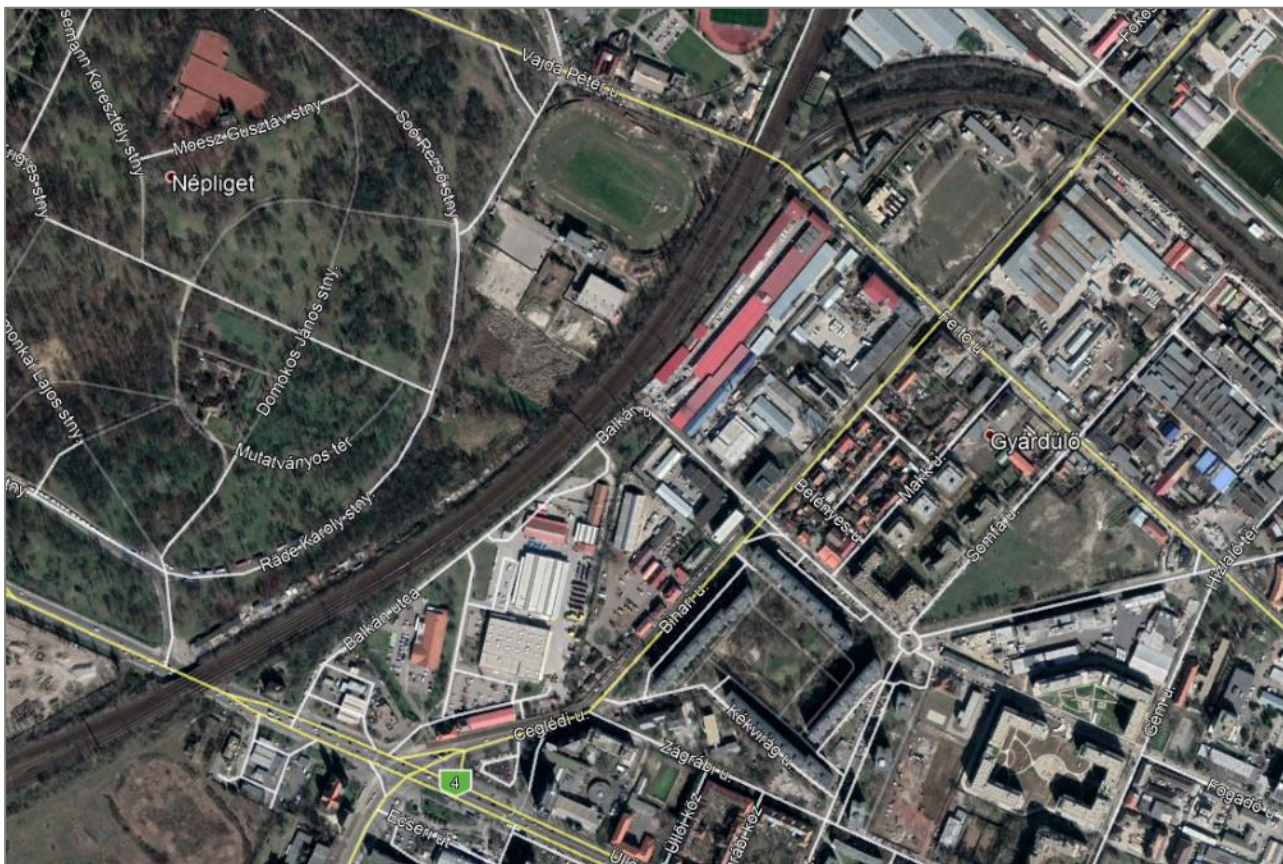
### A tervezési terület lehatárolása

A tervezési terület Budapest X. kerületében Kőbányán, Gyárdűlő városrészben, az M3 metróvonal Ecséri úti megállójának közvetlen közelében található. Déli irányból az Üllői út, keleten a Ceglédi út és a Bihari utca, észak és nyugat felől pedig vasúti sínek (a MÁV hegyeshalmi vonala) határolja. A területtől nyugatra a Népliget nagy kiterjedésű zöldfelülete, északra gazdasági területek, keletre gazdasági és lakóterületek, délre pedig intézményi és lakóterületek találhatóak.



A tervezési terület elhelyezkedése

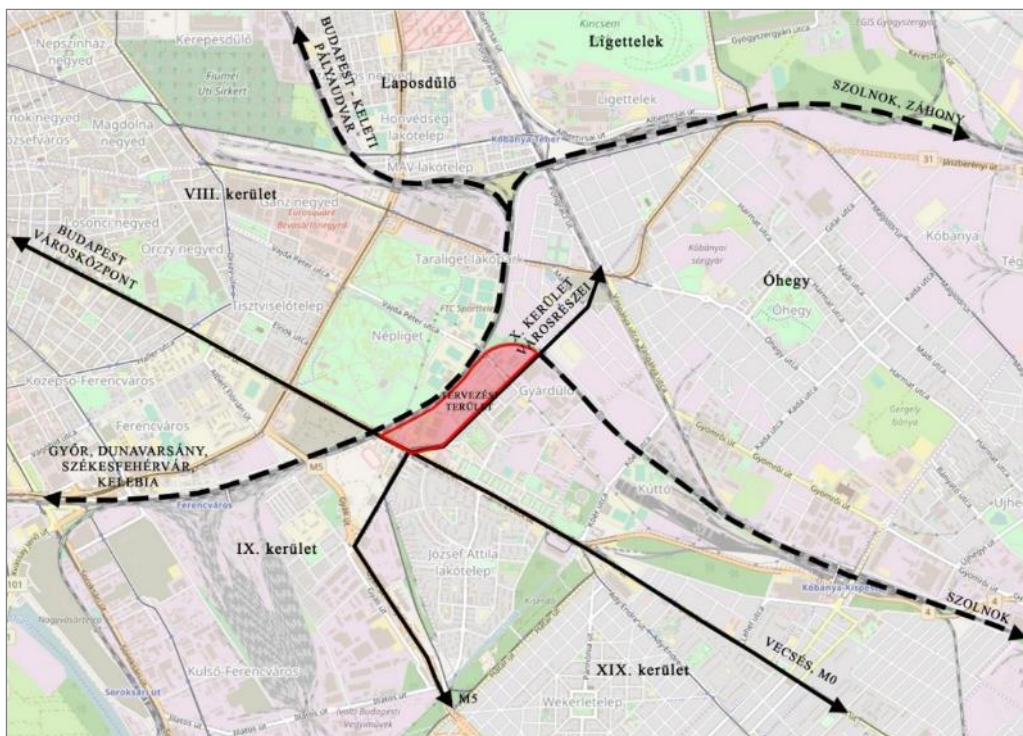




A tervezési terület helyszínrajza

### A tervezési terület városi- és térségi kapcsolatai

A tervezési területet délről az Üllői út határolja, amely I. rendű főút, Budapest városközpontjából halad a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, Vecsés és az M0-as autópálya irányába. A nyugati és északi irányban található vasútvonalak az ország nyugati és



A tervezési terület elhelyezkedése és kapcsolatai

déli részébe, valamint Szolnok irányába biztosítanak összeköttetést. A nyugati vasútvonal legközelebbi megállója kb. 1,5-2 km-re (Budapest- Ferencváros), az északié pedig 2,5-3 km-re (Kőbánya-Kispest) található. A vizsgált terület keleti határa a Ceglédi út – Bihari utca másodrendű főútvonala, mely északi irányban a kerület többi részével, délre (az Ecseri útba csatlakozva) a IX. kerülettel és az M5-ös autópályával biztosít közúti kapcsolatot.

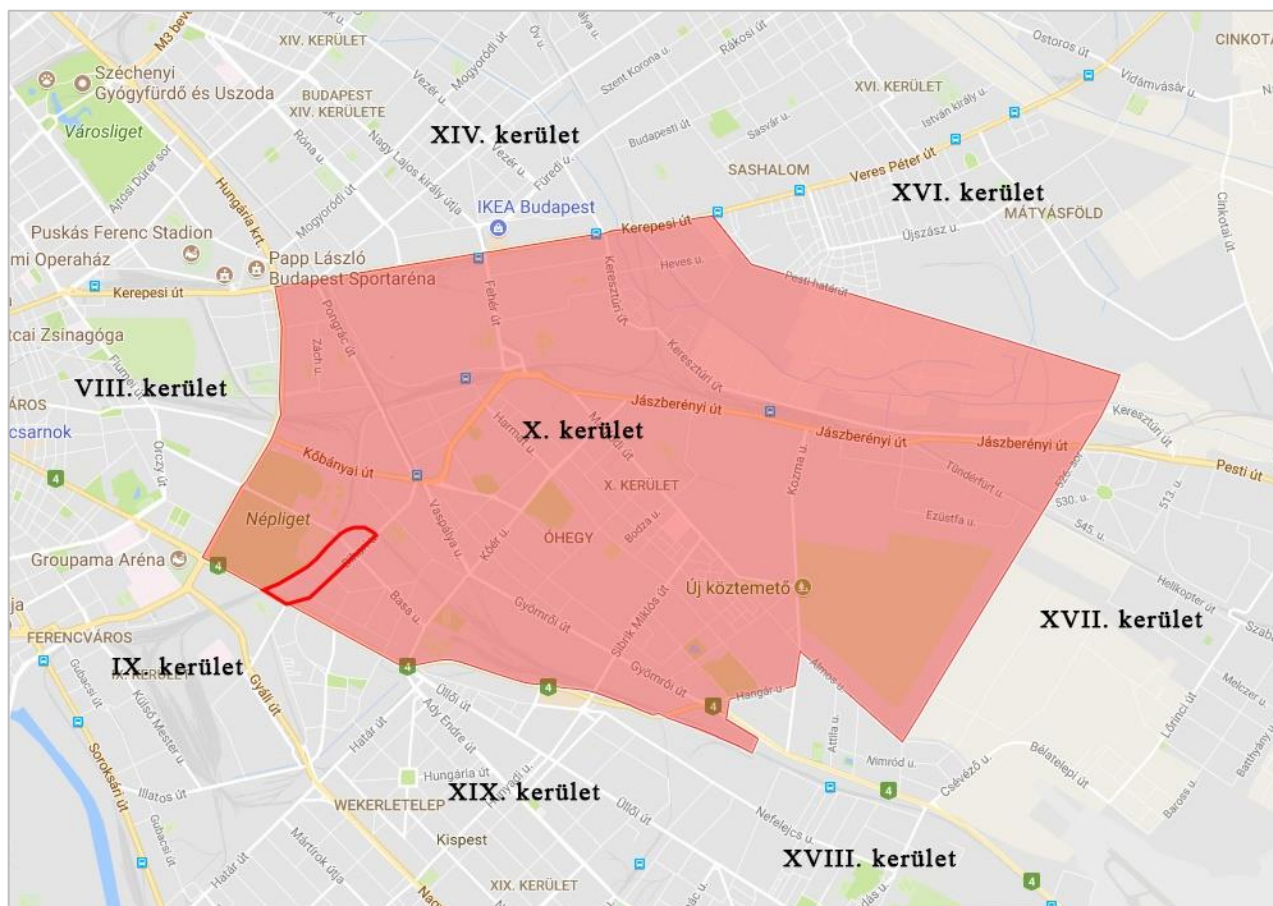
## A TERVEZÉSI TERÜLET TERÜLETRENDEZÉSI TERVEKKEL VALÓ VISZONYÁNAK VIZSGÁLATA

### A budapesti TSZT és a területrendezési tervek viszonya

Budapest új Településszerkezeti tervét Budapest Főváros Közgyűlése az 1651/2017.(XII.6.) határozatával fogadta el. Az elfogadáskor a TSZT-nek meg kellett felelnie az országos és térségi területrendezési terveknek (OTrT, BATrT) és illeszkednie kellett a hatályos fővárosi településfejlesztési dokumentumokhoz. Az országos rendezési tervek közelmúltbeli módosulása a fővárosi rendezési eszközök felülvizsgálatát tette szükségessé, mely jelenleg is zajlik. Ennek egyeztetési dokumentációja kisebb módosításokat tartalmaz a tervezési területre nézve, melyek az 1.5.3. fejezetben kerülnek bemutatásra.

### A TERVEZÉSI TERÜLET ÉRINTETTSÉGÉNEK VIZSGÁLATA A SZOMSZÉDOS TELEPÜLÉSEK, VAGY KERÜLETEK HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEI VISZONYLATÁBAN

A tervezési területet délnyugat felől a IX. kerület határolja. Az M5 felüljáró melletti terület építési szabályzatát Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzata a 37/2003.(XI.07.) rendeletével hagyta jóvá. A rendelet szabályozási tervi melléklete a Fővárosi TSZT-nek és az FRSZ-nek megfelelően az Üllői utat KÖu-2 jelű közlekedési övezetbe, az Üllői út menti területeket pedig Vi-2 jelű intézményi területfelhasználási egységbe sorolta, mely az Üllői út északi részén (a tervezési területen) is tovább folytatódik.

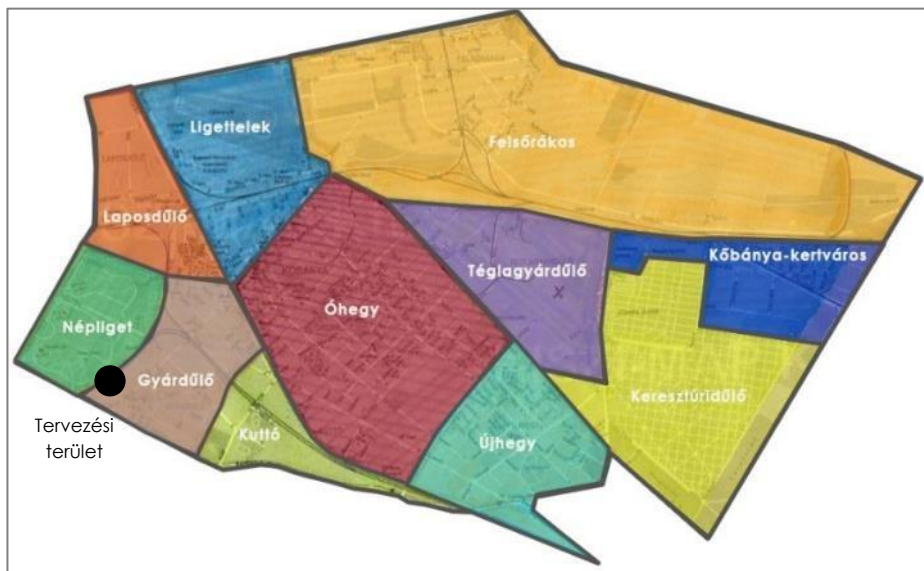


A tervezési terület a szomszédos kerületek viszonylatában

## A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ÉS INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA VIZSGÁLATA A TERVEZÉSI TERÜLET VONATKOZÁSÁBAN

Budapest Főváros X. kerületének Integrált Városfejlesztési Stratégiáját (továbbiakban: ITS) az önkormányzat a 335/2015. (IX.24.) KÖKT határozatával fogadta el. Az ITS teljes felülvizsgálata 2017-ben zajlott.

### Integrált Településfejlesztési Stratégia



A tervezési terület a Gyárdűlő városrészben található, mely Kőbánya dél-nyugati részén helyezkedik el. A terület a sertésvágóhidak felszámolása után jellegzetes ipari zóna lett, melynek szerkezetét vasútvonalak, terület-használatát pedig elsősorban üzemek, raktárak és nagykereskedelmi telephelyek határozzák meg.

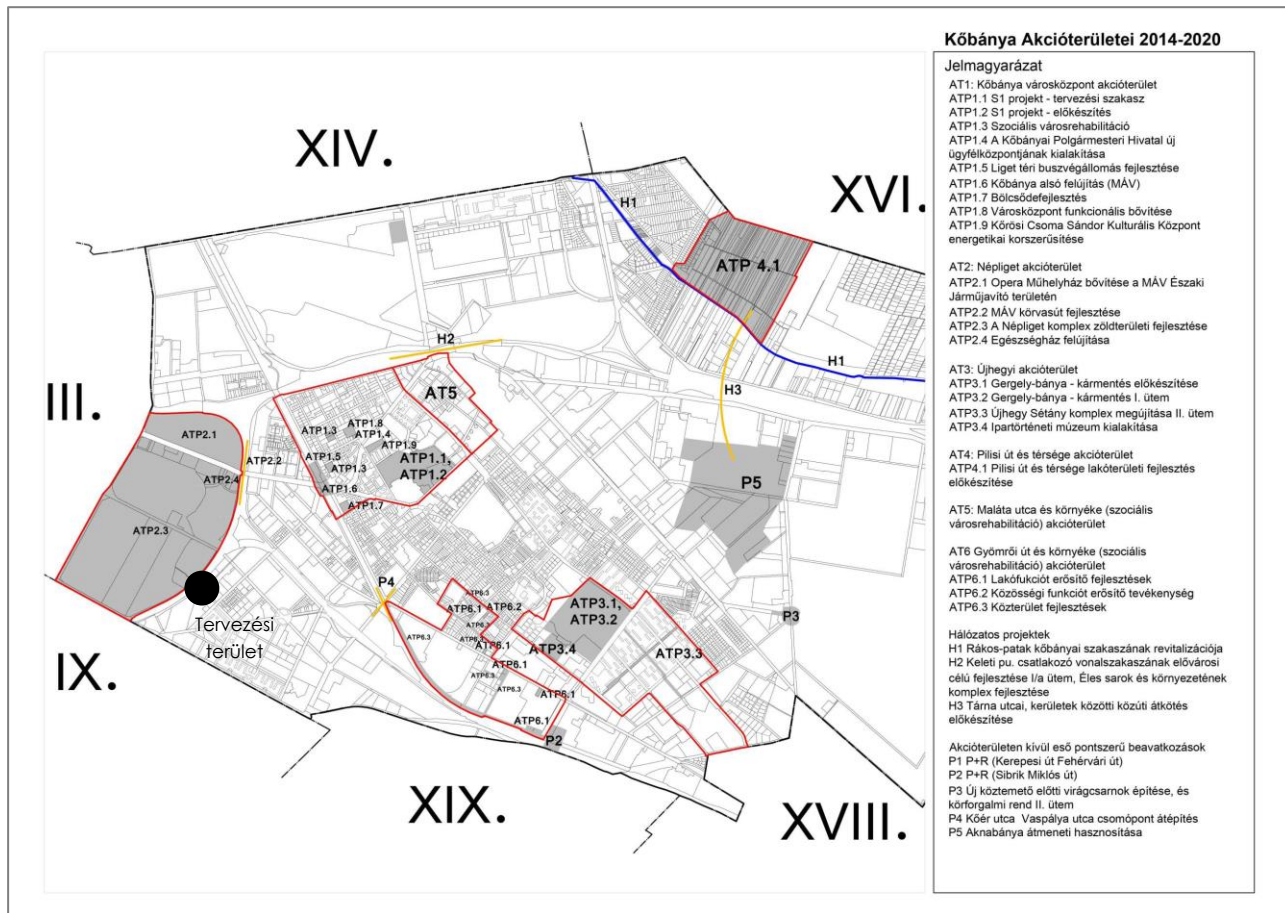
Ezek közé néhol intézmények, sportpályák és kisvárosias beépítésű lakóterületek ékelődtek. Az Üllői út mentén nagyvárosias teleszerű lakóterületek találhatóak.

Az egyes városrészekre meghatározott tematikus célok között az ITS Gyárdűlő esetében a barnamezős területek helyzetbe hozását említi. A tervezési területen tervezett fejlesztés részben barnamezős területen valósulna meg, mely az ITS-ben meghatározott célkitűzés megvalósulását segíti. Az ITS megalapozó tanulmánya szerint a tervezési terület közel 1/3-a alulhasznosított, vagy használaton kívüli terület (jellemzően meglévő épületállománnyal). A terület így számos fejlesztési potenciállal rendelkezik. Az ITS átfogó céljai közül több is vonatkoztatható a tervezési területre. A kerület fontosnak tartja, hogy a megújuló munkahelyi és szolgáltatási kínálat segítségével, a gazdasági vonzerő növekedhessen. A kerület a fenntartható helyi gazdaságfejlesztés mellett kiemelt figyelmet szentel a kutatás, a technológiai fejlesztés és az innováció megerősítésének, azaz a gazdasági struktúra elmozdulásának egy magasabb hozzáadott értékkel bíró tevékenység irányába. Fontos cél a közállapotok javítása, minőségi lakások és munkahelyek építése, valamint a környezet fokozottabb védelme is.

A Gyárdűlő városrész területén Kőbánya a lakófunkciók megerősítését irányozza elő. A kerület célként fogalmazza meg az épített és természeti környezet fenntartható fejlődését, mely többek között magába foglalja a közlekedésfejlesztést, a lakókörnyezet minőségi javítását és a zöldfelületek rekreációs fejlesztését is. Gyárdűlő városrész esetében a terület élhetőségének javítása a cél, amely magába foglalja a szegregátumok teljes megszüntetését, és későbbi kialakulásuk megelőzését, a jelenlegi lakóépületek további felújítását, új, színvonalas lakóépületek létrehozását és mindezekhez kapcsolódóan a szükséges infrastruktúra fejlesztését.

Az ITS a 2014-2022-es időszakra hat fejlesztési akcióterületet jelölt ki (ld. köv. ábra). Ezen akcióterületek közül a tervezési területet közvetlenül egy sem érinti, ugyanakkor a közvetlenül mellette elhelyezkedő Népliget akcióterület egyes projektjei a vizsgált területre is kedvező hatással lehetnek. Ilyen jellegű fejlesztés a körvasút fejlesztése, illetve a Népliget zöldfelületeinek megújítása, melyek távlati pozitív hatása a tervezési terület további felértékelődéséhez

vezethet. (A MÁV körvasút fejlesztése projekt hosszú távon a Kőbánya-Kispest vasútállomás felé csatlakozó, a tervezési terület észak-keleti részénél futó, Horog utcai deltavágány ütemezett kiépítésének vizsgálatára is kiterjed.)



Akcióterületek az ITS-ben 2014-2020 (Forrás: ITS felülvizsgálat 2017)

### Antiszegregációs Program 2014-2020

Az ITS 8 db, egyenként minimum 50 fős lakossággal számoló szegregátumot és szegregációval veszélyeztetett területet jelölt ki, melyek közül a 3-as számú a tervezési terület középső szakaszán, a Bihari út mentén található. A kijelölt szegregátum ipari, munkahelyi területekbe ékelődve alkot zárványt közel 37%-os szegregációs mutatóval. A terület fővárosi szinten is a legrosszabb szegregátumok közé tartozik. A szociális problémák halmozódása által – mely a területen 214 főt érint - már gettósodási folyamatok indultak.



Szegregátumok a X. kerületben – KSH 2011 adatai alapján (Forrás: ITS 2017 felülvizsgálat)

A dokumentum szerint 2009-ben egy szociális városrehabilitációs projekt keretében a Bihari utca 8.c. lakóépületpár felújításra került. Az itt lévő lakások összetétele átalakult, komfortos és jelentős arányban kétszobás lakások kerültek kialakításra. Az azóta eltelt időszak tapasztalatai és a legutóbbi népszámlálás adatai azonban azt mutatják, hogy a felújítás és a program alatt működő szociális beavatkozások ellenére az itt élők társadalmi státusza nem igazán javult.

A kerület célja a szegregált területek társadalmi integrációja és az esélyegyenlőség biztosítása a leghátrányosabb helyzetű csoportok számára is. Ezt a lakhatás, a szociális ellátások, a képzés, a foglalkoztatás, és az oktatás fejlesztésében nyilvánul meg. Fontos továbbá a terület élhetőségének javítása, a színvonalas építészet és a szükséges infrastruktúra fejlesztése.

### **Gyárdűlő városrész a Környezetvédelmi programban**

Budapest Főváros X. kerület, Kőbányai Önkormányzat Környezetvédelmi Programja a 2015-2019. évekre készült. A tervezési terület nyugati (Hegyeshalmi vonal) és északi (Szolnoki vonal) oldalán fut egy-egy vasútvonal, mely gazdasági és közlekedési szempontból előny lehet, ugyanakkor a zaj- és környezetszennyezés miatt egyúttal kockázatot is jelent. További problémákat okoz a kerületben a repülőgépek okozta jelentős zajszennyezés is. A Bihari út átlagos zajszintje igen magas, 70-75 decibel. A dokumentum megemlíti, hogy közúti hálózati, kerékpáros és parkolási fejlesztésekre nagy szükség van a kerületben.

A kerületben számos nehézipari, könnyűipari vállalat, építőanyag gyártó üzem, gyógyszer és élelmiszeripari gyárak, hőerőművek működnek, melyek az előző évekhez képest jelentősen csökkentett, ugyanakkor továbbra is jelentős környezeti és egészségre káros terhelést jelentenek. A tervezési területen is működik erőmű, illetve építőanyag kereskedelem (és gyártás). A tervezési terület jelentős része potenciálisan talajszennyezett terület.

A dokumentum számos olyan elemet említ, melynek segítségével a lakosságot ösztönzik a környezettudatos életmódra. Kerületi versenyek és díjak kerültek kiírásra, illetve számos óvodában és iskolában is bevezették a környezettudatosságra való oktatást.

Budapest Főváros X. kerület Környezetvédelmi Programjának 2015-2019-es időszakra felállított céljai:

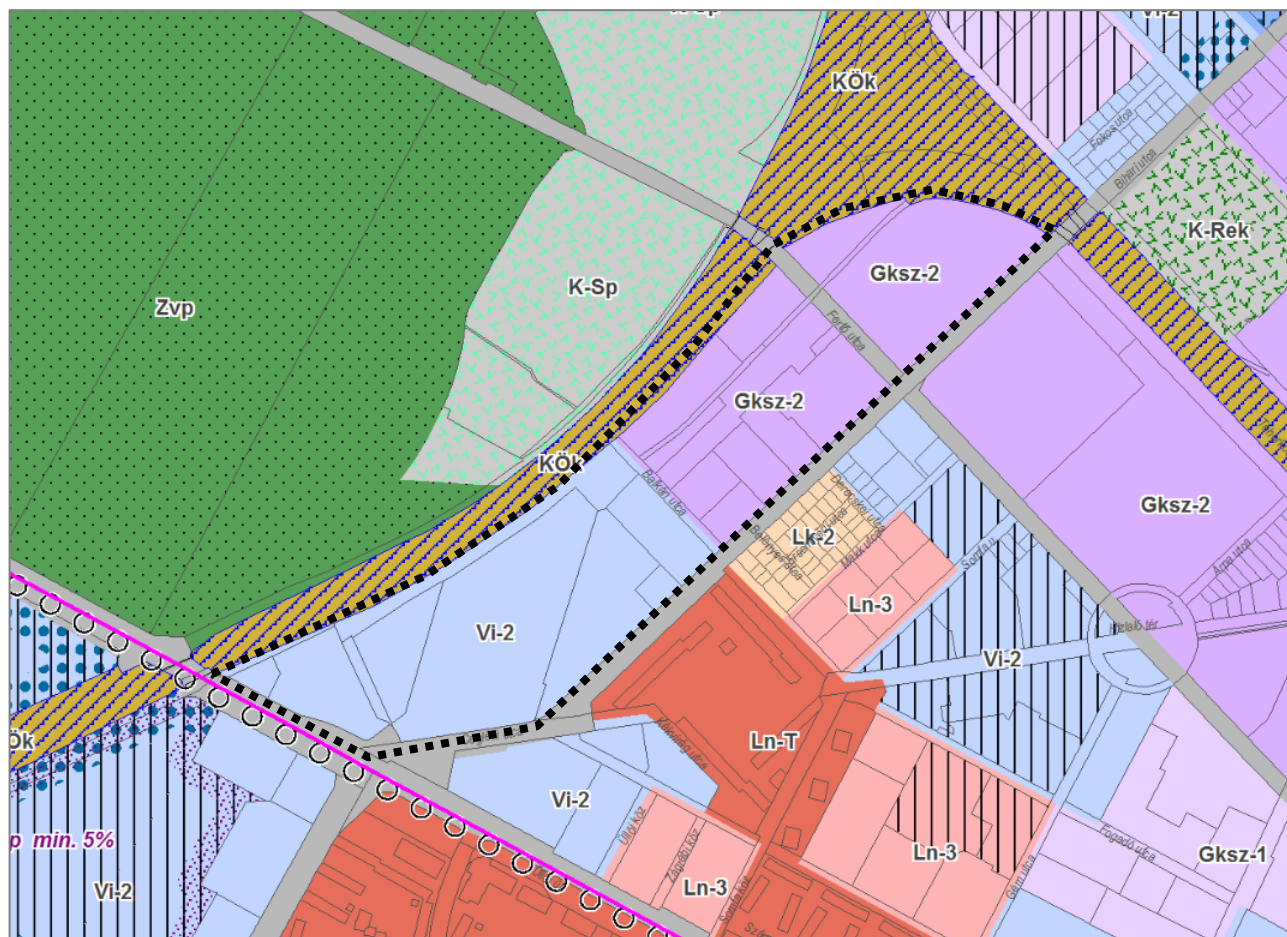
- A káros környezeti hatások megelőzésének elve, azaz a kerület fejlődését alapvetően meghatározó fejlesztések tekintetében az igénybe vett környezeti elemek és természeti értékek védelme, amely egyúttal biztosítja az élhető kerületi életminőség fenntartását és a gazdasági értéket képviselő természeti erőforrások megőrzését;
- A fenntartható fejlődés elve: Az elővigyázatosság elve, a természetre és a szűkebb környezetre gyakorolt hatások pontos ismertetése;
- A környezeti szempontok figyelembevétele és beépítése a gazdaság folyamataiba;
- A helyreállítás elve, azaz a károsodott környezeti elemek és természeti adottságok helyreállítása, amely egyúttal biztosítja az egészséges kerületi életminőséget és bővíti a potenciális gazdaságfejlesztési célterületeket;
- Környezettudatos városfejlesztés;
- A társadalmi, gazdasági és környezeti igények közötti kompromisszumok megtalálása

## TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVI ELŐZMÉNYEK

### Budapest Főváros Településszerkezeti terve (TSZT)

Budapest Főváros hatályos Településszerkezeti tervét a Főv. Közgyűlés 50/2015.(I.28.) számú határozatával fogadta és a 1651/2017.(XII.6.) határozatával módosította. A szerkezeti tervnek azóta számos eseti módosítása volt, melyek közül egy sem érintette a tervezési területet. 2020-ban zajlott a fővárosi rendezési eszközök átfogó felülvizsgálata, mely a területre vonatkozóan is néhány módosítást tartalmaz. Az új terv egyeztetése a végső véleményezési szakaszban tart, tartalma a területre vonatkozóan a 1.5.3. fejezetben olvasható.

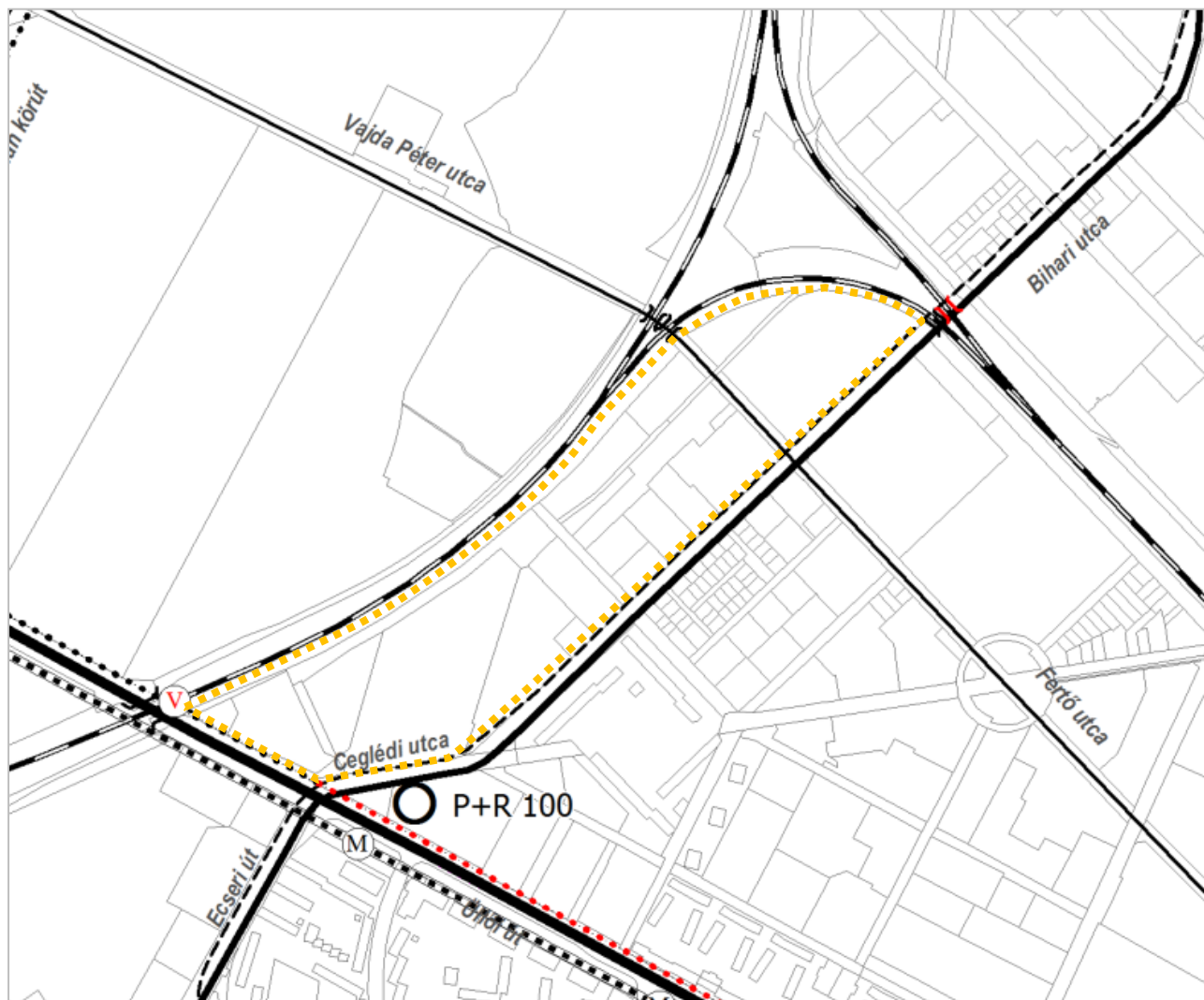
### Területfelhasználás



TSZT 2017 – 1. melléklet, Területfelhasználási tervlap

A tervezési terület déli része (Üllői út – vasút – Balkán utca – Ceglédi út közti terület) **Vi-2 jelű, jellemzően szabadonálló jellegű intézményi területbe**, míg az északi része (Balkán utca – vasút – Bihari utca) **Gksz-2 jelű, jellemzően raktározást, termelést szolgáló gazdasági területbe** sorolt. A területet nyugatról és északról **KÖk jelű kötőpályás közlekedési terület**, délről és keletről fővárosi jelentőségű, **KÖu-2 és KÖu-3 jelű** első- és másodrendű főútvonalak határolják. A környező területeket tekintve a Ceglédi út – Bihari utca útvonaltól keletre Ln-T és Lk-2 jelű lakóterületek, valamint Vi-2 jelű intézményi és Gksz-2 jelű gazdasági területek találhatóak. A vasúttól nyugatra a Népliget nagykiterjedésű zöldfelülete található, melyet a TSZT **Zvp jelű városi park** területbe, valamint **K-Sp jelű sportolási célú különleges beépítésre szánt területbe** sorol.

## Közlekedési infrastruktúra

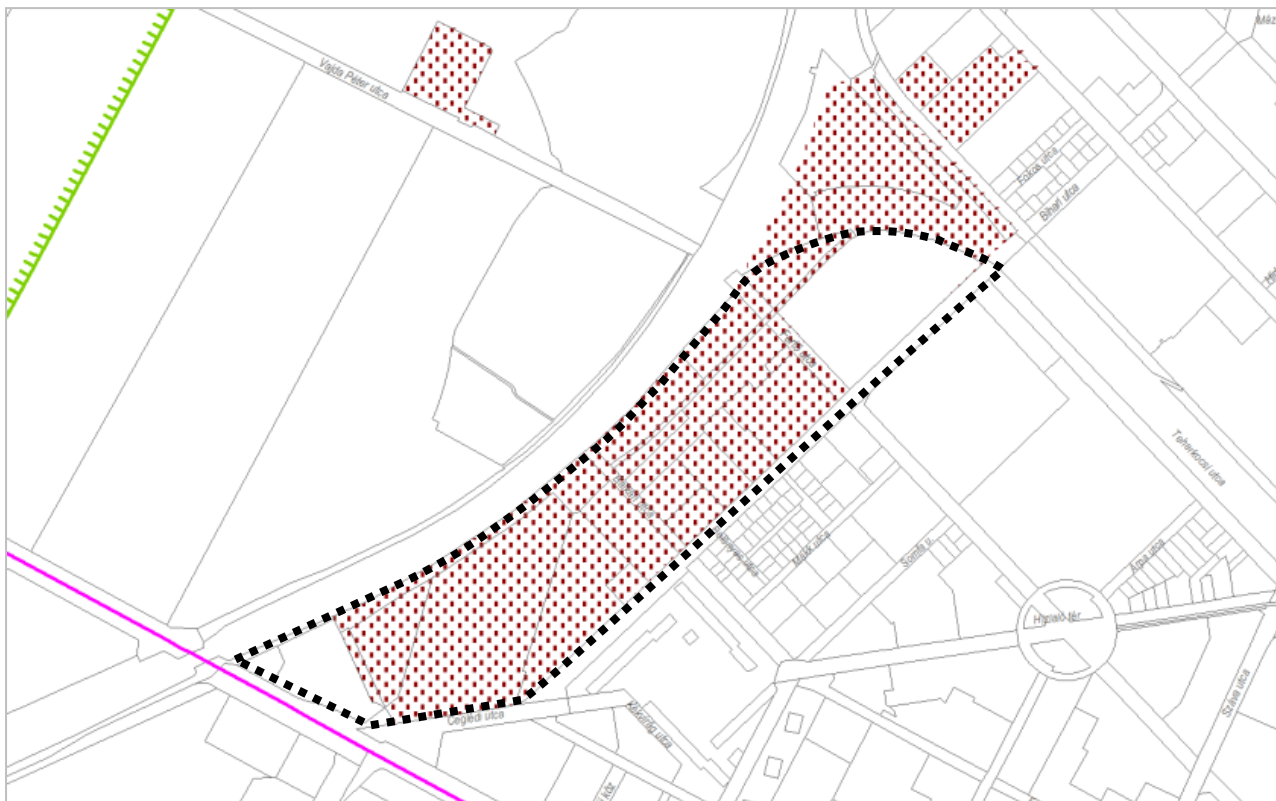


TSZT 2017 – 2. melléklet, Közlekedési infrastruktúra

A tervezési terület déli határán elsőrendű főút (Üllői út), keleti határán másodrendű főút (Bihari utca, Ceglédi út) halad. A terület északi részén északnyugat – délkelet irányban településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút (Fertő utca) húzódik, amely a Vajda Péter utcába csatlakozva a város nyugati területeivel biztosít kapcsolatot. Nyugatról és északról a területet felszíni vasútvonal határolja. Az Üllői út északi oldalán településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonalra húzódik. A Bihari út nyugati oldala mentén felszíni közúti vasút (villamos) vonal halad. A tervezési terület délnyugati sarkánál tervezett vasúti megállóhely jelölése látható, délkeleti határa mentén meglévő gyorsvasúti vonal (metró) megállóhelye (M3 vonal Ecseri úti megálló) található. A megálló mellett 100 férőhelyes P+R rendszerű parkoló található.

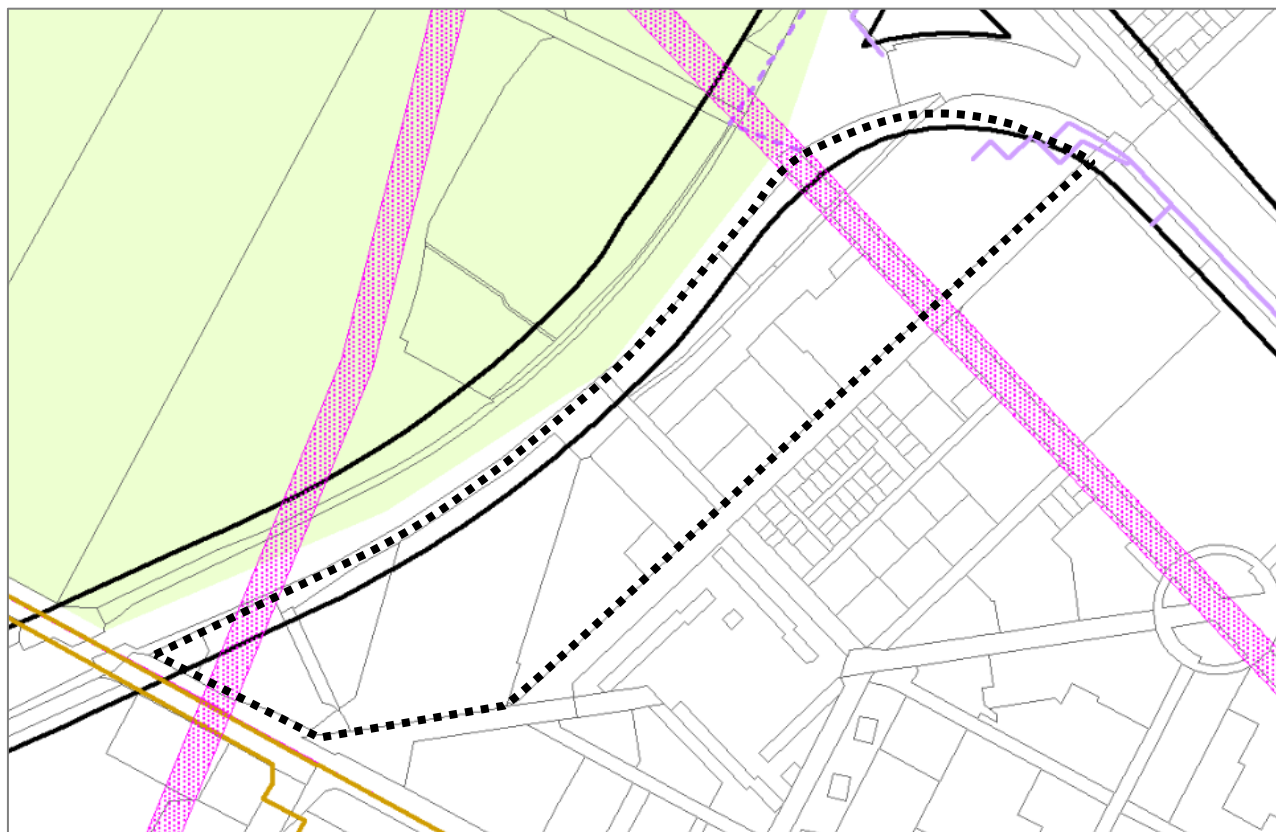
### Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek

A tervezési terület jelentős része potenciálisan talajszennyezett terület. Ennek értelmében, ha a területen bármilyen fejlesztési, rehabilitációs vagy funkcióváltási igény felmerül, annak tervezésénél, illetve az építési és bontási tevékenység megkezdése előtt a tényleges szennyezettséget feltáró állapotvizsgálatra van szükség.



### Védelmi és korlátozási területek

A tervezési terület északon és délen 132 kV-os távvezeték biztonsági övezete, nyugati és az északi határa mentén a vasútvonalak 50 m széles védőtávolsága érinti. A déli határ mentén a térszín alatti gyorsvasúti vonal (metró) védelmi zónája található. A tervlap a tervezési terület északi határánál tájékoztató térfelszín felett vezetett távhő gerincvezetékét jelöl. (ld. köv. ábra)





A TSZT szöveges munkarészeinek vizsgálata a tervezési terület viszonylatában

### Területfelhasználás

#### *Beépítésre szánt területek*

Az **intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2)** területfelhasználási egységbe sorolt területet funkcionálisan vegyesség jellemzi. Sűrűsége alacsonyabb, lazább, jellemzően szabadonálló beépítésű területek tartoznak ide, valamint a területi adottságok igénylik a nagyobb zöldfelület megtartását, vagy kialakítását. Fővárosi szinten beépítési sűrűségük legnagyobb értéke 0,75 – 4,25 értékek között változik, a legkisebb zöldfelületi átlagérték 25%.

A **Gksz-2** jelű, **jellemzően raktározásra és termelésre szolgáló területbe** „azok a gazdasági célú területek tartoznak, amelyek a város iparosodása során és a rendszerváltást követően a környezetet terhelő tevékenységeket új technológiákra, vagy új funkciókra cserélték, másrészt az elővárosi zónában kialakuló új munkahelyi területek.”

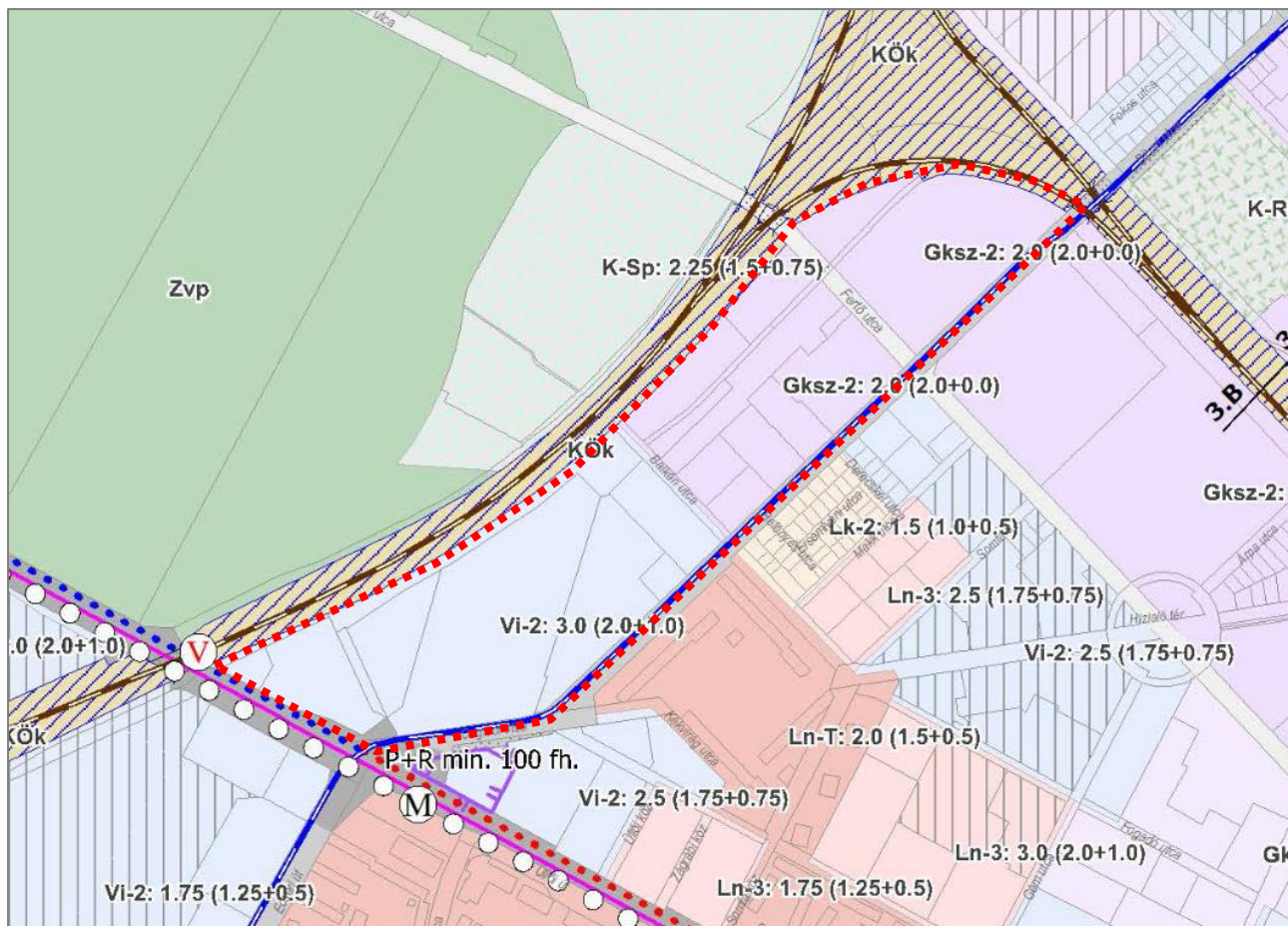
#### *Potenciálisan talajszennyezett területek*

A TSZT 4.1.7.2. fejezetének leírása alapján abban az esetben, ha az adott területen „*fejlesztési, felújítási, vagy funkcióváltási igény merül fel, annak tervezésnél a tényleges szennyezettséget feltáró vizsgálatra van szükség*”. A hatályos környezetvédelmi törvény alapján a terület feltárása és a szennyezés-mentesítése a terület tulajdonosának a feladata. A kármentesítés költségeit a tulajdonos (amennyiben a tulajdonos és a szennyező nem azonos) jogi úton terhelheti át utólag a tényleges használóra, illetve a szennyezőre, ha bizonyítható annak jogsértő magatartása, vagyis a szennyező tevékenység végzése.

## Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ 2017)

Budapest Főváros Rendezési szabályzatát a Főv. Közgyűlés az 5/2015. (II.16.) számú rendeletével hagyta jóvá. A rendelet azóta többször módosult, a módosítások egyike sem érintette a tervezési területet.

### A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek



Az FRSZ a TSZT-ben meghatározott – beépítésre szánt - területfelhasználási egységek mindegyikéhez beépítési sűrűségi (**Bs**) értéket határoz meg. A **Bs** értéket két részben, általános (**Bsá**) és parkolási (**Bsp**) értékek összegeként határozza meg.

$$Bs = (Bsá + Bsp)$$

Az FRSZ a tervezési terület **Gksz-2** jelű, jellemzően raktározást, termelést szolgáló gazdasági területére **2,0 (2,0+0,0)** beépítési sűrűségi értéket, a **Vi-2**, jellemzően szabadonálló jellegű intézményi területre **3,0 (2,0+1,0)** beépítési sűrűséget határoz meg.

Az **FRSZ 4. melléklete** alapján – Budapest zónarendszere - a tervezési terület, a pesti átmeneti zóna része.

A rendelet beépítési sűrűségre vonatkozó előírásai az alábbiak:

„II. fejezet: A beépítési sűrűségre vonatkozó előírások

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: bsá), és

b) a parkolás épületen belüli támogatása céljából kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkolók számára – a kiszolgáló közlekedési területeikkel együtt – igénybe vehető parkolási sűrűségi értékből (a továbbiakban: bsp)

tevődik össze.

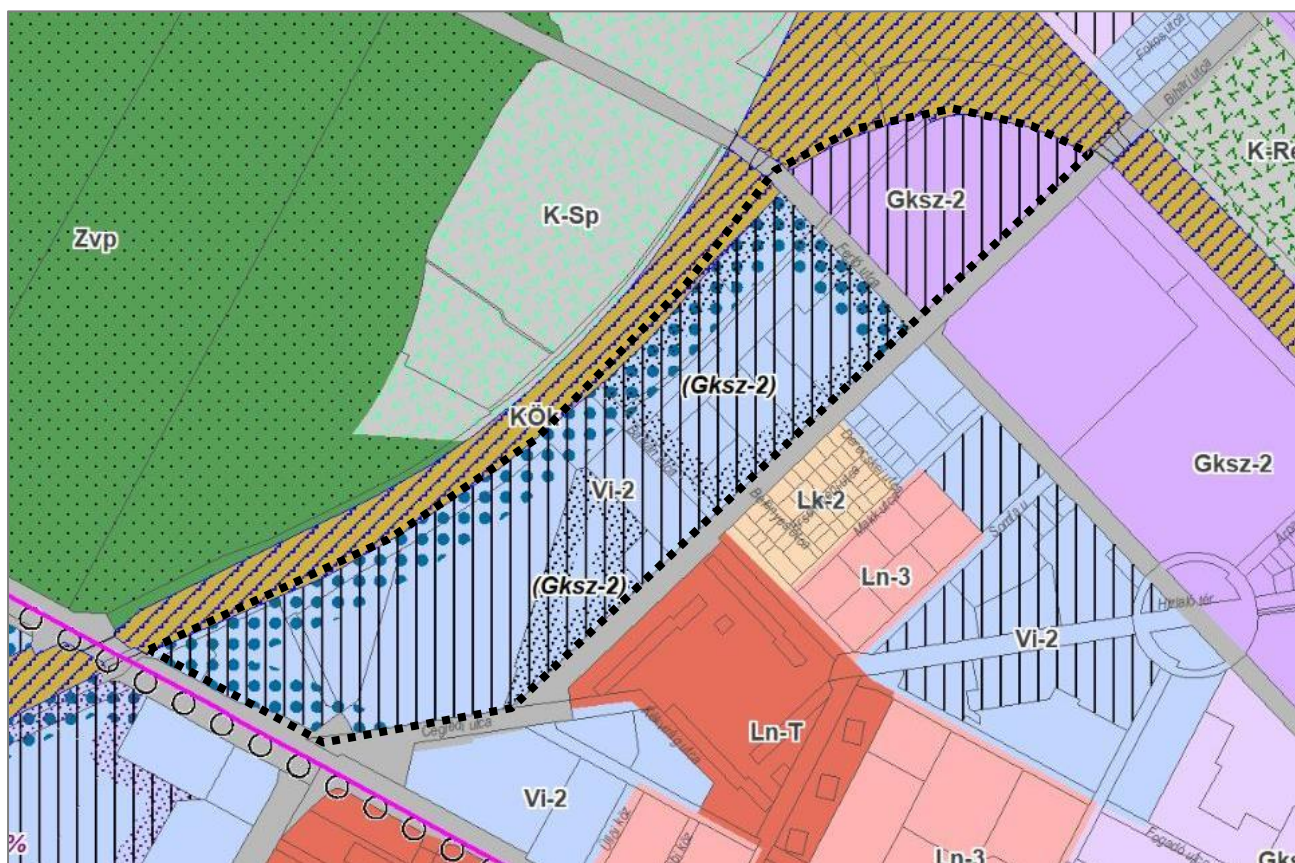
(3) Egy adott területfelhasználási egységen belül az 1. mellékletben meghatározott beépítési sűrűség alapján az építési övezetek előírásait és beépítési paramétereit a KÉSZ-ben differenciáltan, de jelentős jellemzőbeli különbségek nélkül lehet meghatározni."

Az FRSZ 3., magasépítmények számára kijelölt területeket bemutató tervlapja a tervezési területet nem érinti, a 4., Budapest zónarendszerét meghatározó melléklete alapján a terület az átmeneti zónában található.

### Budapest Főváros Településszerkezeti tervének és Rendezési Szabályzatának felülvizsgálata-2020

A fővárosi rendezési eszközök teljes felülvizsgálata jelenleg zajlik. Az eljárás a végső véleményezési szakaszban tart. A dokumentáció a tervezési területre nézve az alábbi módosításokat tartalmazza:

#### Területfelhasználás



A TSZT módosított területfelhasználási tervlapján a tervezési terület Dny-i és ÉNy-i részén, az Üllői út, a KÖk jelű vasúti terület és a Fertő utca mentén „új lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján” jelölést tüntet fel. Az érintett tömb Bihari utca menti egy telkén a terv átmeneti területfelhasználást (Gksz-2) tesz lehetővé, melynek értelmében a jelenlegi gazdasági funkció fennmaradhat. Átmeneti területfelhasználással érintett továbbá a Bihari út – Fertő utca közötti tömb is, mely intézményi területfelhasználásba sorolt, a meglévő gazdasági funkciók azonban

időkorlát nélkül fennmaradhatnak a területen. A teljes területet *jelentős változással érintett területként* irányozza elő.

### Magassági korlátozások

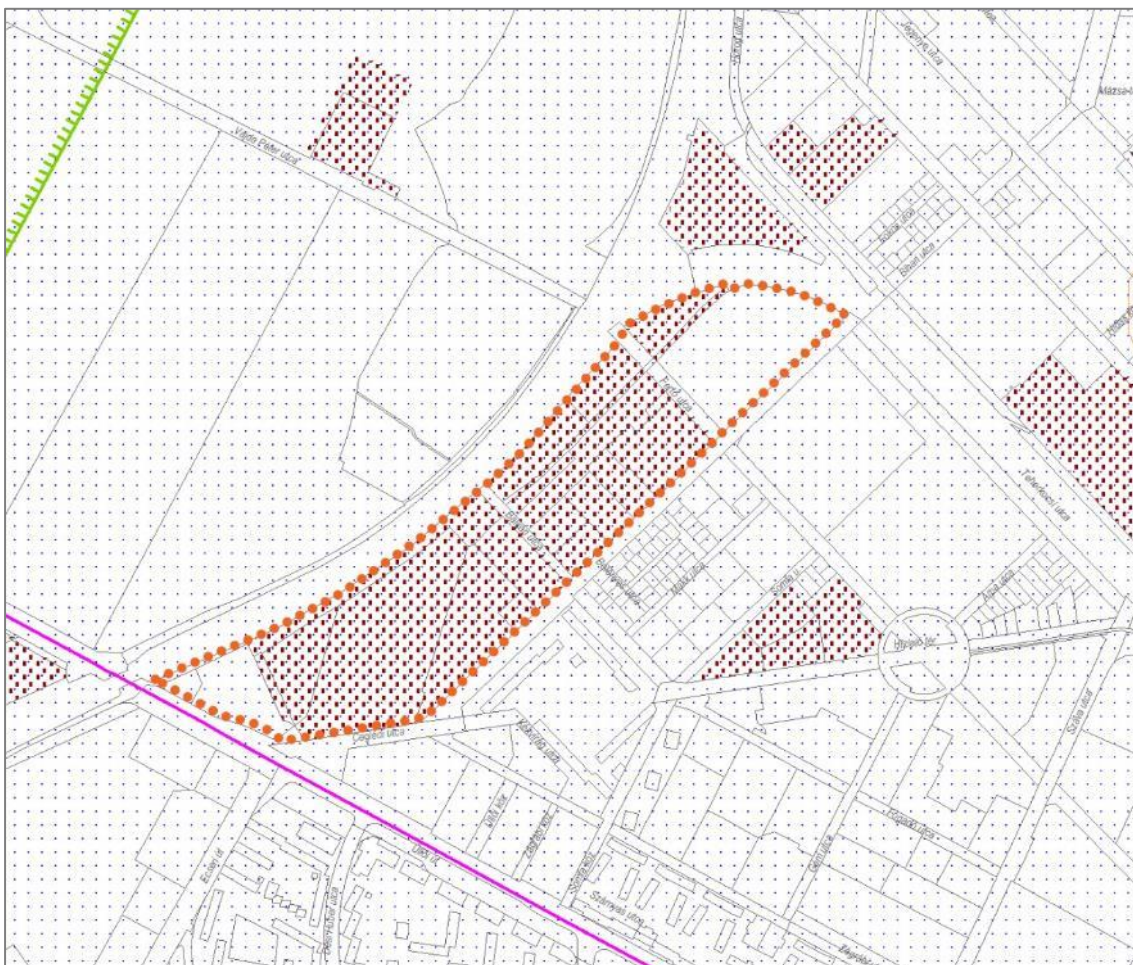
A TSZT módosított 3/B tervlapján a tervezési terület Balkán utcától délre eső fele a *III. párkánymagassági kategóriába* sorolt. A kategória magassági korlátozása a változással érintett, jellemzően új beépítésű területekre vonatkozik, ahol a beépítés módja zárt sorú, a beépítési magasság pedig meghaladja a 12,5 métert a kerületi szabályozásban. Ez esetben az alábbi paraméterek betartandók:

a megengedett legnagyobb párkánymagasság					torony, kupola, építészeti hangsúly, épületdíz			
meghatározása			metszévonalához képest		vízszintes terjedelme a homlokzat-szélesség arányában	túlnyúlás a vízszintes síkon (m)	ferde sík feletti térrészbe nyúlása	
sz= a közterület átlagos szélessége (m)	előírt utcai légtér-arány	megengedett legnagyobb párkánymagasság maximált értéke (m)	a ferde sík hajlásszöge (°)	a vízszintes sík magassága (m)				
<b>III. párkánymagassági kategória – egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű területek</b>								
homlokzatok közötti távolság	1,25	∅	∅	60°	7,0	1/3	3,0	✓
<ul style="list-style-type: none"> <li>Az előírt utcai légtérarány esetében az utcai homlokzatra vonatkozik, ezért az előírt előkert méretét figyelembe kell venni a légtérarány számításánál.</li> <li>Ha az utca két oldalán eltérő a megengedett legnagyobb párkánymagasság eltérően kerül meghatározásra, akkor a két szemközti épület párkánymagasságát úgy kell megállapítani, hogy a párkánymagasságuk átlagára teljesüljön az 1,25-ös arány. .</li> </ul>								



## Környezetvédelem

A TSZT módosított környezetvédelmi tervlapja minimális változásokat tartalmaz csak a tervezési területen kijelöl „potenciálisan talajszennyezett területet” nézve. (ld. köv. ábra)



## Védelmi, korlátozási tervlap

A TSZT módosított 6. mellékletén a tervezési terület északi fele „településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős terület” jelölést kapott. A barnamezős területek, mint a város fontos beépítésre szánt, kihasználatlan tartalékterületei a város indokolatlan kifelé történő terjeszkedésének megakadályozása céljából kerültek külön feltüntetve a tervlapon új elemként. A TSZT 4.1.1 fejezete ezzel kapcsolatban az alábbiakat fogalmazza meg:

„ [...] Új beépítésre szánt területek kijelölése csak akkor lehetséges, ha a fejlesztés számára a városon belül a tervezett területhasználatra alkalmas, kijelölt terület már nem áll rendelkezésre. Ezért területileg differenciáltan racionalizálásra került a jelenleg hatályos településszerkezeti tervben rögzített fejlesztési lehetőségek irreálisan magas kínálata.

Az új TSZT a következő alapelvek mentén törekszik a területhasználat és a településszerkezet befolyásolására:

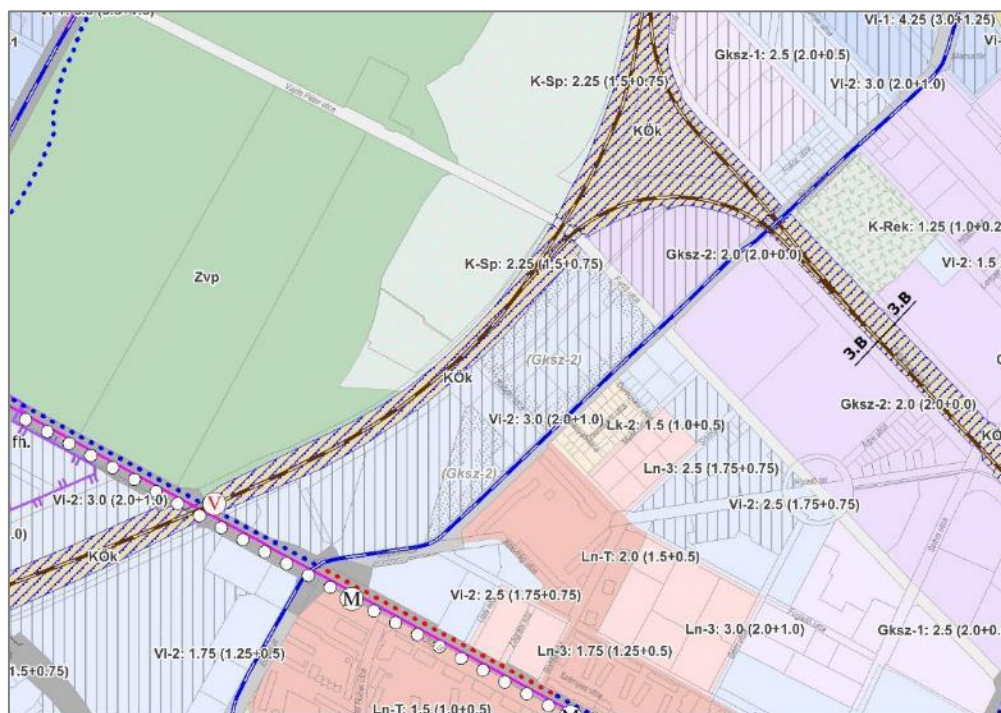
- a hatályos tervben építési joggal nem rendelkező, infrastruktúra-feltételhez kötött, kijelölt fejlesztési területek felülvizsgálata alapján ezen területek csökkentése,
- a hatályos tervben építési joggal nem rendelkező, infrastruktúra-feltételhez kötött, kijelölt fejlesztési területek ütemezésének meghatározása,
- a város fejlesztési területkínálatában túlsúlyt jelentő barnamezős területeken megfelelő, piacképes területhasználat meghatározása, a koncepcióban meghatározott fejlesztési céltérségek előnyben részesítése,

- vegyes területek kijelölése, többszintes területhasználat támogatása,
- a hatályos tervben nem szereplő, új zöldmezős fejlesztési területek kijelölése csak funkcionálisan és szerkezetileg indokolt esetben, csereterület biztosítása mellett.”



### FRSZ – Beépítési sűrűség és egyéb infrastruktúra elemek

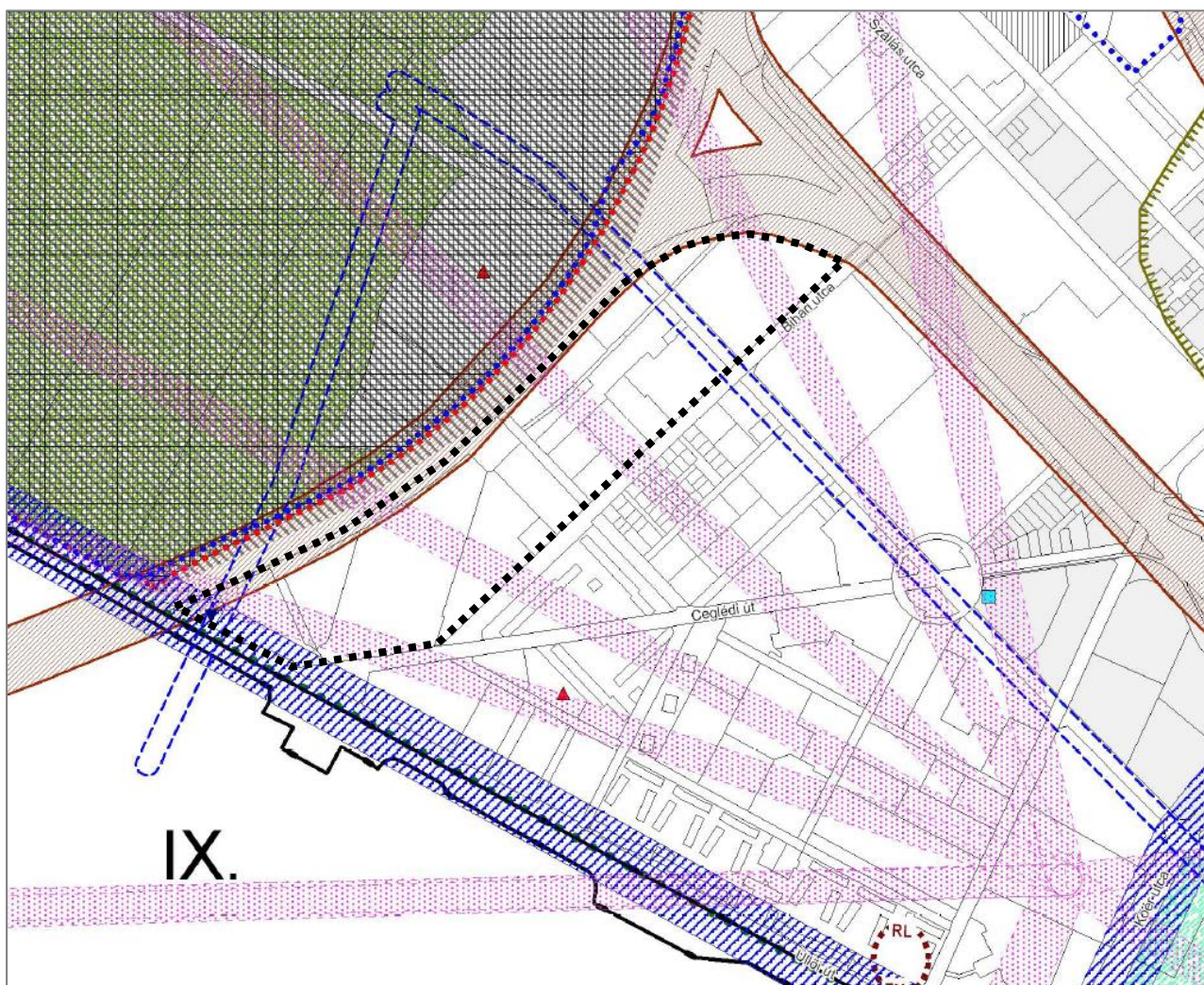
Az FRSZ 1. számú melléklete a módosított területfelhasználási tervlaphoz igazodva módosul. A tervezési területre meghatározott beépítési sűrűség (Bs) értékek nem változnak. A Bihari utca mentén egy részen átmeneti területfelhasználás lehetősége biztosított.



## Hatályos kerületi rendezési eszközök

Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzata a 22/2013. (V.22.) számú önk. rendeletével fogadta el a Kerület Városrendezési és Építési Szabályzatát (továbbiakban KVSZ). A 2013-as terv az önálló kerületi építési szabályzattal (továbbiakban: KÉSZ) nem rendelkező területekre készült egységes építési szabályzat, mely elfogadása óta többször is módosult. A KVSZ övezeti tervlapja nem tartalmaz információkat a tervezési területre vonatkozóan, mivel arra a kerület a szomszédos Népliget területével együtt külön kerületi építési szabályzatot készített 2001-ben (ld. 1.5.4.1. fejezet).

A KVSZ 2. melléklete szerint a tervezési terület nyugati és északi határát országos közforgalmú vasútvonal védőtávolsága érinti. A tervezési terület déli határán húzódó Üllői út vonalában városkép szempontjából kiemelt útvonal húzódik. A terület északi felét távvezeték védőtávolsága, valamint négy további helyen 35 m fölötti mikrohullámú összekötés védőzónája metszi el. Mivel a fővárosi TSZT Védelmi és korlátozási tervlapja a mikrohullámú magassági korlátozást nem tartalmazza, vélelmezhető, hogy ez már megszűnt a területen.

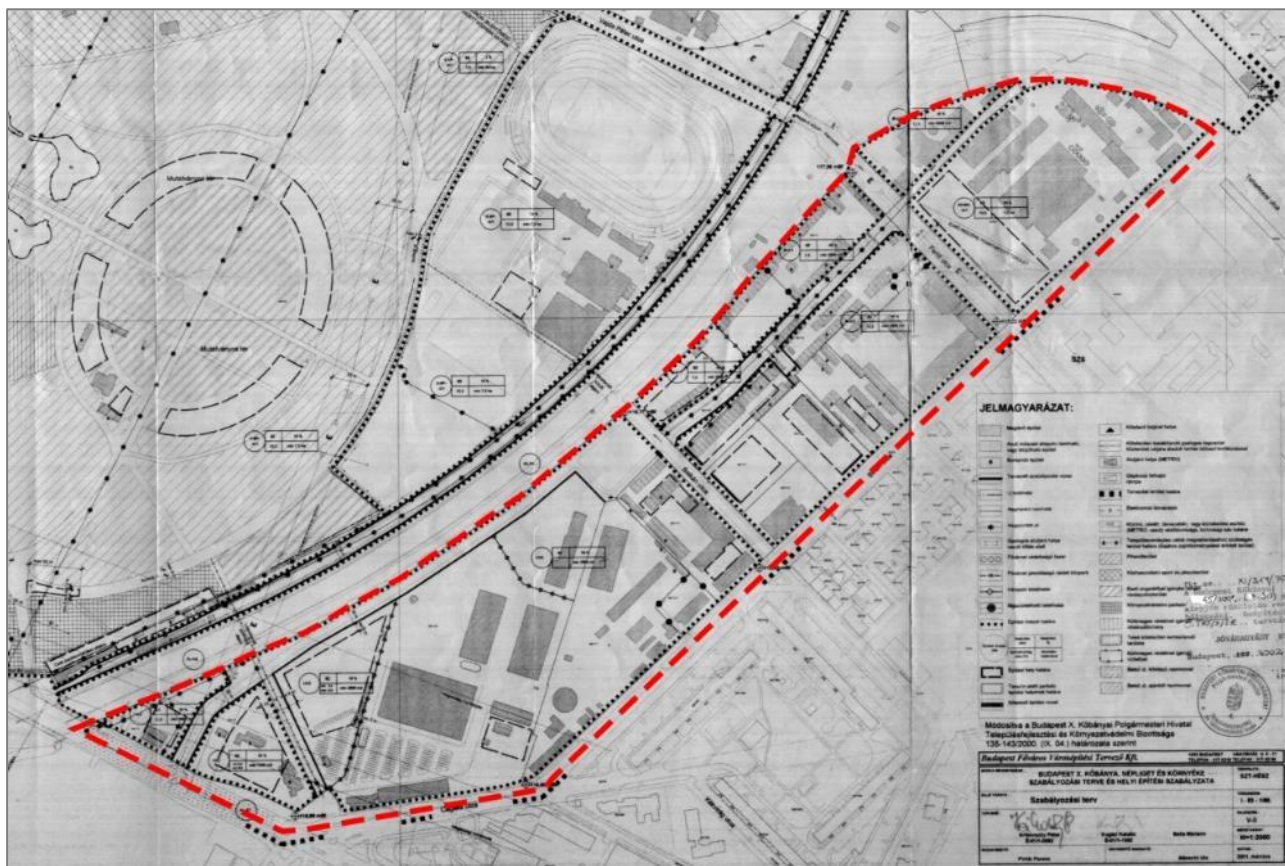


KVSZ – 2. melléklet, Védelmi és korlátozási terv

## Korábbi tervelőzmény Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ)

A tervezési területre készített utolsó, korábban hatályos KÉSZ-t Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzata a 45/2001.(X.30.) önk. rendelettel fogadta el. A terv a Hungária körút – Üllői út – Ceglédi út – Bihari utca – Horog utca – Kőbányai út által határolt területre készült. Az önkormányzat 2019-ben, a Népliget területére készített új KÉSZ jóváhagyásával hatályon kívül helyezte a fenti építési szabályzatot, a tervezési területen jelenleg nincs hatályos szabályozás, területén az OTÉK, az Étv. és a fővárosi településrendezési tervek érvényesek.

### A hatályon kívül helyezett 45/2001.(X.30.) sz. önk. rendelet tartalma



45/2001.(X.30.) önk. rendelet – Szabályozási Tervlap

A szabályozási terv a tervezési terület déli, Üllői úttal határos részét részét I-X/1 (Ceglédi út – Üllői út kereszteződésénél) és I-X/2 (vasút mentén) jelű intézményi építési övezetekbe sorolta. A terv a főútvonalak kereszteződésétől (Ecseri úti M3 metrómegálló irányából) a vasút felé gyalogos átjáró létesítését irányozza elő. A tervezett gyalogos tengelytől keletre I-X/2 intézményi övezetbe sorolt területek találhatóak.

A Balkán utca – Fertő utca közti tömb jelentős része M-X/1 és M-X/2 jelű munkahelyi építési övezetekbe soroltak voltak. A tömb északi részén, a vasúttal párhuzamosan min. 15 m szabályozási szélességgel új út kiszabályozása látszik.

A Bihari utca – Fertő utca – vasút által határolt tömbben található volt Kőbányai Erőmű telke KV-EN-X jelű energiaszolgáltató építési övezetbe sorolt volt. A fennmaradó vasút menti telek M/X/3 jelű munkahelyi építési övezetbe sorolt.

A vasút területe KL-VA jelű vasúti övezetbe sorolt.

A KÉSZ a tervezési terület vonatkozásában az alábbi előírásokat tartalmazta:



**Az I-X/1 övezet paramétereit és előírásait:**

Az előírások szerint számított személygépkocsi férőhely (parkoló) min. 80 %-át épületben, épület alatt, ill. térszín alatt kötelező elhelyezni.

A tervezett térszín alatti építmény és építményrész(ek) határoló szerkezetének külső síkja által határolt terület nem haladhatja meg az övezetre előírt legnagyobb beépítettség 1,25-szörösét. Ennek legfeljebb 30 %-a helyezhető el az épület kontúrján kívül, vagy önálló, terepszín alatti építményként.

**Az I-X/2 övezet paramétereit és előírásait:**

„Az építési övezetben az új feltáró út kiszabályozása és kiépítése után a 38.317/3 hrsz-ú telek min. 2800 m<sup>2</sup>, ill. ennél nagyobb nagyságú telkekre a szabályozási terv módosítása nélkül osztható. Az övezetben a 38.317/13 telken a lakásokat meg kell szüntetni. A telket valamelyik szomszédos telekkel egyesíteni kell.” [8.§. (1) b)]

**Az M-X/1 övezet paramétereit és előírásait:**

Az övezetben új telek, telkek alakíthatók min. 2800 m<sup>2</sup> területtel. A terület beépítéséhez előzetes környezeti állapotfelmérő tanulmányt kell készíteni (talajszennyezettség, zaj, vibráció, légszennyezettség) a meglévő és a tervezett felhasználás vonatkozásában. [8.§. (2) b)]

**Az M-X/2 övezet paramétereit és előírásait:**

Az övezetben új telek, telkek alakíthatók min. 2800 m<sup>2</sup> területtel a Szabályozási Terv módosítása nélkül. A terület beépítéséhez előzetes környezeti állapotfelmérő tanulmányt kell készíteni (talajszennyezettség, zaj, vibráció, légszennyezettség) a meglévő és a tervezett felhasználás vonatkozásában.

**Az M-X/3 övezet paramétereit:**

Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mérték:	max. 40 %
Építménymagasság:	min. 3,00 m, max. 12,50 m, kivéve, ahol az üzemi technológia nagyobb magasságot igényel
Szintterületi mutató:	max. 2,0 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Kötelező zöldfelületi érték:	min. 25 %
Legkisebb telekméret:	6.000 m <sup>2</sup>

Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mérték:	max. 35 %
Építménymagasság:	min. 27,0 m, max. 30,0 m
Szintterületi mutató:	max. 2,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Kötelező zöldfelületi érték:	min. 35 %
Minimális telekméret:	7.500 m <sup>2</sup>
Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mértéke:	max.35 %
Építménymagasság:	min. 3,0 m, max. 12,5 m
Szintterületi mutató:	max. 2,0 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Kötelező zöldfelületi érték:	min. 35 %
Minimális telekméret:	2.800 m <sup>2</sup>
Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mérték:	max. 40 %
Építménymagasság:	min. 3,0 m, max.7,5 m
Szintterületi mutató:	max. 1,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Kötelező zöldfelületi érték:	min. 25 %
Legkisebb telekméret:	2.800 m <sup>2</sup>
Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mérték:	max. 40 %
Építménymagasság:	min. 4,50 m, max. 12,50 m
Szintterületi mutató:	max. 2,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Kötelező zöldfelületi érték:	min. 25 %
Legkisebb telekméret:	2.800 m <sup>2</sup>

**Az KV-EN-X/1 övezet paramétere:**

Az övezetben az iparvágányokkal kiszolgált raktározási építmények és kapcsolódó épületei voltak elhelyezhetők. A területhasználatot az alkalmazott technológiához igazodva lehetett változtatni az OTÉK, a vonatkozó szakhatósági és a vasútüzemi előírásoknak megfelelően.

Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mérték:	max. 40 %,
Építménymagasság:	min. 3,0 m, max. 12,5 m, (kivéve a technológiai berendezések méretét),
Szintterületi mutató:	max. 2,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ,
Kötelező zöldfelületi érték:	min. 40 %,
Legkisebb telekméret:	1,2 ha

A területen helyet kellett biztosítani az ELMŰ Népligeti alállomásának elhelyezésére.

Az övezetben működő távfűtő üzemben (Budapesti Erőmű Rt.) bármilyen építés, korszerűsítés, technológiai váltás engedélyezéséhez környezeti állapotfelmérő tanulmány készítésére volt szükséges, úgy a meglévő, mint a tervezett új technológia vonatkozásában.

A KSZT az Üllői út – Ceglédi út sarkán, a jelenlegi töltőállomás és Burger King helyén irányzott elő 27-30 m közötti építménymagasságú épületet városképi hangsúlyként, a többi részen 12,5 m és 7,5 m volt a megengedett legnagyobb építménymagasság.

Meg kell jegyezni, hogy az Üllői út – Ceglédi út sarkának másik oldalán 15 szintes épület található, amely valóban városképi hangsúly jelenleg is.

A korábbi tervelőzmény jelen tervezési szakaszban csupán tájékoztató jellegű, mivel a korábbi szabályozás módosulása már nem járhat semmiféle korlátozási kártalanítási kötelezettséggel a hatályos jogszabályok alapján.

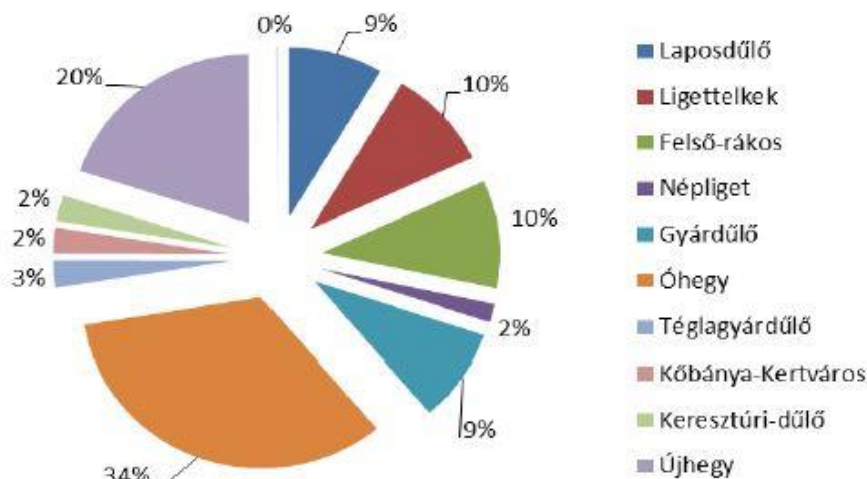
## A TERVEZÉSI TERÜLET TÁRSADALMI ÉS HUMÁNINFRASTRUKTURÁLIS VISZONYAI

Kőbánya népessége az 1980-as évek óta jelentősen lecsökkent, azonban 2001 óta stagnáló tendenciát mutat. 2011-ben 80.978 fő élt a kerületben (ez az érték 2013-ban 78.986 főre csökkent), mely Budapest népességének 4,7%-át tette ki.

A korösszetételt tekintve elmondható, hogy a kerületben a fiatalok aránya magasabb a budapesti átlagnál, míg az időskorúak aránya alacsonyabb, így a helyi társadalom mindenképpen fiatalabb, mint a fővárosi. Azonban Kőbánya lakossága is folyamatosan, lassan elöregedő tendenciát mutat. Az itt élők társadalmi státuszát tekintve megállapítható, hogy a fővárosi átlaghoz képest nagyobb arányban vannak jelen az alacsonyan képzettek és ez az érték az elmúlt időszakban folyamatosan romlott.

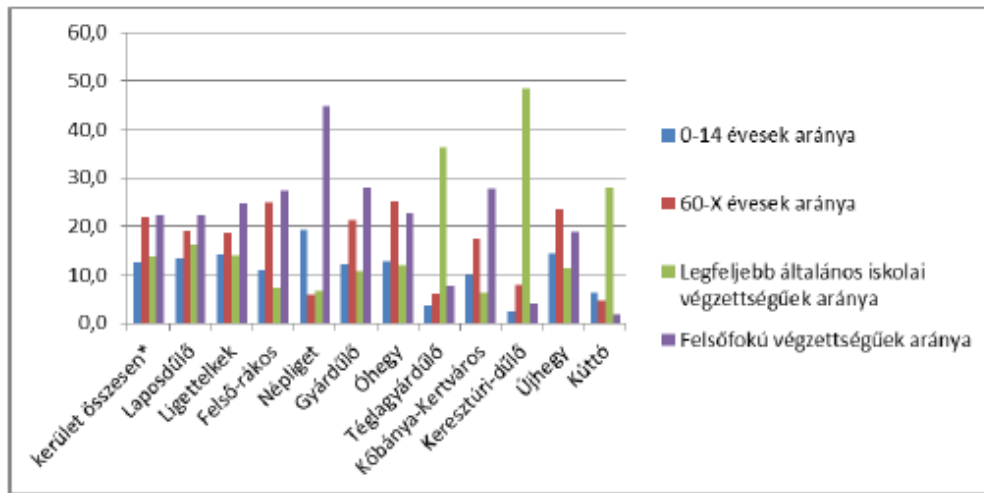
A foglalkoztatottsági mutatókat vizsgálva megállapítható, hogy a kerületben a foglalkoztatottak aránya megközelíti a budapesti átlagot (44,7% → 45%), ugyanakkor az inaktív keresők (29,6%) és az eltartottak aránya (23,8%) meghaladja a fővárosi értékeket. A keresetek szempontjából a kerület az ötödik legrosszabb helyen áll budapesti viszonylatban.

Az egyes kerületrészek jellemzői jelentősen eltérőek, hiszen területfelhasználásuk is változatos. A tervezési terület közel fele intézményi, másik része gazdasági (jellemzően kereskedelmi, szolgáltató) terület. A lakónépességet tekintve két szomszédos városrészben (Óhegy, Újhegy) lakik a kerület lakosságának több mint fele, miközben Gyárdűlő városrészben a kerület népességének mindössze körülbelül 9%-a lakik.



Lakónépesség megoszlása a kerület városrészei között, Forrás: KSH, Népszámlálás 2011.

A kerületi lakásállomány minőségi összetételét tekintve kismértékben jobb, mint a Budapesti átlag, ugyanakkor számos olyan hely található a kerületben, ahol az épületállomány erősen leromlott, korszerűtlen vagy egészségtelen. Az alacsony komfortfokozatú lakások aránya a teljes lakásállomány 3,7%-a (1422 db), melyből 115 db Gyárdűlőn található. A vizsgált városrész arányaiban jelentős számú leromlott lakással rendelkezik.



Alacsony komfortfokozatú lakások aránya a teljes lakásállományban városrészenként, KSH, Népszámlálás 2011. (Forrás: Kőbánya ITS, 2015)

Városrészekre lebontva elmondható, hogy a Gyárdűlő városrész területén a fiatal és időskorúak aránya a kerületi átlaghoz hasonló, ugyanakkor a felsőfokú képzettséggel rendelkezők aránya az átlagosnál lényegesen magasabb. Ebből eredően a foglalkoztatottsági helyzet is az átlagosnál kedvezőbb a vizsgált kerületrészben.

A humán-infrastrukturális ellátottság szempontjából a kerület jól kiépített, bár egyes ellátási elemek túlterheltek. A szociális szolgáltatások terén a segélyek számában és összegében visszaesés történt, kapacitás- és forráshiány jellemző. Kiemelt családsegítő és gyermekjóléti szolgáltatás a BÁRKA, mely jelentősen túlterhelt (1 családgondozóra átlagosan 106 gyermek és 61 család jut). A kerület a hajléktalanokkal, szenvedélybetegekkel is foglalkozik, házi segítségnyújtást biztosít és 5 db idősek klubját üzemeltet. A kerületben a bölcsődék száma 9, összesen 648 férőhellyel, melyek jelenleg 80%-os kapacitással működnek.

Az oktatást tekintve az önkormányzati és állami intézményeken kívül magán és alapítványi intézmények is jelen vannak. Kőbányán összesen 24 óvoda és 18 általános iskola működik, melyek 70-100%-os kihasználtságúak. A kerületben a házi orvosi alapellátás túlterheltnek mondható. A közösségi és kulturális szolgáltatások igyekeznek kielégíteni a lakosság igényeit.

A tervezési területen humáninfrastruktúra funkció nem található, ugyanakkor környezetében, a Bihari utca mentén, több szociális szolgáltatást nyújtó intézmény, élelmiszer bolt, játszótér stb. is található. A Népligetben sportterületek biztosítanak kapcsolódást.

## A TERVEZÉSI TERÜLET GAZDASÁGI SZEREPE

*„Kőbánya vitathatatlan erőssége, pozitívuma, hogy az ipari termelési hagyományok, az ipari tradíciók több, mint száz éve vonzzák a termelő tevékenységet, és annak minden velejáróját: befektetőket, munkaerőt és szakképzést.”*

(Gazdasági Program, 2011, Forrás: ITS)

A kerület gazdaságának pozitív tendenciája, hogy a beruházók egyre több, színvonalas, magasan képzett munkaerőt igénylő munkahelyeket teremtenek. E fejlesztéseket ugyanakkor a területek elaprózottsága, rendezetlen tulajdoni viszonyai hátráltatják.

A tervezési terület gazdasági adottságai igen jók, hiszen frekvenciált helyen, fontos közlekedési útvonalak közelében fekszik. Az Üllői út által az Ecseri úti metrómegállóval, a Bihari utca által több busz és a 3-as villamos vonallal kapcsolódik a környező kerületekhez és a belvároshoz. Továbbá a vasútvonal megléte is kiváló feltételeket biztosít a gazdasági szerep növelésére. A

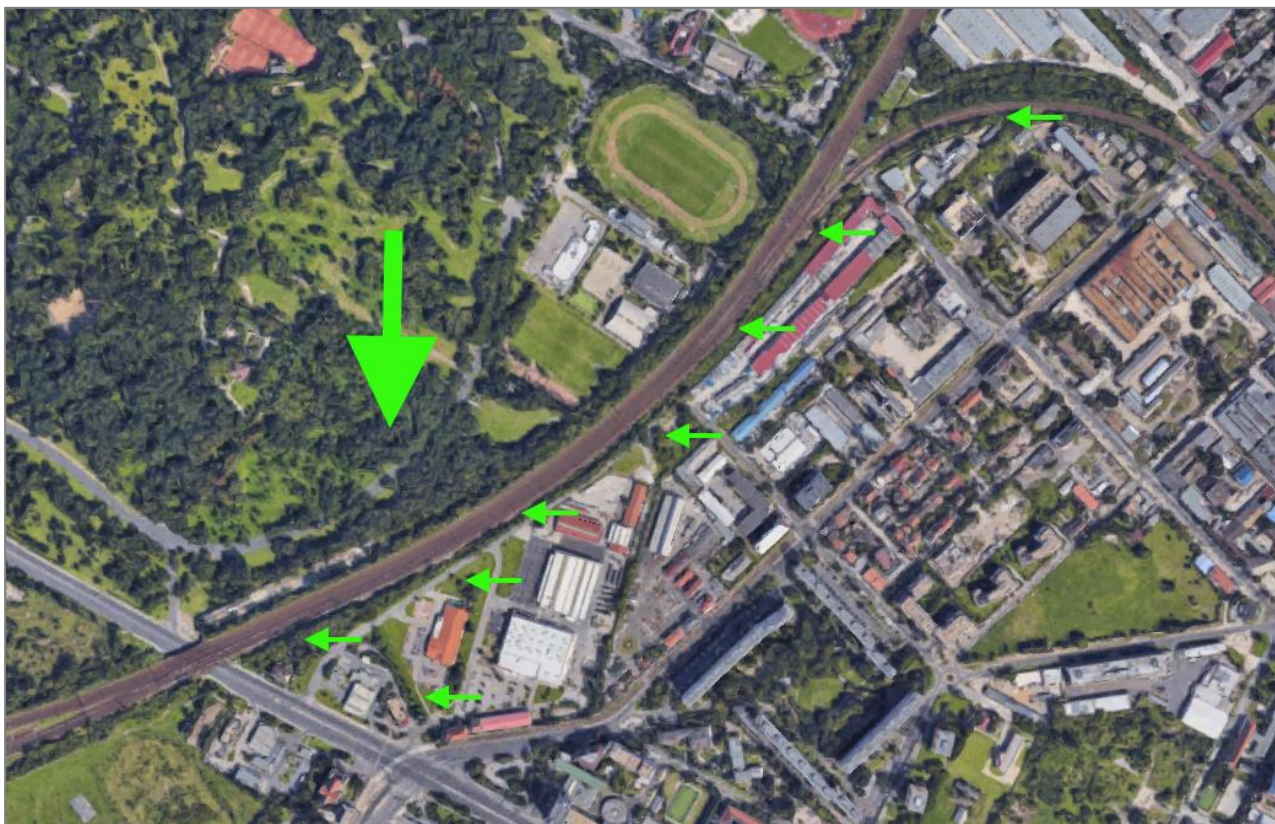
terület arculatát erősen meghatározzák az itt működő különböző vállalkozások és nagyobb cégek. A legtöbb, és legváltozatosabb kereskedelmi és szolgáltatási egységek főleg az Üllői út felé helyezkednek el, a tervezési terület déli részén.

## A ZÖLDFELÜLETI RENDSZER VIZSGÁLATA

### A települési zöldfelületi rendszer elemei

#### Szerkezeti-, kondicionáló szempontból lényeges, valamint a zöldfelületi karaktert meghatározó elemek

A tervezési terület az új szerkezeti tervben nagyjából felerészben gazdasági (Gksz-2), felerészben intézményi, jellemzően szabadon álló terület (Vi-2) területfelhasználásba sorolt. A kerületi szabályozás ezt az területfelhasználási felosztást még nem követte le, ugyanakkor a településszerkezeti tervből kiolvasható, hogy a jellemzően funkcióváltó területekre (pl. korábbi ipari rozsdaterületekre) azzal a szándékkal is jelöli ezt a területfelhasználást, hogy az átalakulás következtében egészségesebb zöldfelületi arány alakulhasson ki. A Budapesti TSZT 25%-ban minimalizálja azt a tervezett zöldfelületi arányt, amelyet a Vi-2 területfelhasználáson belül el kell érni. Szerkezeti és kondicionáló szempontból jelenleg az átalakulóban lévő területen alig azonosítható jelentős zöldfelületi elem, a Lidl környezetében és a Balkán utca kanyarulatában kialakult fás zöldfelületet kivéve a kondicionáló jelentőségű összefüggő zöldfelület elenyészően szerény. Ezt némiképpen javítja a vasúti töltésoldal spontán beerdősült területe, valamint a tágabb környezetet vizsgálva a Népliget városi nagyparki területe hatással van e terület kondicionálására is, mint jelentős zöldfelületi elem. A terület Budapesten belüli átlagos zöldfelületi intenzitás értéke mindazonáltal a második legalacsonyabb (10-30%) közötti kategóriasávban mozog.



Kondicionáló szempontból lényeges zöldfelületi elemek

## Zöldfelületi ellátottság értékelése

A vizsgált terület jelenlegi övezeti rendszerében a telken belüli zöldfelületi ellátottság a helyrajzi számok felében nem felel meg a minimális zöldfelületi elvárásoknak. A telkeken belüli aktuális zöldfelületi ellátottságról az alábbi táblázat és ábra ad átfogó képet:

Hrsz.	Terület (m <sup>2</sup> )	Zöldfelület területe (m <sup>2</sup> )	Zöldfelületi arány (%)	Övezeti besorolás (az utolsó hatályos szab.terv alapján)	Övezeti paraméterként előírt minimális zöldfelület (%)
38317/19	8360	234	<b>2,8</b>	<b>M-X/1</b>	25
38317/4	6437	412	<b>6,4</b>	<b>M-X/1</b>	25
38317/7	12527	962	<b>7,7</b>	<b>M-X/2</b>	25
38317/17	18801	1759	<b>9,4</b>	<b>I-X/2</b>	25
38317/21	4118	430	<b>10,4</b>	<b>M-X/2</b>	25
38360/3	6050	829	<b>13,7</b>	<b>M-X/3</b>	25
38317/12	8683	1403	<b>16,2</b>	<b>I-X/2</b>	35
38317/6	622	120	<b>19,3</b>	<b>M-X/2</b>	25
38317/23	45310	8823	<b>19,5</b>	<b>I-X/2</b>	35
38317/5	11132	2786	25,0	<b>M-X/2</b>	25
38317/9	5511	1558	28,3	<b>M-X/2</b>	25
38317/24	9879	3584	36,3	<b>I-X/2</b>	35
38317/2	12223	4754	38,9	<b>I-X/1</b>	35
38317/8	4985	1967	39,5	<b>M-X/2</b>	25
38360/1	34910	14059	40,3	<b>KV-EN-X/1</b>	40
38317/22	3500	1467	41,9	<b>M-X/2</b>	25
38317/1	1857	1308	70,4	<b>M-X/2</b>	25
38317/13	1865	1427	76,5	<b>I-X/2</b>	35
38317/18	2211	2210	100,0	<b>M-X/2</b>	25

A területet feltáró közterületek esetében sem találunk egységes utcaképet és fasorokat vagy különösebb koncepciót a fásításban: a spontán, nőtt jelleg a domináns élmény. A Balkán utcát a vasúti töltésoldal fehér akác (*Robinia pseudoacacia*), zöld juhar (*Acer negundo*) és bálványfa (*Ailanthus altissima*) állománya jellemzi. Mindhárom invazív exota, mint állomány a zöldfelületi kondicionáló szerepe és az oxigéntermelése jelent zöldfelületi értéket, de valójában a terület degradációját egyértelműen jelző fajokról beszélünk. A Lidl környezetében, illetve a Balkán utcai kanyarnál kialakult nagyobb fásított zöld folt esetében is ez a nőtt jelleg dominál, de itt már becsatlakoznak állományalkotóként a hazai nyárfák (szürke nyár, fehér nyár) és a jegenye nyárfák (*Populus nigra* 'Italica') is valamint a tág tűrésű tamariska bokrok (*Tamarix tetrandra*) is. Egy extenzív, nagyobb gyeptelepítést is tartalmazó, a vadparkolástól súlyos gabionfalakkal megóvott, de igen alul használt szabadtéri zöldfelület képe rajzolódik itt ki. A Balkán utca Bihari útra merőleges szakaszán ehhez csatlakozik némi vérszilva (*Prunus cerasifera* 'Nigra') és korai juhar (*Acer platanoides*) kiültetés, de egyöntetű fasorról, koncepcióról ezen a szakaszon sem beszélhetünk. A Fertő utcában sok a hiányzó fasori elem, viszont az akác mellett megjelenik a platán (*Platanus x hybrida*) és a hárs (*Tilia cordata*) is, mint nemesebb faj. Az utcaképet ugyan jelentősen befolyásolja a magasfeszültségű vezeték tartó oszlopok látványa, de a vezeték annyira magasra van, hogy az utca fásíthatóságának ez egyáltalán nem jelent limitáló tényezőt. A Ceglédi út és a Bihari út fásíthatóságát alapvetően befolyásolja az a helyszűke, ami a forgalmi sávok, a kétsávós úttest és a szervízutak miatt állt elő, ezért egységes fásításról itt sem lehet beszélni. Az Üllői út és Balkán utca közötti szakaszon az út délkeleti oldala fás zöldsávokkal tagolt, de a tervezési terület felőli északnyugati oldalon csak a telkeken belül található némi zöld. A Balkán és Fertő utcák közötti szakaszon, majd egészen a tervezési területet záró vasúti

pályáig csak elvétve találunk utcafát, és ezek is rossz egészségi állapotban vannak a környezetük túlburkolása, valamint az őket érő forgalmi terhelés következtében. Itt alapvetően akác és zöld juhar egyedek alkotják a faállományt.

Utcanév	Jellemző fa faj	Fasor állapota
Balkán utca (töltéssel párhuzamos szakasz)	Zöld juhar, akác, nyár	Jó, hiányos
Balkán utca (töltésre merőleges szakasz)	Korai juhar, akác, vérszilva	Jó, hiányos
Fertő utca	platán, hárs, akác	Jó, hiányos
Ceglédi út	zöld juhar, akác	Rossz, hiányos
Bihari út	zöld juhar, akác, nyár	Rossz, hiányos

### A zöldfelületi rendszer konfliktusai és problémái

A terület zöldfelületi rendszere inkább a spontán, nőtt jelleget és nem a tervezettséget, rendezettséget sugallja. Sem a telkeken belüli, sem a közterületi zöldfelületek esetében nem a rendezettség jut az eszünkben, a meglévő elemek (talán a Lidl területének kivételével) eléggé magukra vannak hagyva. A meglévő zöldfelületeken szabadtéri funkciók nincsenek, az elhagyatottság pedig vonzza az illegális szemetelést és a vadparkolást, amit behajtási akadályokkal igyekeznek kezelni, rtöbb-kevesebb sikerrel. A teljes közúthálózati fásításra ráférne az átfogó felülvizsgálat, a fasorok kiegészítése egy fenntartható koncepció alapján.

## AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA

### A területfelhasználás vizsgálata

A tervezési terület a területfelhasználás szempontjából két nagyobb részre bontható:

- a tervezési terület déli része intézményi terület:  $\approx 11,4$  ha
- az északi része gazdasági terület:  $\approx 11$  ha

### Beépítésre szánt területek vizsgálata

A fővárosi TSZT alapján a tervezési terület teljes egésze beépítésre szánt terület:

- Vi-2 jelű, jellemzően szabadonálló jellegű intézményi terület:  $\approx 11,4$  ha
- Gksz-2 jelű, jellemzően raktározást, termelést szolgáló gazdasági terület:  $\approx 11$  ha

A tervezési terület ingatlanainak részletes adatait, az előzménytervekkel való kapcsolatait, tervi besorolásait, valamint a valós területhasználatot az alábbi táblázat szemlélteti:

Hrsz	Cím földhivatali (használatos)	Művelési ág	Terület (m <sup>2</sup> )	A TSZT 2017 szerinti területfelhasználás	Övezeti besorolás (a korábbi szab.terv alapján)	Valós terület-használat, funkció
(38361/2)	Fertő utca	kivett, közterület	3439	Vi-2 Intézmény-terület		közút
(38361/1)	Fertő utca	kivett, közterület	1775	Vi-2 Intézmény-terület		közút
38360/3	Fertő utca 2.	kivett, üzem	6050	Gksz-2 Gazdasági terület	M-X/3	raktár
38360/2	-	kivett, közforgalmú vasút	1853	Gksz-2 Gazdasági terület		vasút
38360/1	Bihari utca	kivett, hőerőmű	34910	Gksz-2 Gazdasági terület	KV-EN-X/1	hőerőmű
38317/9	Bihari utca 8/B	kivett, telephely	5511	Gksz-2 Gazdasági terület	M-X/2	raktár
38317/8	Bihari utca 8/C	kivett, üzem	4985	Gksz-2 Gazdasági terület	M-X/2	lakó
38317/7	Fertő utca 1/D; Bihari utca 8	kivett, üzem	12527	Gksz-2 Gazdasági terület	M-X/2	iroda, műhely, raktár
38317/6	Fertő utca	kivett, lakóház, udvar, gazdasági épület	622	Gksz-2 Gazdasági terület	M-X/2	műhely
38317/5	Balkán utca 1/D	kivett, üzem	11132	Gksz-2 Gazdasági terület	M-X/2	iroda, műhely, telephely
38317/4	Fertő utca	kivett, telephely	6437	Gksz-2 Gazdasági terület	M-X/1	kereskedelem, iroda, étterem, szálloda
(38317/25)	Balkán köz	kivett, út	10419	Vi-2 Intézmény-terület	I-X/2	út
38317/24	Üllői út 112	kivett, tároló, udvar, áruház	9879	Vi-2 Intézmény-terület	I-X/2	kereskedelem
38317/23	Ceglédi utca 1-3	kivett, telephely	45310	Vi-2 Intézmény-terület	I-X/2	iroda, kereskedelem, raktár
38317/22	Balkán utca 1/F	kivett, telephely	3500	Gksz-2 Gazdasági terület	M-X/2	iroda
38317/21	Balkán utca 1/E	kivett, telephely	4118	Gksz-2 Gazdasági terület	M-X/2	iroda
38317/20	Balkán utca 1/B	kivett, telephely	1482	Gksz-2 Gazdasági terület	út	üres
38317/2	Üllői út 110-112	kivett, étterem, udvar, üzemanyag-töltő - állomás	12223	Vi-2 Intézmény-terület	I-X/1	étterem, üzemanyag-töltő-állomás
38317/19	Balkán utca 1/A	kivett, telephely	8360	Gksz-2 Gazdasági terület	M-X/1	kereskedelem
38317/18	Balkán utca 1/C	kivett, telephely	2211	Gksz-2 Gazdasági terület	M-X/2	telephely, tároló
38317/17	Bihari utca 2-4	kivett, telephely	18801	Vi-2 Intézmény-terület	I-X/2	iroda, raktár, műhely
38317/13	Bihari utca	kivett, lakóház, udvar	1865	Vi-2 Intézmény-terület	I-X/2	lakó
38317/12	Balkán utca	kivett, kutatóintézet	8683	Vi-2 Intézmény-terület	I-X/2	iroda, raktár
38317/1	Üllői út 108	kivett, munkásszálló	1857	Vi-2 Intézmény-terület	I-X/2	szálloda
(38317/26)	Balkán köz	kivett, út	1636	Vi-2 Intézmény-terület	út	üres
(38317/11)	Balkán utca	kivett, közterület	3018	Vi-2 / Gksz-2		közút
(38314/2)	Üllői út	kivett, út	34870	KÖU-2		közút
(38314/1)		kivett, közterület	1490	Vi-2 Intézmény-terület	I-X/2	közterület



**A tervezési területet határoló utak és telkek:**

Hrsz	Cím földhivatali (használatos)	Művelési ág	Terület (m <sup>2</sup> )	Valós területhasználat, funkció
38439		kivett, közforgalmú vasút	209551	vasúti terület
38363/4		kivett, közforgalmú vasút	22613	vasúti terület
(38318)	Bihari utca	kivett, közterület	22109	út
(38336)	Ceglédi út	kivett, közterület	23519	út

**Tulajdonvizsgálat**

A tulajdonvizsgálat a Fővárosi Földhivatal adatai alapján készült. A tervezési területen található telkek jelentős része magán kézben van. A X. Kerületi Önkormányzatnak mindössze két telke van, az egyik a Fertő utca, míg a másik a Bihari utca mentén. E mellett egy szalagtelek a Fertő utcában a Magyar Állam tulajdonában van. A területet határoló és érintő utak közül, a Fertő utca, Balkán utca és a Balkán köz a X. Kerületi Önkormányzat, az Üllői út, Ceglédi út és Bihari utca a Budapest Fővárosi Önkormányzat tulajdonában van.

A tervezési terület ingatlanainak és útjainak részletes tulajdoni adatait az alábbi táblázat szemlélteti:

Hrsz	Cím	Művelési ág	Terület (m <sup>2</sup> )	Tulajdonos
(38361/2)	Fertő utca	kivett, közterület	3439	X. Kerületi Önkormányzat
(38361/1)	Fertő utca	kivett, közterület	1775	X. Kerületi Önkormányzat
38360/3	Fertő utca 2.	kivett, üzem	6050	Neway Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.
38360/2		kivett, közforgalmú vasút	1853	Magyar Állam
38360/1	Bihari utca	kivett, hőerőmű	34910	Budapesti Erőmű Zrt.
38317/9	Bihari utca 8/B	kivett, telephely	5511	Yo Jo Ingatlanhasznosító Kft.
38317/8	Bihari utca 8/C	kivett, üzem	4985	X. Kerületi Önkormányzat
38317/7	Fertő utca 1/D; Bihari utca 8	kivett, üzem	12527	Dokument Depo Szolgáltató Kft.; Barnett International Kft.; Mcc Business Kft.
38317/6	Fertő utca	kivett, lakóház, udvar, gazdasági épület	622	X. Kerületi Önkormányzat
38317/5	Balkán utca 1/D	kivett, üzem	11132	NV Nyomdaipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.; Top Beili Kereskedelmi Kft.
38317/4	Fertő utca	kivett, telephely	6437	Bf Property Kft.
(38317/25)	Balkán köz	kivett, út	10419	Raab Karcher Építőanyag Kereskedelmi Zrt.
38317/24	Üllői út 112	kivett, tároló, udvar, áruház	9879	Lidl Magyarország Kereskedelmi Bt.
38317/23	Ceglédi utca 1-3	kivett, telephely	45310	Raab Karcher Építőanyag Kereskedelmi Zrt.
38317/22	Balkán utca 1/F	kivett, telephely	3500	Götz- Babagyár Budapest Kft.
38317/21	Balkán utca 1/E	kivett, telephely	4118	Gulinda Ingatlanhasznosító és Szolgáltató Kft.
38317/20	Balkán utca 1/B	kivett, telephely	1482	Bf Property Kft.
38317/2	Üllői út 110-112	kivett, étterem, udvar, üzemanyag-töltő-állomás	12223	OMV Hungária Ásványolaj Kft.

Hrsz	Cím	Művelési ág	Terület (m <sup>2</sup> )	Tulajdonos
38317/19	Balkán utca 1/A	kivett, telephely	8360	Bf Property Kft.
38317/18	Balkán utca 1/C	kivett, telephely	2211	Budapest Fővárosi Önkormányzat
38317/17	Bihari utca 2-4	kivett, telephely	18801	BKK Közút Zrt.
38317/13	Bihari utca	kivett, lakóház, udvar	1865	Társasház - magánszemélyek
38317/12	Balkán utca	kivett, kutatóintézet	8683	T- Systems Magyarország Zrt.
38317/1	Üllői út 108	kivett, munkásszálló	1857	Jay Bee Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.
(38317/26)	Balkán köz	kivett, út	1636	Raab Karcher Építőanyag Kereskedelmi Zrt.
(38317/11)	Balkán utca	kivett, közterület	3018	X. Kerületi Önkormányzat
(38314/2)	Üllői út	kivett, út	34870	Budapest Fővárosi Önkormányzat
(38314/1)		kivett, közterület	1490	X. Kerületi Önkormányzat

**A tervezési területet határoló utak és telkek:**

Hrsz	Cím	Művelési ág	Terület (m <sup>2</sup> )	Tulajdonos
38439		kivett, közforgalmú vasút	209551	Magyar Állam
38363/4		kivett, közforgalmú vasút	22613	Magyar Állam
(38318)	Bihari utca	kivett, közterület	22109	Budapest Fővárosi Önkormányzat
(38336)	Ceglédi út	kivett, közterület	23519	Budapest Fővárosi Önkormányzat

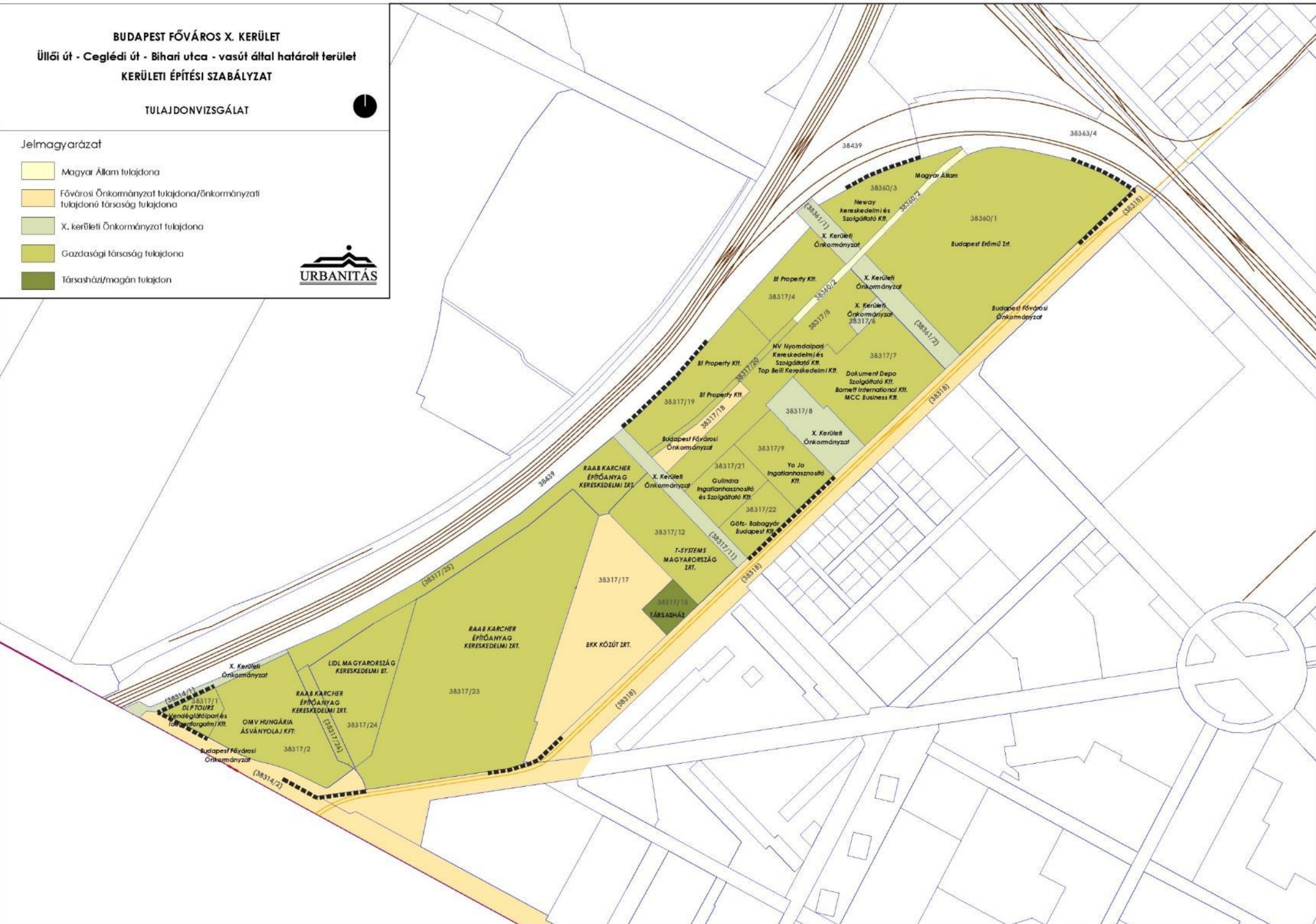
**BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET**  
**Üllői út - Ceglédi út - Bihari utca - vasút által határolt terület**  
**KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT**

**TULAJDONVIZSGÁLAT**



**Jelmagyarázat**

- Magyar Állam tulajdona
- Fővárosi Önkormányzat tulajdona/önkormányzati tulajdonú társaság tulajdona
- X. kerületi Önkormányzat tulajdona
- Gazdasági társaság tulajdona
- Társasházi/magán tulajdon



## A meglévő épületállomány vizsgálata

A tervezési területen található telkek zömmel beépítettek. A beépítetlen telkek közül az egyik a déli részen, az OMV és a Burger King, valamint a LIDL telke között helyezkedik el. A másik két beépítetlen telke a Fertő utca és a Balkán utca között húzódik, amelyből a déli fekvésűn ideiglenes, tárolásra hasznosított építményt helyeztek el. A beépítést a tervezési területen földszintestől ötszintesig terjedően kereskedelmi, raktár, iroda, műhely, gazdasági és lakóépületek alkotják. Az itt található épületek zöme rendben tartott, közepes vagy jó állapotú, azonban elvétve találhatóak leromlott állapotúak is.

### Üllői út 108. – 38317/1 hrsz.



A 38317/1-es hrsz-ú telken egy földszint+2 szintes, magastetős jó állapotú épület található. A földhivatali tulajdoni lapja szerint munkásszálló, azonban jelenleg hotelként üzemel.

### Üllői út 110-112. – 38317/2 hrsz.



A 38317/2-es hrsz-ú telken két földszintes, lapostetős épület található. A Nyugati épület jó állapotú, amelyben egy OMV üzemanyag-töltő-állomás, valamint egy Spar Express üzemel. Az épület előtt egy fedett üzemanyag-töltő terület helyezkedik el. A keleti, szintén jó állapotú épületben egy Burger King étterem üzemel.

### Üllői út 112. – 38317/24 hrsz.



A 38317/24-es hrsz-ú telken földszintes épületek találhatóak. A fő épület egy kiváló állapotú, magastetős kereskedelmi épület, amelyben egy LIDL áruház kapott helyet. Ettől északra egy szintén kiváló állapotú kisméretű tároló található. Az áruházat körbe vevő parkoló egyik állásánál egy ideiglenes épület került kihelyezésre, amelyben Nemzeti Dohánybolt üzemel.

**Üllői út 112. – 38317/23 hrsz.**



A 38317/23-as hrsz-ú telken földszintes, földszin+1, valamint földszint+2 szintes vegyesen lapos és magastetős, jó állapotú épületek találhatóak. A Ceglédi út mentén elhelyezkedő pincével is rendelkező épületben több iroda is működik. Egy másik irodaépület a telek északi felén a keleti telekhatár mentén helyezkedik el. A többi épületben raktárak és üzlethelyiségek találhatóak.

**Fertő utca 1/D; Bihari utca 8. – 38317/17 hrsz.**





A 38317/17 hrsz-ú telken fölszintes, földszint + tetőtér és földszint + egyszintes, jellemzően magastetős épületek találhatóak. Többségük raktárként, tárolóként, vagy műhelyként funkcionál. A főbejárat két oldalán elhelyezkedő nagyobb épületekben irodák működnek, tőlük keletre egy önálló öltözőépület található. A főbejárat körüli épületek jelentős része az utóbbi években felújításon esett át, így ezek kiváló, míg a többi épület közepes állapotú.

**Bihari utca – 38317/13 hrsz.**



A 38317/13-as hrsz-ú telken mindössze egy magastetős, közepes állapotú földszintes lakóépület áll, amelyben több lakás is található.

**Balkán utca – 38317/12 hrsz.**





A 38317/2 hrsz-ú telken egy főépület és több melléképület található. A főépület több részből, földszint, földszint+1, földszint+2 és földszint+3+tetőter szintekből áll. Ez egy lapostetős, zömmel irodákat tartalmazó, pincével is rendelkező épület, amelynek egy része jó, egy része pedig közepes állapotú. A többi épület raktárként és műhelyként funkcionál, földszintesek, vegyesen jó és közepes állapotúak.

**Balkán utca 1/F – 38317/22 hrsz.**



A 38317/22 hrsz-ú telken mindössze egy földszint+3 szintes, közepes állapotú lapostetős irodaépület található.

**Balkán utca 1/E. – 38317/21 hrsz.**



A 38317/21 hrsz-ú telken egy nagyobb lapostetős, egyik felén földszint+1, másik felén földszint+2 szintes, irodákat és üzletet tartalmazó épület található.

**Bihari utca 8/B. – 38317/9 hrsz.**



A helyszínelés során nem sikerült a 38317/9 hrsz-ú telekre bejutni, így a felmérést a kívülről látottak, valamint a Google Earth segítségével készítettük. A telken 4 épület helyezkedik el, amelyek mindegyike földszintes, nyeregtetős, közepes állapotú és láthatóan raktározási funkciót tölt be.

**Balkán utca 1/D. – 38317/5 hrsz.**

A 38317/5 hrsz-ú telek a Balkán utca és a Fertő utca között szalagként húzódik, azonban a valóságban két külön területre bomlik. Ezek a két utca irányából külön bejárattal rendelkeznek, közöttük semmilyen átjárás nem lehetséges egy kerítésnek köszönhetően. A fenti képek a déli telekterületet mutatják be.

A déli telken nyeregtetős földszintes épületek állnak. A Balkán utca felőli kis épület portaként, a mellette lévő épület első fele irodaként funkcionál, míg a többi épületbe, épületrészbe műhelyek működnek. Az iroda és portaépület jó, míg a műhelyek közepes állapotúak.

Az északi telekrészre a helyszínelés során nem sikerült bejutni, így külső megtekintés és a Google Earth segítségével végeztük el a vizsgálatokat. A telken található épületek földszintesek, vegyesen lapos- és nyeregtetűsek, közepes állapotúak. Elsősorban raktár funkciót töltenek be, valamint műhelyek üzemelnek bennük.

**Balkán utca 1/A. – 38317/4 és 38317/19 hrsz.**

A fenti képeken bemutatott telephely két különböző helyrajzi számon található, azonban a két telek össze van nyitva, valamint azonos a tulajdonosuk. A 38317/19 hrsz-ú telken jelenleg is folyik építkezés. Az északi telken a Fertő utca felől U alakban helyezkedik el egy épület. A Fertő utcai főszárnya földszint+2 szintes, kiváló állapotú, magastetős, amelyben étterem, üzlet, iroda és hotel található. Az épület két hátsó szárnya, amelyek a déli telken folytatódnak földszintesek, szintén kiváló állapotúak, bennük üzletek működnek.

**Bihari utca 8/C. – 38317/8 hrsz.**

A 38317/8 hrsz-ú telken három épület található. A telek központjában elhelyezett földszint+3 szintes, magastetős, jó állapotú épületben lakások találhatóak. Ehhez nyugatról csatlakozik egy kisebb, jó állapotú, földszintes melléképület, valamint a nyugati telekhatár mellett húzódik egy szintén földszintes, jó állapotú, keskeny tároló.



**Fertő utca 1/D; Bihari utca 8. – 38317/7 hrsz.**

A 38317/7 hrsz-ú telek két tulajdonossal rendelkezik, akiknek tájékoztatása szerint jelenleg zajlik a telek tulajdon szerinti kettéosztása. A telek észak-nyugati részén vas- és fémhulladék átvevő telep üzemel, amelyhez egy földszintes, leromló állagú műhely épület tartozik. A másik tulajdonban lévő telekrészen vegyesen földszintes, földszint+1 és földszint+3 szintes épületek találhatóak. A Fertő utca mentén a telekkel párhuzamosan húzódó 4 szintes épület lapostetős, leromlott állapotú, benne irodák működnek. A főépülethez délre egy földszintes, jó állapotú, lapostetős raktárépület csatlakozik. Ehhez csatlakozva további melléképületek találhatóak a telken, amelyek jó, valamint közepes állapotúak. Funkciójukat tekintve vegyesen irodák és raktárak is találhatóak bennük.

**Fertő utca – 38317/6 hrsz.**

A 38317/6 hrsz-ú telken található épület külön helyrajzi számon található, azonban a vele szomszédos 38317/7 hrsz-ú telek nyugati részén működő vas- és fémhulladék átvevő telephez tartozik. Az épület földszintes, jó állapotú, benne műhely üzemel.

**Fertő utca 2. – 38360/3 hrsz.**

A helyszínelés során nem sikerült a 38360/3 hrsz-ú telekre bejutni, így a felmérést a kívülről látottak, valamint a Google Earth segítségével készítettük. A telken található épületek földszintesek, közepes, vagy jó állapotúak. A délnyugati és az északkeleti sarokban elhelyezkedő épületek nyeregtetős, míg a többi lapostetős. Egy kémény épület található a

telek középpontjában. A főbejárat mellett elhelyezkedő épület egy porta, míg a többi épület jellemzően raktár, vagy műhely.

**Bihari utca – 38360/1 hrsz.**



A helyszínelés során nem sikerült a 38360/3 hrsz-ú telekre bejutni, így a felmérést a kívülről látottak, valamint a *Google Earth* segítségével készítettük. A telephely a Budapesti Erőmű Zrt. tulajdonában van. A korábbi erőmű épületet és az ehhez használt kiszolgáló épületeket már elbontották. A telephelyen a BE Zrt. nem folytat tevékenységet.

A telken gázturbinás kiserőmű üzemel, amelyet egy Kőbányahő Kft. üzemeltet bérelt területen. A tulajdonos a telephely nagyobb részének értékesítését tervezi, de a Kőbányahő Kft. tevékenysége még egy ideig fennmarad.

## A beépítési paraméterek vizsgálata

### Telekstruktúra és telekméret vizsgálat

Az Üllői út és a Balkán utca közötti tömbben ránézésre szabálytalanul kerületek kialakításra a telkek, valamint formájuk is változatos. A Bihari utcától északra elhelyezkedő másik két tömbben található telkek már igazodnak az utca vonalához. A területen nehéz lenne megjelölni egy átlagos telekméretet, ezért a telkeket méret szerint 5 fő kategóriába soroltuk:

- 2800 m<sup>2</sup> alatti,
- 2800-6000 m<sup>2</sup> közötti,
- 6000-7500 m<sup>2</sup> közötti,
- 7500-12000 m<sup>2</sup> közötti,
- 12000 m<sup>2</sup> feletti.

A kategóriák kialakításánál a hatályos KVSZ vonatkozó övezeti előírásaiból (minimálisan kialakítandó telekméret) indultunk ki. Ezek alapján négy telek nem éri el az övezeti besorolása alapján előírt legkisebb telekméretet. Az egyik az Üllői út mentén található munkásszálló/hotel (38317/1), a másik a Bihari utcában található többlakásos társasház telke (38317/13). A harmadik telek a Balkán utcában található (38317/18), míg az utolsó a Fertő utcai vas- és fémhulladék átvevő telephely része (38317/6).

A táblázatban piros színezéssel különböztettük meg az előírt legkisebb telekméretet el nem érő telkeket:

Telekméret	Hrsz	Telek területe (m <sup>2</sup> )	Övezeti besorolás (utolsó hatályos szab.terv alapján)	Előírt legkisebb telekméret (utolsó hatályos szab.terv alján) (m <sup>2</sup> )
0-2800 m <sup>2</sup>	38317/6	622	M-X/2	2800
	38317/20	1482		
	38360/2	1853		
	38317/1	1857	I-X/2	2800
	38317/13	1865	I-X/2	2800
	38317/18	2211	M-X/2	2800
2800-6000 m <sup>2</sup>	38317/22	3500	M-X/2	2800
	38317/21	4118	M-X/2	2800
	38317/8	4985	M-X/2	2800
	38317/9	5511	M-X/2	2800
6000-7500 m <sup>2</sup>	38360/3	6050	M-X/3	6000
	38317/4	6437	M-X/1	2800
7500-12000 m <sup>2</sup>	38317/19	8360	M-X/1	2800
	38317/12	8683	I-X/2	2800
	38317/24	9879	I-X/2	2800
	38317/5	11132	M-X/2	2800
12000 m <sup>2</sup> felett	38317/2	12223	I-X/1	7500
	38317/7	12527	M-X/2	2800
	38317/17	18801	I-X/2	2800
	38360/1	34910	KV-EN-X/1	12000
	38317/23	45310	I-X/2	2800



Jelmagyarázat

- 0 - 2800 m<sup>2</sup> közé eső telekméret
- 2801 - 6000 m<sup>2</sup> közé eső telekméret
- 6001 - 7500 m<sup>2</sup> közé eső telekméret
- 7501 - 12.000 m<sup>2</sup> közé eső telekméret
- 12.000 m<sup>2</sup> feletti telekméret



**Beépítettség**

A tervezési területen található telkek nagy része 35% alatt lett beépítve. Az övezeti paraméterként előírt maximális beépítettséget összesen hat telek lépi túl, amelyek mindegyike meghaladja a 40% - os értéket. A kategóriák kialakításánál a hatályos KVSZ vonatkozó övezeti előírásaiból (terepszint feletti legnagyobb beépítettség) indultunk ki. A táblázatban is látható, hogy a tervezési területen az övezeti paraméterként előírt maximális beépítettséget hat telek lépi át. A táblázatban piros színezéssel különböztettük meg az előírt maximális beépítési százalékot átlépő telkeket:

Hrsz	Terület (m <sup>2</sup> )	Beépített terület (m <sup>2</sup> )	Beépítési százalék (%)	Övezeti besorolás (utolsó hatályos szab.terv alapján)	Övezeti paraméterként előírt maximális beépítettség (utolsó hatályos szab.terv alapján) (%)
38317/20	1482	0	0,0		
38360/2	1853	0	0,0		
38317/18	2211	0	0,0	M-X/2	40
38317/2	12223	1495	12,2	I-X/1	35
38317/1	1857	304	16,4	I-X/2	35
38317/6	622	118	19,0	M-X/2	40
38317/24	9879	2019	20,4	I-X/2	35
38317/8	4985	1149	23,0	M-X/2	40
38317/13	1865	430	23,1	I-X/2	35
38317/23	45310	11160	24,6	I-X/2	35
38317/22	3500	875	25,0	M-X/2	40
38317/17	18801	4747	25,2	I-X/2	35
38360/1	34910	10823	31,0	KV-EN-X/1	40
38317/5	11132	4028	36,2	M-X/2	40
38317/21	4118	1513	36,7	M-X/2	40
38360/3	6050	2834	<b>46,8</b>	M-X/3	40
38317/7	12527	5199	<b>41,5</b>	M-X/2	40
38317/19	8360	3499	<b>41,9</b>	M-X/1	40
38317/12	8683	3778	<b>43,5</b>	I-X/2	35
38317/4	6437	3625	<b>56,3</b>	M-X/1	40
38317/9	5511	3267	<b>59,3</b>	M-X/2	40



Jelmagyarázat

- 0 - 35% közöltti beépítettség
- 35-40% közöltti beépítettség
- 40% fölötti beépítettség



## Zöldfelületi arány

Az alábbi táblázatban, valamint az ábrán is látható, hogy sok esetben a zöldfelületi arány nem éri el a 25%-ot sem, így ezek nem felelnek meg az övezeti előírásban szereplő minimális értéknek. Ez összesen 9 telket érint, melyből négy esetében az előbb említett érték 10 % alatti.

A kategóriák kialakításánál a hatályos KVSZ vonatkozó övezeti előírásaiból (telek legkisebb zöldfelülete) indultunk ki.

A zöldfelületi arányokat légifotó, illetve helyszíni bejárás során készített vizsgálat alapján számítottunk ki, részletes geodéziai felmérés nélkül, így az eredmény nem pontos.

A táblázatban piros színezéssel különböztettük meg az előírt minimális zöldfelületi arányt el nem érő telkeket:

Hrsz	Terület (m <sup>2</sup> )	Zöldfelület területe (m <sup>2</sup> )	Zöldfelületi arány (%)	Övezeti besorolás (az utolsó hatályos szab.terv alapján)	Övezeti paraméterként előírt minimális zöldfelület (utolsó hatályos szab.terv alapján) (%)
38317/19	8360	234	2,8	M-X/1	25
38317/4	6437	412	6,4	M-X/1	25
38317/7	12527	962	7,7	M-X/2	25
38317/17	18801	1759	9,4	I-X/2	25
38317/21	4118	430	10,4	M-X/2	25
38360/3	6050	829	13,7	M-X/3	25
38317/12	8683	1403	16,2	I-X/2	35
38317/6	622	120	19,3	M-X/2	25
38317/23	45310	8823	19,5	I-X/2	35
38317/5	11132	2786	25,0	M-X/2	25
38317/9	5511	1558	28,3	M-X/2	25
38317/24	9879	3584	36,3	I-X/2	35
38317/2	12223	4754	38,9	I-X/1	35
38317/8	4985	1967	39,5	M-X/2	25
38360/1	34910	14059	40,3	KV-EN-X/1	40
38317/22	3500	1467	41,9	M-X/2	25
38317/1	1857	1308	70,4	M-X/2	25
38317/13	1865	1427	76,5	I-X/2	35
38317/18	2211	2210	100,0	M-X/2	25

BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET





Üllői út - Ceglédi út - Bihari utca - vasút által határolt terület

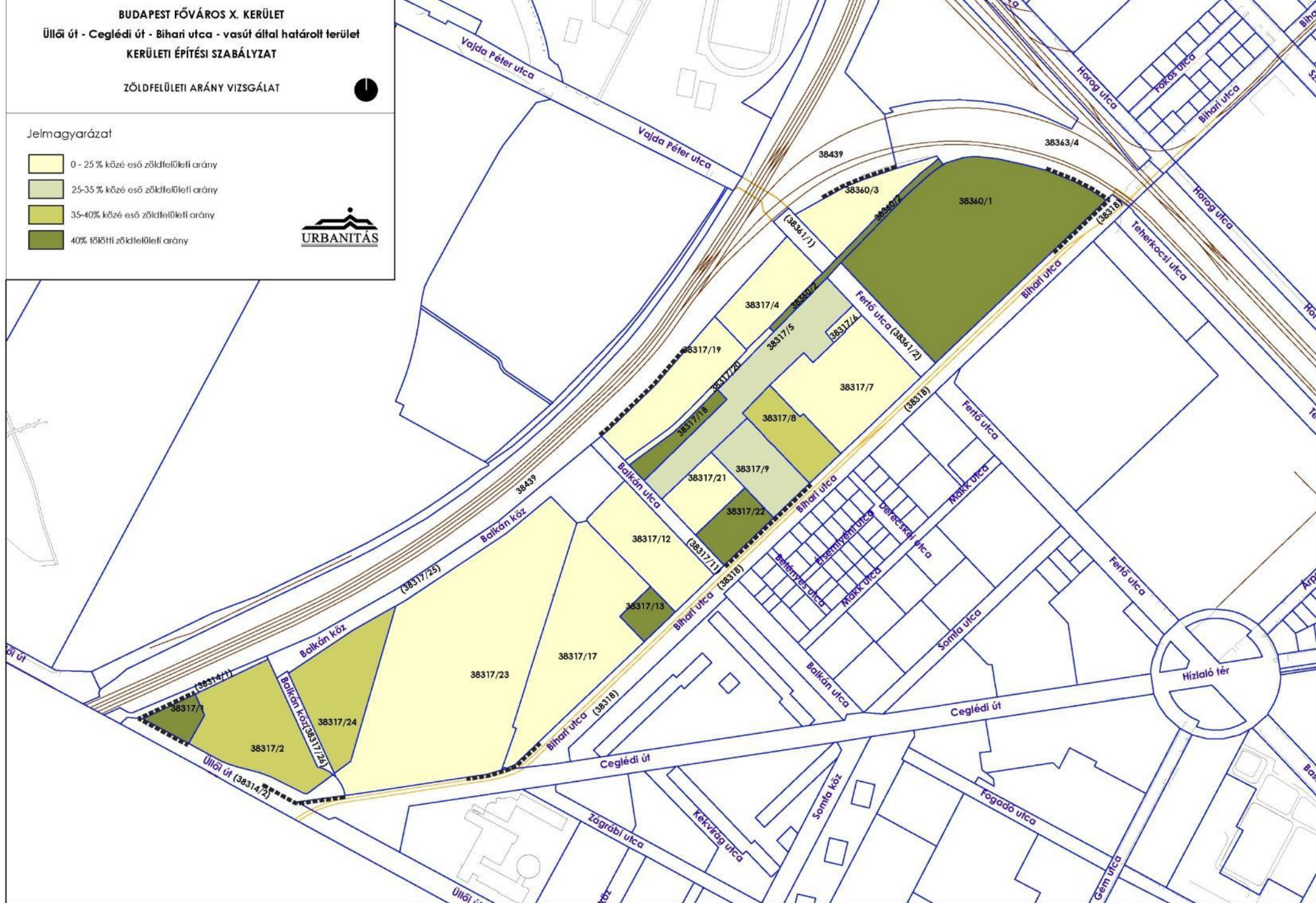
KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

ZÖLDFELÜLETI ARÁNY VIZSGÁLAT



Jelmagyarázat

-  0 - 25 % közé eső zöldfelületi arány
-  25-35 % közé eső zöldfelületi arány
-  35-40% közé eső zöldfelületi arány
-  40% fölötti zöldfelületi arány





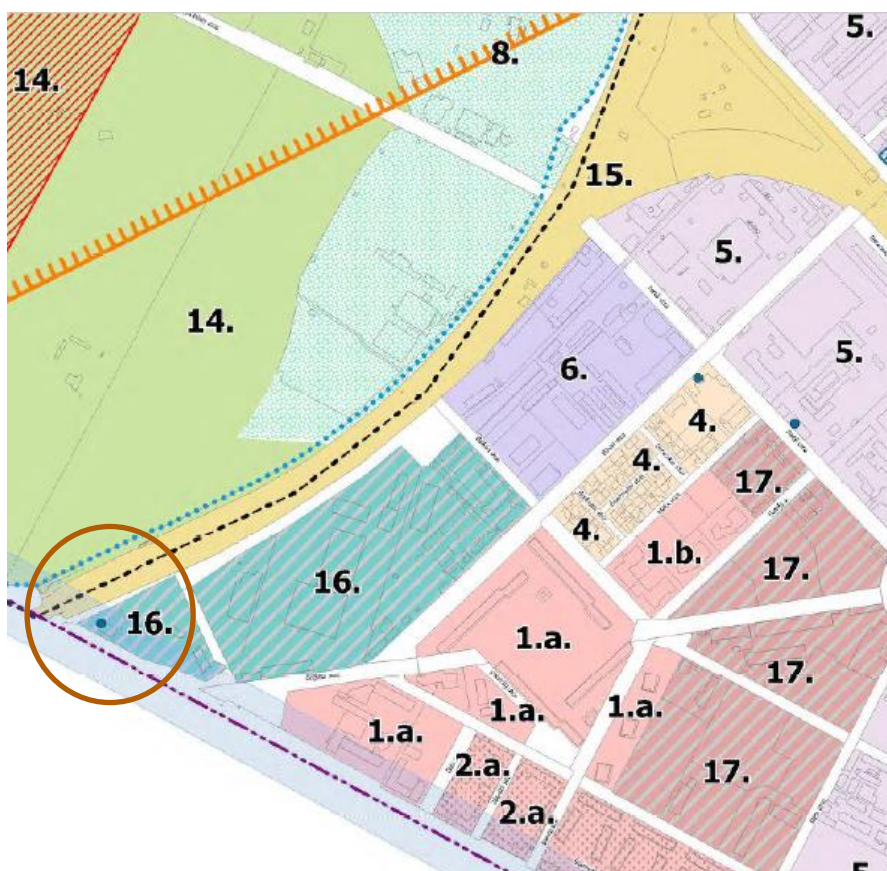
## Az épített környezet értékei

A tervezési területen műemlék, műemlék jelentőségű terület, vagy műemléki környezet nem található. Fővárosi védett épület/épüleategyüttes sincs a területen. Nem érinti sem nemzeti emlékhely, sem világörökségi helyszín.


## Kerületi helyi védett épület/épüleategyüttes

Kőbánya Képviselő- testülete a 15/2019 (VI.27.) számú önkormányzati rendeletével fogadta el a településképvédelméről szóló rendeletét.

A tervezési területen egy darab helyi védett épület található, amely a délnyugati határ sarkánál elhelyezkedő munkásszálló épülete. Ez egy 1899-ben épített magastetős, fölszint + 2 szintes eredetileg vámházként funkcionáló épület, amelynek formája, tömege, karaktere és homlokzata, valamint eredeti anyaghasználata áll helyi védelem alatt.



A településképvédelméről szóló 15/2019.(VI.27.) rendelet 2. mellékletének vonatkozó részlete

Kerületi védelem	Településképi szempontból meghatározó területek
 Védett egyedi érték	 5. Nagytelkes gazdasági (munkahelyi, kereskedelmi, szolgáltató) terület
	 6. Kistelkes gazdasági (munkahelyi, kereskedelmi, szolgáltató) terület
	 Átalakuló területek:
	 16. Nagyvárosias jellegű terület

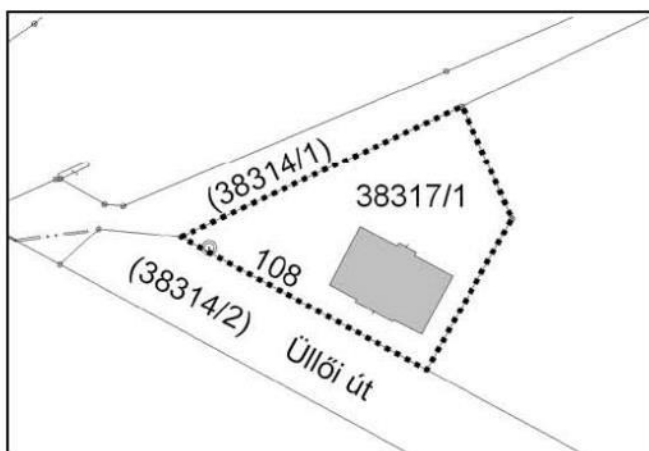
<b>Sorszám:</b> 40.	<b>VÁTI szám:</b> FJK6	<b>Cím:</b> ÜLLŐI ÚT 108.	<b>Városrész:</b> GYÁRDÚLŐ
<b>Adatlap</b> Hrsz.: 38317/1 Tulajdonviszony: Magántulajdon Rendeltetés: Vámház Jelenlegi funkció: Szálloda, Hotel Omnibusz Tervező: Budapest Székesfőváros Mérnöki Hiv. Építető: Budapest Székesfőváros Építés éve: 1899 Építészeti stílus: - Állag: Felújított Szintszám: F+2			
Védelem: Kerületi védelem Védelemre javasolt épületrész: Épületfoma, -tömeg, -karakter, homlokzatok			

#### A védendő érték leírása

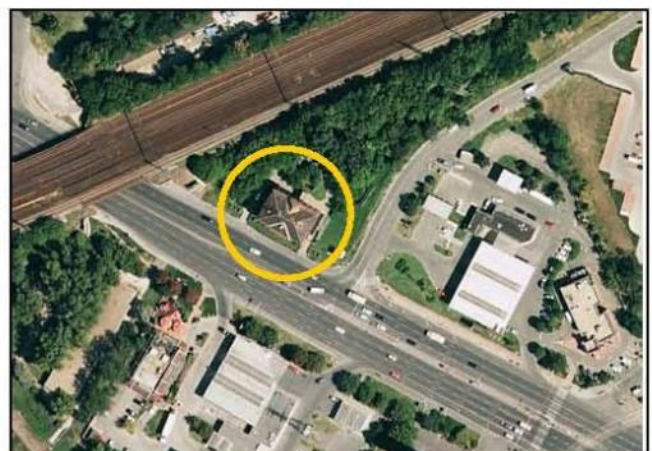
Egykor fontos közfunkciót betöltő történeti épülettípus. Az 1893-ban kialakult új városhatárhoz igazodva a fővárosi bevezető utak mentén elhelyezett típusépületként kialakított vámpéletek egyike. Szabadonálló, kétemeletes, 2+3+2 tengelyes, faragott fagerendás kontyolt tetőzet, egyszerű téglarchitektúra. Az épület felújításakor a téglafelületeket lefestették.

#### Bibliográfia, eredeti tervek, dokumentumok

Szabó Beáta, Tanulmányok Budapest múltjából, XXV. Kötet, 1996.  
Eredeti tervek: Fővárosi Levéltár



Földhivatali alaptérkép

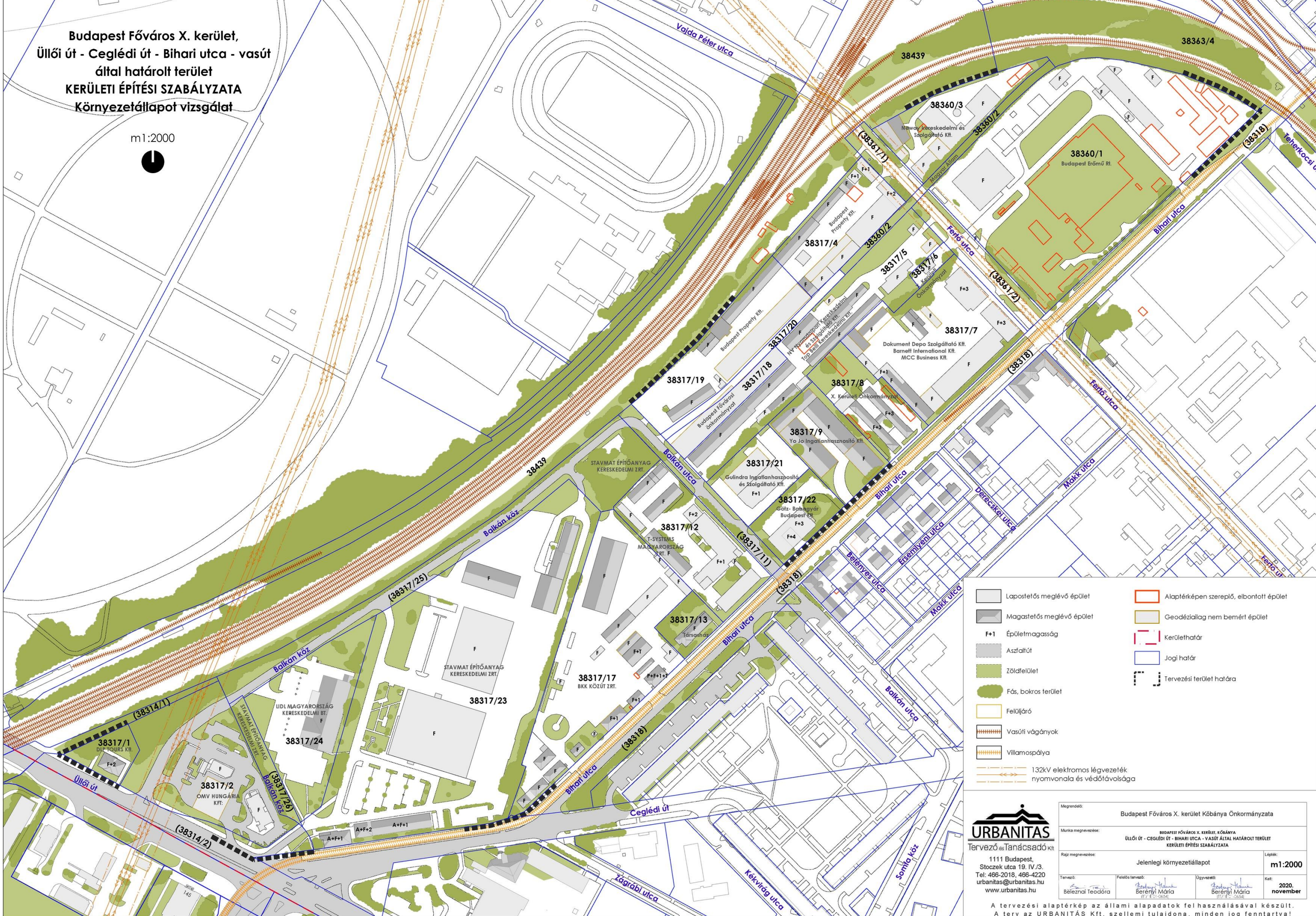


Ortofotó

Védett érték adatlapja: Bp. X. kerület, Üllői út 108.

Budapest Főváros X. kerület,  
 Üllői út - Ceglédi út - Bihari utca - vasút  
 által határolt terület  
**KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA**  
 Környezetállapot vizsgálat

m1:2000



- Lapostetős meglévő épület
- Magastetős meglévő épület
- F+1 Épületmagasság
- Aszfaltút
- Zöldfelület
- Fás, bokros terület
- Felüljáró
- Vasúti vágányok
- Villamospálya
- 132kV elektromos légvezeték nyomvonala és védőtávolsága
- Alaptérképen szereplő, elbontott épület
- Geodéziailag nem bemért épület
- Kerülethatár
- Jogi határ
- Tervezési terület határa

**URBANITAS**  
 Tervező és Tanácsadó Kft.

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

Megrendelő: Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzata			
Munka megnevezése: BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET, KŐBÁNYA ÜLLŐI ÚT - CEGLEDI ÚT - BIHARI UTCA - VASÚT ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA			
Rajz megnevezése: Jelenlegi környezetállapot		Lépték: m1:2000	
Tervező: Bőleznai Teodóra	Felolvasó: Berényi Mária	Ügyvezető: Berényi Mária	Kelt: 2020. november

A tervezési alaptérkép az állami alapadatok felhasználásával készült.  
 A terv az URBANITAS Kft. szellemi tulajdona, minden jog fenntartva!

## KÖZLEKEDÉS

### Hálózatok és hálózati kapcsolatok

A terület megközelítése a jelenlegi forgalomtechnikai kialakítás mellett körülményes és igen korlátozott. A mai kialakítás szerint három út határolja (Üllői út, Bihari út, Fertő utca), egy pedig feltárja (Balkán utca). A megközelítése között három dedikált irányt érdemes megkülönböztetni, ez a város felől/felé, a városhatár felől/felé és a haránt irányú.

A város felől az Üllői útról és a Vajda Péter út felől lehet a területet megközelíteni. Előbbi igen kapacitív megközelítési lehetőség lenne, de csupán egy helyen (Balkán utca) ad kapcsolódást a területhez. A város felé több lehetőség kínálkozik; Balkán utcából (a motel és a töltőállomás között), Bihari (Ceglédi) útról, valamint a korábban már említett Fertő utca – Vajda Péter útvonal.

A városhatár felől szintén az Üllői út és a Fertő utca tekinthető kapacitív közúthálózati elemnek a megközelítés szempontjából. Az Üllői útról – habár a Ceglédi (Bihari) útra jobbra kis ívben kanyarodni lehet, a Bihari út kiépítési sajátosságai miatt annak csomópontjai nem teljes értékűek a balra nagy ívű kanyarok nem engedélyezettek. Ennek eredményeként, körülményesen, a környék lakóutcáin keresztül, indirekt módon (Fertő utca – Somfa utca – Balkán utca) lehet innen bejutni mind a Balkáni, mind a Fertő utcába. Direkt módon az Üllői útról a Balkán utcai csomópontban lehetséges az eljutás. A Fertő utcáról a tiltott balra nagy ívek miatt szintén nem lehetséges a közvetlen megközelíthetőség. A városhatár felé a terület valamivel jobb kapcsolatokkal rendelkezik. A Balkán utca Üllői úti csomópontja nem teljes értékű itt az Üllői útra rávezető balra nagy ív tiltott irány. A Bihari útról a Ceglédi úton keresztül lehetőség van balra nagy ívben való kikanyarodásra, jelenleg 1 sávon. Lehetőség van a Fertő utcán keresztül is elhagyni a területet, a Balkán utcáról ugyanis a Bihari útra engedélyezett a balra nagy ívben való kanyarodás.

A haránt irányt kizárólag a Bihari (Ceglédi) út biztosítja. Ezekből az irányokból a Bihari út csomópontjai adják a kapcsolatot, azonban a csomópontok nem teljes értékű mivoltából fakadóan direkt módon csak Kőbánya-alsó felőli irányból adottak a lehetőségek; az ellenkező irányból csak a már korábban bemutatott indirekt módon tárható fel a terület.

### Közúti közlekedés

Az Üllői út – Ceglédi utca – Bihari utca – vasút által határolt területet délről az Üllői út határolja, a Balkán utcai és a Ceglédi utcai csomópontjai jelentik a kapcsolódását az országos közúthálózathoz; ezek az egyedüli csatlakozások I. rendű főúthoz. A tervezési terület három fontos, hálózati szereppel bíró csomópont között fekszik (Üllői út/Könyves Kálmán krt. és Üllői út/Kőér utca, valamint Kőbánya alsó). A területet jószerivel csak a délnyugat-északkelet irányban futó Ceglédi/Bihari utca másodrendű főút segítségével lehet feltárni, ami – tekintve, hogy Kőbánya alsó és az Üllői út között teremti meg a kapcsolatot – jelentős átmenő forgalommal rendelkezik. Fokozott balesetveszélyt és forgalmi akadályt jelent ezen az úton a tervezési terület végénél a villamos oldalváltása.

A vizsgált terület további kapcsolódási pontja északnyugat irányban, a Könyves Kálmán krt. felé a Fertő utcán keresztül a Vajda Péter utca, valamint délkelet irányban jelent kapcsolatot a Bihari utcát keresztezve a Fertő utca, a Balkán utca, illetve kismértékben a Zágrábi utca, ám ezek közül egyedül a gyűjtőút besorolású Fertő utca bír településszerkezeti jelentőséggel. Jelentékeny forgalmat bonyolít még a Budapest Közút Zrt. Bihari utcára nyíló telephelye.

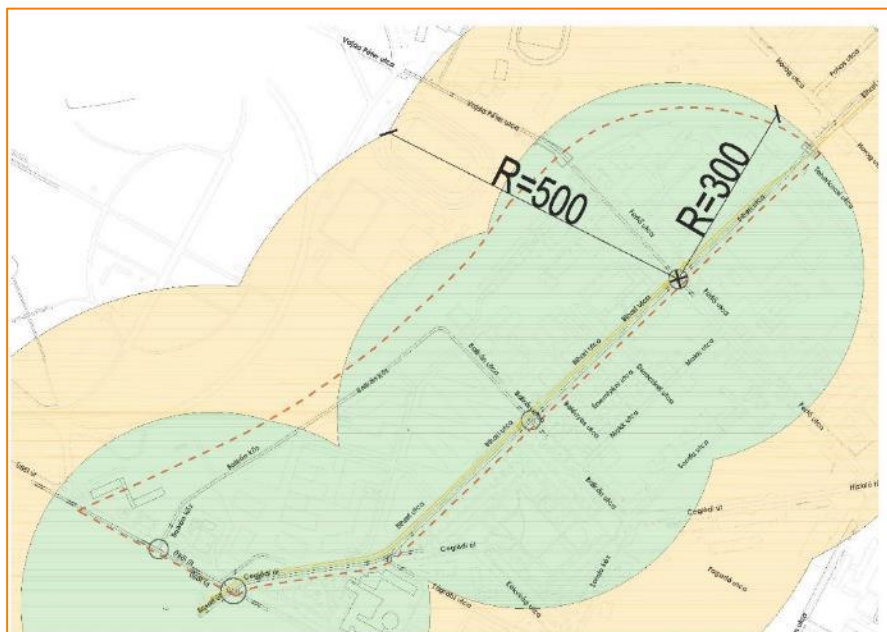
A terület feltárása a Balkán utca segítségével lehetséges, illetve kisebb mértékben a Fertő utca által. A Balkán utca körül öleli a vizsgált terület közel felét jelentő tömböt, ezzel kellő elérhetőséget biztosítva az ott található telephelyekhez, kereskedelmi egységekhez. Az utca vasúttal párhuzamosan futó szakasza közforgalom számára átadott magánút (38317/25 és 38317/2 helyrajzi számú telkek). A tömbön belül található utak közforgalom számára megnyitott

magánutak, amiket a létesítmények bezárásakor kapuval zárnak le. A Balkán utca és Fertő utca közötti tömb feltárása már komplikáltabb, a vasúti töltés felőli oldalán nincsenek közúttal összekötve. Az itt található telephelyek elérését egy magánút segíti, ennek azonban hálózati szerepe nincs. A Fertő utca, Bihari utca és a vasúti sínekkel által határolt tömb feltárása csak a már említett utcákról lehetséges. A terület elérhetőségét tovább csökkenti, hogy mind a Balkán, mind pedig a Fertő utcába az Üllői út felől a balra nagy ívben történő kanyarodás tiltott, azt csak indirekt módon lehet kivitelezni, ezzel növelve a forgalmat a környező utcákban.

Ami az egyes hálózati elemek keresztmetszeti kialakítását illeti, a szomszédos Üllői út a maga 2x3 sávjával a legnagyobb. A Bihari és a Balkán utca 2x1 sávú, ez alól kivétel a Ceglédi utcai szakasza (Bihari utca Üllői úti torkolata), ami az osztályozó sávoknak köszönhetően 5+2 sávúra duzzad. A Fertő utca 2+1 sávú.

### Közösségi közlekedés

A közösségi közlekedés eszközeit a terület szélén lehet elérni, a Fertő utcán közlekedő autóbust leszámítva azon belül nincs szolgáltatás. Mindezzel együtt az 1. ábra alapján 300 méteres rágyaloglással a gyakorlatilag a teljes terület megközelíthető. Közösségi közlekedési szempontból kivételes helyszín, hiszen három oldalról is nagykapacitású kötőtpályás eszköz határolja, úgymint az M3 metróvonal, a 3-as villamosvonal, illetve a vasút, amin az elképzelések szerint hamarosan egy új megállóhely létesül, Népliget néven.



A vizsgált területhez közel eső kötőtpályás eszközöktől a 300 méteres (zöld) és az 500 méteres (sárga) rágyalogási távolság (saját szerkesztés)

### Közúti

A közúti közösségi közlekedési ellátottsága (autóbusz) a területnek gyenge, az Ecseri úti metrómegálló környezetében, illetve a Fertő utcában közlekedő járatok érintik a területet. A Fertő utcán közlekedő 99-es viszonylat kapcsolatot teremt Pesterzsébet és a Blaha Lujza tér között, reggel 6 és este 8 között 7-10 percenként közlekedik.

Az Ecseri úti metrómegálló közelében áll meg az elsősorban helyi igényeket kiszolgáló 181 és 281-es viszonylat, előbbi csúcsidőben 8-10 perces, utóbbi egész nap, órás ütemben közlekedik. Ezekon kívül az éjszakai szolgáltatást az Üllői úton található a 914, 914A és 950 jelű éjszakai buszok megállóhelye.

### Kötőtpályás

A vizsgált terület közösségi közlekedési elérhetőségének gerincét az M3-as metró és a 3-as villamos jelenti. A két eszköz eltérő hálózati szereppel bír a terület számára; a metró biztosítja a

sugaras kapcsolatot a városközpont, valamint a Kőbánya-kispesti intermodális csomópont felé, a villamos pedig a gyűrű irányú haránt kapcsolatot, növelve a terület elérhetőségét Észak- és Délpest felől.

A 3-as villamos csúcsidőben 6-8 percenként közlekedik a Gubacsi út / Határ út és Mexikói út M között, de a napközbeni árnyékidőszakban is 10 perces a követési ideje. A Fertő utca/Bihari utca, Balkán utca és Ecseri út M megálló érintik a vizsgált területet. A megállók 300 méteres körzetéből a legtöbb úti cél elérhető.

Az M3-as metró az ország legforgalmasabb vasútvonala Újpestet köti össze Kőbánya-Kispesttel, ebből fakadóan csúcsidőben 2-3 perces járatindításról beszélhetünk. Annak ellenére, hogy a terület szélén található az Ecseri úti megállója, annak 300 méteres körzete tartalmazza a vizsgált tömbök nagy részét, 500 méteres gyaloglással pedig a Balkán utca is elérhető.

Habár a vizsgált tömböt két irányból is vasút határolja, megállóhely hiányában ilyen jellegű kapcsolata nincs, holott több elővárosi, zónázó jellegű vonat használja ezeket a vágányokat. Az ebben rejlő potenciálok kihasználása érdekében, a távlati tervek között szerepel az Üllői út és a vasút találkozásánál már tervezés alatt van a Népliget vasútállomás.

### **Kerékpáros és gyalogos közlekedés**

A vizsgált terület kerékpárúton való biztonságos megközelíthetősége a városközpont felől az Üllői úton (Népligeten keresztül) és az Ecseri út felől megoldott, a Határ út felé viszont akadályba ütközik. Ugyan az Üllői út szervizútja kerékpárral jól járható lenne, a csomópont és a szervizút közötti kb. 150 méteres hossz – a metró gyalogos feljárója miatt – nem adott a megfelelő szélességű keresztmetszet. A csomóponton való átvezetés szintén problémák forrása; indokolatlan kerülőkkel lehet csak bizonyos csomóponti mozgásokat elvégezni, semennyire nem kerékpáros barát a kialakítás, kiváltképp a Ceglédi út – Bihari út irányába.

A Bihari utcán nincs semmilyen kerékpáros infrastruktúra, holott a forgalomnagyság indokoltnak tartaná, a gyalogjárda pedig nem teszi lehetővé a két közlekedési mód egyidejű lebonyolódását. A területet feltáró Balkán és Fertő utcán sincs kerékpárosok számára biztosított infrastruktúra. Előbbi esetében ezt a forgalomnagyság nem indokolja, önálló infrastruktúra nem indokolt. Utóbbi esetben a biztonságos kerékpározás feltételei nem adóttak. A közösségi kerékpározás hatásterülete nem ér el az Ecseri útig, a legközelebbi Bubi állomás a Klinikáknál található.

A kerékpáros infrastruktúra hiánya a kerékpárral közlekedők számára hatással van, ez egyértelműen látszik a számlálási adatokból. Sem a Bihari utcán, sem a Fertő utcán nem jelent meg kerékpáros forgalom. Az Üllői út mentén kialakított egyoldali két irányú kerékpárút forgalma ehhez képest látványos volt; a felmérés ideje alatt összesen 179 kerékpáros haladt át a keresztmetszeten mindkét irányban, ami óránként 30 kerékpárost jelent.

A tömbök gyalogos megközelíthetősége szintben vezetett gyalogátkelőhelyekkel megoldott, a Ceglédi út – Üllői út csomópontjában, jelentős gyalogosforgalom főleg itt jelentkezik. A villamos megállókiosztása a jelenlegi kialakítást tekintve optimális, a területet feltáró utak kereszteződésénél található, így azok gyalogos elérhetősége jónak mondható. A tervezési terület súlypontjában azonban hiányzik a közvetlen gyalogos kapcsolat, ezt egy új villamosmegálló létesítésével orvosolni lehet. A Bihari utcán a Balkán utcától kifelé gyalogjárda található mindkét oldalán, azonban szélessége nem megfelelő, sokszor parkoló autók képeznek rajta akadályt. A Balkán utca torkolatától kb. 100 méter hosszban van csak járda kialakítva, a Fertő utcán csak az egyik oldalon van gyaloglásra alkalmas felület. Tömbbelsőben kialakított magánutak a jellemző teherforgalom és a szeparált gyalogjárdák hiánya miatt nem tekinthető biztonságosnak.

### **Parkolás**

A vizsgált területen két eltérő jellegű parkolást lehet megkülönböztetni. Az egyik a hagyományos közterületi parkolás, a másik pedig a privát és félprivát területen megoldott gépjárműtárolás.

A közterületi parkolás jelenleg nincs szabályozva a vizsgált területen. Az Üllői út – Ceglédi utca által közrefogott, háromszög alakú területen (Zágráb utca parkoló) egy 100 férőhelyes parkoló üzemel, óránként 175 Ft-os használati díjjal. Ebbe a zónába tartozik a lakótelepi szalagházhoz tartozó mintegy 130 férőhelyes parkoló. Díjmentes nyilvános parkolófelületek találhatóak még a Bihari utcában a villamossínek túloldalán, illetve szabálytalan módon, de előfordul a Bihari út Balkán utca utáni szakaszán a járdára és a zóldsávra történő parkolás.

A terület kereskedelmi-szolgáltató-raktározó jellege miatt a telephelyeken nagyarányú privát és félprivát parkolási lehetőség van, egyfelől az ott dolgozók, másfelől az oda érkező vásárlók, vendégek számára. Ezek a várakozási felületek azonban csak az egységek nyitvatartási idejében állnak rendelkezésre.

## KÖZMŰVESÍTÉS

A STAVMAT Építőanyag Kereskedelmi Zrt. fejlesztési szándékát az arra készített telepítési tanulmány alapján a kerület önkormányzata azt támogatásra alkalmasnak tartotta. A fejlesztési szándék megvalósítása a településrendezési eszközök módosítását teszi szükségessé. A településrendezési eszközök módosítása Budapest Főváros X. kerületében az Üllői út – Ceglédi út – Bihari utca – vasút által határolt területet – mint a legkisebb együtt tervezhető településrendezési egységet érinti, de a tényleges változtatási szándék csak a vasút – Balkán utca – Bihari utca – Ceglédi út- Üllői út által érintett területre javasolt.

A területen belüli meglévő létesítmények számára a teljes közműellátás kiépítésre került. A teljes közműellátást szolgáló hálózatokon kívül a vizsgált területen több, tágabb területek ellátását szolgáló közműnyomvonal is áthalad. Ezeket a tágabb területek ellátását szolgáló hálózatokat a további tervezés során, mint korlátozó adottságokat kell figyelembe venni. Ezeknek lehetőleg a helyben tartását kellene biztosítani, területfelhasználás akadályozása esetén a kiváltását meg kell oldani, annak a költségviselésében, aki miatt a kiváltás történik.

A vizsgált területen jelentkező közműves eredetű korlátozások a következők:

- Fertő utca alatt haladó NA 800-as iparivíz vezeték
- Bihari utca alatt haladó 150/225-ös gravitációs egyesített csatorna
- Ceglédi út alatt haladó 150/225-ös, valamint 220/275-ös gravitációs egyesített csatorna
- Fertő utca alatt haladó 2xNA 500-as távhővezeték
- Fertő utca fölött vezetett 132 kV-os hálózat oszlopokra fektetett nyomvonala és biztonsági övezete
- Fertő utca 2. Kőbányahő Kft hőbázisa
- Terület déli sarkánál, az Üllői út és Balkán köz között keresztül haladó 132 kV- os hálózat oszlopokra fektetett nyomvonala és biztonsági övezete

## Víziközművek

### Ivóvízellátás

Budapesten a vízellátást a Fővárosi Vízművek Zrt biztosítja egységes fővárosi hálózati rendszeréről. A tervezési terület a 20-as számú, úgynevezett Pesti alapzóna ellátási körzetéhez tartozik. Ez a zóna Budapest legjelentősebb ellátási zónája, amiben 6 betápláló gépház, valamint 6 ellennyomó medence biztosítja a vízellátást. A zónában víznyomásproblémák nincsenek.

A terület határát jelentő Ceglédi út – Bihari utca vonaltól közvetlenül délre üzemel a Pesti alaplazónáról táplált emelt nyomású 23-as számú úgynevezett József Attila lakótelepi zóna.

A vizsgált terület ivóvízellátását biztosító gerinchálózat az Üllői út alatt érkezik a területre NÁ 400-as mérettel. A terület utcáiban különböző: NÁ 125-ös, NÁ 150-es és NÁ 175-ös átmérőjű vezetékek üzemelnek.

A tervezési területen a meglévő létesítmények ellátására a vezetékes vízelosztó hálózat kiépült, valamennyi telek rendelkezik vízbekötéssel.

A vízelosztó hálózat paramétere és anyaga is jelzi, hogy a Bihari utca, Fertő utca-vasút közötti szakaszon üzemelő vízvezeték kivételével, a hálózat régi építésű, ma már korszerűtlennek tekintendő.

### **Tűzvíz ellátás**

A terület vízelosztó- és gerinchálózatára is az előírások szerinti sűrűségben a tűzcsapok felszerelésre kerültek, biztosítva az egyes telkek tűzvíz ellátását. Azoknak a telkeknek, ahol a tűzvíz igény meghaladta a közhálózatról vételezhető vízmennyiséget, annak telken belüli kiegészítő beruházással biztosították a szükséges tűzvíz ellátást.

### **Iparivíz ellátás**

A területet keresztező Fertő utca alatt egy NÁ 800-as iparivíz vezeték halad keresztül, amely jelenleg csak áthalad a területen.

### **Vízelvezetés**

A vizsgált területen keletkező szennyvizek és csapadékvizek közcsatornás elvezetését a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt biztosítja.

A területen egyesített rendszerű vízelvezetés épült ki. A vizsgált területről a szennyvizet és a csapadékvizet a Bihari út – Ceglédi út – Üllői út nyomvonalon üzemelő egyesített rendszerű gyűjtőcsatorna gyűjti össze, amely az Üllői úti főgyűjtőbe kormányozza a vizeket. Az Üllői úti főgyűjtővel elszállított vizek a Ferencvárosi Szivattyútelep közvetítésével a Csepel-sziget északi csúcsánál üzemelő Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telepen tisztítják meg. A tisztított vizek befogadója a Duna.

A vizsgált terület feltáró utcáiban kiépítésre került az egyesített gyűjtőcsatorna hálózat  $\Phi$  30-as körszelvényű és 63/95-ös tojásszelvényű gravitációs csatornákkal, a befogadó Bihari út alatti csatorna 150/225-ös tojásszelvényű gravitációs csatornával kerül kiépítésre.

### **Energia**

A vizsgált területen a vezetékes energiaellátás teljes körűen biztosított. A villamosenergia, a földgáz és a távhőellátás is rendelkezésre áll. A területen belül üzemel a főváros egyik energiatermelő bázisa, kiserőműve.

A területen jelenleg a megújuló energiahordozó hasznosítás nem jellemző.

### **Földgázellátás**

A vizsgált terület földgázellátását a NKM Földgázhálózati Kft. biztosítja.

A vizsgált terület ellátásának bázisa az FGSZ Zrt. "Ikarusz" gázátadó állomása, ahonnan induló nagy nyomású szállítóvezeték táplálja a NKM Földgázhálózati Kft. Salgótarjáni úti gázfogadó és nyomásszabályozó állomását. A nyomásszabályozó állomásról DN 700-as mérettel induló nagy közép-nyomású vezeték a Salgótarjáni utca – Pongrác út – Mázsa tér – Bihari út nyomvonalon érkezik DN 400-as átmérővel a vizsgált területre, ahol elágazva táplálja a vizsgált területen és térségében üzemelő körzeti és nagyobb fogyasztók egyedi saját nyomáscsökkentő műtárgyait.



A terület lakosságának ellátása a körzeti nyomáscsökkentőtől induló kisnyomású elosztóhálózatról megoldott.

### **Távhőellátás**

A tágabb térség ellátását is szolgáló távhőellátás hőbázisa a területen, a Fertő utcában üzemel. A hőellátás korábbi hőbázisa a Kőbányai Hőerőmű volt, amely 2004-ben leállításra került, szerepét a Kőbányahő Kft által üzemeltetett kiserőmű vette át. A Veolia Energia Magyarország Zrt tulajdonában levő kiserőműben 3 db Solar típusú, egyenként 5,2 MWe-os gázturbina és a hozzájuk tartozó 8,9 MWth teljesítményű hőhasznosító kazán lett beépítve. Az erőmű évente kb. 189 000 MWh hőenergiát, illetve 112 000 MWh villamos energiát termel.

Az erőműből induló északi irányú NÁ 400-as vezetékpár a vasúti pályát keresztezve a Fekete utca irányába hagyja el a területet, míg a déli ág a Fertő utca – Somfa utca nyomvonalon halad, majd keresztezi a Ceglédi utat a Balkán utca magasságában. A déli ág vesz részt a terület néhány ingatlanának távhőellátásában.

### **Villamosenergiaellátás**

A tervezési terület villamosenergia ellátásának üzemeltetője az ELMŰ Hálózati Kft. A vizsgált terület az üzemeltető 10 kV-os közepfeszültségű elosztóhálózati ellátó körzetéhez tartozik

A terület ellátásának bázisai a közeli Népliget 132/25/10 kV-os és a Kispest 132/10 kV-os állomások. Az állomásokról induló 10 kV-os földkábel hálózatok képezik az elosztás gerincét. A 10 kV-os vezetékek fűzik fel a fogyasztói transzformátorokat, amelyekről induló kifesztésű hálózatról elégítik ki közvetlenül a fogyasztókat.

A területen a közvilágítást önálló lámpatestekkel építették ki, a táphálózata földalatti elhelyezéssel üzemel.

A területen halad keresztül a délen az Albertfalva és Népliget állomások közötti 132 kV-os oszlopokra helyezett hálózat, míg a területet északon keresztező 132 kV-os oszlopokra helyezett hálózat a Népliget és Kispest állomások közötti kapcsolatot biztosítja. A területen üzemelő kiserőműben termelt villamosenergia kivezetése a Népligeti állomáshoz 132 kV-os földkábelrel történik, amely a Fertő utca alatt halad.

### **Megújuló energiahordozó hasznosítás**

A vizsgált területen jelenleg a megújuló energiahordozó hasznosítás nem jellemző. Erről nyilvántartás nincs, a helyszíni vizsgálat során erre utaló létesítményt nem volt látható.

A természeti adottságok alapján a vizsgált területen a nap- és a föld energiájának a hasznosítási lehetőségét lehet, mint megújuló energiahordozó hasznosítást figyelembe venni.

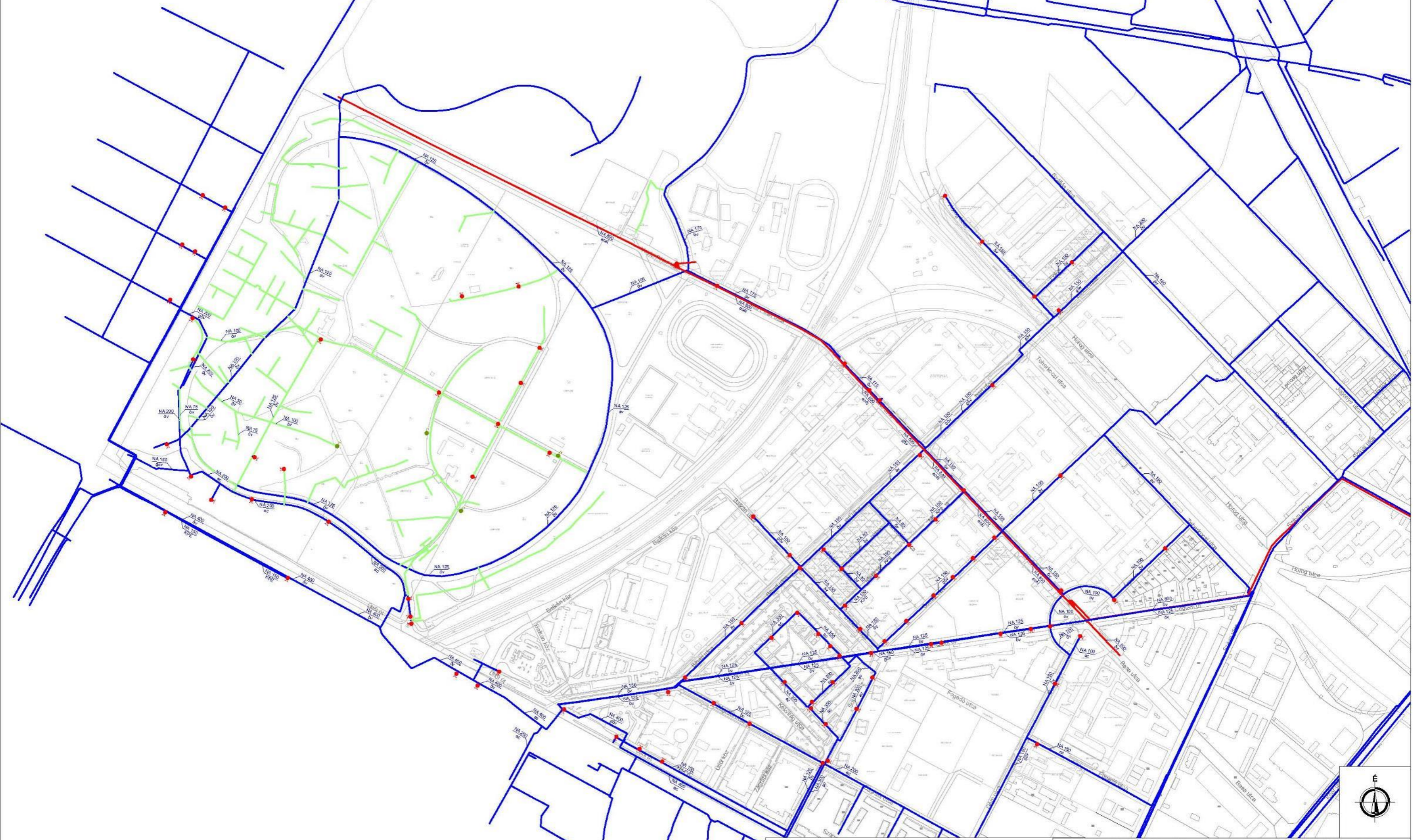
### **Elektronikus hírközlés**

#### **Vezetékes hírközlési létesítmények**

A tervezési terület térségében a vezetékes távközlési ellátását a Magyar Telekom Nyrt. biztosítja. A Budapesti szekunderközpontokhoz tartozó primer központ a település vezetékes távközlési hálózatának bázisa, amelyről az igénylők az 1-es körzetszámon csatlakoznak az országos, illetve nemzetközi távhívó hálózathoz. A vizsgált területen a vezetékes műsorelosztás hálózatát is kiépítették. A vezetékes hírközlési hálózat vegyesen áll oszlopon és alépítményben vezetett szakaszokból.

#### **Vezeték nélküli hírközlési létesítmények**

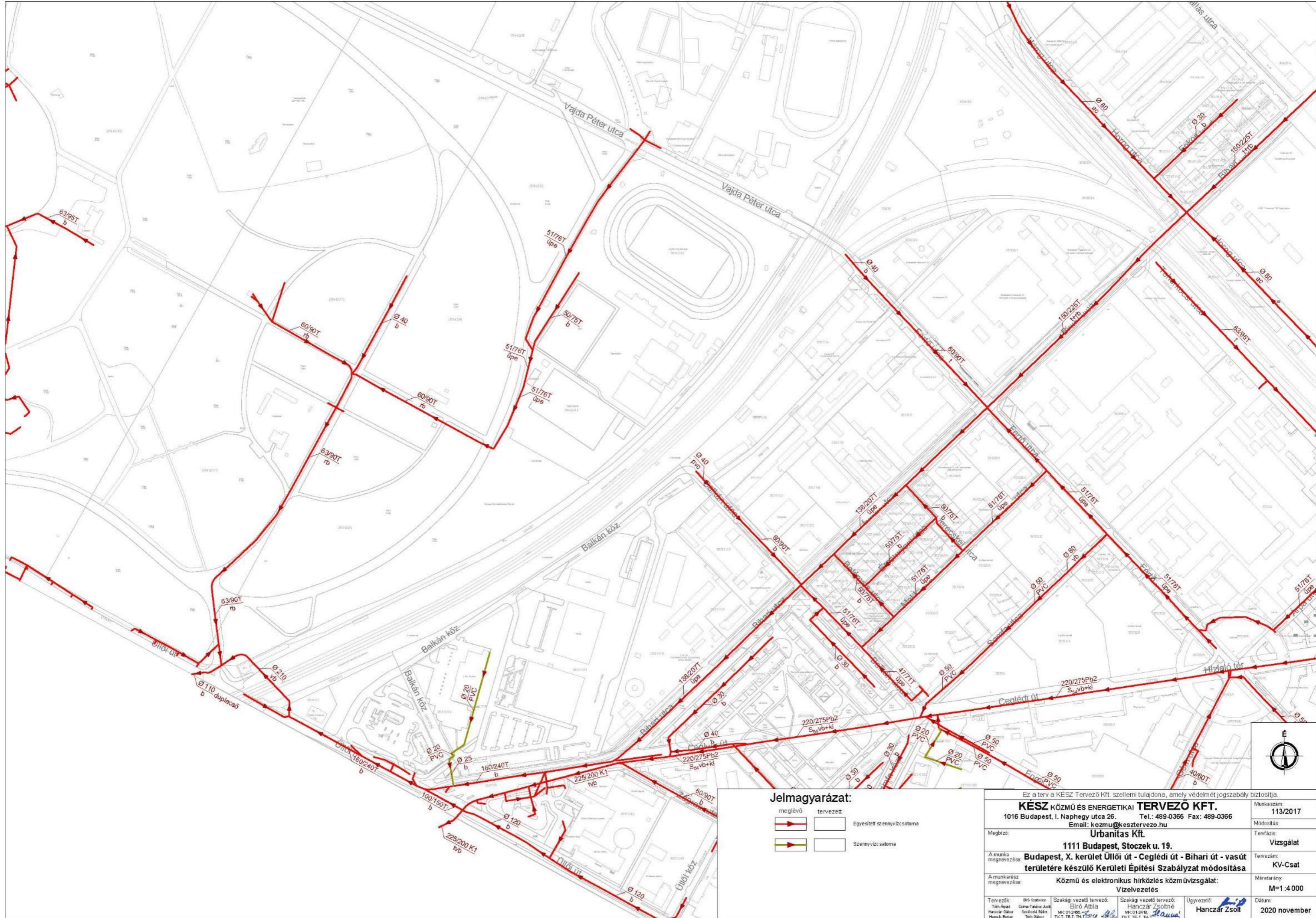
A vezetékes hírközlési ellátottságot tovább növeli a vezetékek nélküli szolgáltatás használata. Ennek a tervezési területet érintően, területi korlátja nincs, valamennyi vezetékek nélküli szolgáltató megfelelő vételi lehetőséget biztosít.



**Jelmagyarázat:**

		lévő	tervezett	vízvezeték
		lévő	tervezett	csatorna
		lévő	tervezett	Tűzcsap
		lévő	tervezett	Közfolyó

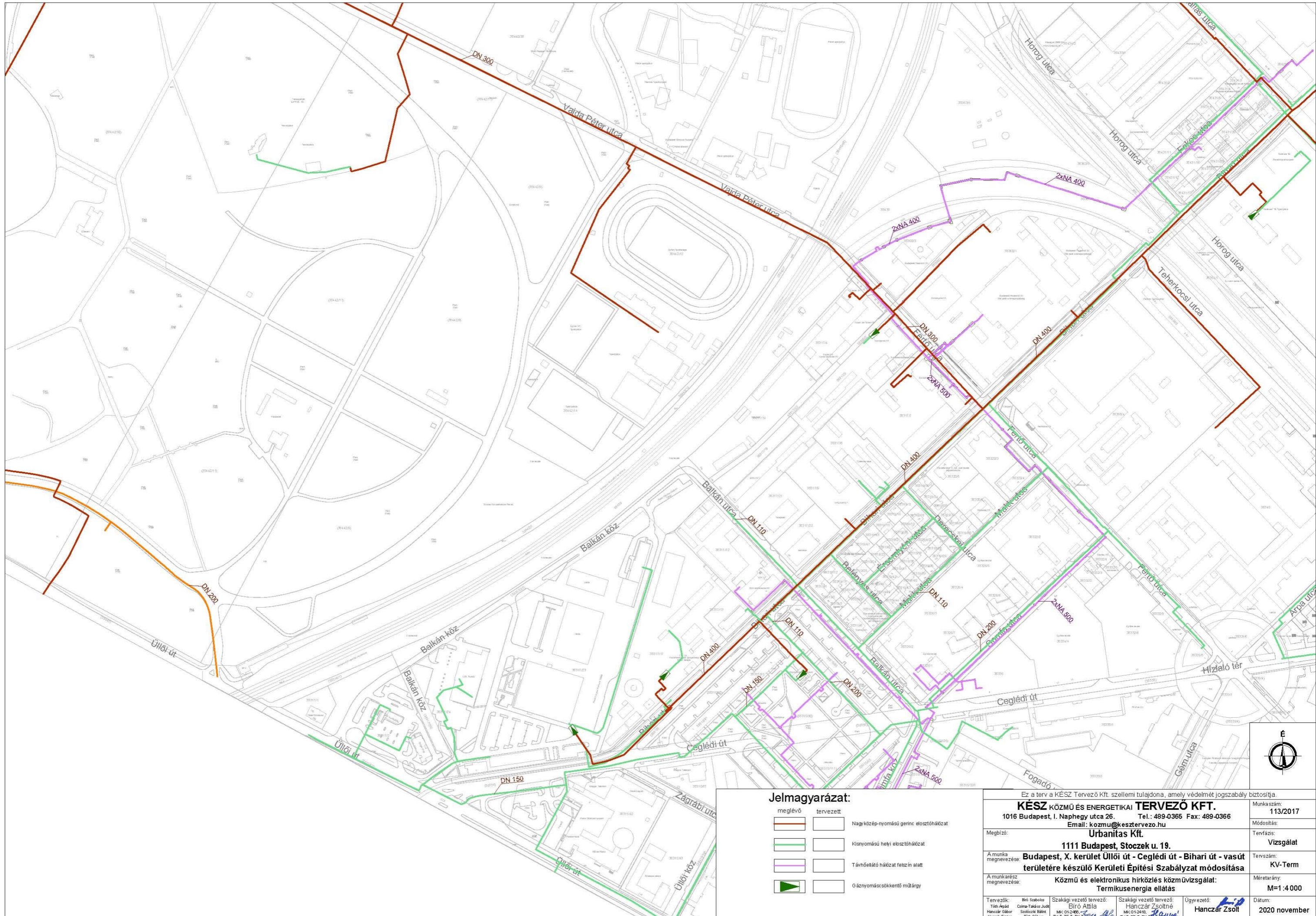
Ez a terv a KÉSZ Tervező Kft. szellemi tulajdona, amely védelmét jogszabály biztosítja.			
<b>KÉSZ KÖZMŰ ÉS ENERGETIKAI TERVEZŐ KFT.</b> 1016 Budapest, I. Naphegy utca 26. Tel.: 489-0365 Fax: 489-0366 Email: kozmu@kesztervezo.hu		Munkaszám:	113/2017
<b>Urbanitas Kft.</b> 1111 Budapest, Stoczek u. 19.		Módosítás:	
<b>Budapest, X. kerület Üllői út - Ceglédi út - Bihari út - vasút területére készülő Kerületi Építési Szabályzat módosítása</b>		Tervfázis:	Vizsgálat
<b>Közmű és elektronikus hírközlés közművizsgálata: Vízellátás</b>		Tervszám:	KV-Viz
Tervezők: Bócsa Balázs, Csima-Takács Judit, Hanczár Zoltán, Horváth Eszter Szakági vezető tervező: Bíró Anikó Szakági vezető tervező: Hanczár Zsoltné Ügyvezető: Hanczár Zsolt		Méretarány:	M=1:4000
Dátum: 2020 november			



**Jelmagyarázat:**

- |  |           |                              |
|--|-----------|------------------------------|
|  | tervezett |                              |
|  |           | Egyesített szennyvízcsatorna |
|  |           | Szennyvízcsatorna            |

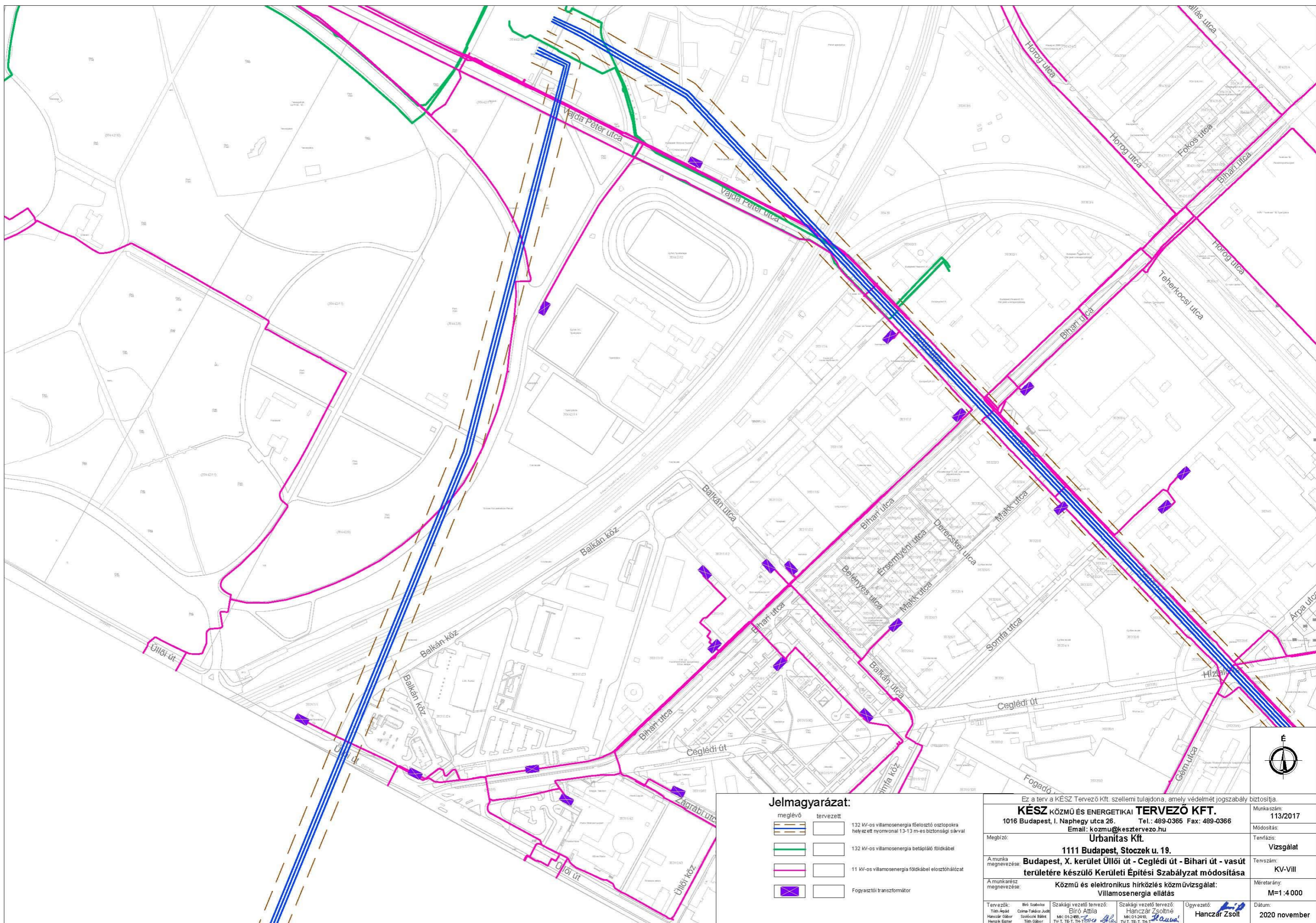
Ez a terv a KÉSZ Tervező Kft. szellemi tulajdona, amely védelmét jogszabály biztosítja.			
<b>KÉSZ KÖZMŰ ÉS ENERGETIKAI TERVEZŐ KFT.</b>		Munkaszám: 113/2017	
1016 Budapest, I. Naphegy utca 26. Tel.: 489-0365 Fax: 489-0366		Módosítás:	
Email: kozmu@kesztervezo.hu		Tervezés: Vizsgálat	
Megbízó: <b>Urbanitas Kft.</b>			
1111 Budapest, Stoczek u. 19.			
A munka megnevezése: <b>Budapest, X. kerület Üllői út - Ceglédi út - Bihari út - vasút területére készülő Kerületi Építési Szabályzat módosítása</b>		Tervező: KV-Csát	
A munkarész megnevezése: <b>Közmű és elektronikus hírközlés közművizsgálat: Vízvezetés</b>		Méretarány: M=1:4000	
Tervezők: Tóth Árpád Hanczár Zoltán Hanczár Zoltán	Mű- és szabványos: Csepel Tervező Szelecsényi Róbert Tóth Gábor	Szakági vezető tervező: Bíró Attila Szelecsényi Róbert Tóth Gábor	Ugyazató: Hanczár Zoltán Hanczár Zoltán Hanczár Zoltán
Dátum: 2020 november			



**Jelmagyarázat:**

meglévő	tervezett	
		Nagy közép-nyomású gerinc elosztóhálózattal
		Kisnyomású helyi elosztóhálózattal
		Távhőellátó hálózat felszín alatt
		Gáznyomáscsökkentő műtárgy

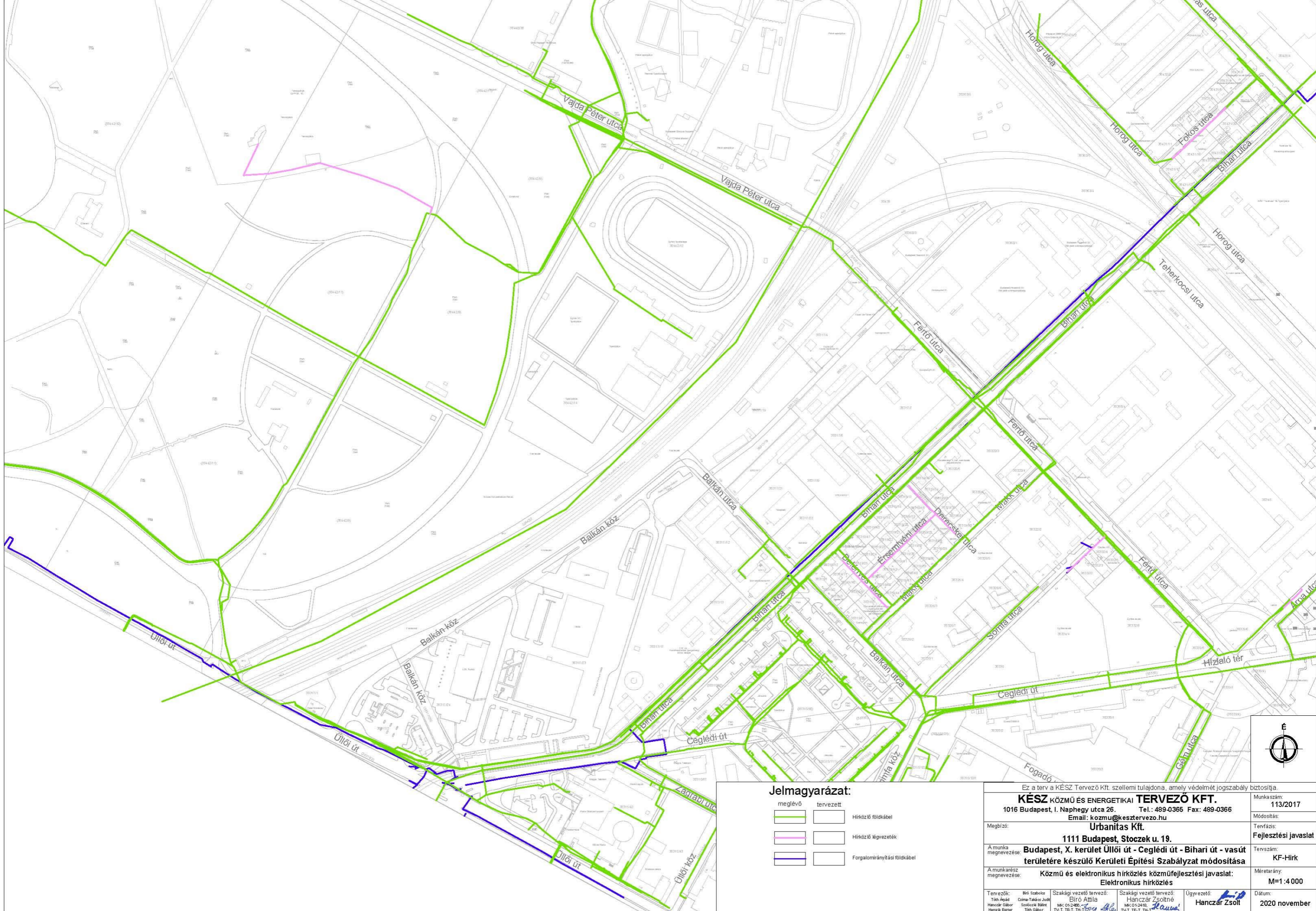
Ez a terv a KÉSZ Tervező Kft. szellemi tulajdona, amely védelmét jogszabály biztosítja.			
<b>KÉSZ KÖZMŰ ÉS ENERGETIKAI TERVEZŐ KFT.</b>		Munkaszám:	113/2017
1016 Budapest, I. Naphegy utca 26. Tel.: 489-0365 Fax: 489-0366		Módosítás:	
Email: kozmu@kesztervezo.hu		Tervezés:	Vizsgálat
Megbízó:	<b>Urbanitas Kft.</b>	Tervezés:	
1111 Budapest, Stoczek u. 19.		Tervezés:	KV-Term
A munka megnevezése:	<b>Budapest, X. kerület Üllői út - Ceglédi út - Bihari út - vasút területére készülő Kerületi Építési Szabályzat módosítása</b>	Méretarány:	M=1:4000
A munkársz megnevezése:	<b>Közmű és elektronikus hírközlés közművizsgálat: Termikusenergia ellátás</b>	Dátum:	2020 november
Tervezők:	Béni Szabolcs Szakági vezető tervező: Tóth Árpád Csima-Takács Judit Hanczár Gábor Szilóczki Balázs Hercsik Ester Tóth Gábor	Szakági vezető tervező: Bíró Attila Hanczár Zsoltné MÉ: 012-406-1111 TV.T. 16.T. 16.1-16.10.1	Ugyvezető: Hanczár Zsolt MÉ: 012-406-1111 TV.T. 16.T. 16.1-16.10.1



**Jelmagyarázat:**

meglévő	tervezett	
		132 kV-os villamosenergia főelosztó oszlopokra helyezett nyomvonal 13-13 m-es biztonsági sávval
		132 kV-os villamosenergia betápláló földkábel
		11 kV-os villamosenergia földkábel elosztóhálózat
		Fogyasztói transzformátor

Ez a terv a KÉSZ Tervező Kft. szellemi tulajdona, amely védelmét jogszabály biztosítja.							
<b>KÉSZ KÖZMŰ ÉS ENERGETIKAI TERVEZŐ KFT.</b>		Munkaszám:	113/2017				
1016 Budapest, I. Naphegy utca 26. Tel.: 489-0365 Fax: 489-0366		Módosítás:					
Email: kozmu@kesztervezo.hu		Tervezés:	Vizsgálat				
Megbízó:	<b>Urbanitas Kft.</b>		Tervszám:				
<b>1111 Budapest, Stoczek u. 19.</b>		Méretarány:	M=1:4000				
A munka megnevezése:	<b>Budapest, X. kerület Üllői út - Ceglédi út - Bihari út - vasút területére készülő Kerületi Építési Szabályzat módosítása</b>						
A munkakész megnevezése:	<b>Közmű és elektronikus hírközlés közművizsgálat: Villamosenergia ellátás</b>						
Tervezők:	<table border="0"> <tr> <td>                 @6 Szabolcs                  Tóth Árpád                  Hanczár Gábor                  Hencsek Ester             </td> <td>                 Szakági vezető tervező:                  Biró Attila                  Mű: 01-2492-07                  T.V.T., TE.T., TH.T.             </td> <td>                 Szakági vezető tervező:                  Hanczár Zsoltné                  Mű: 01-2492-07                  T.V.T., TE.T., TH.T.             </td> <td>                 Ügyvezető:                  Hanczár Zsolt             </td> </tr> </table>	@6 Szabolcs Tóth Árpád Hanczár Gábor Hencsek Ester	Szakági vezető tervező: Biró Attila Mű: 01-2492-07 T.V.T., TE.T., TH.T.	Szakági vezető tervező: Hanczár Zsoltné Mű: 01-2492-07 T.V.T., TE.T., TH.T.	Ügyvezető: Hanczár Zsolt	Dátum:	2020 november
@6 Szabolcs Tóth Árpád Hanczár Gábor Hencsek Ester	Szakági vezető tervező: Biró Attila Mű: 01-2492-07 T.V.T., TE.T., TH.T.	Szakági vezető tervező: Hanczár Zsoltné Mű: 01-2492-07 T.V.T., TE.T., TH.T.	Ügyvezető: Hanczár Zsolt				



**Jelmagyarázat:**

- |   |   |                              |
|---|---|------------------------------|
|  |  | Hírközlő földkábél           |
|  |  | Hírközlő légvezeték          |
|  |  | Forgalomirányítási földkábél |

Ez a terv a KÉSZ Tervező Kft. szellemi tulajdona, amely védelmét jogszabály biztosítja.		Munkaszám:	113/2017
<b>KÉSZ KÖZMŰ ÉS ENERGETIKAI TERVEZŐ KFT.</b>		Módosítás:	
1016 Budapest, I. Naphegy utca 26. Tel.: 489-0365 Fax: 489-0366		Tervfázis:	Fejlesztési javaslat
Email: kozmu@kesztervezo.hu		Tervszám:	KF-Hírk
Megbízó:	<b>Urbanitas Kft.</b>	Méretarány:	M=1:4 000
<b>1111 Budapest, Stoczek u. 19.</b>		Dátum:	2020 november
<b>Budapest, X. kerület Üllői út - Ceglédi út - Bihari út - vasút területére készülő Kerületi Építési Szabályzat módosítása</b>		<b>Közmű és elektronikus hírközlés közműfejlesztési javaslat: Elektronikus hírközlés</b>	
Tervezők:	Bíró Szabolcs Tóth Árpád Hanczár Gábor Herczik Eszter	Szakági vezető tervező: Bíró Attila Szokicsai Bálint Tóth Gábor	Szakági vezető tervező: Hanczár Zsoltné Mű: 01-248 TV, T, TE, T, TH, T
Ugyvezető: <b>Hanczár Zsolt</b>			

## KÖRNYEZETVÉDELEM

### Talajállapot

A talaj földtani jellegzetességei alapján Budapest Geokalauza (forrás: Magyar Földtani és Geofizikai Intézet) szerint folyóvízi finomhomok, kőzetliszt, agyag kategóriába sorolt, eredete egyértelműen alluviális, az Ős-Duna hordalékaiból tevődik össze. A terület gazdasági múltja, illetve a területen ma is meglévő raktározási és fémhulladék feldolgozási tevékenység miatt nem zárható ki a talajszennyezettség, de erre részletes műszeres vizsgálatok nem állnak rendelkezésre. Létezik azonban egy Talajinformációs és Monitoring Rendszer (TIM), amely Budapest területén 4 referenciamérőpontot tartalmaz, s az egyik közülük a vizsgált terület közvetlen szomszédságában helyezkedik el. A TIM-ben S8613 azonosító szám alatt nyilvántartott monitoringpont adatai szerint a területünk közvetlen környezetében kismértékű határértéktúllépés tapasztalható arzén, cink, higany, ólom és réz (tehát nehézfém) tekintetében. Ezek a terület „B” érzékenységi szintjét kismértékben meghaladó nehézfém-szennyezésre utalnak, amelynek forrása részben a gazdasági, vasúti, ipari múlttal, részben a közúti közlekedéssel és raktározással hozható összefüggésbe.

A térség talajainak általános helyzete és kondíciója tipikus városi jellegeket mutat. Eredetinek mondható, bolygatatlan talajfelszín a kerület egészében alig található. Mindazonáltal a kerületi adatok alapján nem ez számít a kerület talajszennyezettség szempontjából leginkább konfliktusos zónájának. A FAVI-KÁRINFO adatbázisa szerint az Északi Járműjavító és a Népliget területén lévő Elmű területen van olyan komolyabb, alifás szénhidrogénnel (TPH) szennyezett terület, ami akkut problémát jelent. Az építésföldtani mérnökgeológiai adottságok alapján a terület beépítésre 4-5 szint felett is alkalmas.

### Felszíni és a felszín alatti vizek állapota

A területen nem található felszíni víz. A talajvíz nyugalmi szintje a földtani térképek alapján -4 m és -5 m közötti átlagos mélységben található. A kerület ipari múltjából, illetve a múltbeli tevékenységekből eredően talaj- és talajvíz-szennyezettséget tártak fel több ingatlanon. Kármentesítési munkálatok a Felügyelőség nyilvántartása szerint a kerületben 23 helyszínen zajlanak, ezek egyike sem érinti a tervezési területet.

### Levegőtisztaság

A terület háttér levegőállapota javuló tendenciát mutat az ipari tevékenységek visszaszorulásával és a kibocsátások technológiai szűrésével arányosan. Míg a kerületben jelentősen csökkent a kén-dioxid, a szén-monoxid és a korom koncentráció az utóbbi 25 évben ezekkel a folyamatokkal, addig a közlekedésből és a lakossági fűtésből származó nitrogén-oxidok és szálló por (PM10) koncentráció stagnál, illetve növekvő tendenciát mutat. Az Országos Meteorológiai Szolgálat budapesti automata mérőállomásaiból a X. kerület, Gergely utcai mérőpont van a vizsgált területhez legközelebb. A mérőpont jellemzően családi házas övezetben helyezkedik el, s a mérési adatok alapján Budapest egyik legjobb levegőminőségi állapotát mutatja a szálló por és az nitrogén-dioxid szennyezés tekintetében. Egészen valószínű, hogy mind az Üllői út, mind a Bihari út, mind pedig a Fertő utca térségében ennél a levegőállapot rosszabb képet mutat, valószínűleg itt kedvezőtlen meteorológiai körülmények között mindkét szennyező esetében megközelíti, esetenként túl is lépi az egészségügyi határértéket.

Bejelentett légszennyező pontforrás a vizsgált területen a Fertő utca 2 szám alatt található Kőbányahő Kft. telephelyén található, ahol a távfűtés céljából üzemel hőközpont. A kibocsátás kén-dioxid, szén-monoxid, nitrogén-oxidok és szilárd anyag szennyezőforrásra korlátozódik. A Felügyelőség a cég vonatkozásában kiadott környezethasználati engedélyekben levegőtisztaság-védelmi előírásként kötelezést adott ki, amely szerint a légszennyező forrásokra

vonatkozóan minden évben „Légszennyezés mértéke éves jelentést” (LM) kell készíteni. A felügyelőség a technológiai előírások betartását és a berendezések műszaki állapotát folyamatosan ellenőrzi.

### Zaj- és rezgésterhelés

Budapest stratégiai zajtérképe (2017) a vizsgált terület környezetében 70-75 dBA nappali közúti, és 55-65 dBA éjjeli értéket mutat a Bihari utcán, és ennél is nagyobbat az Üllői út mentén.



*Hatértéket meghaladó közúti konfliktus nappal*



*Hatértéket meghaladó közúti konfliktus éjjel*

A vasúti nyomvonalról származó nappali és éjszakai zajterhelés mértéke ezzel közel azonos mértékű. Megállapítható tehát, hogy mind a nappali, mind az éjszakai zaj határérték-túllépő a terület egy részén, amely a terület lakáscélú használhatóságát korlátozza. A logisztikai raktárforgalom mindezek mellé lokális negatív tényezőként jelentkezik.



*Hatértéket meghaladó vasúti konfliktus nappal*



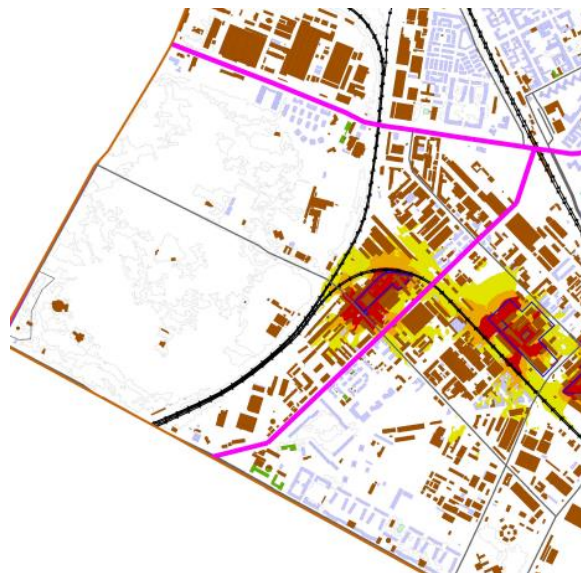
*Hatértéket meghaladó vasúti konfliktus éjjel*

Az üzemi zajterhelés hatása nem jelentős, csak a Kőbányahó Kft. telephelyét érinti, s ennek környezetében nincsenek lakófunkciók. Jelenleg a terület logisztikai, gazdasági, kereskedelmi hasznosításában ezek a tényezők nem okoznak konfliktust.





Hatértéket meghaladó üzemi konfliktus nappal



Hatértéket meghaladó üzemi konfliktus éjjel

### Fennálló környezetvédelmi konfliktusok, problémák

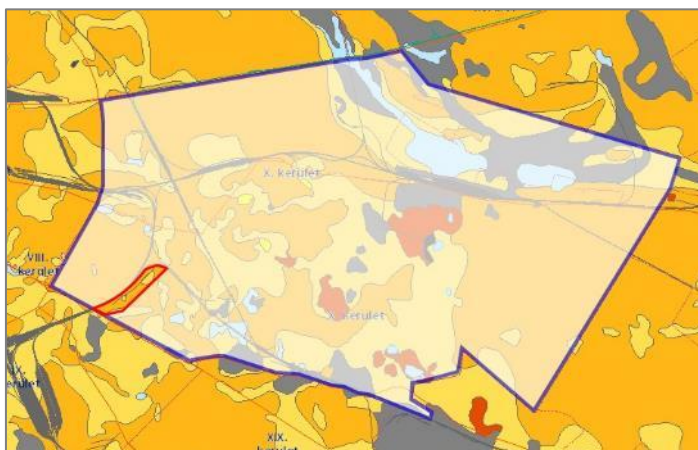
A fennálló környezeti konfliktusok és problémák közül elsősorban a zajhelyzet jelentős, mind a vasúti, mind a közúti zaj tekintetében, másodsorban azonban ide sorolható a talaj feltételezett kismértékűen a határértéket meghaladó nehézfém szennyezettsége, illetve a részben közlekedési eredetű, részben pedig a fűtőmű működése miatti légszennyezettség mértéke. A terület közterületi alulhasznosítottága miatt az illegális hulladéklerakás jelenléte is megjelenő, de nem túl akut probléma.

### KATASZTRÓFAVÉDELEM

A katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi. CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. Rendelet alapján a belügyminiszter 61/2012. (XII. 11.) BM rendelet 1. számú mellékletében Budapest X. kerületét I. katasztrófavédelmi osztályba sorolta.

### Építésföldtani korlátok

A Magyar Állami Földtani Intézet Budapest mérnökgeológiai térképének építés alkalmassági rétege alapján a tervezési terület két kategóriába tartozik. A terület nagy része beépítésre 4-5 szint felett is alkalmas építés alkalmassági jellemzővel rendelkezik. A tervezési területen három foltban (északon, dél-nyugaton és délen) beépítésre 4-5 szintig alkalmas terület található.





Egyéb
Beépítésre 4-5 szint felett is alkalmas
Beépítésre 4-5 szintig alkalmas
Beépítésre alkalmatlan, gazdaságtalan
Felszínmozgásos terület
Hulladékkal feltöltött terület
Meredek lejtő /szilárd kőzeteknél 35°, plasztikus és szemcsés üledékek esetén 15° nagyobb lejtőszög/, meredek falu völgy
Mocsár, belvizes terület
Többszintes beépítésre gazdaságtalan
Vegyes anyaggal feltöltött terület
Árterület
Élővíz hatásterülete, kis teherbírású képződményekből felépült terület magas helyzetű /0-1,5m/ talajvízzel

Budapest mémökgeológiai térképe – építés alkalmasság (Forrás: MFGI.hu)

### **Alábányászott területek, barlangok és pincék területei, csúszás- és süllyedésveszélyes területek**

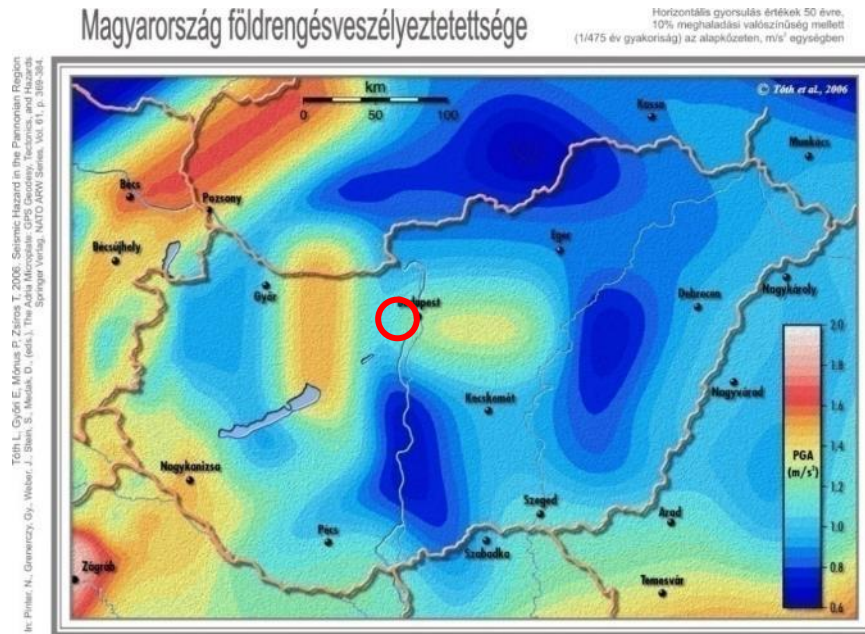
A főváros településszerkezeti tervének 5. számú Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek című tervlapja alapján a tervezési területet karsztos területek, alábányászott területek, barlangok és pincék területe, csúszás- és süllyedésveszélyes területek nem érintik.

Az Országos Felszínmozgás Kataszter eseményt nem rögzít.

### **Földrengés által veszélyeztetett területek**

Magyarország földrengés-veszélyeztetettségi térképe a valószínűségi módszer alapján készült. A szeizmicitás alapján kijelölt forrászónák földrengés-aktivitásának statisztikus jellemzői mellett figyelembe veszik a bizonytalansági tényezőket, az alapkőzetet, valamint a talaj vízszinthelyzetét.

Az adatok alapján Budapest X. kerület, Kőbánya területén 1,2-1,3m/s<sup>2</sup> a maximális horizontális gyorsulás (PGA) értéke. Ezzel a közepesen aktív területnek minősülő magyarországi értékek közel átlagát mutatja.

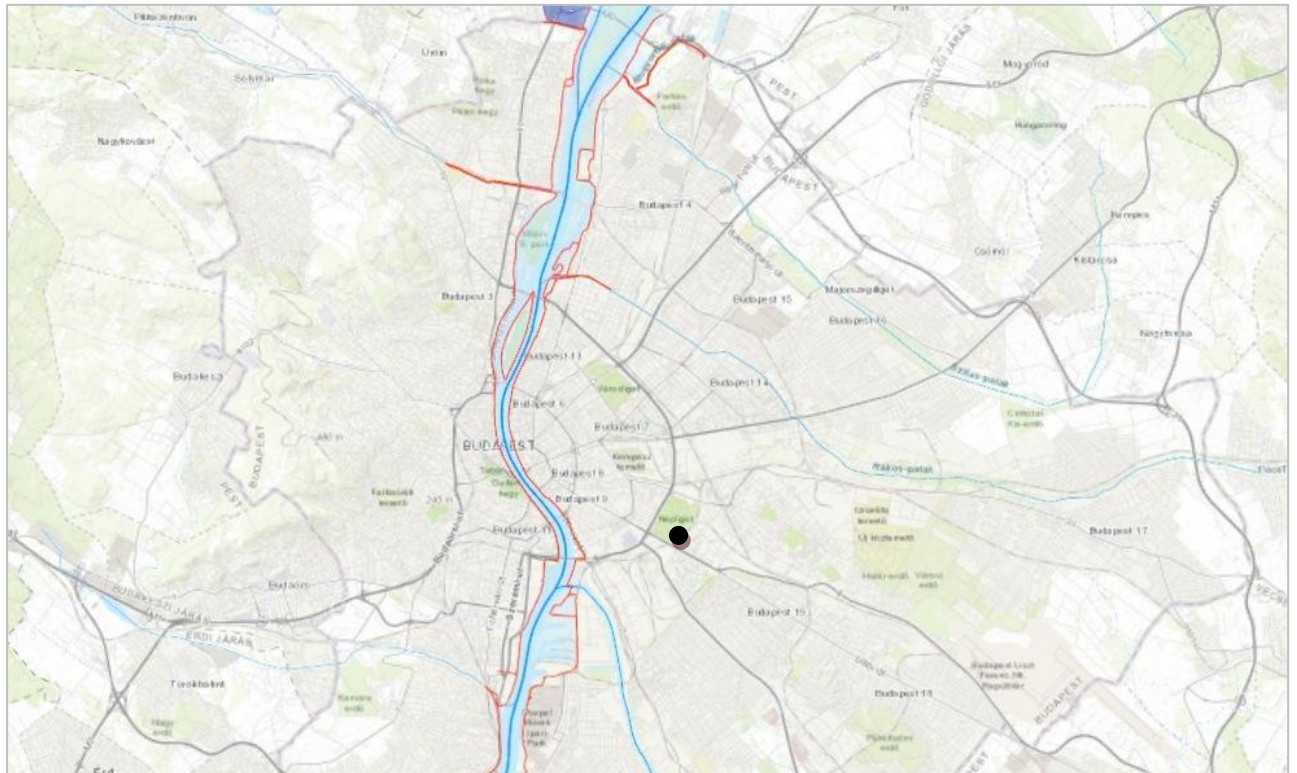


### Vízrajzi veszélyeztetettség

A vizsgált területet az iparág nagyvízi mederrel és belvízi öblözettel nem érintett területként tartja nyilván, így a vízrajzi veszélyeztetés csak helyi jellegű és a nagyobb csapadékesemények következtében fordulhat elő.

### Árvízveszélyes területek

Kőbánya, ezzel együtt a tervezési terület a Dunától messze helyezkedik el, így nem árvízveszélyes terület. Ezt bizonyítja az országos Vízügyi Hatóság által készített árvízveszélyes területek térképe is.



### Mélyfekvésű és belvízveszélyes területek

Melyfekvésű es belvívveszélyes terület a kerületben nem található.

### **Egyéb tevékenységből adódó korlátozások**

A tervezési területen egyéb tevékenységből adódó korlátozások nincsenek érvényben. Tőle nyugatra közúti forgalomtól védett övezetek összefüggő területei található.

### **ÁSVÁNYI NYERSANYAG LELŐHELY**

---

A Magyar Bányászati és Földtani Hivatal nyilvántartása<sup>1</sup> alapján a tervezési területen sem bányatelek, sem nyilvántartott ásványvagyron nincs.

### **VÁROSI KLÍMA**

---

A városi klímát befolyásoló tényezők:

- települési adottságok (fekvés, domborzat, éghajlati és vízrajzi adottságok);
- burkolt felületek aránya;
- kondicionáló hatású zöldfelületek, erdőterületek aránya;
- vízfelületek megléte;
- a környezethasználat jellege és a környezethasználatra vonatkozó helyi szabályok a területen és a területtel szomszédos, tágabb környezetben.

Az elmúlt években Budapesten is egyre inkább éreztetni hatását a globális klímaváltozás, egyre gyakoribbak a szélsőséges időjárási jelenségek (heves esőzések, erős szélvihar, jégeső), melyek kárelhárítási feladatokat vonnak maguk után. 1901 és 2013 között, mintegy 112 év alatt, 1 °C-os emelkedés mutatható ki az évi középhőmérséklet alakulásában (budapesti adatok). Az általános felmelegedés mellett legalább annyira fontos a szélsőséges időjárási események gyakoriságának alakulása (pl. hősziget-hullámok sűrűbb előfordulása).

Budapest a mérsékelt éghajlati övben helyezkedik el, kontinentális éghajlatú város, az éves középhőmérséklet 11,0 °C. A július a legmelegebb hónap, a havi középhőmérséklet ekkor a 21°C-ot is megközelíti. A leghidegebb hónap január, ilyenkor az átlagértékek -1,6 °C körül alakulnak. Az utolsó tavaszi fagy átlagos határnapja április 15-e. A napsütéses órák száma átlag évi 2040. A csapadékmennyiség éves átlaga 516 mm, a legcsapadékosabb hónapok a június és a november. Budapest szélvédett város, ami a Kárpátok, illetve a Dunántúli-középhegység vonulatainak köszönhető. Az uralkodó szélirány északnyugat-délkelet irányú. Az őszi és téli időszakban gyakori a szélcsend, emiatt a ködképződés.

Kőbányán, belső budapesti kerület lévén jelentős mértékű a „hősziget-hatás”, azaz a sűrűn beépített területek hőmérséklete több fokkal melegebb a jelentősebb zöldfelületekkel rendelkező külső területeken mérhető értéknél. Ezen az értéken javíthat a Népliget közelsége. A városi hősziget magja (a városkörnyéki átlaghőmérsékletet tavasszal 3-4 °C-kal, míg nyáron 4-6 °C-kal meghaladó terület) a főváros pesti oldalán íves alakban helyezkedik el, érintve a X. kerületet.

Kőbánya nem tagja a Klímabarát Települések Szövetségének. A kerület területére klímavédelmi terv még nem készült, a klímavédelmi szempontok eddig jellemzően 2009-ben készült Környezetvédelmi programban jelentek meg. A jövőben javasolt a klímatudatos

---

<sup>1</sup> <http://www.mbfh.hu/home/html/index.asp?msid=1&sid=0&hkl=146&lng=1>

magatartás és életmód támogatása, a lakosokkal való megismertetése ismeretterjesztő kampányok, események, oktatás által annak érdekében, hogy megerősítsék:

- a közös felelősséget a városi környezet állapotáért és a közös társadalmi értékek kialakítását;
- klíma- és környezettudatos életmódot: például utazási szokások, fogyasztási szokások és piaci kereslet kialakítása;
- klímaváltozás következményeinek megismertetését, a tudásmegosztást;
- helyi erőforrások hasznosításának ösztönzését, a helyi termelők marketingjét;
- helyi közösségek kohézióját, összetartó erejét, aminek érdekében a társadalmi, kulturális és vallási intézmények lehetőségeinek bővítése szükséges.

A klímaváltozás vizsgálatára készített előjelző tanulmányok egyrészt további hőmérséklet-emelkedést prognosztizálnak, amelynek elviselését szolgáló, természetes (fasor, tudatos építkezés) és művi védelem kiépítési igényével kell számolni az élhető lakókörnyezet megteremtéséhez.

Civilek és szakemberek által egyaránt közismert, hogy az energiaválság időszakát éljük. A megújuló és környezetkímélő módon hasznosítható energiaforrások használatának elterjedését támogatni szükséges. A globális és a lokális klimatikus viszonyok, ezen belül a városklíma javítása érdekében a használhatóság és a gazdaságosság keretein belül érdemes segíteni az alternatív energiaforrások használatát (pl. a földhőből hőszivattyúzással kinyerhető geotermikus energia, napenergia).

A városklímát befolyásoló felsorolt tényezők mindegyike fontos a jó környezetminőség fenntartása, további javítása szempontjából. Mindezeket komplex módon kezelve határozhatja meg a város, a kerület azokat a részcélkitűzéseket, a célkitűzések megvalósulását szolgáló intézkedéseket, eszközrendszert, amelyek a legelőnyösebben szolgálják az épített környezet magas szintű komfortját, a városlakók életminőségét befolyásoló jó városklíma megőrzését, javítását.

A 2011-ben a Magyar Urbanisztikai Társaság kezdeményezésére alakult Városklíma Műhely tagjai – fővárosi és egyes vidéki városok tudományos kutatói és gyakorlati szakemberei – a Városklíma Kalauz című kiadvány „Ajánlások” című fejezetében

## HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

### A VIZSGÁLT TÉNYEZŐK ELEMZÉSE, SWOT ANALÍZIS

Az egyes vizsgálati fejezetek kiértékelését az ún. SWOT elemzés segítségével végeztük, amelyben igyekeztünk azokat az erősségeket (**Strengths**), gyengeségeket (**Weaknesses**), lehetőségeket (**Opportunities**) és veszélyeket (**Threats**) ismertetni, amelyek kapcsolatban állnak a tervezéssel és köthetők a KVSZ megalkotásának folyamatához.

#### ERŐSSÉGEK

##### Elhelyezkedés, kapcsolatok

- az Üllői út, I. rendű főút kapcsolatot biztosít Budapest városközpontjával, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel, a 4. számú főúton keresztül s keleti országrésszel és az M0-ás autópályával

- a terület északi és nyugati határán haladó vasútvonalak Szolnok, Záhony, Győr, Székesfehérvár stb. irányába biztosítanak kapcsolatot, bár megállójuk nincs a terület közelében
- számos tömegközlekedési viszonylat érinti a tervezési területet (a 3-as metró Ecseri úti metrómegállója, a 3-as villamos és több autóbusz viszonylat)

#### **Területrendezési és településrendezési tervekkel való összhang**

- A hatályos Budapesti TSZT jóváhagyása óta módosultak a területrendezési tervek, a jelenleg folyó felülvizsgálat célja – többek között – az ezzel való összhang megteremtése. A KÉSZ készítésekor a hatályos TSZT tartalmát figyelembe vettük, de a terv a végső véleményezési szakaszban lévő fővárosi településrendezési terveket veszi alapul, így a KÉSZ elfogadása ezek jóváhagyását követően történhet.
- Jelen KÉSZ a hatályos Integrált településfejlesztési stratégia és Településfejlesztési koncepció tartalmával összhangban készül.

#### **Társadalmi és gazdasági viszonyok**

- az új beruházásoknak köszönhetően egyre több a színvonalas, magasan képzett munkaerőt igénylő munkahelyek száma
- Kőbányán a budapesti átlagnál magasabb fiatalok aránya

#### **Táji- és természeti adottságok, zöldfelületi rendszer**

- Bár a területen a zöldfelületi arány kedvezőtlen, a Népliget a tervezési terület szomszédságában helyezkedik el.

#### **Területfelhasználás, telekviszonyok és az épített környezet**

- A beépített területek épületállománya a legtöbb esetben közepes és jó állagú

#### **Közlekedés**

- A területet egy I. és egy II. rendű főúthálózat érinti.
- A terület közösségi közlekedéssel könnyedén megközelíthető (metró, villamos, számos buszviszonylat).

#### **Közművek**

- A területen belüli meglévő létesítmények számára a teljes közműellátás biztosított.

#### **Környezet- és katasztrófavédelem**

- A területen, a beépítésre szánt területeken belül nincsenek különösebb építésföldtani korlátok.

## **GYENGESÉGEK**

#### **Elhelyezkedés, kapcsolatok**

- A tervezési terület a kerület belső magjától és jelentősebb alközpontjaitól távol helyezkedik el.
- A tervezési terület északi és nyugati határát képező vasútvonalak miatt elszigetelt a Népligettől.

#### **Társadalmi és gazdasági viszonyok**

- A kerületben magas az alacsonyán képzettek száma.
- A keresetek szempontjából a kerület az ötödik legrosszabb helyen áll budapesti viszonylatban.

#### **Táji- és természeti adottságok, zöldfelületi rendszer**

- A zöldfelületek aránya alacsony, a minőségük nem megfelelő színvonalú.

**Területfelhasználás, telekviszonyok és az épített környezet**

- A tervezési területen a korábban hatályos KSZT legnagyobb beépítettség mértékét 6 telek lépi túl, melyekből 4-nél ez csekély mértékű, 2-nél azonban jelentős.
- A tervezési területen található telkek közel felén a zöldfelületi arány nem éri el a korábbi övezeti paraméterként előírt minimális értéket.
- korábbi KSZT-ben előírt legkisebb kialakítandó telekméret négy telek esetében kisebb.

**Közlekedés**

- Egyes esetekben kielégítetlen parkolási igények jelentkeznek, illetve előfordul, hogy a parkolás nem kialakított parkolóban valósul meg. A Bihari úton oldalvezetésben lévő villamosvonal az út menti telkek megközelítését nehezíti.
- A vasút mentén 50 m védőterület a beépítési lehetőséget korlátozhatja és az Üllői út térségében a vasúti területek további helyigénye is várható a tervezett új megállóhely miatt.

**Közművek**

- A 132 kV-os távvezeték védőterülete két nyomvonalon is érinti a területet.

**Környezetvédelem, katasztrófavédelem, klíma**

- A levegőtisztaság, a zaj- és a rezgésterhelés szempontjából kedvezőtlen az Üllői út, a Ceglédi út és a Bihari utca a közlekedési forgalma miatt.
- A tervezési terület jelentős részét a Budapesti TSZT potenciálisan talajszennyezettként jelölt.

**LEHETŐSÉGEK****Területrendezési és településrendezési tervek**

- A fővárosi településrendezési eszközök felülvizsgálata a területrendezési tervekkel összhangban készült. Az új helyi Építési Szabályzat a fővárosi TSZT-vel és FRSZ-szel összhangban készül és a területnek a városszerkezeti jelentőségének megfelelő, rendezettebb építési lehetőségeket biztosíthat.

**Társadalmi és gazdasági viszonyok**

- A kedvező gazdaságföldrajzi fekvés (a szükséges főközlekedési, tömegközlekedési infrastruktúra hálózatok jelenléte és fejlesztési lehetősége) a terület fejlődését eredményezheti.
- A fejlesztés keretében új szolgáltatásokkal, jelentős számú, kvalifikált munkahellyel bővíthet a kerületi kínálat.

**Táji- és természeti adottságok, zöldfelületi rendszer**

- A közterületi, az intézményi és a telephelyek magasabb színvonalú kialakítása és karbantartása erősen hozzájárulhat a környezeti minőség javításához.
- A színvonalas zöldfelületek vizuálisan is javíthatják a terület megjelenését.

**Területfelhasználás, telekviszonyok és az épített környezet**

- A fejlesztések vonzataként új, minőségi építészeti karakter és rendezettebb körülmények jelenhetnek meg a területen.
- A tervezési terület jelenlegi területfelhasználása újabb, a jelenleg működőkhöz hasonló vállalkozásokat vonzhat.

**Közlekedés**

- A belső forgalmi és parkolási rend kialakítása megszüntetné a jelenlegi bizonytalan állapotokat.
- A tervezési terület megközelítését a jelenlegi „köldöksinórok” helyett, több megközelítési lehetőség és kiépített csomópontok biztosíthatnák.

## VESZÉLYEK

### **Területrendezési és településrendezési tervek**

- A hatályos tervek felülvizsgálata nélkül ellehetetlenülhet vagy későbbre tolódhat néhány, a területen tervezett fejlesztés.

### **Társadalmi és gazdasági viszonyok**

- A fejlesztések elmaradása a terület stagnálását vonhatja maga után a potenciálisan jó adottságai ellenére.

### **Területfelhasználás, telekviszonyok és az épített környezet**

- Elkerülendő a túlépítettség és a nem megfelelő zöldfelületi arány kialakulása/fenntartása.
- A környező beépítéshez nem alkalmazkodó, túlzott léptékű fejlesztés megvalósulása.

### **Zöldfelület, környezetvédelem, katasztrófavédelem, klíma**

- A tervezett építési jellegű fejlesztésekhez nem párosul a meglévő/tervezett zöldfelületek megfelelő fejlesztése.
- A tervezési terület jelenlegi funkciói és a tervezett fejlesztések ne legyenek a meglévő, csatlakozó lakóterületek számára terhelő, zavaró hatással.



# HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

## A HELYZETELEMZÉS EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE, ÖSSZEFOGLALÁSA

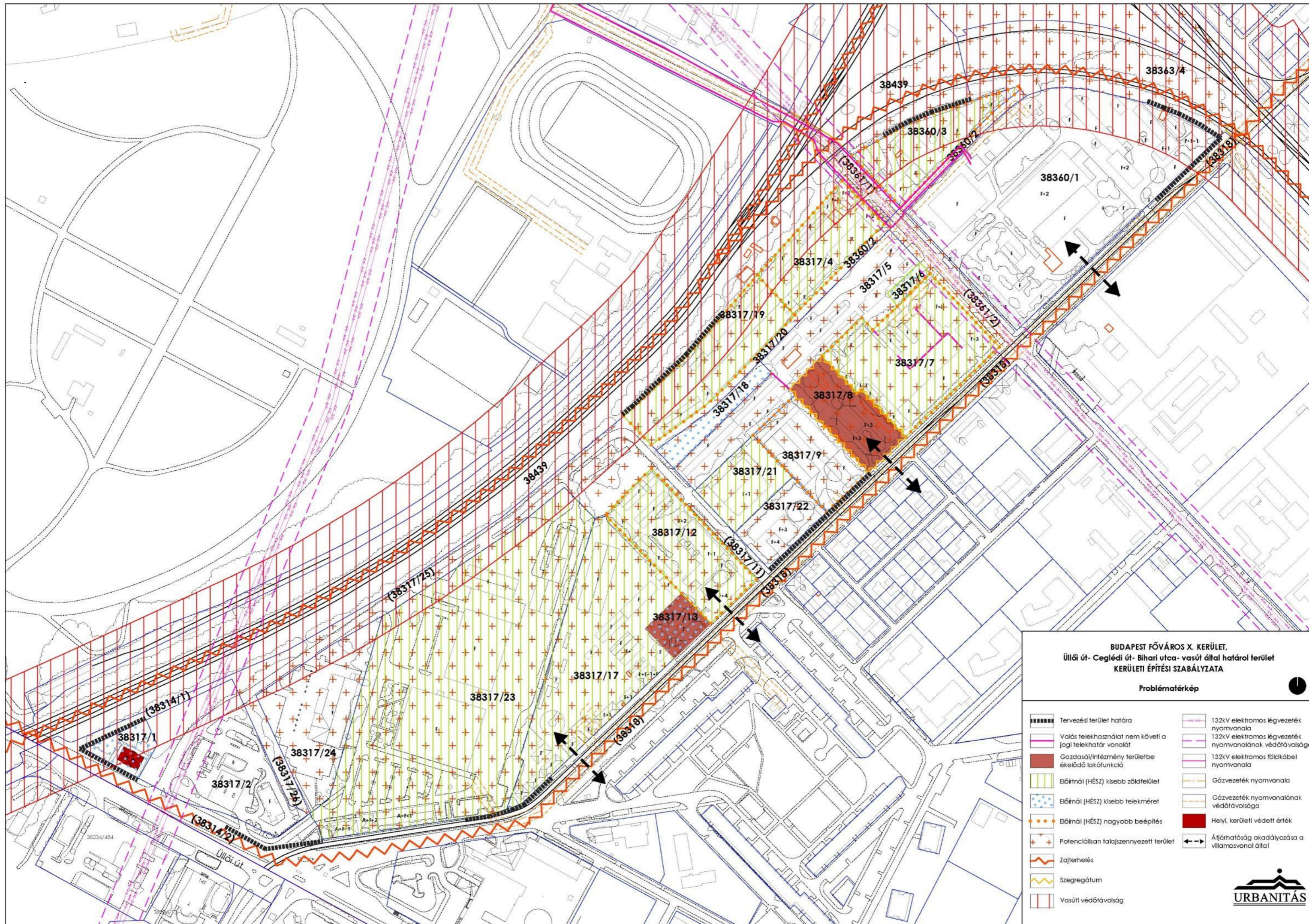
---

### Vizsgálati összefoglaló

A tervezési terület városszerkezeti szempontból kiváló adottságú, több főútvonal mellett, vagy ezekhez közel helyezkedik el. A Budapest belvárosát a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel összekötő Üllői út mellett van, a 3-as metró megállója mellett. A terület jelenlegi, gazdasági jellegű hasznosítása nem tükrözi ezt a városszerkezeti adottságot, melyet a jelenlegi többségi tulajdonosa felismert és ennek alapján szeretné a területet fejleszteni.

### Felsőbb rendű terveknek való megfelelés

A szabályozási terv készítése során a hatályos jogszabályoknak, felsőbb rendű terveknek való megfelelés is kötelező. Ennek tükrében a KÉSZ a jelenleg felülvizsgálat alatt és jóváhagyás előtt álló Fővárosi Településszerkezeti tervnek és Fővárosi Rendezési Szabályzatnak (FRSZ) is meg kell feleljen, az azokban meghatározott előírások és területfelhasználási kategóriák nyújtotta kereteken belül van lehetőség a Kerületi Építési Szabályzat és a mellékletét képező Szabályozási Terv megalkotására.



BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET,  
 Üllői út - Ceglédi út - Biharí utca - vasút által határolt terület  
 KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

Problématerkép

- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | Tervezési terület határa                                  |  | 132kV elektromos légvezeték nyomvonala                   |
|  | Valós telekhasználat nem követi a jogi telekhatár vonalát |  | 132kV elektromos légvezeték nyomvonalaának védőtávolsága |
|  | Gazdasági/Intézmény területbe ékeződő lakófunkció         |  | 132kV elektromos földkábel nyomvonala                    |
|  | Bőitről (HÉSZ) kisebb zöldfelület                         |  | Gázvezeték nyomvonala                                    |
|  | Bőitről (HÉSZ) kisebb telekméret                          |  | Gázvezeték nyomvonalaának védőtávolsága                  |
|  | Bőitről (HÉSZ) nagyobb beépítés                           |  | Helyl. kerületi védett érték                             |
|  | Potenciálisan talajszennyezett terület                    |  | Átjárhatóság akadályozása a villamosvonal által          |
|  | Zajterhelés   |  |  |
|  | Szegregátum   |  |  |
|  | Vasúti védőtávolság                                       |  |  |

## **ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK**

## A FEJLESZTÉSI PROGRAMELEMOK ÖSSZEFOGLALÁSA

A jelen terv tervezési területének a fővárosi Településszerkezeti tervben Vi-2 jelű intézményterületi, a Balkán utcától délre lévő nagyobb részének tulajdonosa, a STAVMAT Zrt. tervez ingatlanfejlesztést, amely kihasználná a jelenleg alulhasznosított terület városszerkezeti jelentőségében rejlő fejlesztési potenciált és a meglévő átalakuló, vegyes hasznosítás helyett egy egységes koncepcióval megvalósuló minőségi ingatlanfejlesztést irányoz elő a tömbben. A tervezett koncepció úgy kezeli a tömb új funkcionális felhasználását, mint egy egységes, vegyes felhasználású városi területet, amely ütemezhető megvalósítást vagy részleges megvalósítást is lehetővé tesz.

A STAVMAT Zrt. által javasolt beépítési javaslat alapkonceptiója, illetve a vázlattervekben megfogalmazott koncepció alapján két, látszólag ellentétes fejlesztési elven alapul – az élő, városias, forgalmas környezet, valamint a nyugodt, kiterjedt zöldfelületeken nyugvó, kiegyensúlyozott környezet egységén, melyek teljes egészében kiegészítik egymást. A tervezett szerkezet területi összetevőinek koncepciója különböző jellegű köz- és közhasználatú terek kialakítását feltételezi.

A tervezett épületegyüttes közhasználatú terek szimbiózisa, amely meghatározná az egység többi közhasználatú területének alapjellegét. Ez egy nyugodt, parkosított övezet, vízfelületekkel, szomszédságában kisebb kereskedelmi egységekkel, szolgáltatásokkal, kávézókkal és galériával. Ez a tömb központjában foglal helyet, átjárót biztosítva a forgalmas déli oldalon található közlekedési-közösségi csomópont és az északi, pihenésre-kultúrára szánt oldal között. Reményeik szerint az ellentétek közötti összeköttetés e formája teheti vonzóvá és igazán gazdaggá a jövőbeni építményegységeket.

A STAVMAT Zrt. a jelenlegi helyzet megváltoztatását azzal a meggyőződéssel tervezi, hogy az adott területnek egyértelműen hasznára a városkép megváltozása, és egy olyan kialakítást szeretne létrehozni, mely sokkal jobban illeszkedne a környezet városszerkezeti potenciáljához. Az Üllői út – Ecseri út - Ceglédi út közforgalmi csomópont jelentőségéből adódóan a terület egyértelműen alkalmas ilyen irányú városfejlesztési célra. Nem beszélve az új munkahelyek létrehozásáról, amely a tervezett fejlesztés eredményeképpen létrejön és a fejlesztés megvalósulásával magasan kvalifikált munkaerőt feltételez.

A felvázolt fejlesztési javaslatok szinergikus értékelése lehetőséget nyújtana a szóban forgó területek újraminősítésére – egy, a városképbe illő építészeti alkotással ÚJ VÁROSKAPUT LÉTREHOZVA, amely szervesen folytatódna az Üllői út - Hungária krt. térségében folyó fejlesztésekhez és az ellentétes, IX. kerületi oldalon várható további fejlesztésekhez.

Így az Üllői út – Ceglédi út saroktól kiindulva – alapozva az itt lévő metróállomásra és a tervek távlatában létesülő elővárosi vasúti megállóra – egy magas színvonalú irodapark létesülne, a hozzá kapcsolódó kereskedelmi, szolgáltató és vendéglátó funkciókkal. Ez a későbbi ütemekben kiegészülhetne néhány lakóépülettel is a Bihari út – Balkán utca keresztezés környékén, amennyiben a jelenlegi tulajdonosokkal sikerül erről megállapodniuk.

A beruházó STAVMAT Kft. előzetes elképzelései alapján olyan építészeti együttes jönne itt létre, amely minden szempontból jobban megfelelne a terület városszerkezeti és településképi adottságainak és előnyös lenne a környező lakosság számára is, jelentősen növelve a terület társadalmi státuszát ebben a városrészben.

A tervezett beruházás társadalmi előnyei:

- a terület jelenlegi kereskedelmi-ipari-gazdasági funkcióját a besorolásának megfelelő intézményi hasznosítás váltaná fel,

- a tervezett irodaházak között közhasználat számára megnyitott, magas színvonalú, karbantartott zöldterületek létesülnének, gyalogos-kerékpáros kapcsolattal a Népliget irányába,
- a kialakuló zöldfelületek egészséges munkahelyi környezetet biztosítanak,
- a kertek, teraszok, közösségi terek pihenésre, találkozókra, vendéglátásra is lehetőséget biztosítanak a környező lakosság számára is.

A tervezett épületekkel kapcsolatos előzetes koncepció:

- egyedi építészeti design, új helyszíne a minőségnek,
- jó közösségi közlekedési megközelíthetőség és szint alatti parkolási lehetőség,
- külső-belső közösségi terek kialakítása,
- zöldtetők és tetőkertek kialakításának előtérbe helyezése,
- munkahely és lakóegyüttes egy helyen,
- hozzáférés a természethez a Népligettel való gépkocsis és gyalogos-kerékpáros kapcsolat megvalósítása révén,
- fenntartható, termikus energiák alkalmazása az épületgépészetben,
- az épületek energiafogyasztásának minimalizálása,
- egészséges környezetet teremteni az itt dolgozók és lakók részére fizikai és pszichológiai értelemben is.

A tervezési programot érintő másik legfontosabb kérdés a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (továbbiakban: NIF) Zrt. által tervezetett **új Népliget vasúti megállóhely** elhelyezése és területigénye. A megállóhely kialakításának megalapozó vizsgálatára 2017-ben született keretszerződés az NIF Zrt., valamint a TRENCON Kft. között. Jelen KÉSZ módosítás készítése során számos egyeztetés történt annak érdekében, hogy az új főhálózati vasúti megállóhely helyigényét a készülő terv figyelembe vehesse.

Ezen egyeztetések eredményeként, (melyekről az emlékeztetőket a dokumentáció tervirataihoz csatoltunk) a következő megállapodás született:

2018-ban a KÉSZ szabályozása olyan módon készül, hogy a tervezett vasúti megálló fejlesztés megvalósítását ne lehetetlenítse el és nem tegye költségesebbé, 2020-ra azonban már rendelkezésre áll az elkészült megvalósíthatósági tanulmányterv kiválasztott változata, amelynek alapján folyik az engedélyezési tervek készítése.

Ez a korábbi 2018. évi előirányzatnál kisebb helyigényű megállót irányoz elő a Népligetnél, két peron létesítésével.

A Népliget megállóhely megvalósíthatósági tanulmány megállapításai a tervezett fejlesztéssel kapcsolatban:

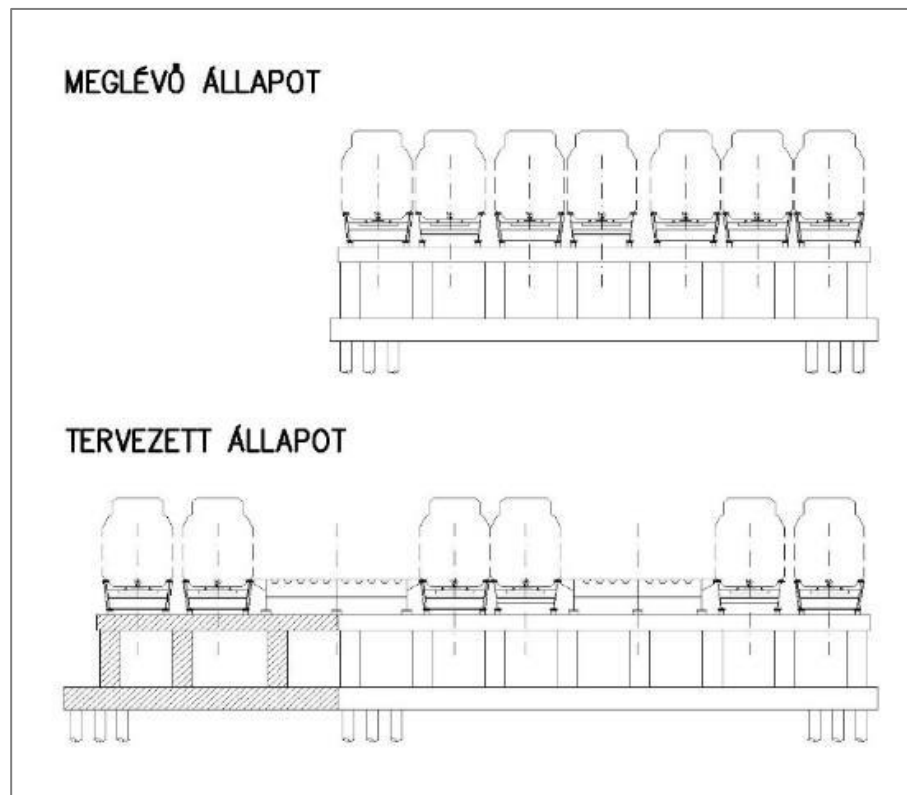
*„[...]Az összetett műtárgy komplex átépítése (és felújítása) szükséges az alábbiak szerint.*

*A műtárgyat szélesíteni kell a közbelső támasz-sor vonalában és a hídfőknél, annak érdekében, hogy a 6 vágányon felül 2 peron is elérjen. Erre a meglévő acélhidak párhuzamos eltolásával van lehetőség....*

*A Népliget megálló végpont felőli végén egy új peronaluljáró épül. Ez a műtárgy a meglévő töltésben készül, így a csatlakozó felszíni gyalogos megközelítés akadálymentesen biztosítható az aluljárószint és a peronszint közötti liftek beépítésével. További kényelmi intézkedésként 2 db mozgólépcső elhelyezésére is lehetőség van a Balkán-közhöz vezető aluljárónál. Ehhez szervesen kapcsolódhat*

egy olyan fedett folyosó, ami két irányú mozgó járda fogadására alkalmas. A folyosó a térszínen halad az Ecseri út metró megálló irányába.”

A megvalósíthatósági tanulmány alapján a megváltozott vágánykép és a peron kialakítása miatt idegen területek igénybevételére van szükség. A helyszínrajzokon ábrázolt tervezett telekhatárok a 9/2019 (III.22.) sz. önkormányzati rendeletével elfogadott Népliget szabályozási tervhez igazodnak.

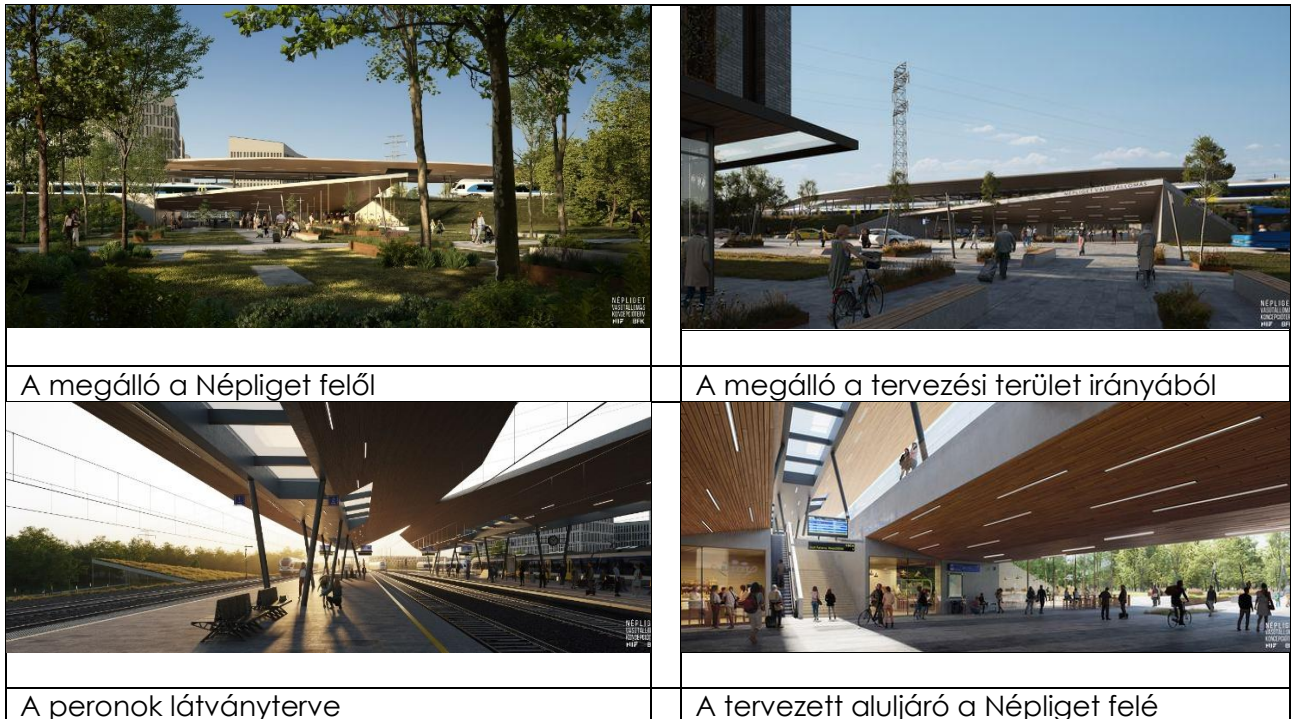


A meglévő Üllői út feletti híd szélesítése 2 középperonnal (forrás: NIF Zrt.). A közelmúltban vált nyilvánossá, hogy a **Népliget vasúti megállóra** elfogadták a koncepciótervet és megkezdődik az engedélyezési tervének készítése.



A koncepcióterv alapján a megállóhely kialakítása építészeti és térképzési szempontból is nagyvonalú, igényes megoldás lesz, amely várhatóan a teljes környezetét felértékeli majd. A Népliget vasútállomás az egyik legfontosabb átszállópont lesz a Déli Körvasúton közlekedő elővárosi vonatok utasai számára, akár a dél-budai, akár a kelet-pesti agglomeráció irányából érkeznek, itt lehet ugyanis elérni az M3-as metró Ecseri út állomását.

Az alábbi látványterveken látható, hogy a vasúti megálló megközelítése – azon túl, hogy a peronokat teszi elérhetővé – közvetlen kapcsolatot biztosít majd a tervezési területről a Népliget irányába. (Forrás: [www.delikorvasut.hu](http://www.delikorvasut.hu))



„A Déli Körvasút bővítése az utóbbi száz év legjelentősebb fővárosi vasúti fejlesztése. Kelenföld és Ferencváros állomások között harmadik, egyes szakaszokon negyedik vágány épül. A beruházással a Kormány, a Budapest Fejlesztési Központ és a NIF Zrt. célja, hogy az elővárosi vonatok a budai agglomeráció három régiójából – a tatabányai, a székesfehérvári és a pusztaszabolcsi vonalról – a főváros belső területeit érintve Pesten a hatvani, az újszászi és a ceglédi vonalakon folytathassák útjukat, ezzel összekötve az agglomeráció pesti és budai oldalát, Budapest külső és belső kerületeit. A beruházások lezárultával a Kelenföld és Népliget közötti szakaszon a jelenleginél háromszor sűrűbben, tízpercenként követhetik egymást az elővárosi vonatok, ezzel növelve az agglomeráció és a főváros közötti közösségi közlekedési kapacitást, sok ingázó számára versenyképes alternatívát nyújtva az autózással szemben.”





## BEÉPÍTÉSI JAVASLAT

A mellékelt beépítési javaslat a szabályozás keretei között *létrehozható beépítés* egy lehetőségét mutatja be, amely a beruházói igények és lehetőségek függvényében még jelentősen módosulhat.

Az **I. és II. ütemben** a STAVMAT tulajdonú, az Üllői út – Ceglédi út sarkánál lévő telken indulna el a fejlesztés egy irodapark létesítését célozva és hozzá kapcsolódóan, elsősorban a földszinteken közhasználatú kereskedelmi, szolgáltató és vendéglátó létesítmények kaphatnának helyet. A tervhez készített és mellékelt közlekedési hatástanulmány alapján került meghatározásra az építhető bruttó szintterület. Itt a gazdaságilag még preferálható, I. ütemben megvalósítani tervezett közlekedésfejlesztési lehetőségekhez igazította a tervező a nagyságrendet. A kiindulási alap az OTÉK alapján számított parkolási igény forgalomkeltése volt, amelynél a metró megállóra tekintettel 50 %-os kedvezményt vettek figyelembe. Ezt tartalmazza az építési szabályzat tervezete is.

	<i>Funkció megnevezése</i>	<i>I. ütem (ABC)</i>	<i>II. ütem (D)</i>	<i>Szum NLA</i>	<i>Szum GLA</i>	<i>Szum GBA</i>
<b>Építhető szintterületek az egyes ütemekben</b>	Iroda (m2)	43293	11718	55010	84632	99566
	Kereskedelem (m2)	1138	308	1446	1807	2126
	Vendéglátás (m2)	1422	385	1807	2582	3037
	<b>Összes építhető NLA</b>	<b>45853</b>	<b>12411</b>	<b>58263</b>	<b>89020</b>	<b>104730</b>

A Közlekedési hatástanulmányban előírt szintterületek a STAVMAT fejlesztési területen

NLA – nettó (bérbe adható vagy hasznos) alapterület (nm) - a parkolási igény alapja

GLA – bruttó alapterület (nm, az építhető bruttó szintterület kb. 85 %-a)

GBA –építhető bruttó szintterület (100%)

A **III. és IV. ütemben** a meglévő LIDL áruház és az ÖMV-Burger King gyorsétterem telkei épülnének át, szintén vegyes felhasználással. Ezek a tervezett beépítés földszinti részén épülhetnének újjá. Az előzetes egyeztetések során felmerült, hogy az Üllői út menti épületeknek városképileg magasabb kialakítása lenne kedvezőbb, mint amit a hatályos FRSZ lehetővé tesz, mivel az Üllői út menti posta épület is 16 szintes, és az FRSZ az Üllői út - Ecseri út menti részén is lehetővé teszi magasépület létesítését a terület városszerkezeti jelentőségének megfelelően.

Jelenleg azonban a KÉSZ ezzel nem számol. Ez egy későbbi, TSZT-FRSZ eseti módosítással egybekötött KÉSZT módosítási kezdeményezés tárgya lehet. A beruházó az alábbi előzetes beépítési koncepciót adta át területre.

A beépítési javaslat az alábbi nagyságrendekkel számol:

Iroda és vegyes intézményi funkciók (kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás):

- a STAVMAT tulajdonában lévő területen: kb. 105 ezer m<sup>2</sup> br. szintterület
- egyéb tulajdonú területen: kb. 37,5 ezer m<sup>2</sup> br. szintterület

Vegyes – intézményi és lakáscélú - felhasználás a Bihari út – Balkán utca menti telkek funkcióváltásával: kb. 50 ezer m<sup>2</sup> bruttó szintterület



<p><b>IV. ütem</b>                  Parkoló ház                  Földalatti parkoló                  hotel                  kereskedelem                  szupermarket                  szolgáltatás                  irodák                  Kiegészítő benzinkút +                  elektromos jármű töltés                  Összekapcsolás a vasút és a                  metróállomások között a                  kereskedelem és a                  szolgáltatási műveletek                  között</p>	<p><b>I. ütem</b>                  Földalatti parkoló                  Parkolás                  kerékpárok                  számára                  irodapark                  Kiegészítő üzletek                  és szolgáltatások,                  gyermekközpont,                  óvoda,                  fitness, kávézók,                  éttermek                  bankok, posta                  cipőjavítás....</p>	<p><b>II. ütem</b>                  Földalatti parkoló                  Parkolás kerékpárok                  számára                  irodák                  Kiegészítő üzletek és                  szolgáltatások,                  kávézók, éttermek                  kozmetika                  jóga                  szabó szalon</p>	<p><b>III. ütem</b>                  Földalatti                  parkoló                  Irodák, végül                  szálloda,                  lakások                  További üzletek</p>
---	---	--	--

STAVMAT - előzetes beépítési koncepció

A tervezett beruházás környezetének jövőképét (2019.) az alábbi látványtervek mutatják be, melyeket a beruházó bocsátott a rendelkezésünkre:



Meg kell jegyezni, hogy a beépítési koncepció lényegesen módosult és jelenleg is folyik a koncepció tervezése, így a KÉSZ beépítési javaslata ezt csak részlegesen veszi figyelembe.

A lakáscélra is előirányozható terület nem a fejlesztő tulajdona. Előzetes egyeztetések folytak a más célú hasznosításról, de ez egyelőre megállapodás függvénye.

Amennyiben létesülne az előirányzott kb. 420-480 db lakás, az önkormányzat ellátási kötelezettségébe tartozó humán infrastruktúra (bölcsőde, óvoda, általános iskola, körzeti orvosi rendelő, stb.) igény az alábbi nagyságúra becsülhető:

- bölcsőde kb. 25 férőhely
- óvoda kb. 60 férőhely
- általános iskola kb. 5 tanterem
- körzeti orv. rendelő kb. 0,5 munkahely

Az egyéb önkormányzat ellátási felelősség körébe tartozó intézmények (idősek napközije, könyvtár, művelődési ház, gimnázium) nem értelmezhetők a tervezett beruházás nagyságrendjében.

A szomszédos lakótelepeken ezek nagyrészből kiépültek, de jelen fázisban nem ismert, hogy ezek rendelkeznek-e szabad kapacitással a megvalósítás időpontjában. Ha a fejlesztésük szükséges, akkor erre vonatkozóan az Önkormányzattal kötendő településrendezési szerződésben lehet rögzíteni a beruházó hozzájárulását a szükséges fejlesztések megvalósításához.

Az elfogadás előtt álló fővárosi TSZT és FRSZ a Balkán utca – Fertő utca közötti tömb területfelhasználását Gksz-2 jelű kereskedelmi-szolgáltató területről **Vi-2** jelű intézményterületre módosította kerületi kezdeményezés alapján, meghagyva az átmeneti **Gksz-2** területfelhasználásnak megfelelő szabályozási lehetőséget. Ugyanakkor a vasúti területtől és a Fertő utcától számított 50 m-es sávban lakásrendeltetés létesítését nem teszi lehetővé.

Fentiek figyelembe vételével a KÉSZ a vasút mellett továbbra is **Gksz-2** területfelhasználásnak megfelelő építési övezetet jelölt ki, míg a tervezett új utca és a Bihari út között **Vi-2** jelű építési övezetet. Itt lakásépítés is megengedett, kivéve a Fertő utca menti 50 m-es sávot. Ezen a területen már ma is található néhány többlakásos épület.

A tervezési terület északi része, a Fertő utcától északra, **Gksz-2** területfelhasználású. Ez már korábban változott, mert a régebbi fővárosi tervekben energiatermelés céljára szolgáló ipari terület volt. A Kőbányai Erőmű megszűnte után az épületeket elbontották és a tulajdonos BERT a terület részleges értékesítését tervezi.

## SZAKÁGI ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

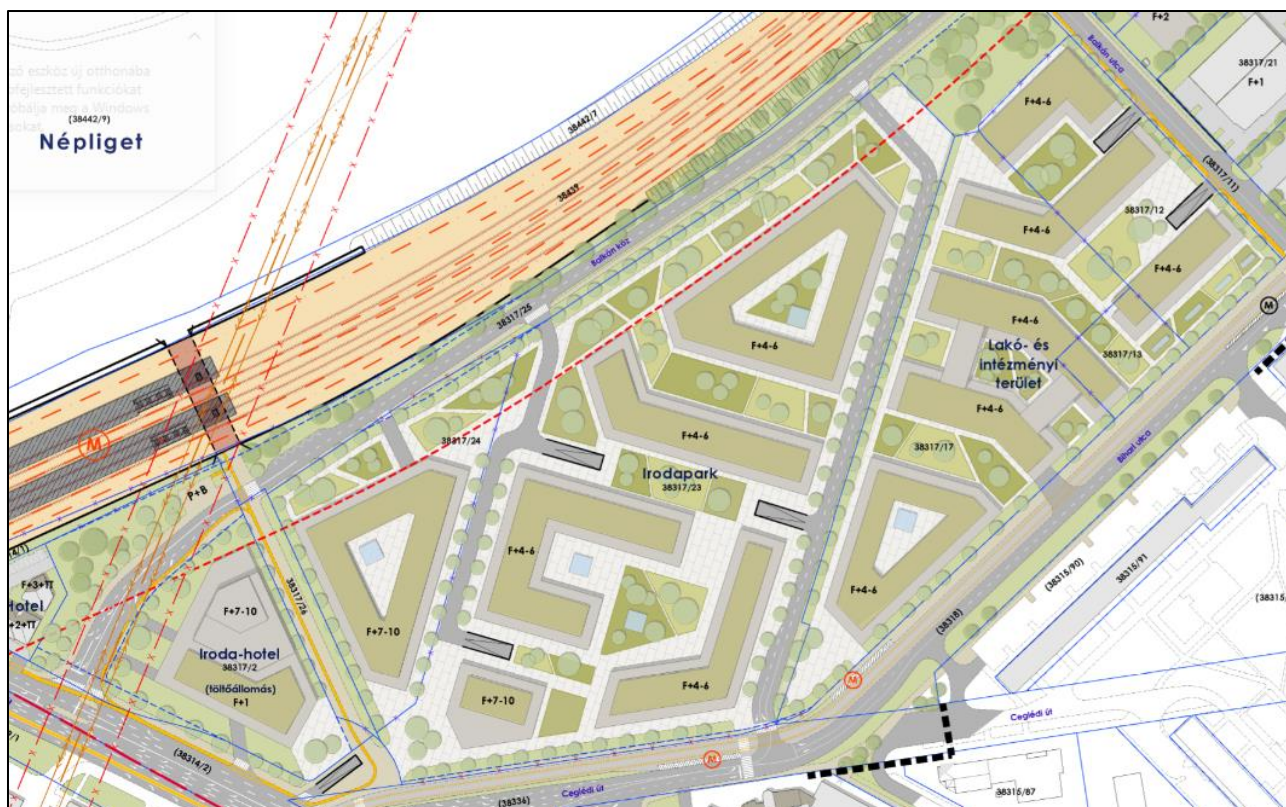
### A ZÖLDFELÜLETI RENDSZER FEJLESZTÉSE

#### Zöldfelületi rendszer elemeinek fejlesztési javaslatai

A kialakult állapot jelenleg zöldfelületi szempontból nem teljesíti a VI-2 területfelhasználásra a Budapesti TSZT-ben előírt minimális 25% zöldfelületi arány értéket, a telkek felének esetében. Ebben az övezetben azonban a tervezett állapot jelentős átalakulással számol. S bár ez növeli a beépítési sűrűséget, a parkolókapacitás biztosítása az előzetes tervek szerint zömében a felszín alatt lenne megoldva, a felszíni területek gyalogos dominanciájú köztérrendezése mellett. A környezetalakítási javaslatról jól leolvasható, hogy az épületek tetején, illetve a mélygarázsok tetején a járószinten létesített zöldtetőkkel a zöldfelületi arány javítható. A zöldtetőket nem csak a VI-2 területfelhasználású területeken, hanem a Gksz-2 területeken is be lehet vetni annak érdekében, hogy a minimális zöldfelületi arányt nem teljesítő telkeknél elérje a telkek az előírás szerinti minimumot. Az OTÉK 5. számú melléklete szerint egybefüggő, legalább 10 m<sup>2</sup>-t meghaladó tetőkerteket a kialakítás függvényében be lehet számítani a minimális zöldfelületi arányba. A Gksz-2 területen több olyan épület is található, amely lapostetővel és bitumenes szigeteléssel került kialakításra, illetve ezen terület részbeni átalakulásával is lehet hosszabb távon számolni. Ezek a szerkezeteken statikai megerősítés nélkül 8-20 cm termőréteg vastagságú, könnyített szerkezetű (szubsztrát) egyszintes növényállományú, extenzív tetőkert létesíthető. E tetőkertek közös jellemzője a kis tömeg, csekély fenntartási igény, tág tűrőképesség, az épületszigetelés UV és mechanikai sérülés elleni védelme, a csapadék és felszíni vizek helyben hasznosítása és szűrése, biológiailag aktív (nem hőreflektív, páratartalom növelő, temperáló) felületek kialakulása, amely a lokális hőmérsékleti szélsőségeket mérsékeli, az épületen belüli klímát optimalizálja. Létesítése tehát számos épületállagvédelmi és üzemelési haszonnal jár, a telepítése azonban költséges. Az ilyen felületeket 15%-ban engedi meg a minimális zöldfelületi arányba számolni a jogszabály.

Mivel a VI-2 besorolású terület egy részén új irodaparkot terveznek megvalósítani, ott lehetőség nyílik komolyabb, két vagy háromszintes növényállományú zöldtető létesítésére is, különösen a mélygarázsok feletti járószinten. Ezek a zöldfelületi arányba rétegvastagságtól és növényzettől függően 25-50-75%-ban beszámíthatók az OTÉK szerint. Ezekkel együtt, illetve a telken belüli talajkapcsolatos zöldfelületek kijelölésével ezen telkek esetében is csak akkor lehetséges a 25%-os arány elérése, ha bizonyos mértékben valódi talajkapcsolatos, 100%-ban beszámítható zöldfelületek is megjelennek. Erre jellemzően a Balkán köz, a Ceglédi utca és a Bihari utca mentén van lehetőség.

A telken belüli zöldfelületek arányának javításán túl a Balkán köz, a Fertő utca és a Bihari utca esetében a közterületi fasorok teljes rekonstrukciójára is szükség van. A Balkán köz és a Fertő utca esetében javasolt a kislevelű hárs és a korai juhar használata, míg a Bihari utcában a magas kőris telepítéssel lehetne a jelenleginél jobb és zöldfelületben gazdagabb utcaképet elérni, az utak és a parkolók fásítását megoldani.



Részlet a környezetalkotási javaslatból: zöldtetők és tervezett zöldfelületek

## Zöldfelületi ellátottság alakulása

A zöldfelületi ellátottságban a terület intenzitását vélhetően nem lehet kimozdítani a 10-30%-os intenzitású sávból, de a zöldtetők segítségével ez az intenzitás érték inkább a 30% felé közelíthető a mostani 10% közeli szintről.

## Zöldfelületek ökológiai szerepének erősítésére vonatkozó javaslatok

A X. kerület budapesti viszonylatban is az alacsony zöldfelületi ellátottságú kerületek közé tartozik, ahol azonban magas a lapostetős épületek aránya. A lapostetős zöldítések esetén a lokális klíma javítását, illetve a környezetvédelmi hatékonyságot (csapadékvisszatartás, vízminőségjavítás, egyesített csatornák esőzések alkalmával való nagy terheltsége, levegőminőség) javítani lehetne a kerületen belül. Ennek a tervezési terület kiváló célterülete, mintaterülete lehet, amelyek a helyi klímára és a hősziget jelenség leküzdésére is ökológiai választ adnak.

## KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK

A lehetséges rövid-, közép- és nagytávú ingatlanfejlesztések önmagukban, közlekedésfejlesztések nélkül nem megvalósíthatók, ahogy azt a KÉSZ-hez elkészített közlekedési hatástanulmány is alátámasztja<sup>2</sup>. Ennek segítségével meghatározásra került, hogy mekkora a jelenlegi forgalma a vizsgált területnek, ez várhatóan mennyivel fog nőni,

<sup>2</sup> A CD dokumentációhoz mellékelve

és az emiatt kialakuló kapacitáshiányt milyen közlekedésfejlesztésekkel lehet enyhíteni, megszüntetni.

A közlekedési hatástanulmány a közép- és nagy távú ingatlanfejlesztések ütemezésével részletesen nem foglalkozik, mivel az ezekhez kapcsolódó közlekedési igényei jelenleg csak igen korlátozottan becsülhető, mivel:

- a rövid távú beruházáshoz kapcsolódó közlekedési fejlesztések által biztosított kapacitásokat egyelőre csak becsülni lehet, azok gyakorlati teljesítőképessége és hatása a környező úthálózatra erősen befolyásolja a jövőbeli szabad kapacitásokat,
- a kapcsolódó külső beruházások (pl. új vasútállomás, Üllői út újraosztása) mind abba az irányba hatnak, hogy a közlekedési munkamegosztásban egyre nagyobb szerepet fog kapni a közösségi közlekedés és a kerékpározás, csökkentve a gépkocsik részarányát,
- a szemléletmód változásával a szabályozási környezet változása is elképzelhető, elsősorban a szükséges parkolóhelyek számával kapcsolatban.

A rövidtávon reális ingatlanfejlesztésekhez kisebb költségvetésű, de hatékony közlekedésfejlesztések javasoltak, ezek alábbiak:

### **Közúti közlekedés**

A közlekedésfejlesztési javaslatokat a Környezetalakítási terv ábrázolja összefüggően. Az alábbiakban ennek egyes elemeit emeltük ki.

### **Bihari utcán létesítendő új szintbeli csomópont és környezetének rendezése (1a)**

A fejlesztés elsősorban a városhatár és a haránt irányok elérhetőségét javítja. Az új csomóponti ág a Zágráb utca magasságában kerül kialakításra, egy behajtó, és két kihajtóval (jobbra és balra egy-egy sáv). A Bihari utcáról nyugat felől balra nagy ívben, kelet felől pedig jobbra kis ívben lehetséges a behajtás. A forgalmi igények levezetéséhez, és a Bihari utca forgalmának fenntartásához a főirány kapacitása érdemben nem változik, azt a két szomszédos csomópont eleve determinálja. Az osztályozó sávok 2,75-3,00 méteres szélességben, 55-60 méter hosszban biztosíthatók. A csomópontban gyalogátkelő kerül kialakításra 4,50 méteres szélességben, ami kapcsolatot teremt a tervezési terület, a villamos megálló és a Zágrábi úti lakótelep között. A fejlesztéshez kapcsolódik egy új villamos megállópár kialakítása. Ennek egyenes következménye, hogy a Zágrábi és Kékvirág utca Bihari utcai torkolata változni fog. A Gyárdúló városrészre készülő forgalomcsillapítási koncepcióval összhangban, a részletesebben kidolgozott alapváltozat mellett több, egyéb szempontokat is figyelembe vevő koncepció került kidolgozásra, az előzetes elképzelések alapján egyebek mellett a cél a Zágrábi út menekülő szerepének megszüntetése. A vizsgált terület közúti kiszolgálására ezek a változatok az alapváltozathoz képest csak kismértékben lesznek hatással, a célja inkább a Zágrábi utca és Kékvirág utca Bihari utcai torkolatának rendezése. Az **ábrán** ismertetett koncepcióvázlatok funkcióábrákon keresztül mutatják be, milyen lehetséges megoldások vehetők számba.

- **A változat:** a hatástanulmányban részletesebben bemutatott változat. A Bihari utcába torkolló új csomóponti ág mellé a Zágrábi utca-Kékvirág utca torkolatának bekötése a csomópontba túl terjengőssé tenné azt, ezzel rendkívül megnövelve a közbenső időket, lecsökkentve a kapacitását. Az új ágba kanyarodók számára

mindkét irányból járműosztályozó sávok kialakítása szükséges, így a Zágrábi utca és Kékvirág utca közös torkolata a mai pozíciójától északabbra, a 38315/91 HRSZ-ú számú épület előtti parkoló sarkánál vezet ki a Bihari útra. A kialakítás **előnye**, hogy a Zágrábi utca és Kékvirág utca teljes értékű csomóponti ág, azaz minden mozgás engedélyezett, a zöldfelület mértéke nő, és a mai kaotikus csatlakozások egyértelműbbek lesznek, ezzel javítva a forgalombiztonságon. **Hátránya**, hogy jelenleg a Zágrábi utca – a közúthálózat sajátosságai miatt<sup>3</sup> – átmenő forgalmat is bonyolít a negyed célforgalmán kívül, így összesen a Ceglédi út felé 120, míg a Bihari utca felé 100 egységjármű hagyja el az utcát a reggeli csúcsórában. Ez a kb. 200-220 jármű a mai helyzetétől kb. 70 méterrel észak-keletebbre, a már említett szalagház tövében halad el, és a parkolón keresztül a Bihari utcával párhuzamosan meneküloutat is biztosíthat, zavarva az ott élőket.

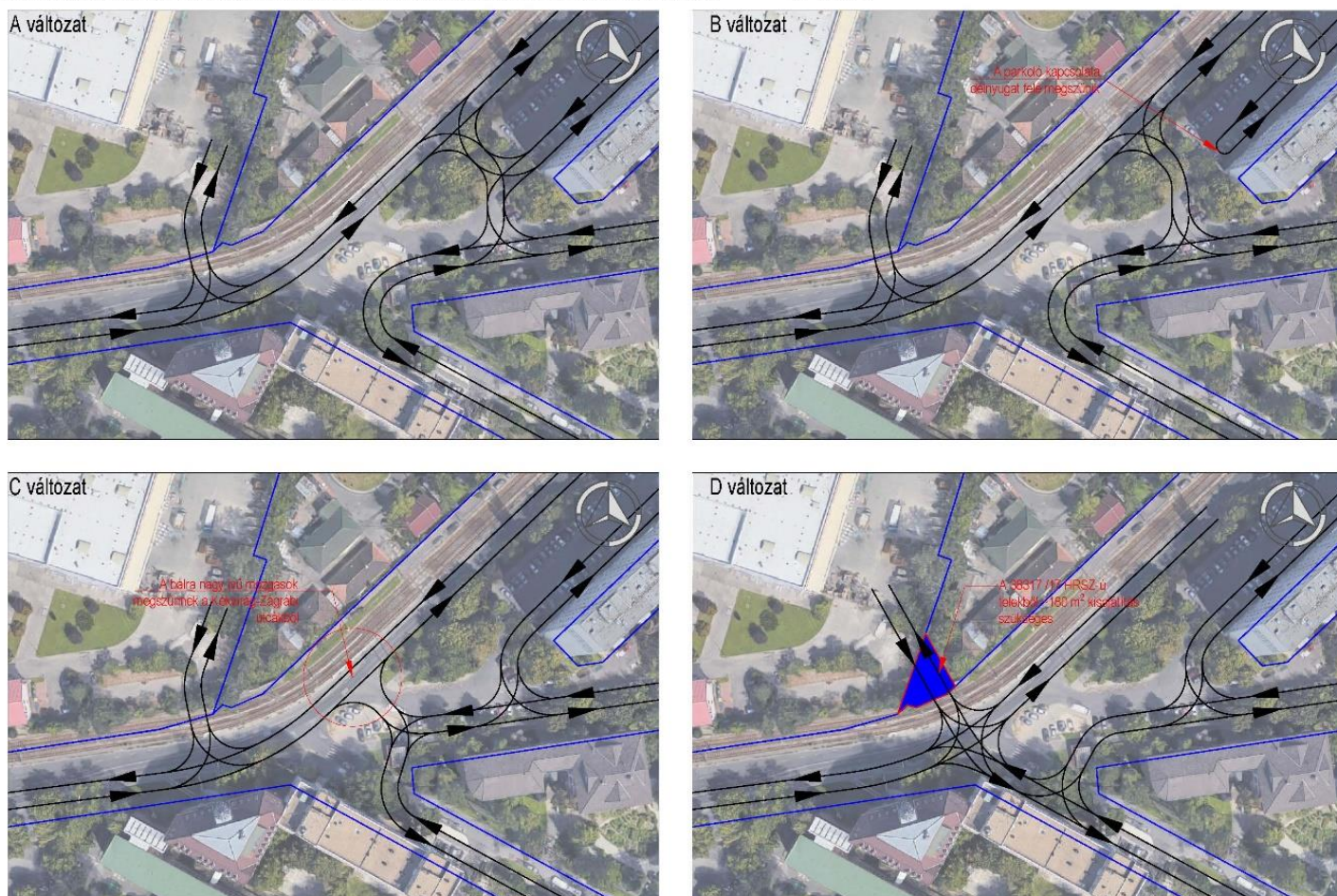
- **B változat:** kialakításában szinte megegyezik az A változattal, azzal a különbséggel, hogy a már említett parkolónak dél-nyugat felé megszűnik a kijárata. **Előnye**, hogy a parkolón keresztül megszűnik az esetleges átmenő forgalom, illetve ezáltal az itt lakók számára gyakorlatilag egy félig zárt, privát parkoló jön létre, csökkennek a járműmozgások és ezáltal csendesebbé, biztonságosabbá válik. **Hátránya**, hogy a forgalom továbbra is az A változatban bemutatott torkolaton éri el a Bihari utcát, így a szalagház déli sarkánál élőkhez közelebb kerül a Zágrábi utca forgalma, valamint az ebben a házban élők számára, ha az Üllői út felől érkeznek, minimális többlet út megtétele szükséges a parkolóba történő behajtáshoz.
- **C változat:** a kialakítás lényege, hogy az új csomóponti ág az A változatban bemutatott helyen marad, és a Zágrábi utca és a Kékvirág utca közös torkolatot kap nagyjából a Kékvirág utca magasságában. Mivel az új csomóponti ág számára a járműosztályozó sávok szükségesek, a torkolat új pozíciója miatt a balra nagy ívű mozgások ellehetetlenülnek (azaz az Ecseri úti indirekt balra kanyarodás nem lesz kivitelezhető). **Előnye**, hogy a csomópont a mai állapotához képest rendkívül leegyszerűsödik, átláthatóbbá válik, ezáltal nő a közlekedésbiztonság. A Zágrábi utca forgalma nagymértékben csökken, hiszen nem tudja kiváltani többé az indirekt balra kanyarodást. **Hátránya**, hogy a Zágrábi utcát eddig átmenő forgalomban használó járművek máshol jelennek meg, így ez a probléma csak átterelődik az úthálózat másik részére.
- **D változat:** az új csomóponti ág a Zágrábi utca magasságában kerül kiépítésre, ezzel T csomópont helyett egy négy ágú csomópont jön létre. Mivel az ágak egymással szemben helyezkednek el, a közbensőidő nem nő meg drasztikusan, így kapacitását tekintve nagyságrendileg megegyezik a korábbi kialakításokkal. A csomópont teljes értékű, minden mozgás engedélyezhető, a Kékvirág utca a csomóponttól a lehető legnagyobb távolságban torkollik bele a Zágrábi utcába. **Előnye**, hogy rendezett, nagyvonalú megoldást ad a forgalmi viszonyok rendezésére, a mainál nagyobb zavarást nem jelent az itt élők számára. **Hátránya**,

<sup>3</sup> Megjegyzendő, hogy az Üllői út teljes keresztmetszeti felújítása során az Üllői út-Ecseri út csomópontjának átépítéskor vizsgálendő, hogy az Üllői útról a városhatár felől lehessen az Ecseri útra balra nagy ívben kanyarodni, ugyanis jelenleg ennek hiányában kénytelenek a Zágrábi utcát igénybe véve indirekt balra kanyarodni. Ezzel nem csak a Zágrábi utca átmenő forgalma szűnne meg, de a Ceglédi úti csomóponti ág terhelése is csökkenne.

gy a 38317/17 HRSZ-ú telekből egy kb. 180 m<sup>2</sup>-es telekrés telekrész kisajátítását és a rajta található üzemi épületek bontását teszi szükségessé.

Bihari utcán létesítendő új szintbeli csomópont és környezetének rendezése (1/a) Alvázatok

M=1:1000



A Kékvirág és Zágráb utcák csatlakozásának részletes műszaki kialakítása a további tervfázisok feladata, a hatástanulmányban ábrázolt javaslatok csak koncepcióként mutatják be a csomóponti funkciókat.

Az új csomópont a Bihari úton jelenleg futó szabályozási terv szerinti kapacitásokhoz igazodik. A kapacitások kiszámolása érdekében készült egy minta fázisterv a csomópontra. A főirányban az Üllői út felé 900, a Fertő utca felé pedig 1300 gépkocsi/óra kapacitás biztosítható. A csomópont teljes értékű, azaz az összes csomóponti mozgás engedélyezett, a területre befelé az Üllői út felől balra nagy ívben 280 gépkocsi, a Fertő utca felől pedig 440 gépkocsi óránként a kapacitás. A területről kifelé az Üllői út felé 480 gépkocsi, míg a Fertő utca felé 260 gépkocsi számára biztosított kapacitás óránként.

### Új balra nagy ívű kapcsolat az Üllői útról (2)

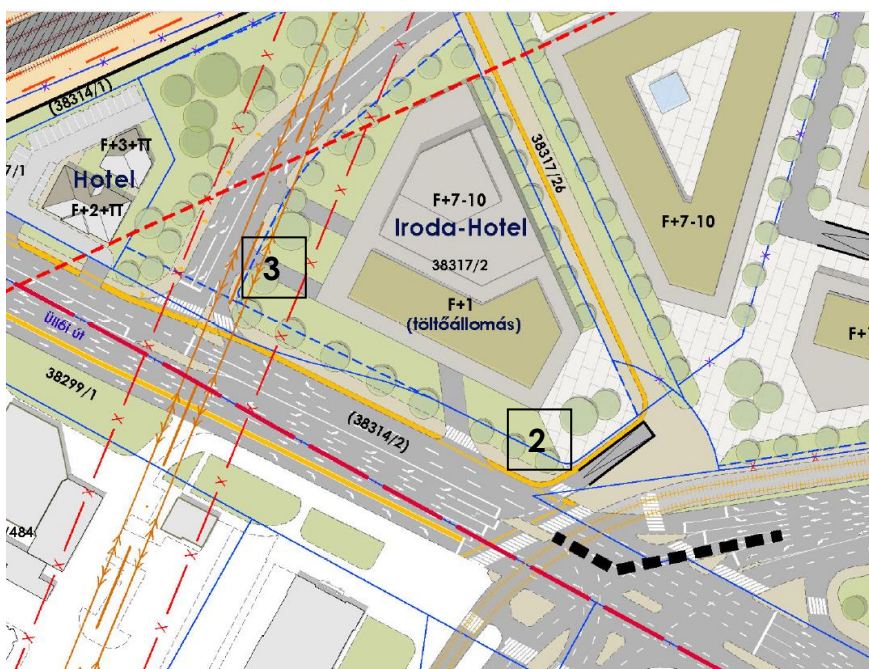
A fejlesztés célja a város felőli kapcsolat javítása, a Balkán utcai csomóponttal hasonló funkcionalitással.

A tervezett vasúti megállóhelyhez kapcsolódóan intenzív gyalogosforgalomra lehet számítani a vasút és a metró, villamos között, aminek tengelye a tervezési területen húzódik végig, kifutása pedig a Ceglédi úti csomóponti ágban található. Ez a körülmény



alapvetően hatással van a tervezett behajtóra, hiszen a gyalogostengelyt nem keresztezheti szintben a gépkocsiforgalom. A rendelkezésre álló terület azonban elegendő arra, hogy csökkentett, maximum személygépkocsi űrszelvényt, de külön szinten tudja fogadni a járműveket, ezzel nem zavarva az azt keresztező gyalogos áramlatot. A gépkocsi rámpa 10%-os meredekségével 23 méteren elegendő mélységbe vezeti le a járműveket, hogy fölülte a gyalogos átvezetést mindössze 0,3 méterrel kell csak megemelni. A járművek innen egyenesen a mélygarázsba jutnak, ezzel is csökkentve a tervezési területen belüli forgalmat és balesetveszélyt. A gyalogos tengely ilyen kis mértékű kiemelése azt jelenti, hogy a vasút felől érkezők számára 2%-os emelkedésű a gyalogos felület, míg, a Ceglédi út felé a tengelyben 3%, de a legmeredekebb, belső ívben sem több 4,5%-nál. Az OTÉK szerint 5%-os rámpa emelkedés a maximálisan elfogadható. A közúti rámpa által érintett területen nincs olyan közmű, amit csak aránytalan költségek mellett lehetne kiváltani. Opcionálisan lehetőség nyílik arra, hogy a rámpa kétirányú legyen, ezzel javítva a városközpont felé a kihajtás lehetőségén.

Ami a kapacitásra gyakorolt hatását illeti, a város felől biztosít többlet kapacitást, a ma futó szabályozási terv alapján a villamos „árnyékában” adható neki zöldidő, aminek során a város felől kb. 200 gépkocsi behajtását teszi lehetővé óránként. A kialakítás jelenleg csak a legszűkebb kapacitású, belváros felőli irányt engedi, így a mai állapottal ellentétben máshonnan behajtás, sem kihajtás nem lehetséges. A további tervfázisokban ezt részletesen vizsgálni lehet, elvi akadály a nincs ugyan itt a kihajtásnak.



A környezetalkotási javaslat vonatkozó részlete

Meg kell jegyezni, hogy az Üllői út átépítése tervbe van véve, de ez jelenleg még nem ismert, így a terv sem tudott ezzel számolni.

### **Balkán utcáról jobbra kis ív kapacitásnövelése az Üllői út – Balkán utca csomópontjában, az Üllői úti osztályozó hosszának növelése (3)**

A mai kialakítás jellegében megmarad, viszont a városközpont irányába a jobbra kis ívben kanyarodó sáv duplázásra kerül. A városközpont felől az osztályozó hosszát a lehetséges leghosszabbra növeltük, így 50 méteres lehet. A Balkán utca keresztmetszetébe a vasúti

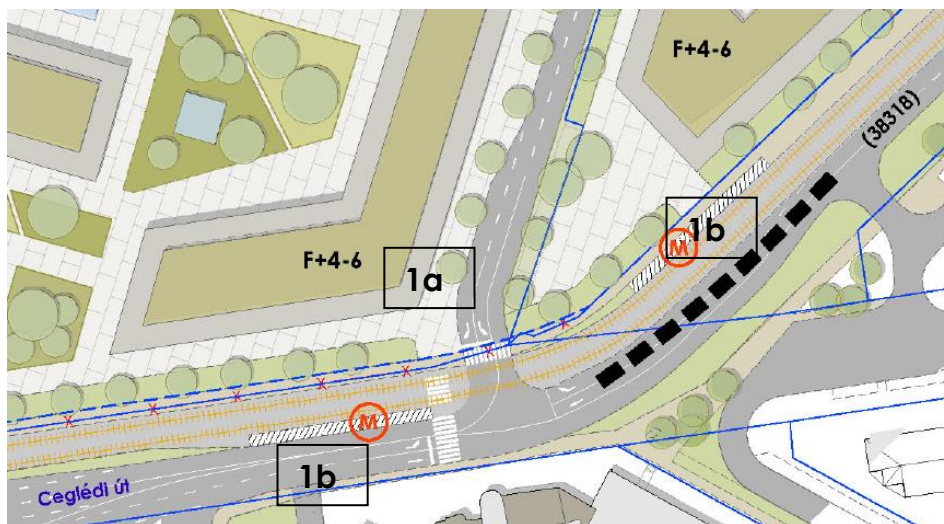
töltés oldalán elfér egy 3,75 méter széles gyalog- és kerékpárút, ami egyenesen a vasúti megállóhelyhez, és az oda tervezett B+R tárolóhoz vezet. Az utca túloldalán egy 1,25 méter széles zóldsáv mellett egy 1,5 méteres járda található. A vasút felől a gyalogostengelyt keresztezi az út, itt egy 6,00 méter széles gyalogátkelőhely vezetné át az úttesten a vasúttal utazókat.

Az Üllői útról balra a Balkán utcába bekanyarodók száma a maihoz képest csak kis mértékben fog nőni. Egyfelől az Üllői út keresztmetszeti újraosztása miatt hosszabb osztályozó sáv kiépítése válik lehetségessé, másfelől pedig a jövőben csak 2 sáv halad a városközpont felé, így a közbensőidő csökkenésével további kapacitásnövekedés érhető el. Ezek konkrét mértéke a mai ismeretek tükrében nem becsülhető. A városközpont felé az új jobbra kis ívű osztályozó sáv létesítésével további 260 gépkocsi/óra kapacitásnövekmény érhető el. A városhatár, illetve a haránt irányokból a jobbra kis ívű kapcsolat a jövőben is megmarad, így annak kapacitása változatlan marad, ~600 gépkocsi/óra értékkel.

## Közforgalmú közlekedés

### Új villamos megálló a Bihari úton a Zágráb utca magasságában (1b)

A területet érintő közforgalmú eszközök közül a 3-as villamost érintik a fejlesztések. Az Ecseri út M és a Balkán utca megálló között a megállókiosztás ritmusa miatt adódna egy megálló, ami szolgálni tudná az irodakomplexumot, mivel annak súlypontjában helyezkedik el, közvetlen gyalogos kapcsolatot adna a vasút felől érkezőknek, valamint a Zágráb utcai lakóterületek számára javítaná a hozzáférést a közösségi közlekedéshez. A megállók elhelyezhetők úgy, hogy ne kelljen ívkorrekciót elvégezni a pályán, mindössze két felsővezeték tartó oszlop áthelyezése szükséges, továbbá nem érinti a Budapest Közút Zrt. telkét, a mai Bihari utcai behajtó a továbbiakban is használható.



## Gyalogos és kerékpáros közlekedés

A jelenlegi közlekedéspolitikai célokkal összhangban fontos szempont a kerékpáros és a gyalogos közlekedés lehetőségének nagyvonalú tervezése, mind hálózatoság, mind

pedig biztonság, kényelem szempontjából. Ezek általános megfontolások, azaz minden közúti fejlesztés során az alábbi szempontokat figyelembe kell venni.

### **Kerékpáros fejlesztések**

A kerékpáros fejlesztéseket három kategóriába érdemes sorolni, úgymint a hálózatalakítás, keresztmetszeti kialakítás, illetve feltárás.

#### **Hálózatalakítás**

Az FRSZ alapján az Üllői út mentén kerékpáros tengely kialakítása szükséges. Ez a Könyves Kálmán körüttől a Népligeten át egészen az Ecseri úti csomópontig húzódik, valamint a Pöttyös utcától kifelé, a kettő közti szakasz hiányzik, ennek rendezése nem a tervezési feladat része, de hatással van rá. A közúti fejlesztések miatt a gyorsétteremnél található behajtó átalakítása hatással van a kerékpáros infrastruktúrára.

A Bihari úton annak szabályozási szélessége, keresztmetszeti kialakítása, valamint forgalma miatt nem lehet kerékpáros infrastruktúrát kialakítani. Ezt a problémát ki lehet küszöbölni akkor, ha a fejlesztési területen hálózati jelentőségű kerékpárút halad.

#### **Keresztmetszeti kialakítás**

A fejlesztéssel érintett úthálózaton minden esetben adottak a biztonságos kerékpározás feltételei; ahol a szabályozási szélesség lehetővé tette, 1,5 méter széles irányhelyes kerékpársávok kerültek kijelölésre, a csomópontokon való megfelelő átvezetésekkel. A továbbtervezés során figyelembe veendő, hogy a Vajda Péter út – Fertő utca – Basa utca tengelyen végig irányhelyes kétoldali kerékpársáv alakítható ki.

#### **Feltárás**

A fejlesztési terület környezetalakításánál fontos, hogy kerékpárral jól megközelíthetők legyenek a célpontok, a belső kerékpáros infrastruktúrának kapcsolódnia kell az azt körülvevő hálózathoz.

#### **Létesítendő kerékpártárolók száma**

Az OTÉK 7. melléklete előírja a szükséges kerékpártárolók számát is, ami a gépkocsiparkolókhöz hasonlóan, a nettó szintterülettel áll kapcsolatban. A Népliget vasúti megállóhely mellett a tervek szerint B+R parkoló létesül.

### **Gyalogos fejlesztések**

A tervezett Népliget vasúti megállóhely és a többi közforgalmú eszköz kapcsolatát biztosítandó, a 38317/26 telken keresztül önálló gyalogos-kerékpáros út kialakítását irányozta elő a terv, amely a Népliget felé is közvetlen kapcsolatot biztosít a megállóhelyhez tervezett vasúti aluljárón keresztül, amely a terepszinten létesülhet a töltésen haladó vasút miatt.

A STAVMAT fejlesztési területet a gyalog érkezők jellemzően valamilyen közforgalmú eszköztől leszállva közelítik meg, éppen ezért fontos, hogy a környező megállókból a lehető legrövidebb, legegyszerűbb útvonalon közelíthessék meg a céljukat, magasságvesztések leküzdése nélkül. A területnek gyalogos szempontból két fontos bejárata van, az egyik a mostani gyorsétterem melletti gyalogostengely, illetve a tervezett villamosmegálló. Előbbi esetében a már ismertetett módon, a járművektől szeparáltan érhető el a terület belseje. Utóbbi kialakítása során fontosnak tartottuk, hogy gyalogosan

a lehető legrövidebb úton a fejlesztési területre lehessen jutni, az eltolt peronok között 4,50 méter szélességben adott a gyalogjárda, ami egyenesen a fejlesztési területre vezet.

### Távlati fejlesztési elképzelések

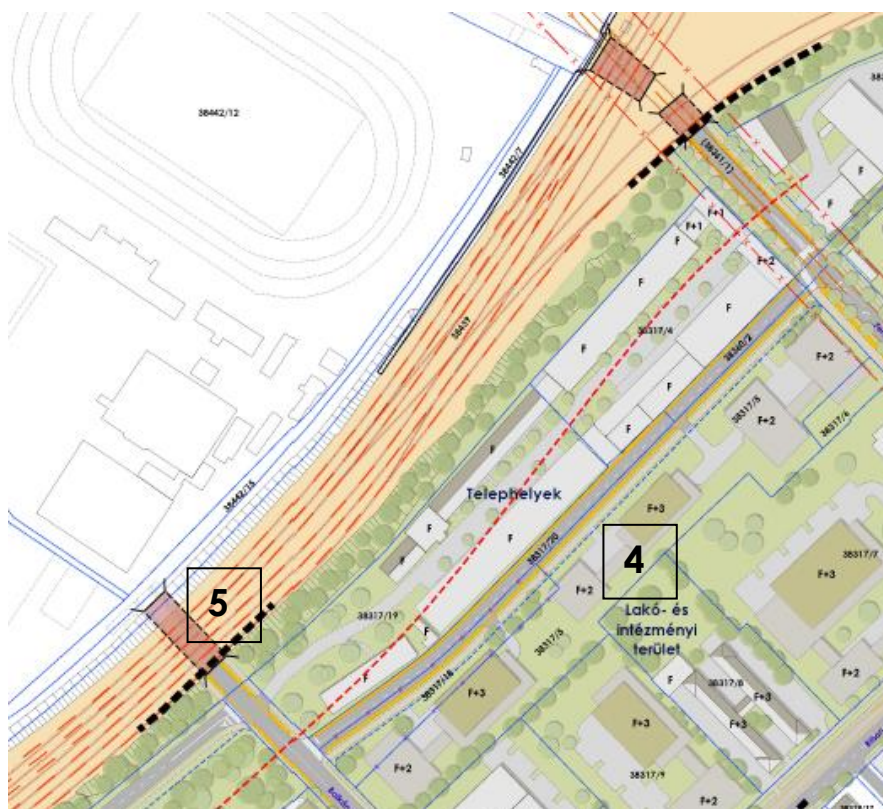
Ezek bemutatásával részletesen jelen hatástanulmány nem foglalkozik, hiszen az ebben vizsgált időtávban a közlekedési igények és a kínálat még nem ismert, azonban a teljes terület fejlesztéséhez a későbbiekben szükségessé lesznek.

Közvetett kapacitásnövekedést lehet elérni a közlekedési hálózat fejlesztésével; a fejlesztési terület jobb feltárása, és az oda érkező, illetve onnan kiinduló forgalom optimálisabb eloszlása, a környező hálózati elemek terhelésének enyhítése a célja az új hálózati elemek kialakításának. Ezek keresztmetszeti kialakításánál figyelembe kell venni azt, hogy mind a gyalogosok, mind pedig a kerékpárosok számára is biztonságos és megfelelő méretű felületet biztosítsunk, illeszkedjenek a jelenlegi hálózatba, logikus és önmagát magyarázóak legyenek.

### Balkán utca és Fertő utca között létesítendő új utca (4)

A korábbi KSZT-ben is már előirányzott fejlesztés célja a Fertő utca és a Balkán utca összekötése a Bihari utca alternatívájaként, ezzel tehermentesítve azt a tervezett irodakomplexum célforgalmától, elsősorban a város irányából, de Kőbánya-alsó felől is kapcsolatot biztosít a Fertő utcán keresztül.

A Balkán utca és Fertő utca között nyitandó új utca a 38317/20 és a 38360/2 helyrajzi számú területeken kap helyet. Előbbi jelenleg magánkézből van, utóbbi a X. kerületi önkormányzat tulajdonát képezi; elhanyagolt zöldfelület és depóniák tárolására használják.



A környezetalakítási javaslat vonatkozó részlete

Az új út vonalvezetése igazodik a tőle északnyugatra fekvő 38317/19 és 38317/4 telkekkel képzett közös határhoz, attól délkeletre terül el, érintve a 38317/18 helyrajzi számú telket, ami a Budapest Fővárosi Önkormányzat kezelésében van, illetve a 38317/5 telket, ami ugyan magánkézből van, ám az igényelt területen nincs figyelembe veendő építmény.

Mind a Balkán, mind pedig a Fertő utcához újonnan létesítendő csomóponttal csatlakozik, hossza 314 méter, tervezett szabályozási szélessége 14 méter. A gépjármű forgalom kétirányú, irányonként 3,5 méter széles sávon zajlik, a kerékpáros infrastruktúrát irányhelyes, 1,5 méter széles kerékpársávok alkotják. A gyalogosokat a kerékpárosoktól egy 1 méter széles zöldsáv (berendezési sáv) választja el. A fejlesztés célja a Bihari utca tehermentesítése a célforgalomtól.

### **Közúti aluljáró a Balkán utca folytatásában (5)**

A beruházás szerepe a Népliget felőli kiszolgálóút összekötése a fejlesztési területtel. Minthogy az elképzelések szerint a kiszolgálóút Üllői úttal alkotott csomópontja teljes értékű, ez részt tud venni a kiszolgálásban, tehermentesíti az Üllői út-Ecseri út csomópontot. A Balkán utcán található kanyar folytatásában, a vasúti sínek alatt közúti aluljáró nyitása javasolt – abban az esetben, ha a vasúti töltés túloldalán, a Népliget fejlesztése keretében megépül a kiszolgálóút. Erre hatással van továbbá a tervezett vasúti megállóhely kialakítása is, így célszerű ezen beruházások összehangolása. A szükséges szélesség 13 méter, a járműforgalom két irányban, egyenként 3,5 méter széles forgalmi sávon zajlik. A kerékpárosok számára 1,5-1,5 méter széles irányhelyes kerékpársáv biztosítja a zavartalan közlekedést, a gyalogosok számára pedig 3 méter széles járdára áll rendelkezésre. Ez a későbbiekben változhat még egy oldali 2 méteres járdára, a túloldalon pedig egy 1 méteres kezelői járdára. Területigényét tekintve egy része a X. kerületi önkormányzat területére, egy része pedig a MÁV telkére esik. Kialakítása a vasúti fejlesztésekkel együtt javasolt.

### **Ütemezés**

A **rövid távon** tervezett bármilyen ingatlanfejlesztés szükségessé teszi, hogy az 1-3. jelű közlekedési fejlesztéseket előfeltételként meg kell valósítani, mivel:

1. a terület elhagyásában oroszánrészt vállaló új Bihari úti csomópont nélkül nem lehetne racionálisan ekkora volumenben elhagyni a területet, így annak megvalósítása sem várhat későbbi ütemekre,
2. a városközpont felől igen szűkösek a kapacitások, az igény pedig ennél lényegesen nagyobb, az új Üllői útról nyíló balra nagyívű kapcsolatot mindenképpen meg kell valósítani,
3. a városközpont felé a területet elhagyni érdemben csak a Balkán útról, vagy indirekten, haránt irányba, Kőbánya alsó felé lehet. Minthogy ez utóbbi iránnyal a Bihari utca terhelése nőne tovább, így szükséges a Balkán utcai torkolat bővítése már az első ütem során.

Összefoglalva tehát **rövidtávon** az előirányzott közúti fejlesztések megvalósítása lehetővé teszi 1700 parkolóhely létesítését, ami kb. 100 ezer m<sup>2</sup> bruttó szintterületet jelent majd rendeltetéstől függően. A hatástanulmány főbb sarokszámait az 1. sz. táblázat mutatja be.

A **közép és nagy távú** ingatlanfejlesztések (ezek a 38317/23 telken kívül a többi **Vi-2** és az összes **Gksz-2** besorolású telket jelentik) becsült közúti terhelése a nagyvonalú becslések alapján további kb. 1800 parkolóhely kialakítását teszik lehetővé maximálisan, ezzel a Vi-2 övezeti besorolású telkeken (leszámítva a 38317/23 telket) további nettó 54.000 m<sup>2</sup> bérbeadható hasznos alapterületet (NLA), azaz kb. bruttó 98.000 m<sup>2</sup> összes szintterületet (GBA) eredményezve. Ha a szabályozásba bevont teljes területet, a teljes időtávban nézzük, az építhető parkolóhelyek száma maximálisan 3500, ehhez pedig nettó 137.500 m<sup>2</sup>

bérbeadható alapterület (NLA), azaz nagyságrendileg 245.000 m<sup>2</sup> (GBA) építhető szintterületet jelent. Ez egy elméleti szintterület, a meglévő és tervezett fejlesztések maximális értéke. Az övezeti paraméterek alapján ennél nagyobb a területen létesíthető szintterület, kb. 380.000 m<sup>2</sup>, azonban a tervezési gyakorlat alapján ennek csak egy része megépülése várható. A tervezési gyakorlatban 60-70 % az elfogadott mérték, amellyel kalkulálni lehet.

Mivel a területre távlatos fejlesztési elképzelések még nincsenek, ezért a **Vi-2** jelű telkeken egy túlnyomóan irodai bérlői mix-szel becsültünk, a ma is hatályos és elfogadott paraméterek mellett. Ez abban az esetben is jó közelítést ad a parkolóigény becsüléséhez, ha ennek egy része lakásként épül meg. A **Gksz-2** jelű övezeteken feltételeztünk egy majdani 40% kereskedelem-raktározás, 40% ipari termelés és 20% irodai bérlői mixet. A hatástanulmány főbb sarokszámait a következő oldali táblázat **Hiba! A hivatkozási forrás nem található.** mutatja be.

A távlatos ingatlanfejlesztések közlekedési igényeire nagy hatással lesz a tervezett új elővárosi vasúti megállóhely, így annak megléte előfeltétele az 1-3 jelű közlekedésfejlesztések utáni további ingatlanfejlesztésekhez.

### **Gépjármű elhelyezés, parkolás**

A fejlesztési terület Vi-2 besorolású részén az új beépítéseknél a gépjárművek elhelyezése jellemzően földalatti mélygarázsban történik és a közúthálózatról a területre vezető kapcsolatok mindegyike a föld alá vezet. Felszíni parkolás minimális lesz, a kereskedelmi és vendéglátóhelyek közelében.

A már beépült, vagy csak bővítéssel, rendeltetés-módosulással érintett telkeken valószínűsíthető, hogy távlatban is fennmarad a szintbeni parkolás.

Az építési szabályzat a területen az OTÉK előírásaihoz képest 50%-os kedvezményt tesz lehetővé, kivéve a lakásokat, ahol lakásonként egy személygépjármű elhelyezését kell biztosítani. 2021. január 1-től módosult az OTÉK, és négylakásnál több rendeltetési egységet magában foglaló épület esetén 1,5 gépjármű elhelyezését kell biztosítani, így a lakásonként egy gépjármű elhelyezés is már kedvezményes érték. A kedvezmény indoka a Bihari úton meglévő 3-as villamosvonal, amely már jelenleg is jó elérhetőséget biztosít és a tervezett Népliget vasúti megállóhely, így a teljes területről 300 m-en belül elérhető kötőtpályás közösségi közlekedés megállója.

Közlekedésfejlesztések	Rövid táv		Összesen rövid táv (38317/23)	Közép és nagy táv			Összesen közép és nagy táv	ÖSSZESEN	
	I. ütem (ABC)	II. ütem (D)		Vi- 2/1, Vi- 2/2, Vi-2/3	Vi-2/4	Gksz-2/1, Gksz-2/2			
Új csomópont a Bihari utcán a Zágráb utca magasságában (1a)									
Új villamosmegálló a Bihari úton a Zágrábi utca magasságában (1b)									
Új balra nagyívű kapcsolat az Üllői útról városhatár felé (2)									
Az Üllői út-Balkán utcai csomópontból városközpont felé kapacitásnövelés (3)									
Balkán utca és Fertő utca között létesítendő új utca (4)									
Közúti aluljáró a Balkán utca folytatásában (5)									
Új elővárosi vasúti megállóhely és gyalogos kapcsolatainak megléte*									
Maximális elvi beépíthetőség, szintterületi mutató alapján (GBA)	-	-	101948	39374	148722	91730	279826	381773	
Maximális elvi beépíthetőség, GBA 85%-a (GLA)	-	-	84832	33468	126414	77971	237852	322684	
Maximális elvi beépíthetőség (NLA nm)	Iroda	38767	13295	52062	21754	82169	72020	175943	231531
	kereskedelem	1254	430	1684					
	Vendéglátás	1372	470	1842					
	<b>Összesen</b>	<b>41393</b>	<b>14196</b>	<b>55588</b>					
Maximális elvi beépíthetőség alapján OTÉK szerinti parkolóhelyek száma (db., 50% metró engedménnyel)	Iroda	969	332	1302	544	2054	536	3134	4778
	kereskedelem	34	34	68					
	Vendéglátás	137	137	274					
	<b>Összesen</b>	<b>1140</b>	<b>503</b>	<b>1644</b>					
Forgalmi igények elvi maximális beépíthetőség esetén	Délelőtti csúcs (szgk/óra)	598	317	915	-	-	-	-	-
	Délutáni csúcs (szgk/óra)	441	227	668	-	-	-	-	-
Közúti fejlesztések melletti maximális terhelés mértéke	Délelőtti csúcs (szgk/óra)	816	304	1120	-	-	-	-	-
	Délutáni csúcs (szgk/óra)	532	198	730	-	-	-	-	-
Maximálisan biztosítható kapacitás mellett építhető parkolóhelyek száma		1263	440	1702	312	1178	308	1798	3500
Parkolóhelyek száma mindösszesen		1263	1702	-	2014	3193	3500	-	-
Maximálisan biztosítható kapacitás melletti tényleges beépíthetőség (NLA nm)	Iroda	43276	11707	54983	11327	42784	25190	79300	137534
	kereskedelem	1137	308	1445					
	Vendéglátás	1422	385	1806					
	<b>Összesen</b>	<b>45835</b>	<b>12399</b>	<b>58234</b>					
Összes GLA (nm)	Iroda	65%	66578	18011	17426	65821	35986	119233	208208
	kereskedelem	80%	1422	385					
	Vendéglátás	70%	2031	549					
	<b>Összesen</b>		<b>70030</b>	<b>18945</b>					
<b>Összes GBA</b>		<b>82389</b>	<b>22288</b>	<b>104677</b>	<b>20501</b>	<b>77436</b>	<b>42336</b>	<b>140274</b>	<b>244950</b>

\* a területen végzett ingatlanfejlesztéstől függetlenül megvalósuló fejlesztés

NLA – nettó (bérbe adható vagy hasznos) alapterület (nm) – a parkolási igény alapja  
GBA – építhető bruttó szintterület (100%)

GLA – bruttó alapterület (nm, az építhető bruttó szintterület kb. 85 %-a)

## KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLATOK

A Beépítési javaslat kiemelten a Balkán utcától délre eső, alulhasznosított területrészt igényesebb, minőségi ingatlanhasznosítására tett javaslatot. A Balkán utcától északra csak részben várható a jelenlegi területhasználat változása.

A Balkán utca és az Üllői út közötti területen egységes intézményi célú hasznosítás javasolt, amely alapján a jelenlegi STAVMAT telken irodák, intézmények és a kapcsolódó kereskedelem, vendéglátás épületei helyezhetők el. Az elképzelések szerint a későbbi ütemekben a területen üzemelő Lidl áruház és ÖMV töltőállomás telke is funkciót váltana, valamint a Balkán utca – Bihari utca mellett lévő, részben még gazdasági rendeltetésű telkek is.

A terület jelenleg is teljes közműellátással rendelkezik, a javasolt új beépítés megvalósítása is a teljes közműellátás kiépítését igényli.

Az új javasolt területhasznosítás a meglévő épületek bontását követően valósítható meg. Az épületek bontásával egyidejűleg az azok korábbi, telken belüli közműellátását szolgáló közműhálózatok és létesítmények teljes felszámolása is szükséges. Felhagyott közművezetéseket és létesítményt ki- és lebontással kell a területről eltávolítani. Felhagyott vezeték nem maradhat sem föld felett, sem föld alatt.

A javasolt új beépítés teljes közműellátására várható közműigények a következők:

<b>vízigény</b> (m <sup>3</sup> /nap)	<b>keletkező szennyvíz</b> (m <sup>3</sup> /nap)	<b>villamos energia igény</b> (kW)	<b>termikus hőigény</b> (kW)
<b>225</b>	<b>214</b>	<b>7275</b>	<b>9600</b>

Meg kell említeni, hogy a 2010/31/EU irányelv szerint 2020. december 31-ét követően csak közel nulla energiaigényű épület építhető. Közintézmények esetében a fenti dátumot 2018. december 31-i véghatáridőben jelölték meg. Magyarországon a 312/2012. (XI. 8.) kormányrendelet alapján közintézmények esetében 2019. január 1-jétől, egyéb épületek esetében pedig 2021. január 1-jétől a hatóság csak abban az esetben adhatja meg a használatbavételi engedélyt, ha az épület megfelel a közel nulla vagy annál kedvezőbb energiaigényű épület követelményrendszerének.

Ez alapján a jelenleg tervezett épületek energiaellátásában hasznosítani kell a megújuló energiaforrásokat. A reálisan, energetikailag eredményesen hasznosítható megújuló energiahordozó a nap vagy a levegő/föld energiája lehet, annak passzív és aktív hasznosításának az igénybevételével. A megújuló energiahordozóval az energiatermelés időjárás függő, ezért a műszaki csatlakozást a teljes prognosztizált energia igény kielégítésére megfelelően kell méretezni, de a jogszabályokban előírt időszakon belül teljesíteni kell a megújuló energia részarányát, hogy a kormányrendeletnek megfelelően az épület.

A megújuló energiahordozó hasznosításához szükséges beruházások, napenergia esetén a naperőművek elhelyezésére kedvező helyet biztosítanak az egyes épületek tetőszerkezetei. Ezért a tovább tervezés során az épülettervezés statikájánál a tető ilyen irányú igénybevételi lehetőségével kell számolni.

Bár az energiaigények 25 %-át megújuló energiahordozó hasznosításával kell kielégíteni, figyelembe kell venni a megújuló energiahordozó hasznosítási lehetőségének időjárás függőségét. Így a hagyományos vezetékes energiahordozókkal ki kell tudni elégíteni a csúcs energiaigényeket, a megújuló energiahordozó hasznosításával a hagyományos vezetékes energiahordozók éves fogyasztása csökkenthető.

A fenti prognosztizált közműigények a szolgáltató felé előzetes tájékoztató jelzésre alkalmas adatok, a tényleges igénybejelentés a konkrét beépítés épületgépészeti, elektromos tervezése



során meghatározott, számított igény alapján történik. A közmű-üzemeltetők a tényleges igénybejelentésre határozzák majd meg az igények kielégítési lehetőségének műszaki-gazdasági feltételeit.

A terület jelenleg is rendelkezik közműkontingensekkel, a javasolt új területhasznosítás során a jelenlegi lekötött kontingenst meghaladó, új többlet közműszolgáltatás igénybe vételének feltétele, a műszaki kapcsolat kiépítésén túl egyes közművek többlet vételezésére vízi közművek (víz, szennyvíz- és csapadékvíz elvezetési többlet igény) esetében közműfejlesztési hozzájárulás befizetése, energiaközművek és elektronikus hírközlés esetében a szolgáltatók szolgáltatási megállapodást kötnek és abban rögzítik a szolgáltatás megkezdésének műszaki-gazdasági feltételeit. A földgáz, távhő és villamosenergia szolgáltatási ágazati előírások rögzítik, hogy az ellátás érdekében létesítendő külső hálózatot a szolgáltatónak saját beruházás keretében kell kivitelezni, s ezért a leendő fogyasztótól csatlakozási díjat kérhet. Természetesen csatlakozási díjként a kötelező saját-részen felül a beruházási költség megtérítését kéri.

A terület átépítése során kiépítendő új közműellátáshoz célszerű a jelenlegi közhálózati csatlakozási helyeket megőrizni, azok műszaki paramétereinek és állapotának a felülvizsgálatával. Amennyiben műszakilag a meglévő csatlakozás bármilyen okból nem vehető igénybe, annak a szakszerű lezárását meg kell oldani és új bekötés kiépítését kell biztosítani.

A közmű hálózatokat (energia- és vezetékes hírközlési hálózatokat is) kizárólag földalatti elhelyezéssel szabad kivitelezni, a terület funkcionális igényeinek kielégítésére, de egyben hozzájárulva ezzel az esztétikusabb arculat kialakításához.

Az egyes telkek esetén tervezett többlet közműigények kielégítésén kívül a kialakításra, illetve változtatásra javasolt közterület, feltáró utak csapadékvíz elvezetését, valamint közvilágítását is a közműfejlesztés keretében kell megoldani.

## **Víziközművek**

### **Vízellátás**

A tervezési területen a meglévő létesítmények ellátására a vezetékes vízhálózat mindenhol kiépült. Kiépítésre kerültek az egyes telkek bekötései. A telken belüli hálózatok az épületek bontásával egyidejűleg felszámolásra kerülnek. A tervezett új beépítés épületeinek vízellátása a rendelkezésre álló közhálózatról várhatóan a műszaki-gazdasági feltételek teljesítését követően biztosítható lesz, akár a meglévő csatlakozások hasznosításával, akár új bekötés építésével. Ezek pontosítására a tovább tervezés során nyílik lehetőség.

A változással érintett terület ellátását szolgáló Bihari utcai vezeték, valamint a terület vízellátásának a bázisát jelentő Üllői úti gerincvezeték csőanyaga jelzi az érintett terület mentén, hogy nem fiatalok a vezetékek, ezeknek a régi öntöttvas és azbesztcement csövekből épült vezetékeknek a fokozatos átépítésre, a hálózat üzembiztossága érdekében a jövőben várhatóan szükséges lesz.

A terület észak-nyugati oldalát határoló Balkán utca alatt a vízvezeték visszakötése az Üllői útig a hálózat üzembiztonságát jelentősen növelné, ennek kiépítését a tovább tervezés során célszerű lenne megfontolni. Új hálózat építésnél az előírások szerinti távolságokban a tűzcsapok felszereléséről is gondoskodni kell.

A várható tűzvíz igény a közhálózatra telepített tűzcsapokról kielégíthető. A tovább tervezés során a pontos tűzvíz igény ismeretében lehet felülvizsgálni, hogy a közhálózatról vételezhető tűzvíz mennyiséggel a tűzvíz igény kielégíthető-e. Amennyiben a közhálózatról vételezhető mennyiséget meghaladó tűzvíz igény lenne, azt helyben tűzvíz tárolással kell biztosítani.

A nagyobb zöldfelület igényű minőségi ingatlan fejlesztésnél a fenntarthatóság meghatározó szempont, így a locsolóvíz ellátásnál, mint a nem ivóvíz minőségű vizet nem szabad a

közhálózatról vételezni, arra helyi vízbeszerzés kiépítése javasolt, az ahhoz szükséges engedélyek beszerzésével és az abban előírtak betartásával.

### **Vízvezetés**

A területen egyesített rendszerű vízvezetés épült ki. Bár kívánatos lenne az elvezetési rendszer elválasztott rendszerűvé történő átépítése, ennek a közhálózaton, a tovább vezetési szakaszon realitása egyelőre nincs. A vizsgált területen belül viszont célszerű a vízvezetést elválasztottan kiépíteni, még akkor is, ha a telek határától a tovább vezetés egyesített rendszerű vízhálózattal történik.

A vizsgált területről a vízvezetés a Bihari út – Ceglédi út – Üllői út nyomvonalon történik, majd az elszállított vizek a Ferencvárosi Szivattyútelep közvetítésével a Csepel-sziget északi csúcsánál üzemelő Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telepre kerülnek, ahonnan kezelést követően végbefogadóként a Dunába jut.

A javasolt beépítések teljes megvalósítása esetén jelentkező többlet szennyvíz elvezetése a rendelkezésre álló közhálózatba, várhatóan a műszaki-gazdasági feltételek teljesítését követően bevezethető lesz, akár a meglévő csatlakozások hasznosításával, akár új bekötés építésével. Ezek pontosítására a tovább tervezés során nyílik lehetőség.

A csapadékvíz elvezetéssel kapcsolatban fontos megjegyezni, hogy a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. általános csatornázási tervében előírt lefolyási tényezővel számolt csapadékvíz tovább szállítását tudja csak vállalni. Ez teljesen független a terület jelenlegi vízvezetési igényétől, a jelenlegi burkoltságától. Így várhatóan az elvezetendő csapadékvíz jelentős részének telken belüli visszatartását meg kell oldani, ezzel is csökkentve a közcsatorna-hálózatba jutó csapadékvíz mennyiségét. A vízvisszatartásra záportároló létesítési igényével kell számolni, amelyből késleltetve és fékezten lehet a csapadékvizek tovább vezetését megoldani. A 4 éves gyakoriságú csapadékesemények figyelembevételével kell az elvezető rendszert és a szükséges tározókapacitásokat méretezni.

A helyi telkenkénti záportároló létesítési igényét a helyi építési szabályzatban is rögzíteni kell. Minden 25 m<sup>2</sup> burkolt felület (azaz a kötelező zöldfelület feletti terület) kialakításához 1 m<sup>3</sup> tárolókapacitás létesítése szükséges.

A terület észak-nyugati oldalát határoló Balkán utca alatt egy gravitációs csatorna építése fontos lenne a tervezett közterület víztelenítésének megoldása érdekében is, valamint így a tervezett épületek vízvezetése a Balkán utca irányába is megoldhatóvá válna. Ennek tényleges igénye a tovább tervezés során pontosítható.

### **Energiaközművek**

A terület energiaellátására három vezetékes energiahordozó áll rendelkezésre. Részben az érvényes előírások teljesítésére, részben a fenntartási költségek csökkentésére az energiaigények legalább 25 %-át megújuló energiahordozó hasznosításával javasolt megoldani. Erre többféle lehetőség is adódik, a tovább tervezés során lehet a legkedvezőbbet kiválasztani.

Napenergia hasznosításához napkollektor és naperőmű telepítési lehetőségére a tetőszerkezet vehető igénybe. A napkollektor a használati melegvíz termelésre hasznosítható, a naperőmű villamosenergia termelésre alkalmas. Az ad-vesz rendszer segítségével éves kiegyenlítéssel a villamosenergia felhasználás jelentősebb hányadát tudja biztosítani.

A föld, a levegő energiájának termikus célú energiaellátásra történő hasznosítására hőszivattyú alkalmazása javasolt, amelynek villamosenergia szükségletét előállító naperőművekkel kombinálva, hatékonyan csökkenteni lehet a fenntartási költségeket.

A megújuló energiahordozók közül a napenergia hasznosítása időjárás függő, így a hagyományos vezetékes energiahordozókkal történő ellátás kiépítését úgy kell megoldani, hogy a max. igény kielégítésére is alkalmas legyen. A megújuló energiahordozó az éves energiafogyasztás csökkentésében játszik fontos szerepet.

Az energiaellátásra a rendelkezésre álló vezetékes energiahordozók közül a villamosenergiával a világítási és erőátviteli igények elégíthetők ki, a kiépített földgáz hálózati rendszer és távhőrendszer a termikus célú energiaigények kielégítését biztosítja. A tovább tervezés során a beruházó döntheti el, hogy a termikus célú energiaellátását a megújuló energiahordozó hasznosítása mellett villamosenergiával, földgázzal, vagy távhővel szeretné-e biztosítani.

### **Villamosenergia-ellátás**

A vizsgált terület javasolt új beépítése során várható villamosenergia igény 7275 kW-ra prognosztizált. Jelenleg a változtatással érintett területen belül három fogyasztói transzformátor állomás üzemel. A terület új beépítése kapcsán a területen levő transzformátor állomások áthelyezési igényével és a várható távlati igények kielégítésére további legalább 4 új állomáshely kialakítási igényével is kell számolni. Az új állomáshelyeket lehetőleg épületen belül kell kialakítani. A kiépített 10 kV-os kábelhálózat fűzheti fel az áttelepített, illetve új fogyasztói transzformátor állomásokat. A transzformátor állomások optimális súlyponti telepítési helyét a tovább tervezés során lehet meghatározni.

A fogyasztói transzformátor állomásokat tápláló közepesfeszültségű elosztóhálózat és az onnan induló kisméretű elosztóhálózatot földalatti elhelyezéssel kell építeni.

A kialakításra kerülő új közterületek, utcák közvilágítását is ki kell építeni. Annak táphálózatát földalatti elhelyezéssel kell kivitelezni és világításra önálló lámpatestek elhelyezése szükséges.

### **Termikus célú energiaellátás**

A megújuló energiahordozó hasznosítása mellett a termikus energiaigények földgázzal és távhővel, de akár villamosenergiával is kielégíthetők. Ezek közül a beruházó döntheti el, melyik igénybevételét szeretné, a döntés csak a tovább tervezés során hozható meg.

Úgy a kiépített földgázhálózat, mint távhőhálózat és a vizsgált terület északi részén üzemelő hőbázis is rendelkezésre áll. A hálózatok tovább építésével a beruházó igénye szerint a termikus energiaellátás kiépíthető lesz.

A hálózatok csak földalatti elhelyezéssel kivitelezhetők.

### **Elektronikus hírközlés**

#### **Vezetékes hírközlési létesítmények**

A jelentkező igények biztosítására a területen több szolgáltató földkábeles hálózata is rendelkezésre áll. Igény esetén a hálózatok tovább építhetők.

Az elektronikus hírközlés alanyi szolgáltatás így a vezetékes távközlési és műsorelosztási igény egyéni szerződés alapján, a szolgáltató beruházásával oldható meg. A hálózatfejlesztés, csak földalatti elhelyezéssel javasolható.

#### **Vezeték nélküli hírközlési létesítmények**

A tágabb térségben üzemelő hírközlési berendezésekkel, antennákkal a terület megfelelő lefedettséggel rendelkezik, a hírközlés fejlődése újabb antennák elhelyezési igényét vetheti fel. A területen –a lakóépületeken kívül- új antenna épületre történő telepítésének akadálya nincs, amennyiben egyéb előírások korlátja azt nem akadályozza.

### **Megújuló energiaforrások alkalmazása, környezettudatos energiagazdálkodás**

A vizsgált területen az energiaellátásban a megújuló energiahordozók közül a napenergiának, valamint a föld energiájának van, illetve lehet jelentősebb szerepe, energiagazdálkodási szempontból.

A passzív napenergia-hasznosítás az épületek tájolásával érhető el. A kedvező fekvésű napos területeken évi 2000 órányi időtartamban lehet a napenergiát hasznosítani. Az aktív napenergia hasznosítására napkollektorok, naperőművek telepítése szükséges. Ezek gondos elhelyezéséhez szükséges az építész esztétikai igényessége is, ennek nem szabad arcuatrontóvá válni.

A hőszivattyú alkalmazásával a föld energiájának a hasznosítási lehetősége is elérhetővé válik. Ez is egyedi berendezés, az egyes telkeken belül jelenthet kedvező megoldást. Ezek alkalmazási igényéről a további tervezés során lehet dönteni.

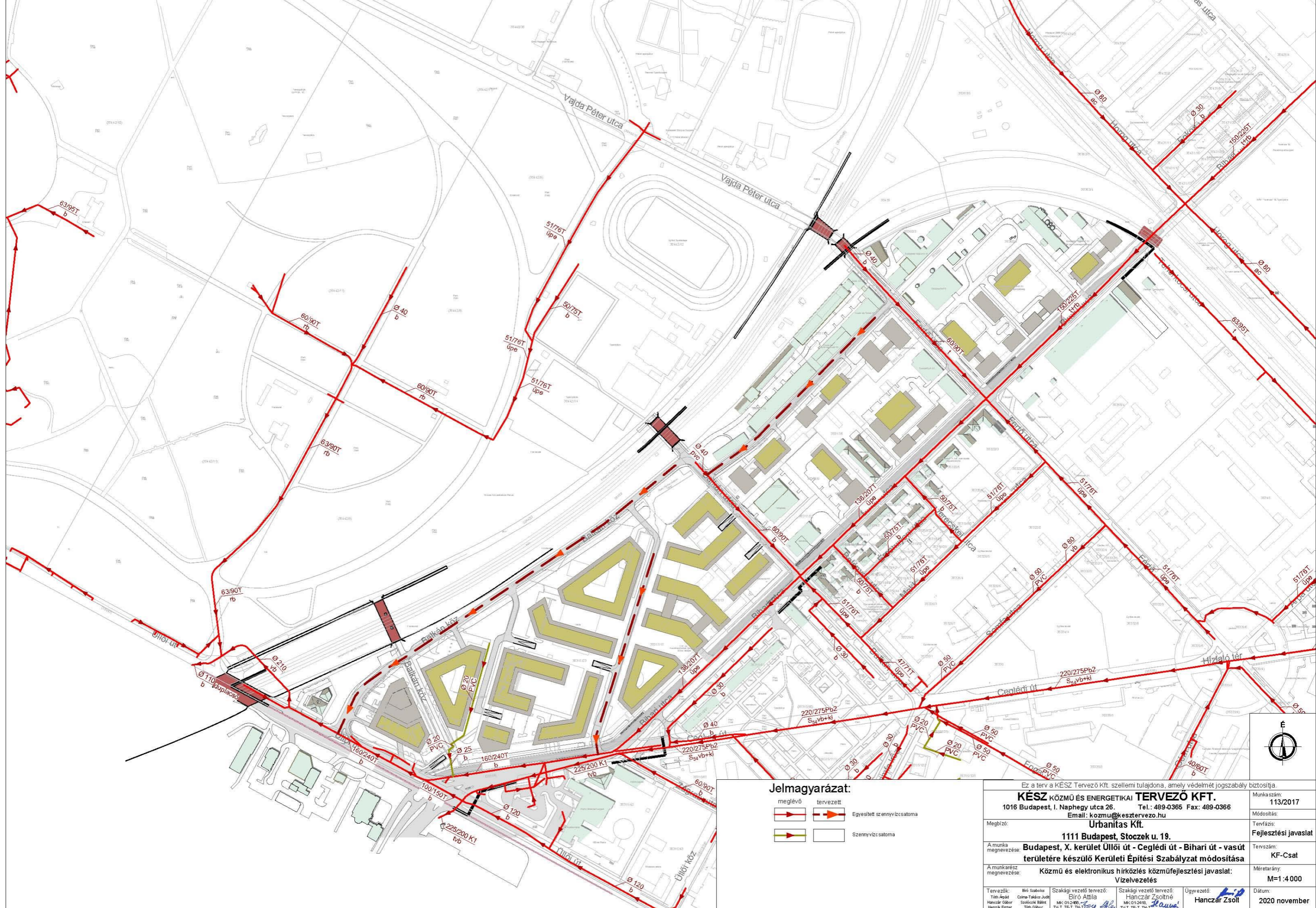


**Jelmagyarázat:**

	meglévő		tervezett		Ivóvízvezeték
					Ipari vízvezeték
					Belső vízellátóhálózat
					Tűzcsap
					Közfürdő

Ez a terv a KÉSZ Tervező Kft. szellemi tulajdona, amely védelmét jogszabály biztosítja.

<b>KÉSZ KÖZMŰ ÉS ENERGETIKAI TERVEZŐ KFT.</b> 1016 Budapest, I. Naphegy utca 26. Tel.: 489-0365 Fax: 489-0366 Email: kozmu@kesztervezo.hu		Munkaszám: <b>113/2017</b>
Megbízó: <b>Urbanitas Kft.</b> 1111 Budapest, Stoczek u. 19.		Módosítás: <b>Fejlesztési javaslat</b>
A munka megnevezése: <b>Budapest, X. kerület Üllői út - Ceglédi út - Bihari út - vasút területére készülő Kerületi Építési Szabályzat módosítása</b>		Tervszám: <b>KF-Víz</b>
A munkarész megnevezése: <b>Közmű és elektronikus hírközlés közműfejlesztési javaslat: Vízellátás</b>		Méretarány: <b>M=1:4 000</b>
Tervezők: Béli Szabolcs Tóth Árpád Hanczár Gábor Herczák Eszter	Szakági vezető tervező: Biró Attila Hanczár Gábor T. V. T., T. E. T., T. E. T.	Szakági vezető tervező: Hanczár Zsoltné Hanczár Zsolt T. V. T., T. E. T., T. E. T.
Ügyvezető: <b>Hanczár Zsolt</b>		Dátum: <b>2020 november</b>



**Jelmagyarázat:**

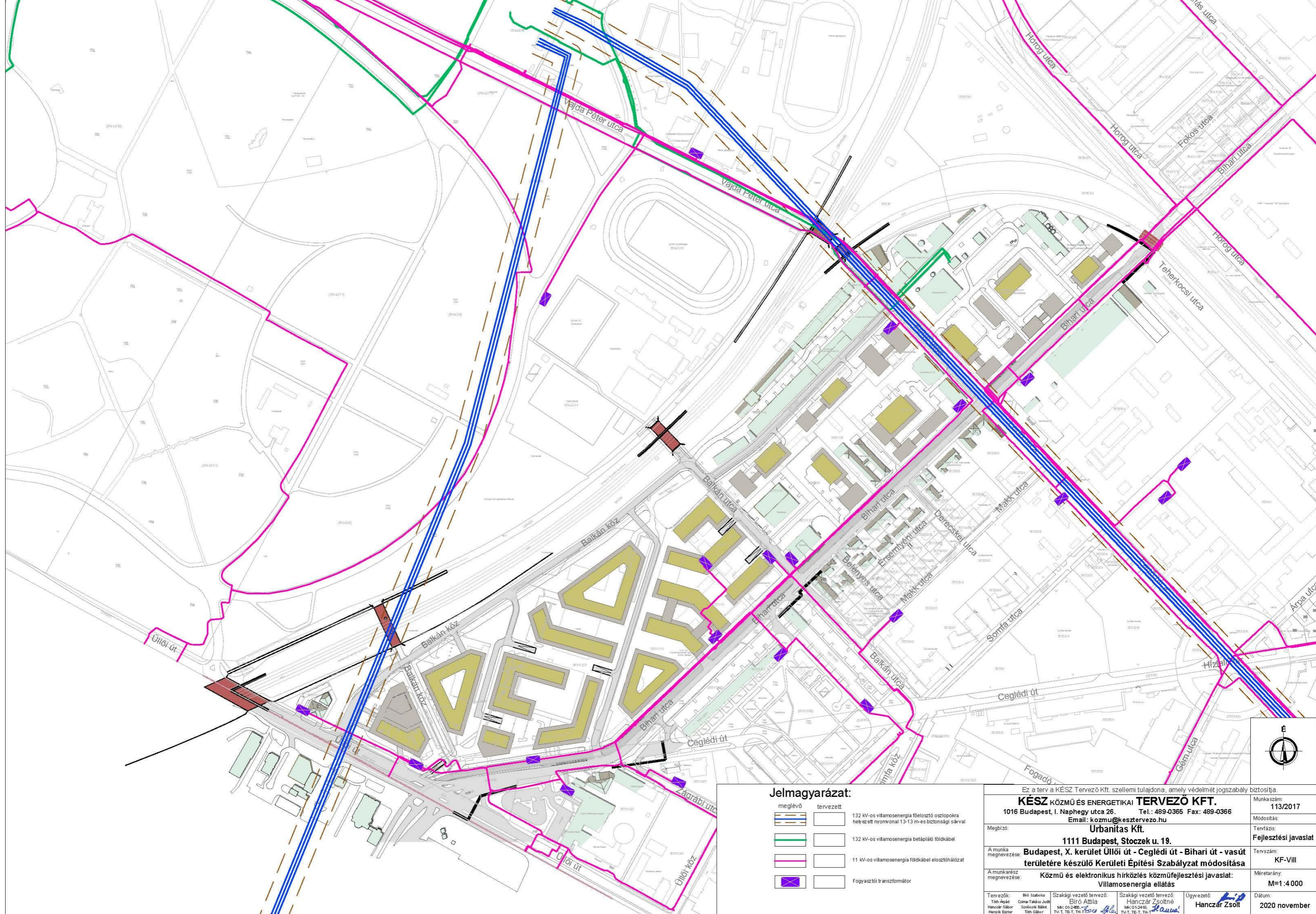
- 

 meglévő tervezett
- 

 Egyesített szennyvícsatorna
- 

 Szennyvícsatorna

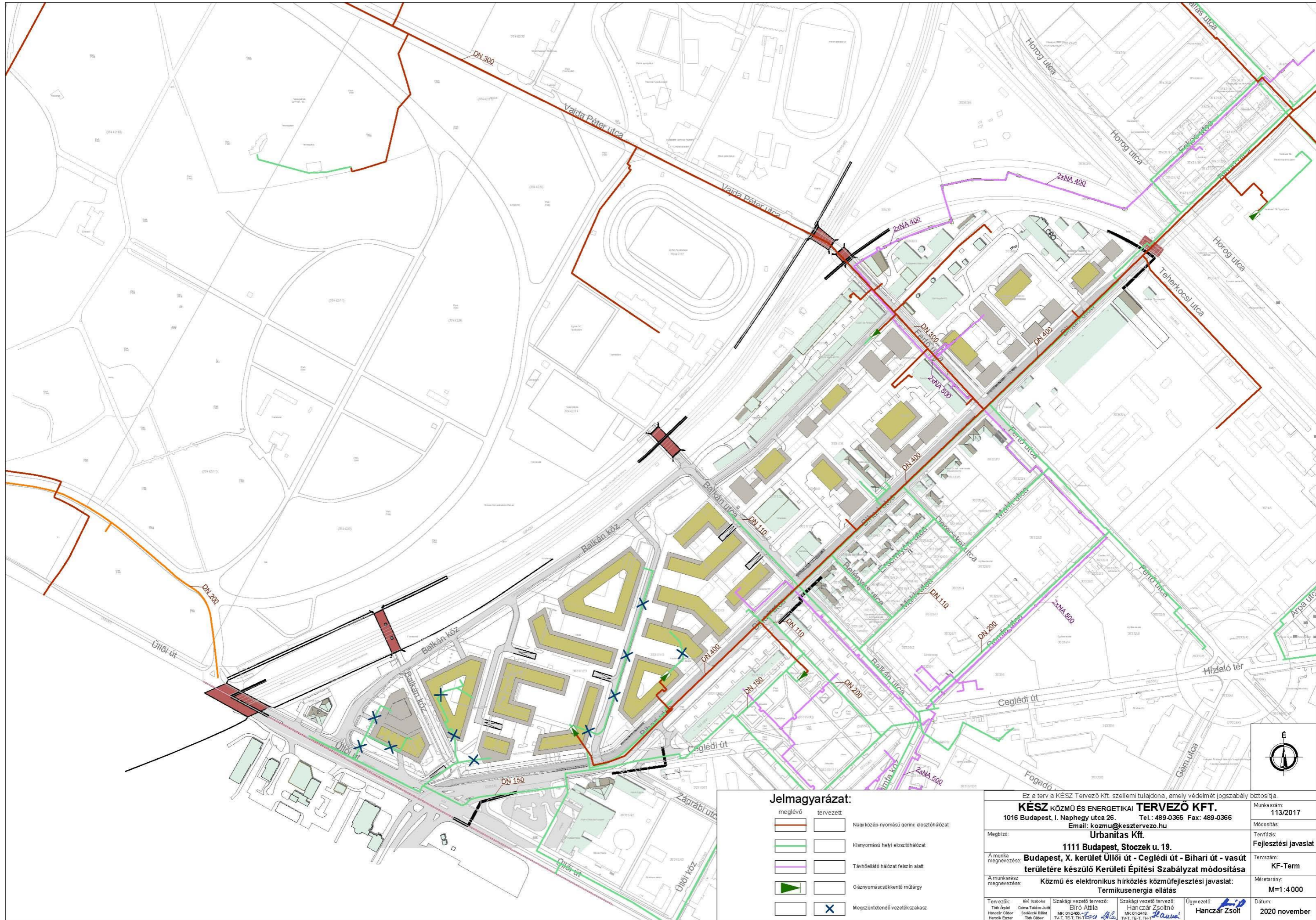
Ez a terv a KÉSZ Tervező Kft. szellemi tulajdona, amely védelmét jogszabály biztosítja.					
<b>KÉSZ KÖZMŰ ÉS ENERGETIKAI TERVEZŐ KFT.</b>					
1016 Budapest, I. Naphegy utca 26. Tel.: 489-0365 Fax: 489-0366					
Email: <a href="mailto:kozmu@kiesztervezo.hu">kozmu@kiesztervezo.hu</a>					
Munkaszám:	113/2017				
Megbízó:	<b>Urbanitas Kft.</b>				
1111 Budapest, Stoczek u. 19.					
<b>Budapest, X. kerület Üllői út - Ceglédi út - Bihari út - vasút területére készülő Kerületi Építési Szabályzat módosítása</b>					
Módosítás:	Tervezési javaslat				
A munka megnevezése:	<b>Közmű és elektronikus hirközlés közműfejlesztési javaslat: Vízvezetés</b>				
Tervszám:	KF-Csát				
A munkarész megnevezése:	<b>Vízvezetés</b>				
Méretarány:	M=1:4 000				
Tervezők:	Dátum:				
Tóth Árpád Hercsik Gábor Hercsik Estér	Béni Szabolcs Csirna-Takács Judit Szűcsik Róbert Tóth Gábor	Szakági vezető tervező: Előző Attila MK-01-249- TV, T, TE, TH, T- 1990-2010	Szakági vezető tervező: Hanczár Zsoltné MK-01-249- TV, T, TE, TH, T- 1990-2010	Ügyvezető:  Hanczár Zsolt	2020 november



**Jelmagyarázat:**

meglévő	tervezett	
		132 kV-os villamosenergia fűtőszelő oszlopokra helyezett nyomvonal 13-13 m-es biztonsági sávval
		132 kV-os villamosenergia betápláló földkábel
		11 kV-os villamosenergia földkábel elosztóhálózat
		Fogyasztói transzformátor

Ez a terv a KÉSZ Tervező Kft. szellemi tulajdona, amely védelmét jogszabály biztosítja.		Munkaszám:	113/2017
<b>KÉSZ KÖZMŰ ÉS ENERGETIKAI TERVEZŐ KFT.</b>		Módosítás:	
1016 Budapest, I. Naphegy utca 26. Tel.: 489-0365 Fax: 489-0366 Email: kozmu@kesztervezo.hu		Terfázis:	Fejlesztési javaslat
Megbízó:	<b>Urbanitas Kft.</b>	Tervszám:	KF-VIII
<b>1111 Budapest, Stoczek u. 19.</b>		Méretarány:	M=1:4000
A munka megnevezése: <b>Budapest, X. kerület Üllői út - Ceglédi út - Bihari út - vasút területére készülő Kerületi Építési Szabályzat módosítása</b>		Dátum:	2020 november
A munkarész megnevezése: <b>Közmű és elektronikus hírközlés közműfejlesztési javaslat: Villamosenergia ellátás</b>			
Tervezők: Tóth Árpád Hanczár Gábor Hercsik Eszter	Béni Szabolcs Csima-Tóth Judit Szilócsán Bálint Tóth Gábor	Szakági vezető tervező: Bíró Attila MK 01-2405 TV-1, TE-T, TH-T	Szakági vezető tervező: Hanczár Zsoltné MK 01-2418 TV-1, TE-T, TH-T
Ügyvezető: <b>Hanczár Zsolt</b>			



**Jelmagyarázat:**

	meglévő		tervezett	Nagyrőp-nyomású gerinc elosztóhálózat
				Kisnyomású helyi elosztóhálózat
				Távhőellátó hálózat felszín alatt
				Gáznyomáscsökkentő műtárgy
				Megszüntetendő vezeték szakasz

Ez a terv a KÉSZ Tervező Kft. szellemi tulajdona, amely védelmét jogszabály biztosítja.			
<b>KÉSZ KÖZMŰ ÉS ENERGETIKAI TERVEZŐ KFT.</b>		Munkaszám: 113/2017	
1016 Budapest, I. Naphegy utca 26. Tel.: 489-0365 Fax: 489-0366		Módosítás:	
Email: kozmu@kesztervezo.hu		Tervfázis: Fejlesztési javaslat	
Megbízó: <b>Urbanitas Kft.</b>		Tervező: <b>KF-Term</b>	
1111 Budapest, Stoczek u. 19.		Méretarány: <b>M=1:4 000</b>	
A munkáért megnevezése: <b>Közmű és elektronikus hírközlés közműfejlesztési javaslat: Termikusenergia ellátás</b>			
Tervezők: <b>Bíró Szabolcs, Tóth Árpád, Hanczár Dávid, Hencsik Eszter</b>		Szakági vezető tervező: <b>Bíró Attila, Csima-Takács Judit, Székely-Bálint Tibor, Csabai</b>	
Szakági vezető tervező: <b>Hanczár Zsoltné, Hanczár Zsolt</b>		Ügyvezető: <b>Hanczár Zsolt</b>	
Dátum: <b>2020 november</b>			





**Jelmagyarázat:**

meglévő	tervezett	
		Hírközlő földkabel
		Hírközlő légvezeték
		Forgalomirányítási földkabel

Ez a terv a KÉSZ Tervező Kft. szellemi tulajdona, amely védelmét jogszabály biztosítja.		
<b>KÉSZ KÖZMŰ ÉS ENERGETIKAI TERVEZŐ KFT.</b>		
1016 Budapest, I. Naphegy utca 26. Tel.: 489-0365 Fax: 489-0366		
Email: kozmu@kesztervezo.hu		
Megbízó:	<b>Urbanitas Kft.</b>	Munkaszám: 113/2017
	1111 Budapest, Stoczek u. 19.	Módosítás:
A munka megnevezése:	<b>Budapest, X. kerület Üllői út - Ceglédi út - Bihari út - vasút területére készülő Kerületi Építési Szabályzat módosítása</b>	Tervezési javaslat
A munkarész megnevezése:	<b>Közmű és elektronikus hírközlés közműfejlesztési javaslat: Elektronikus hírközlés</b>	Tervszám: KF-Hírk
Tervezők:	Béni Szabolcs Tóth Árpád Hanczár Gábor Hercsik Gábor	Szakági vezető tervező: Bíró Attila Műk: 01-2465 Szilóczy Balázs Tóth Gábor
Ügyvezető:	Hanczár Zsolt Műk: 01-2418 TV. T, TE-T, TH-T, TSO-T, TSO-T	Méretarány: M=1:4 000
Dátum:	2020 november	

## KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK

### Levegő-tisztaságvédelem

Levegőtisztaság tekintetében a területen nincs nagyon sürgős beavatkozást igénylő momentum, ám a Kőbányahő Kft. telephelyének pontszerű kibocsátásai és a közlekedési, illetve fűtési eredetű kibocsátások volumenében csökkentésében van fejlesztési lehetőség. A pontszerű kibocsátásnál a filterrendszer korszerűsítése hozhat jobb környezetállapotot, míg a közlekedési eredetű szennyezéseknél a javított zöldfelületi intenzitás pufferkapacitása és a közösségi közlekedés elsőbbségének biztosítása javíthat a tényezőkön. Az átalakuló területen a passzívház vagy passzívház közeli energetikai megközelítés, illetve a hőcserélős rendszerű talajszondás fűtési rendszer kiépítése hozhat kibocsátáscsökkenést.

### Zajvédelem

A terület gazdasági, illetve vegyes intézményi besorolása tágabb tűrést enged a nem túl jó zajállapotban, ezért zajkonfliktus a nem lakáscélú használat mellett nem lépi túl az elviselhetőség mértékét. Sokat lehetne tenni a töltésre épült vasúti pálya zajvédő falakkal történő kiépítésével, és megfelelő zajszigetelés alkalmazásával azért, hogy a lokális helyzet jobb legyen.

A lakáscélú felhasználás néhány intézményi övezetben megengedett lesz, kivéve a vasúti terület határától és a Fertő utcától számított 50 m távolságon belül. A lakáscélú felhasználás szempontjából a Bihari utca közlekedési eredetű zajterhelését is figyelembe kell venni.

### Talajvédelem

A feltételezett ipari nehézfém talajszennyezések a korábbi ipari hasznosítások maradékai. Jelenleg a területen nincs olyan nagy volumenű ipari hasznosítás, amely tovább terhelné vagy szennyezné a talajt, egyedül a fémhulladék hasznosító raktárterületek havária helyzetei lehetnek a talajállapotra továbbra is veszélyesek. A területen bontások, új építések során a keletkező építési törmelék és kitermelt talaj laboratóriumi vizsgálatával lehet megnyugtatóan megállapítani, hogy a keletkező hulladék biztonsággal hová szállítható további ártalmatlanításra és elhelyezésre. A talajkapcsolatos zöldfelületek arányának növelése során a részleges talajcsere javasolt.

### Hulladékkezelés

A kommunális és a házhoz menő szelektív gyűjtés mellett a területen raktározott veszélyes anyagokra és raktárkészlet selejtezés során keletkező veszélyes hulladékokra (gyógyszeripari termékek, festékek, lakkok, olajszármazékok, akkumulátorok) kell fokozott figyelmet fordítani, azokat szakcégekkel elszállíttatni dokumentáltan megfelelő ártalmatlanítás céljából. Közcsatornába, termőtalajra olajszármazék és egyéb veszélyes anyag nem kerülhet.

# A HATÁLYOS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVVEL ÉS A FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZATTAL VALÓ ÖSSZHANG IGAZOLÁSA

## A FŐVÁROSI TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK VÁLTOZÁSA

A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Trk.), az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (Étv.) és az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (OTÉK) előírásai alapján a főváros településrendezési jogszabályi környezete jelentősen megváltozott 2013. január 1-től, illetve ezt követően is többször módosult.

A jelenleg hatályos fővárosi településrendezési eszközök a következők:

- Budapest főváros településszerkezeti terve (TSZT – többször módosított 50/2015.(I.28.) Főv. Kgy. határozat), és az ezzel összhangban készült
- Fővárosi rendezési szabályzat (FRSZ – többször módosított 5/2015.(II.16.) Főv. Kgy. rendelet),

A Településszerkezeti terv (TSZT) elsősorban a település szerkezetét, a területfelhasználást és a műszaki infrastruktúra-hálózatok elrendezését meghatározó terv, amely a Főváros teljes közigazgatási területére kiterjedő elhatározásokat a Szerkezeti tervlapokon rajzosan ábrázolja és szövegesen a TSZT leírásában rögzíti.

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

## A VONATKOZÓ KORMÁNYRENDELETEK VÁLTOZÁSAI

A helyi építési szabályzat fogalmát és tartalmi elvárásait a Trk. 11-13. §, a főváros területére vonatkozó eltérő rendelkezéseket a kerületi építési szabályzatra vonatkozóan a 20. § tartalmazza. Jelen, a kerület kis részére készülő tervezőköz készítése kapcsán, az erre vonatkozó releváns előírások az alábbiak:

**11. § ...**(2) „Egy adott területre csak egy helyi építési szabályzat állapítható meg.”

(4) „A helyi építési szabályzathoz el kell készíteni

a) a megalapozó vizsgálat építés helyi rendjének megállapításához szükséges részét, és

b) az alátámasztó javaslatot a (6) bekezdésben és a 16. § (4) bekezdésében foglaltak figyelembevételével.”

(6) „Az 1. és a 3. mellékletben meghatározott tartalmi elemek összevonhatók, fejezetben belül átcsoportosíthatók, bővíthetők, egyes részelemei a településrendezési feladatnak megfelelően a tervezési terület adottságainak figyelembevételével indokolt esetben elhagyhatók. Az 1. és a 3. mellékletben meghatározott tartalmi elemeket és azok részletezettségét az önkormányzati főépítész írásban határozza meg.”

A tervezési szerződésben a főépítész meghatározta a tartalmat.

(7) „A helyi építési szabályzat részletes tartalmi követelményeit - figyelemmel a 13. § (3) bekezdésében foglaltakra is - az 5. melléklet tartalmazza. A helyi építési szabályzat - az egyértelmű jogalkalmazás érdekében - mellékletében

a) az építési övezetekre és övezetekre vonatkozó táblázatokat, továbbá

b) a szabályozási terv értelmezését szolgáló függeléseket tartalmazhat.”

**12. §** „A helyi építési szabályzat – a kialakult állapotra, domborzati adottságokra tekintettel, a kedvezőbb településképi illeszkedés érdekében – lehetőséget adhat a szabályaitól való eltérésre. Ebben az esetben meg kell határozni az eltérés mértékét és alkalmazásának feltételeit, amely nem korlátozhatja a szomszédos telek építési jogát.”

**13. §.**(2) „A szabályozási terv kötelező, más jogszabály által elrendelt, javasolt és tájékoztató elemeket tartalmaz. A szabályozási terven fel kell tüntetni, hogy „Készült az állami alapadatok felhasználásával”.”

(3) „A szabályozási terv tartalmazza legalább

a) az építési övezetek és övezetek lehatárolását és jelét, továbbá

b) a más jogszabály által elrendelt védelemmel és korlátozással érintett területeket.”

**20. § (1)** „A kerületi építési szabályzat a fővárosi településszerkezeti tervvel és a fővárosi rendezési szabályzattal összhangban készül. Eltérés igénye esetén a fővárosi településszerkezeti terv és a fővárosi rendezési szabályzat módosításáról előzetesen kell dönteni.”

Jelen terv a fővárosi tervekkel összhangban készül.

(3) „A kerületi építési szabályzatot a kerületi önkormányzat képviselő-testülete állapítja meg.”

(4) „A kerületi építési szabályzat mellékletét képezi az 1:4000 vagy annál nagyobb méretarányú szabályozási terv.”

## **EGYES SZABÁLYOZÁSI ELEM JOGSZABÁLYI ÖSSZEFÜGGÉSEI**

### **A beépítési sűrűség és a szintterületi mutató összefüggései**

Az FRSZ a főváros teljes területén meghatározta a legnagyobb beépítési sűrűség értéket. Az FRSZ szerint a beépítési sűrűség kétféle értékre tagolódik: a Bsá jelű általános sűrűségi érték az egyes építési övezetekben általánosan elhelyezhető funkciók számára – így a parkolás céljára is – igénybe vehető, a **Bsp** jelű parkolási sűrűségi érték viszont kizárólag az épületen belüli parkolás céljára vehető igénybe.

A tervezési terület szabályozási határértéke az FRSZ határértékeinek kell, hogy megfeleljen úgy, hogy az adott területfelhasználási egységen belüli építési övezetek építési telkeire jutó építhető bruttó szintterületek összessége ne haladja meg a településszerkezeti egységre számított értéket. Ezt minden egyes területfelhasználási egység esetében igazolni szükséges, mivel a Trk. rendelkezései alapján az alátámasztó munkarészek egy fejezetében szükséges igazolni a TSZT-nek való megfelelést.

A szintterületi mutató építési övezetre, övezetre, ezen belül egy telekre vonatkozó szabályozási elem. A szintterületi sűrűség pedig területfelhasználási egységre vonatkozik. Az igazolásban tehát az egy területfelhasználási egységben lévő összes övezeten belül építhető szintterület összességéből és az övezetbe nem sorolt közterületek együttes értékéből számítható és mutatható ki a megfelelés.

Mivel azonban a beépítési sűrűség is két részre tagolt (**Bsá** és **Bsp**), célszerűnek látszott a szintterületi mutatót is **szmá** (általános szintterületi mutató) + **szmp** (parkolási célú szintterületi mutató) mutatóra tagolni, amely együttesen adja ki az szm (szintterületi mutató) értékét.

## **AZ ÚJ KÉSZ ILLESZKEDÉSE A TSZT-HEZ ÉS AZ FRSZ-HEZ**

A 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 20 § (1) bekezdése alapján a kerületi szabályozási tervnek minden esetben a hatályos Fővárosi Településszerkezeti tervvel, illetve Fővárosi Rendezési Szabályzattal összhangban kell elkészülnie. A tervezési terület szabályozási terve ennek megfelelően figyelembe veszi a fővárosi tervek előírásait. Jelen tervezési folyamatban már a jóváhagyás előtt álló 2020. évi TSZT és FRSZ felülvizsgálat tartalmának való megfelelést igazoltuk, mivel ez nagy valószínűséggel nem módosul már a tervezési területen. A TSZT 2020 Szerkezeti tervlapján szereplő területfelhasználási egységeket, a meglévő és tervezett közlekedési infrastruktúrahálózatot, valamint az egyéb védelmi és korlátozási előírásokat és szabályokat vettük figyelembe.

### **A beépítési sűrűség és a zöldfelületi átlagérték igazolása**

#### **Beépítési sűrűség**

A tervezési terület az Üllői út – Ceglédi út – Bihari utca és a vasút közé eső területet foglalja magába, így az FRSZ megfelelőségének vizsgálatai e terület egységekre készültek el.

Az *Étv. 2. § 35. pontja* értelmében a Fővárosi Rendezési Szabályzat nem tartalmazhat telekalakítási, illetve építésjogi előírásokat. Ezen szabályokat minden esetben a Kerületi Építési Szabályzatban tartalmazza.

A tervezési területre készült KÉSZ-ben megfogalmazott előírások (övezeti paraméterek) a jogszabálynak megfelelően igazodnak az FRSZ 1. mellékletében rögzített, az egyes területfelhasználási egységekre vonatkozó beépítési sűrűségi adatokhoz. Az építési övezetek paraméterei az FRSZ 4. §-ának (1) bekezdésében leírtaknak megfelelően oly módon kerültek meghatározásra, hogy az adott területfelhasználási egységen belül található összes építési övezet megengedett szintterülete együttesen sem haladja meg a szabályzatban előírt beépítési sűrűség alapján számított szintterületet.

#### **Zöldfelületi átlagérték**

A fővárosi TSZT bizonyos területfelhasználási kategóriák esetén az adott terület egységre vonatkozóan meghatározza a legkisebb zöldfelületi átlagértéket. A tervezési területen a Vi-2 jelű intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű területhez tartozik előírt legkisebb zöldfelületi átlagérték, mely 25%, és melynek megfelelőségét ugyancsak bizonyítani szükséges.

Az OTÉK előírása alapján a KÉSZ-ben alkalmazott építési övezetek esetén csak az egyes építési övezetekben lévő telkek legkisebb zöldfelülete van meghatározva. Ebből a – a szintterületi sűrűség értékénél kifejtettekhez hasonló módon – tudtuk meghatározni és igazolni a TSZT-nek való megfelelést a területfelhasználási egységre.

A számítások során Vi-2 jelű építési övezetbe sorolt tömbökön kívül a közterületi zöldfelületek (Kt-Ez), valamint a tervezett, övezeti jelet nem kapó közterületek (lakóút, magánút) zöldfelületei (zöldsáv, utcafásítás, stb.) is feltüntetésre kerültek, amelyek ugyancsak hozzájárulnak a teljes területfelhasználási egység zöldfelületi átlagértékéhez.

**A beépítési sűrűség és a zöldfelületi átlagérték a tervezési területen mindenütt megfelel az előírt értékeknek. Az igazolás a következő ábrákon és táblázatokban olvasható.**

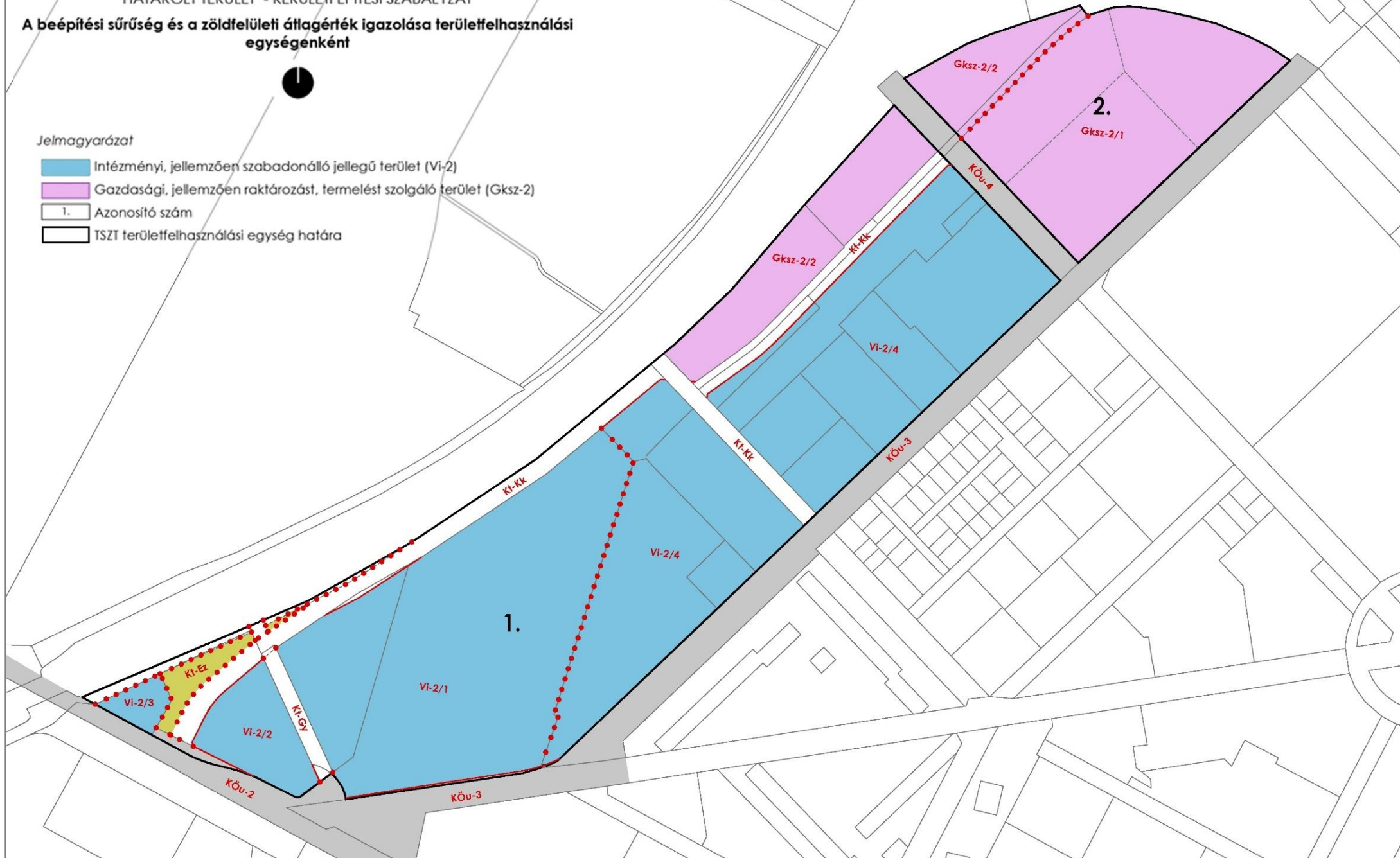
BUDAPEST X. KERÜLET, ÜLLŐI ÚT - CEGLÉDI ÚT - BIHARI UTCA - VASÚT ÁLTAL  
HATÁROLT TERÜLET - KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

A beépítési sűrűség és a zöldfelületi átlagérték igazolása területfelhasználási  
egységenként

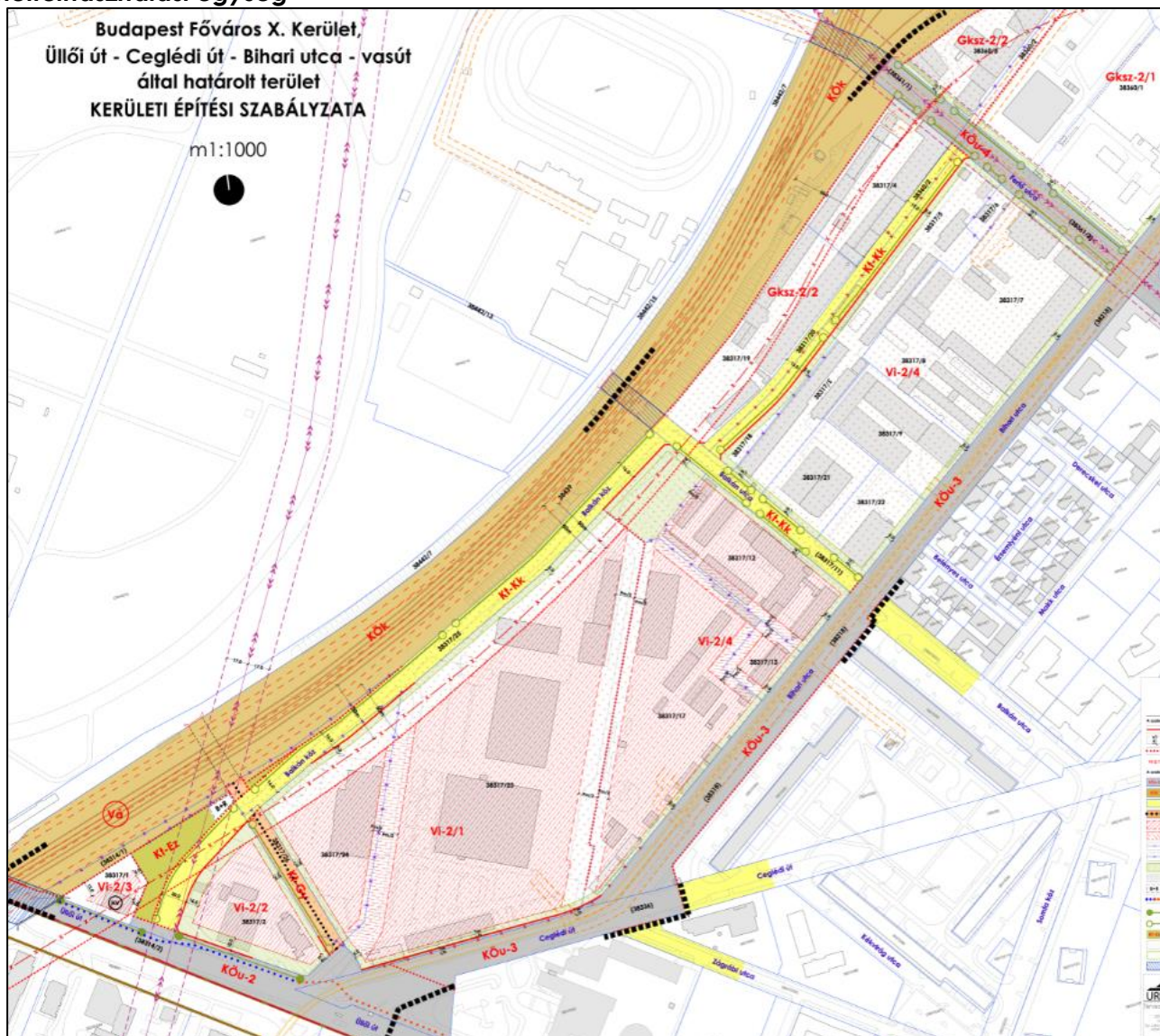


Jelmagyarázat

- Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2)
- Gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület (Gksz-2)
- 1. Azonosító szám
- TSZT területfelhasználási egység határa



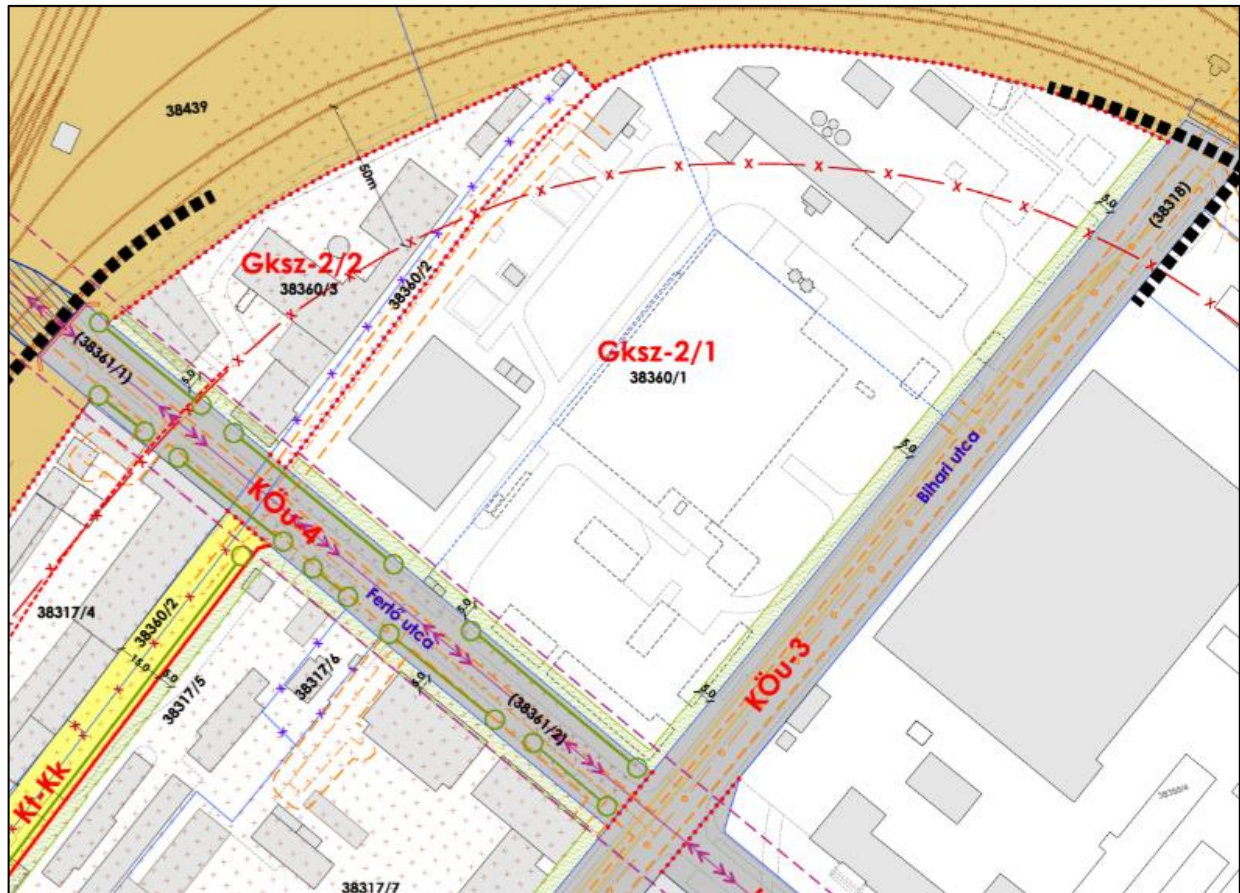
## 1. területfelhasználási egység



FRSZ 2020		Vi-2			
Sűrűség		Területfelhasználási egység összes bruttó területe m <sup>2</sup>	Építhető szintterület (m <sup>2</sup> )		
Bsa	Bsp		Általános	Parkoló	
2,00	1,00	176 294	352 588	176 294	
<b>Szabályzat előírásai</b>					
Építési övezet jele	Terület (m <sup>2</sup> )	Szintterületi mutató m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>		Építhető szintterület m <sup>2</sup>	
		Szma (általános)	Szmp (parkoló)	Általános	Parkoló
Vi-2/1	54 637	2,25	1,50	122 933	81 956
Vi-2/2	7 182	2,25	1,50	16 159	10 772
Vi-2/3	1 857	1,20	0,50	2 228	928
Vi-2/4	74 361	2,00	1,00	148 722	74 361
Gksz-2/2	14 787	1,00	0,00	14 787	0
Összesen	152 823			<b>304 829</b>	<b>168 017</b>
<b>Bsa   Szma</b>					
352 588	>	304 829	megfelel	Tartalék (m <sup>2</sup> )	47 759
<b>Bsp   Szmp</b>					
176 294	>	168 017	megfelel	Tartalék (m <sup>2</sup> )	8 277
<b>Zöldfelületi átlagérték</b>					
					<b>25%</b>
Építési övezet jele	Terület (m <sup>2</sup> )	Zöldfelület legkisebb mértéke (%)		Zöldfelület legkisebb nagysága (m <sup>2</sup> )	
Vi-2/1	54 637	30%		16391	
Vi-2/2	7 182	25%		1 795	

Vi-2/3	1 857	30%	557
Vi-2/4	74 361	30%	22 308
Összesen	<b>137 278</b>		<b>41 052</b>
Zöldfelületi átlagérték		30%	<b>Megfelelő</b>

## 2. területfelhasználási egység



FRSZ 2020		Gksz-2			
Sűrűség		Területfelhasználási egység összes bruttó területe m <sup>2</sup>	Építhető szintterület (m <sup>2</sup> )		
Bsa	Bsp		Általános	Parkoló	
2,00	0,00	42 045	84 090	0	
Szabályzat előírásai					
Építési övezet jele	Terület (m <sup>2</sup> )	Szintterületi mutató m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>		Építhető szintterület m <sup>2</sup>	
		Szma (általános)	Szmp (parkoló)	Általános	Parkoló
Gksz-2/1	34 904	2,00	0,00	69 808	0
Gkszi-2/2	7 135	1,00	0,00	7 135	0
Összesen	42 039			<b>76 943</b>	<b>0</b>
Bsa   Szma					
84 090	>	76 955	<b>megfelel</b>	Tartalék (m <sup>2</sup> )	<b>7 135</b>
Bsp   Szmp					
0	<	0	<b>megfelel</b>	Tartalék (m <sup>2</sup> )	<b>0</b>



## AZ EGYÉB JOGSZABÁLYOKNAK VALÓ MEGFELELÉS

### **Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXXVIII. törvény (Étv.)**

Az Étv.8.§ (7) bekezdése az alábbiakat rögzíti:

*„Ha a települési (a fővárosban a fővárosi, illetve a kerületi) önkormányzat közigazgatási területén van barnamezős terület, köteles az érintett települési önkormányzat a 60. § (9) bekezdés nyitó szövegrészában szereplő időpontig a településrendezési eszközében a barnamezős területeket lehatárolni, továbbá a településfejlesztési koncepció és integrált településfejlesztési stratégia felülvizsgálata során a barnamezős területek fejlesztési és újrahasznosítási lehetőségeit meghatározni.”*

A fent hivatkozott határidő 2021. december 31. A TSZT 2020 a Védelmi és korlátozási tervlapján kijelölte a barnamezős területeket. Ez a kijelölés jelen KÉSZ teljes beépítésre szánt területét érinti.

Ugyanakkor a kerületi építési szabályzat is településrendezési eszköz, így ebben is rögzíteni szükséges. A KÉSZ 1. melléklete tartalmazza a barnamezős területek lehatárolását a TSZT kijelölésére alapozva.

### **Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (Trtv.) és a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet**

A fővárosi TSZT és az FRSZ 2020. évi felülvizsgálatának célja volt a terveknek a fenti jogszabályokkal való összhangjának megteremtése. Jelen KÉSZ ezt vette figyelembe, így az összhang biztosított. Ugyanakkor bizonyos esetekben a jogszabályok tartalmaznak olyan rendelkezéseket is, amelyek a helyi építési szabályzatokban foglaltakra vonatkoznak.

A Trtv. csak a Balaton tv. hatálya alá eső területeken tartalmaz a HÉSZ-ben rögzítendő előírásokat, a Budapesti Agglomeráció területére vonatkozóan nem.

A kiegészítő rendelet három területi övezetre vonatkozóan rendelkezik arról, hogy erre vonatkozó előírásokat a HÉSZ-ben kell megállapítani. Ezek közül a vízminőség-védelmi terület övezete érinti a tervezési területet. A KÉSZ előírásai a vízvédelem érdekeivel összhangban vannak, mivel teljes közműellátást ír elő a területen.

## SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

A szabályozás koncepcióját alapvetően az alábbiak befolyásolták:

- Budapest Főváros Településrendezési tervéhez és a Fővárosi Rendezési Szabályzathoz való igazodás, a jóváhagyás előtt álló 2020. évi felülvizsgálatot vettük figyelembe
- a korábbi építési jogok,
- a STAVMAT Zrt. által tervezett és az önkormányzat által előzetesen támogatott irodapark együttes megvalósítását lehetővé tevő szabályozási környezet megfogalmazása, amely tartalmazza azokat a – főként közlekedési jellegű – feltételeket, fejlesztési szükségletet is, amely mellett a tervezett beruházás megvalósítható,
- a MÁV által tervezett vasútfejlesztés, mely részeként új vasúti megállóhely létesül a terület határán Népliget megállóhely néven az Üllői úti vasúti felüljárónál.

A területfelhasználás és az övezeti besorolás összefüggései

A 2020. évi TSZT felülvizsgálat több helyen módosította a TSZT 2017. tervet, amelyben csak a korábbi Kőbányai Erőmű területének területfelhasználása módosult KV-EN jelű, a különleges városüzemeltetési területek között energiaszolgáltató területről Gksz-2 jelű, jellemzően raktározást, termelést szolgáló gazdasági területre.

A TSZT 2020. felülvizsgálat módosításai:

- A Balkán utca – Fertő utca közötti tömb a korábbi Gksz-2 jelű kereskedelmi-szolgáltató területről Vi-2 jelű intézményi területre módosult, azzal, hogy átmenetileg továbbra is lehet Gksz-2 építési övezetet kijelölni a kerületi tervekben.
- A lakórendeltetés kizárása a korábbinál nagyobb területre terjed ki, az Üllői út – vasúti terület menti sáv, valamint a Fertő utca menti 50 m-es sáv is ezt tartalmazza.
- a TSZT Védelmi korlátozási tervlapján a teljes terület barnamezős területként lett kijelölve.

Az építési övezeti besorolás a területfelhasználási kategóriák szerint történt az adottságok alapján differenciáltan, de a fővárosi tervek keretei között.

### Intézményterületek

A terv az Üllői út melletti, kerületi helyi védelem alatt álló szálloda fennmaradásával és bővítésével számol és ennek építési övezetét ilyen módon határozta meg. A szállodabővítés a MÁV hozzájárulásával létesül és építési engedélyt kapott.

Az OMV töltőállomás, a mellette lévő Burger King és LIDL áruház területének átépítését is lehetővé teszi a szabályozás, akár irodai vagy szállás rendeltetéssel. Ez nem várható a közeljövőben, így a közlekedési hatástanulmány is csak nagyobb távlatban számol vele, az I. ütemű közlekedésfejlesztés nem tudja ezeket is kiszolgálni. (Ennek elmaradása esetén a jelenlegi állapot fenntartható.)

A STAVMAT tulajdonú telek a jelenlegi tervek szerint önállóan átépülhet a **Vi-2/1** jelű építési övezeti határértékeknek megfelelően a Szabályozási terven kijelölt építési helyek szerint az építési előírásokban megfogalmazott feltételekkel, amelyek főként közlekedésfejlesztéshez kötik a beépítés megvalósítható nagyságrendjét.

A **Vi-2/4** jelű építési övezet a beépítési javaslat szerint funkcióváltással átépülhet, de az építési övezeti határértékek keretei között az intézményterület széles felhasználási körében a jelenlegi rendeltetés is nagyrészt megtartható, kivéve a kifejezetten gazdasági rendeltetések fejlesztését.

Az intézményterület vasút melletti részén a Szabályozási terv – a korábban hatályos KSZT-vel megegyezően – közterületként irányozza elő a Balkán utca nyomvonalát, amely ma magánterület és a STAVMAT tulajdonában van.

Az egyes térképen Balkán közként feltüntetett magánút jelenleg nem funkcionál közlekedési területként, de a terv számol a Népliget vasúti megálló megvalósításával, amelynek gyalogos megközelítését a terv ezen a nyomvonalon biztosítja gyalogos közterület kijelölésével, a Népliget vasúti megálló megvalósíthatósági tanulmányával összhangban.

A Balkán utca és Fertő utca közötti tömböt a TSZT 2020. jelölte ki Vi-2 jelű intézményi területként, de meghagyta a kerületi tervben Gksz-2 jelű gazdasági területként való szabályozás lehetőségét. Az előzetes kerületi egyeztetések szerint a tömb vasút menti sávja maradt Gksz-2 jelű építési övezetben, a korábbi KSZT-vel összhangban előirányzott új utca és a Bihari utca között intézményi építési övezetet jelölt ki az SZT. Az övezeti előírások alapján vegyes intézményi funkciók helyezhetők el az övezetben, a lakóépület létesítését is lehetővé téve. A tömbben ma is található egy nagyobb volumenű, többlakásos épület. A Fertő utca mellett ugyanakkor az előírások kizárják a lakófunkciót.

### Gazdasági területek

A Balkán utca és a Fertő utca közötti tömbben a vasút menti sáv maradt gazdasági terület, Gksz-2 építési övezettel a kialakult állapot figyelembe vételével.

Itt az SZT – a jelenleg hatályos KSZT-vel megegyezően – egy új kiszolgáló utat irányoz elő a már korábban megszüntetett iparvágány nyomvonalán, a Balkán utca és a Népliget között pedig külön szintű közúti keresztezést irányoz elő.

A Fertő utcától északra lévő gazdasági területet két építési övezetbe sorolta a terv.

A Budapesti Erőmű Rt. területén a **Gksz-2/1** jelű építési övezeti besorolás a korábbi célzott energiaellátási területhasználati módnál tágabb hasznosítási lehetőségét biztosítja a területnek. Az építési övezeti határértékek a telek több részre való megosztását, magasabb épület létesítését és alacsonyabb zöldfelületi arányt tesznek lehetővé, biztosítva ezzel a kereskedelmi-szolgáltató gazdasági területnek megfelelő funkcióváltást.

A tömb vasút menti sávja, amelynek nagyobb része a vasút védőterületében van, **Gksz-2/2** jelű, amely kevésbé intenzív beépítésre ad lehetőséget az adottságok miatt.

### Vasúti terület, a Népliget vasúti megállóhely

A KÉSZ 2018. évi egyeztetési dokumentáció még nem tudott számolni a tervezett Népliget vasúti megállóhely pontos helyigényével, így ennek lehetséges legnagyobb helyigényének figyelembe vételével szabályozott, de a vasút területének bővítését még nem irányozta elő. A 2020. évi tervezés megindulásakor a NIF és a MÁV egyeztetések és adatszolgáltatás alapján már figyelembe lehetett venni a vasútfejlesztés helyigényét az építési engedélyezési tervek alapját képező tervek szerint. A vasúti bővítésen kívül a megálló megközelítését szolgáló peronaluljáró és gyalogos sétány, valamint egy B+R kerékpártároló létesítésével is számol terv.

**Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testületének  
.../2021. (... ..) önkormányzati rendelete  
a Budapest X. kerület, Üllői út, Ceglédi út, Bihari út, vasút által határolt terület  
kerületi építési szabályzatáról**

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdés 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, az épített környezet átalakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 13.§ (1) bekezdésében és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (5) bekezdés 6. pontjában és meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

**ELSŐ RÉSZ  
Általános rendelkezések**

**I. Fejezet  
A rendelet hatálya, értelmező rendelkezések**

**1. §**

- (1) E rendelet hatálya Budapest X. kerület Üllői út, Ceglédi út, Bihari út, vasút által határolt területére terjed ki (továbbiakban: a Terület).
- (2) Az (1) bekezdésben meghatározott területen e rendeletet
  - a) az országos településrendezési és építési követelményekről szóló rendelet előírásait az e rendeletben foglalt kiegészítésekkel és eltérésekkel, valamint
  - b) a településkép védelméről szóló helyi önkormányzati rendeletben foglaltakkal együtt kell alkalmazni.
- (3) Az (1) bekezdés szerinti Területre vonatkozó
  - a) Szabályozási tervet az 1. melléklet
  - b) az építési övezetekre és övezetekre vonatkozó határértékeket a 2. melléklet határozza meg.

**2. §**

E rendelet alkalmazásában:

- a) *általános szintterületi mutató*: az építési övezetben megengedett összes rendeltetés számára felhasználható szintterületi mutató érték;
- b) *fa élettere*: a fa egészséges fejlődéséhez szükséges, a faegyed növekedésével fokozatosan bővülő, felszín alatt és felett elhelyezkedő, a fa lombkoronájával és gyökérzetével lehatárolt térrész;
- c) *környezetre jelentős hatást nem gyakorló gazdasági tevékenység*: olyan gazdasági tevékenység, amely védőterületet vagy védőtávolságot nem igényel, valamint környezeti hatásvizsgálat elvégzéséhez nem kötött;
- d) *levegőtisztaság-védelmi szempontból érzékeny objektum*: az egészségügyi, oktatási, köznevelési, gyermekjóléti, szociális intézmény, rekreációs terület és a sporttelep;
- e) *mélygarázs*: a megközelítési helyek kivételével teljes terjedelemben a terepszint alatt parkolás céljára kialakított önálló építmény vagy épületrész;
- f) *parkolási szintterületi mutató*: kizárólag épületen belül elhelyezett parkoló rendeltetés és annak kiszolgáló közlekedési területe számára felhasználható szintterületimutató-érték;
- g) *szintterületi mutató*: az összes építhető bruttó szintterület és a telekterület hányadosa, amely az általános és a parkolási szintterületi mutatóból adódik össze.

**II. fejezet  
A telekalakítás és a magánút**

## 1. A telekalakítás

### 3. §

- (1) A szabályozási vonal végrehajtása érdekében a telekalakítás akkor is megengedett, ha a telekterület az építési övezetben vagy övezetben megengedett legkisebb érték alá csökken.
- (2) Olyan telek, amely több építési övezetbe vagy övezetbe tartozik, nem alakítható ki.
- (3) Nyúlványos telek nem alakítható ki.
- (4) A sajátos építményszámára az építési övezeti és övezeti előírásoktól eltérő, műszakilag szükséges méretű telek is kialakítható.
- (5) A közterület ütemezetten is kialakítható.

## 2. A magánút

### 4.§

- (1) Beépítésre szánt területek megközelítését, kiszolgálását biztosító magánút csak közforgalom elől el nem zárt magánútként alakítható ki az alábbiak szerint:
  - a) e rendeletnek a telek kialakítható legkisebb méretére, a szélességére és hosszára vonatkozó rendelkezéseit a magánút telkére vonatkozóan figyelmen kívül lehet hagyni,
  - b) magánút – eltérő rendelkezés hiányában – csak a Gksz építési övezetben alakítható ki,
  - c) közforgalom elől el nem zárt magánút kiszolgálóút, kerékpárút vagy gyalogút hálózati szerepet tölthet be, és közterülethez vagy közforgalom elől el nem zárt magánúthoz kell csatlakoznia,
  - d) a közforgalom elől el nem zárt magánút telkének minimális szélessége
    - da*) kiszolgáló út hálózati szerep esetén 12 méter,
    - db*) gyalogút vagy kerékpárút hálózati szerep esetén 4 méter,
  - e) a közforgalom elől el nem zárt magánút által kiszolgált telket úgy kell kialakítani és azon építményt elhelyezni, mintha a magánút közterület lenne,
  - f) a 30 méternél hosszabb, közforgalom elől el nem zárt magánút zsákutcaként történő kialakítása esetén a zsákutca végén a tehergépjárművek számára visszafordulási lehetőséget kell kialakítani, a zsákutcaként kialakítható útszakasz hossza legfeljebb 250 méter lehet.
- (2) A magánút felőli építési határvonal és a telek homlokvonalja közötti területsáv előkertnek minősül.
- (3) A magánút területén épület nem helyezhető el.

## III. Fejezet

### A közlekedés és a járművek tárolása

#### 3. Az ingatlanok gépjárművel történő kiszolgálása

### 5.§

Az építési telek közúti vagy közforgalom elől el nem zárt magánúti kapcsolatát az alábbiak szerint kell biztosítani:

- a) minden megkezdett négyszáz személygépjármű-férőhelyig egy útkapcsolat létesíthető,
- b) teherforgalom esetén a személygépjárművek és a tehergépjárművek számára önálló útkapcsolat létesíthető,

- c) az építési telek közúti vagy közforgalom elől el nem zárt magánúti kapcsolatát – amennyiben az több útról is biztosítható – az alacsonyabb hálózati szerepet betöltőről kell biztosítani.

## 6.§

Helikopter-leszállóhely kizárólag honvédelmi, rendőrségi, katasztrófavédelmi, egészségügyi és államigazgatási rendeltetés elhelyezése esetén létesíthető.

### 4. Személygépjárművek tárolása

## 7.§

(1) Az építmény, önálló rendeltetési egység és terület rendeltetésszerű használatához a szükséges személygépjármű-tárolóhelyet – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – telken belül kell elhelyezni a következők szerint:

- a) lakórendeltetés esetében a létesítendő személygépjármű-tárolóhelyek 100%-át épületben vagy terepszint alatt kell elhelyezni,
  - b) szabadonálló beépítési mód esetén a létesítendő személygépjármű-tárolóhelyek legalább 50%-át épületben kell biztosítani a szállás, felsőfokú oktatás, közösségi szórakoztató, kulturális, sport-, igazgatási és iroda rendeltetés esetében,
  - c) bővítés, átalakítás és rendeltetismódosítás esetén csak a keletkező többletszemélygépjármű-elhelyezési kötelezettséget kell biztosítani a meglévő tárolóhely-mennyiség megtartása mellett,
  - d) a gyorsvasúti megállóhelytől mért 500 méteren, a közúti vasút (villamos) megállójától 300 méteren belül érintett telken az előírt személygépjármű-tárolóhely-mennyiség 50%-át kell biztosítani a lakás rendeltetési egység, valamint a 300 m<sup>2</sup>-nél nagyobb bruttó alapterületű, napi fogyasztási cikket értékesítő üzlet kivételével,
  - e) lakás rendeltetési egységenként 1 személygépjármű elhelyezését kell biztosítani;
  - f) gyalogos aluljáróban kialakított kereskedelmi létesítmény esetében az előírt számú személygépjármű-tárolóhelyet nem kell biztosítani,
- (2) Személygépjármű-tárolóhely céljára csak burkolt felület vehető igénybe.

### 5. Kerékpárok tárolása

## 8. §

- (1) A Területet úgy kell tekinteni, hogy azon rendszeres kerékpárforgalomra kell számítani.
- (2) Új beépítés esetén a kerékpárok telken belüli elhelyezési lehetőségét a lakó, szállás, valamint oktatási rendeltetés esetében épületben kell biztosítani.
- (3) A kerékpár elhelyezését biztosító épületen belüli tárolóhely a földszinten vagy az első pincszinten helyezhető el.
- (4) A tervezett gyorsvasúti megállóhely környezetében B+R parkolót kell kialakítani.

### 6. Tehergépjárművek tárolása

## 9. §

- (1) Az építmény, önálló rendeltetési egység és terület rendeltetésszerű használatához a szükséges tehergépjármű-tárolóhelyeket telken belül egyedi méretezés alapján kell kialakítani.
- (2) Bővítés vagy rendeltetismódosítás esetén csak a keletkező többlettehergépjármű-elhelyezési kötelezettséget kell biztosítani a meglévő tárolóhely-mennyiség megtartása mellett.
- (3) Tehergépjármű-tárolóhely céljára csak burkolt felület vehető igénybe.

## **7. Autóbuszok tárolása**

### **10. §**

(1) Az építmény, önálló rendeltetési egység és terület rendeltetésszerű használatához minden megkezdett 200 férőhely után egy autóbusz telken belüli elhelyezését kell biztosítani az alábbi esetekben:

- a) 50 vendégszobát meghaladó szállás rendeltetési egységnél,
- b) 150 férőhelyet meghaladó kulturális és közösségi szórakoztató rendeltetési egységnél,
- c) 300 munkavállalónál többet foglalkoztató üzemi vagy raktározási rendeltetésű telephelyen, valamint
- d) 500 férőhelyet meghaladó lelátóval rendelkező sportlétesítménynél.

(2) Bővítés vagy rendeltetésmódosítás során csak a keletkező többletautóbusz-elhelyezési kötelezettséget kell biztosítani a meglévő tárolóhely-mennyiség megtartása mellett.

(3) Autóbusz-tárolóhely céljára csak burkolt felület vehető igénybe.

## **IV. Fejezet A közművek**

### **11. §**

(1) Épületet elhelyezni kizárólag teljes közművesítettség esetén lehet.

(2) Közmű kiváltása vagy megszüntetése esetén a közműhálózat műtárgyait el kell távolítani, amennyiben a bontás nem veszélyezteti a meglévő faállományt. A bontási munkálatok után a területet helyre kell állítani.

(3) Szennyvíz közműpótló nem alkalmazható, a szennyvíz elvezetése kizárólag csatornában történhet.

(4) A szennyvíz és a tisztított szennyvíz szikkasztása nem megengedett.

### **12. §**

(1) Korlátozott mennyiséget befogadni képes egyesített rendszerű közcsonna vagy elválasztott rendszerű csapadécsatorna esetén a többletcsapadékvíz-mennyiséget telken belül vissza kell tartani.

(2) A 400 m<sup>2</sup>-t meghaladó alapterületű új épület esetében a tetőfelületekről lefolyó esővíz a telken belül, terepszint alatt vagy épületben létesített ciszternában gyűjtendő, amely tárolókapacitásának alkalmasnak kell lennie arra, hogy a 10 perc alatt keletkező, 255 l/s/ha mértékadó fajlagos csapadékvízhozam esetén számított csapadékvíz-mennyiséget befogadja.

(3) A keletkező csapadékvizeket közvetlenül burkolt közterületre kivezetni és a szomszédos telekre átvezetni tilos.

(4) Csapadékvíz elválasztott rendszerű szennyvízcsatornába nem vezethető.

(5) A Területen új épület létesítése esetén a többletcsapadékvíz csak késleltetett módon kerülhet elvezetésre.

(6) Telken belül elsikkasztani csak a tetőfelületekről elkülönítve gyűjtött csapadékvizet lehet.

(7) Hordalékkal szennyezett csapadékvizet a telken belül létesítendő hordalékfogón keresztül kell megtisztítani, majd ezt követően vezethető a befogadóba.

(8) A 400 m<sup>2</sup>-nél nagyobb önálló parkolóból lefolyó csapadékvizet olaj- és hordalékfogón keresztül lehet a befogadóba vezetni.

## **V. Fejezet A természeti környezet védelme**

## 8. A környezeti elemek védelme

### 13. §

(1) A Területen a megengedett rendeltetéshez kapcsolódó tevékenység során keletkező hulladék átmeneti tárolása kivételével hulladékgazdálkodási tevékenység nem végezhető.

(2) Az 1. mellékleten „*potenciálisan talajszennyezett*”-ként jelöl területeken az építési és bontási tevékenység megkezdése előtt a tényleges szennyezettséget feltáró állapotvizsgálat szükséges, amelynek alapján az illetékes katasztrófavédelmi és környezetvédelmi hatóság dönt a kármentesítés szükségességéről.

## 9. Közterületi zöldfelületekre vonatkozó előírások

### 14. §

(1) Az úthálózati elemek létesítése vagy teljes keresztmetszetet érintő felújítása esetén a közlekedés és a közműlétesítmények helyigényének biztosításával fasort kell telepíteni a Szabályozási Terven fasorral jelölt szakaszon.

(2) A fát a fa életterének közműmentes biztosításával kell ültetni.

(3) Ha a szabályozási szélesség ezt lehetővé teszi, fasor telepítésénél legalább 1,5 méter széles, az útburkolattal párhuzamos zöldfelületet kell létesíteni az öntözés lehetőségének biztosításával. A 1,5 méternél keskenyebb zöldsáv esetében cserje ültethető a közlekedésbiztonsági szempontok figyelembevételével.

(4) A Szabályozási Terven „*Közterület zöldfelületként fenntartandó része*” jellel jelölt területen a zöldfelületek aránya legalább 70%.

## 10. Építési övezetek zöldfelületeire vonatkozó előírások

### 15. §

(1) A Szabályozási Terven „*Telek zöldfelületként fenntartandó része*” jellel jelölt területen

- a) új építmény nem helyezhető el, kivéve a lakó rendeltetés elhelyezését megengedő építési övezeteket, ahol tároló kivételével egyéb kerti építmény létesítése megengedett,
- b) a zöldfelületek aránya legalább 80%.

(2) A **Vi-2** építési övezetekben az 500 m<sup>2</sup>-nél nagyobb alapterületű új lapostetőnek a gépészeti berendezésekkel el nem foglalt része legalább 50%-án tetőkertet vagy legalább egyszintes növényállományú, extenzív zöldtetőt kell létesíteni.

## VI. Fejezet

### Építmények elhelyezése

#### 11. Általános előírások

### 16.§

(1) A melléképítmények közül – eltérő rendelkezés hiányában – minden építési övezetben elhelyezhető

- a) közmű-becsatlakozási műtárgy,
- b) hulladékártály-tároló,
- c) kerti építmény, a tároló kivételével, valamint



- d) zászlótartó oszlop.
- (2) Kizárólag építési helyen belül építhető
  - a) víz- és fürdőmedence, kerti tető, épített tűzrakóhely, valamint
  - b) gépjármű- és egyéb tároló.
- (3) Az előkertben – eltérő rendelkezés hiányában – kizárólag
  - a) kerítés,
  - b) hulladéktartály-tároló,
  - c) közmű-becsatlakozási műtárgy,
  - d) előlépcső, valamint
  - e) akadálymentes közlekedést biztosító rámpahelyezhető el.

(4) Ha egy telek egynél több építési övezetbe vagy övezetbe tartozik, az övezethatár által elválasztott telekrészekre vonatkozó előírásokat külön-külön kell figyelembe venni.

## 12. A szabadon álló beépítési módú területek

### 17.§

- (1) Szabadon álló beépítési mód esetén – eltérő rendelkezés hiányában –
  - a) az előkert méretét a Szabályozási terv határozza meg, ennek hiányában 5 méter,
  - b) az oldalkert mérete az építési övezetben megengedett legnagyobb épületmagasság fele, de legalább 4 méter;
  - b) a hátsókert mérete az épület hátsókertre néző tényleges homlokzatmagasságának mértéke, de legalább 6,0 méter.
- (2) Az épület homlokzatfelületéhez hozzászámítandó építményrész legmagasabb pontja az övezetben megengedett legnagyobb épületmagasság értékétől legfeljebb annak 20 %-ával térhet el, de magasépítmény nem létesíthető.
- (3) Terepszint alatti beépítés esetén a telekhatárok mellett legalább 5 méter széles nem beépített sávot kell biztosítani, de építési helyen terepszint alatti beépítés minden esetben létesíthető.
- (4) A **KÖu** övezet mentén lévő földszinti helyiségeket legalább 3,5 méteres belmagassággal kell kialakítani.
- (5) A Területen sorgarázs nem létesíthető.

## 13. Közhasználat céljára átadott terület

### 18. §

Közhasználat céljára átadott terület – eltérő rendelkezés hiányában – csak gyalogos és kerékpáros közlekedésre, gépjármű-várakozóhely, ingatlan kiszolgálását biztosító terület, továbbá zöldfelület létesítésére alakítható ki.

## 14. Az egyes építményfajták elhelyezése

### 19. §

- (1) Közforgalmat szolgáló üzemanyag-töltő állomás és autósó – az elektromos töltőállomás kivételével – kizárólag a Vi-2/2 építési övezet területén létesíthető. Autósó kizárólag üzemanyag-töltő állomással együtt létesíthető.
- (2) Elektromosgépjármű-töltőpont valamennyi övezetben és építési övezetben elhelyezhető.

## MÁSODIK RÉSZ A beépítésre szánt területek övezeti előírásai

### VII. Fejezet Intézményterületek

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

##### 20. §

(1) A **Vi-2** építési övezetek intézményi, jellemzően szabadonálló beépítésű területek

(2) Az intézményterületen – eltérő rendelkezés hiányában – kizárólag

- a) igazgatási, iroda,
- b) kiskereskedelmi, szolgáltató, kereskedelmi célú szállás,
- c) kulturális, közösségi szórakoztató,
- d) hitéleti, szociális,
- e) sport,
- f) parkolóház

rendeltetés építménye helyezhető el.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott építményeken kívül az egyes építési övezetekben üzemanyagotöltő állomás és lakás abban az esetben létesíthető, ha ezt az építési övezet előírásai lehetővé teszik.

(4) A **Vi-2** építési övezetekben a kiskereskedelmi célú bruttó szintterület – eltérő rendelkezés hiányában – telkenként nem haladhatja meg az 5 000 m<sup>2</sup>-t.

(5) Ha az építési övezetben lakás is létesíthető, a lakások száma telkenként legfeljebb a lakáscélra igénybe vett bruttó szintterület 100-zal való osztásából adódó lefelé kerekített egész szám lehet.

(6) A **Vi-2** építési övezetek területén

- a) többletkapacitást biztosító közlekedésfejlesztés nélkül a Területen legfeljebb 100 parkoló igényt keletkeztető új rendeltetési egység létesíthető;
- b) összesen legfeljebb 1700 parkoló elhelyezésére vonatkozó kötelezettséget keletkeztető épület létesítésekor a közlekedési hálózatnak az alábbi kritériumoknak kell megfelelnie:
  - aa) a Bihar utcán a Zágrábi utcánál új szintbeni csomópont és villamos megálló megléte a terület megközelítéshez,
  - ab) az Üllői úton a belváros irányából új, nagyívű kapcsolat és többletkapacitás biztosított és az Üllői úti osztályozó hosszának növelése megtörtént,
  - ac) az aa) és ab) pontok szerinti fejlesztésekhez kapcsolódó gyalogos és kerékpáros infrastruktúra fejlesztések megléte;
- b) összesen legfeljebb 2150 parkoló elhelyezésére vonatkozó kötelezettséget keletkeztető új épület létesítésekor az a) pontban meghatározottakon túl a Balkán utca és a Fertő utca között létesítendő új kiszolgáló úton és ennek a Fertő utcai csomópontján keresztül többletkapacitás legyen biztosított;
- c) összesen legfeljebb 2400 parkoló elhelyezésére vonatkozó kötelezettséget keletkeztető új épület létesítésekor az a) és b) pontban meghatározottakon túl az Üllői út környezetében az elővárosi vasúti megállóhely és ennek közvetlen gyalogos megközelíthetősége a metrómegállótól legyen biztosított;
- d) összesen legfeljebb 3500 parkoló elhelyezésére vonatkozó kötelezettséget keletkeztető új épület létesítésekor a közlekedési hálózatnak az a), b) és c) pontban meghatározottakon túl az alábbi kritériumoknak kell megfelelnie:

da) a Balkán utca folytatásában kiépített vasúti közúti aluljárón keresztül többletkapacitás biztosított,

db) a Fertő utca forgalomtechnikai korszerűsítése és az ehhez szükséges csomópontok kiépítése megtörtént.

(7) A **Vi-2** jelű építési övezetek határértékeit a 2. melléklet 1. pontja határozza meg.

## 21. §

(1) A **Vi-2/2** jelű építési övezetben az épület földszintjén üzemanyagtöltő állomás létesíthető.

(2) A **Vi-2/3** jelű építési övezetben építési tevékenység csak a vasúti közlekedési hatóság és a MÁV előzetes hozzájárulásával folytatható.

(3) A **Vi-2/4** jelű építési övezetben lakás rendeltetési egység is létesíthető, kivéve a vasút telekhatárától és a Fertő utcai telekhatártól számított 50 m-en belüli sávot.

## VIII. Fejezet Gazdasági területek

### 16. Gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület (Gksz-2)

## 22. §

(1) Lakóterület, lakó rendeltetés elhelyezését megengedő intézményterület vagy levegőtisztaság-védelmi szempontból érzékeny objektum telekhatárától számított 50 méteren belül gazdasági területen nem helyezhető el

a) 30 férőhelyesnél nagyobb parkoló,

b) a 7,5 tonna össztömeget meghaladó jármű tárolására szolgáló parkoló,

c) nyitott rakodóudvar, szabadtéri raktározás, telepengedély-köteles rendeltetés, valamint annak építménye.

(2) A telkek beépítésével egyidejűleg annyi lombos fát kell telepíteni és fenntartani, hogy az előírt legkisebb zöldfelület minden 200 m<sup>2</sup>-ére legalább egy fa jusson.

## 23. §

(1) A **Gksz-2** építési övezetek területe elsősorban a környezetre jelentős hatást nem gyakorló gazdasági tevékenységi célú rendeltetés és annak építménye elhelyezésére szolgál.

(2) A **Gksz-2** építési övezetekben – eltérő rendelkezés hiányában – kizárólag

a) környezetre jelentős hatást nem gyakorló gazdasági,

b) kereskedelmi, szolgáltató,

c) iroda,

d) parkolóház,

e) sport

rendeltetés építménye helyezhető el, azzal, hogy sportolási célú létesítmény csak a tevékenység folytatásához szükséges környezeti állapot megléte esetén létesíthető.

(3) A **Gksz-2** építési övezetekben kizárólag a megengedett rendeltetésekhez kapcsolódó tevékenység során keletkező hulladék tárolása, kezelése, hasznosítása megengedett.

(4) A **Gksz-2** építési övezetek telkeinek előkertjében legfeljebb 20 m<sup>2</sup> beépített alapterületű portaépület és ezzel egybeépített kerékpártároló létesíthető, amely az építési hely része.

(5) A 10 000 m<sup>2</sup>-t meghaladó méretű telken a hátsókert és az egyik oldalkert mentén 10 méter széles háromszintes növényállományú zöldsávot kell létesíteni.

(6) Az építési övezet területén a kiskereskedelmi célú bruttó szintterület telkenként legfeljebb 5000 m<sup>2</sup> lehet.

(7) A **Gksz-2** építési övezetek határértékeit a 2. melléklet 2. pontja határozza meg.

## HARMADIK RÉSZ

### A beépítésre nem szánt területek övezeti előírásai

#### IX. Fejezet

#### A közlekedési területek

#### 17. Általános előírások

##### 24.§

(1) Az útvonalak hálózati szerep szerinti besorolását a közlekedési területek övezeti besorolásának figyelembevételével a 3. melléklet határozza meg.

(2) A **KÖu-2**, **KÖu-3** és **KÖu-4** övezetek területén épület nem helyezhető el, a meglévő épület nem bővíthető.

#### 18. I. rendű főút területe (KÖu-2)

##### 25.§

(1) A **KÖu-2** övezet az I. rendű főútvonalak, ezek szervizútjai, csomópontjai, műtárgyai, csapadékvíz-elvezető rendszere, valamint parkoló, kerékpáros- és gyalogosinfrastruktúra-elem, közúti-vasúti pálya, közmű és hírközlési építmény, valamint zöldfelületi elem elhelyezésére szolgál.

(2) Az övezet területén lévő főútról a határos beépítésre szánt területen lévő ingatlan közvetlen gépjármű-kiszolgálása csak akkor biztosítható, ha az ingatlan alsóbbrendű útvonallal nem határos, vagy e célra külön szervizsáv, szervizút létesül.

#### 19. II. rendű főút területe (KÖu-3)

##### 26.§

(1) A **KÖu-3** övezet a II. rendű főútvonalak, ezek szervizútjai, csomópontjai, műtárgyai, csapadékvíz-elvezető rendszere, valamint parkoló, kerékpáros- és gyalogosinfrastruktúra-elem, közúti-vasúti pálya, közmű és hírközlési építmény, valamint zöldfelületi elem elhelyezésére szolgál.

(2) Az Üllői út – Ceglédi út keresztezés mellett az övezet területén a 38317/23 helyrajzi számú telek jelenlegi behajtója helyén mélygarázs lehajtó létesíthető.

#### 20. Településszerkezeti gyűjtőút területe (KÖu-4)

##### 27.§

A **KÖu-4** övezet a településszerkezeti jelentőségű gyűjtőutak, ezek csomópontjai, műtárgyai, csapadékvíz-elvezető rendszere, valamint parkoló, kerékpáros- és gyalogosinfrastruktúra-elem, közúti-vasúti pálya, közmű és hírközlési építmény, valamint zöldfelületi elem elhelyezésére szolgál.

#### 21. Kerületi jelentőségű közutak területe (Kt-kk)

##### 28.§

A **Kt-Kk** övezet a településszerkezeti jelentőségű gyűjtőutak közé nem tartozó gyűjtőutak, a kiszolgáló és lakóutak, ezek csomópontjai, műtárgyai, csapadékvíz-elvezető rendszere, valamint parkoló, kerékpáros- és gyalogosinfrastruktúra-elem, közmű és hírközlési építmény, valamint zöldfelületi elem elhelyezésére szolgál.

## 22. Önálló gyalogút területe (Kt-Gy)

### 29.§

A **Kt-Gy** övezet településszerkezeti jelentőségű gyalogút, amely kerékpáros- és gyalogosinfrastruktúra-elem, közmű és hírközlési építmény, valamint zöldfelületi elem elhelyezésére szolgál.

## 23. Kötőpályás közlekedési létesítmények területe (KÖk)

### 30.§

(1) A **KÖk** övezet kizárólag az országos és helyi érdekű vasúti hálózat vonalai, a főutaktól és településszerkezeti jelentőségű gyűjtőutaktól elkülönülő gyorsvasúti pályák és az önálló közúti-vasúti pályák, azok megállói és állomásai, műtárgyai, üzemi épületei, csapadékvíz-elvezető rendszere, valamint közúti közlekedési pálya, parkoló, kerékpáros- és gyalogosinfrastruktúra-elem, közmű és hírközlési építmény, valamint zöldfelületi elem elhelyezésére szolgál.

(2) Az 1. mellékletben meghatározott szabályozási terven „Különszintű közúti átvezetés” jellel jelölt területeken biztosítani kell a meglévő közúti keresztezés fennmaradását, valamint a Balkán utcánál új közúti aluljáró létesítésének lehetőségét.

(3) A **KÖk** övezet határértékeit a 2. melléklet 3. pontja határozza meg.

## 24. Közterületi egyéb zöldterület (Kt-Ez)

### 31. §

(1) A **Kt-Ez** övezet a közterület kondicionáló zöldterületként szolgáló része, amely kerékpáros- és gyalogosinfrastruktúra-elem, közmű és hírközlési építmény, valamint zöldfelületi elem elhelyezésére szolgál.

(2) A kötelezően kialakítandó legkisebb zöldfelület minden 250 m<sup>2</sup>-e után legalább egy előnevelt, nagy lombkoronát növelő lombos fa telepítendő.

## X. Fejezet Záró rendelkezések

### 32. §.

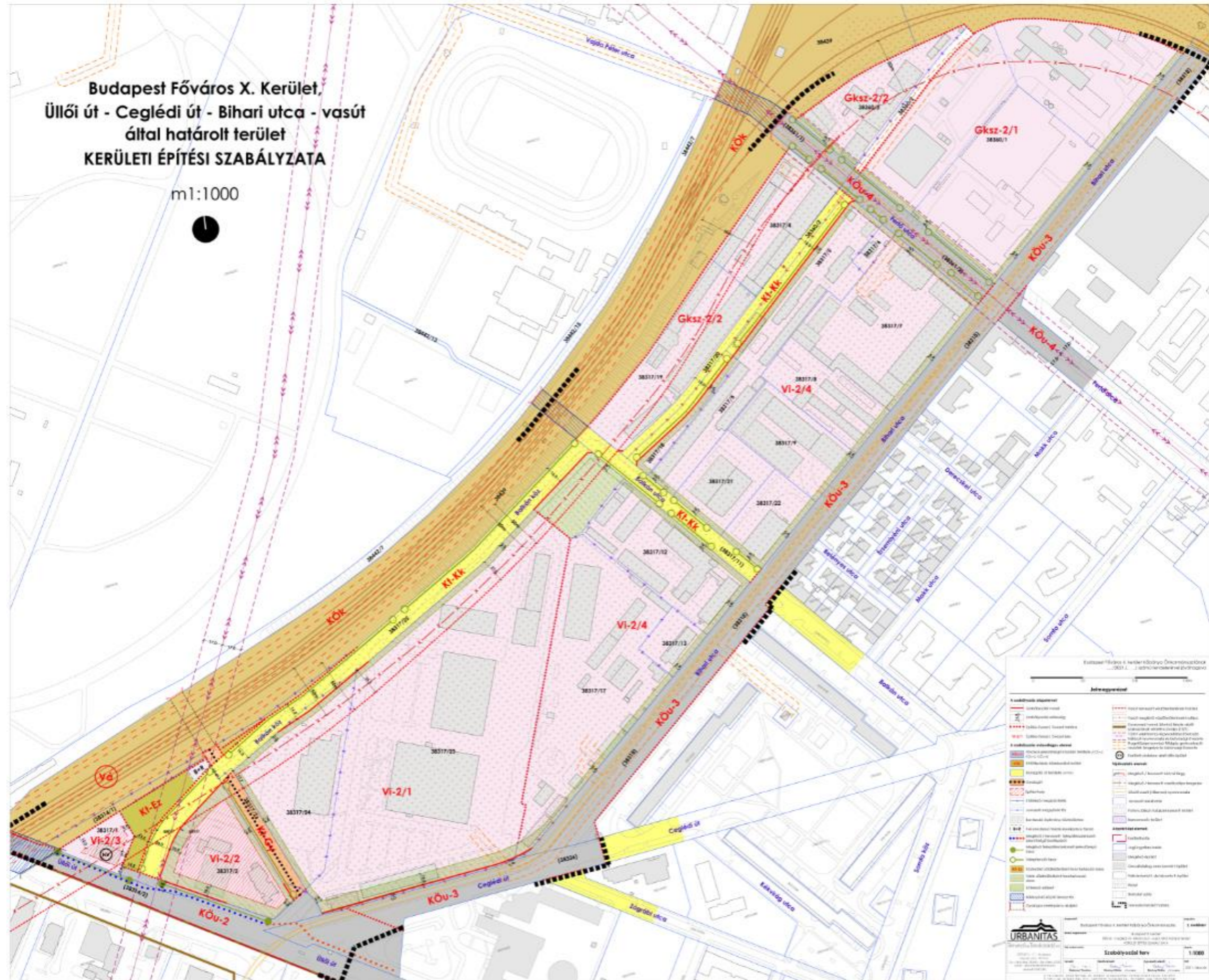
Ez a rendelet a kihirdetését követő 30. napon lép hatályba.

D. Kovács Róbert Antal  
polgármester

Dr. Szabó Krisztián  
jegyző

*1. melléklet a .../2021. (.....) önkormányzati rendelethez*

**Szabályozási terv (1:1000 méretarányban)**



## 2. melléklet a .../2021. (.....) önkormányzati rendelethez

## Építési övezetek és övezetek szabályozási határértékei

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

A	B	C	D	E		G	H	I		J
				Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható	
Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> )	Beépítési mód	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Épületmagasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (telek m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )		
				Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható	
1.	Vi-2/1	6000	szabadonálló	40	4,5	30,0	30	80	2,25	1,5
2.	Vi-2/2	6000	szabadonálló	50	6,0	30,0	25	80	2,25	1,5
3.	Vi-2/3	3000	szabadonálló	35	6,0	12,5	30	50	1,20	0,5
4.	Vi-2/4	3000	szabadonálló	35	4,5	16,0	30	50	2,00	1,0

## 2. Gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület (Gksz-2)

A	B	C	D	E		G	H	I		J
				Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható	
Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> )	Beépítési mód	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Épületmagasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (telek m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )		
				Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható	
1.	Gksz-2/1	3000	szabadonálló	40	3,0	16,0	25	60	2,0	-
2.	Gksz-2/2	3000	szabadonálló	40	3,0	8,0	25	60	1,0	-

## 3. Kötőpályás közlekedési létesítmények területe (KÖk)

A	B	C	D	E		G	H	I		J
				Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható	
Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> )	Beépítési mód	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Épületmagasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (telek m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )		
				Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható	
1.	KÖk	-	-	5	-	7,5	-	-	-	-

## 4. Közterületi egyéb zöldterület (Kt-Ez)

A	B	C	D	E		G	H	I		J
				Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható	
Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> )	Beépítési mód	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Épületmagasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (telek m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )		
				Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható	
1.	Kt-Ez	-	-	1	-	4,5	75	0	0,01	-