

Tárgy: Javaslat a Fővárosi Szabályozási Keretterv módosítására, a Budapest X. kerület Körvasút menti körút Duna – Kerepesi út közötti szakaszára vonatkozóan

Tisztelt Képviselő-testület!

A Körvasút menti körút Duna – Kerepesi út közötti szakasza szabályozási kerettervének módosítása a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálya és Főépítési Irodája közös megbízásából készült el.

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete a 268/2008.(II.28.) sz. Bp. Főv. X. ker. Kőb. Önk. határozatában egyetértett a Fővárosi Szabályozási Keretterv fenti módosításával.

A terv megkezdett államigazgatási egyeztetése 2008 elején félbe maradt, majd 2008 év végén a Főpolgármesteri Hivatal Főépítési Irodája kezdeményezte a folytatást.

A tervdokumentáció az eltelt időre tekintettel részben aktualizálásra került a kerületi szabályozási tervek tekintetében, illetve kiegészült a környezeti összefüggések értékelésével. Az érintett kerületekkel, valamint a megrendelő Főpolgármesteri Hivatal ügyosztályaival való egyeztetést követően a terv ismételt államigazgatási egyeztetése zajlik jelenleg, ezzel összefüggésben szükséges a Képviselő-testület véleményének megerősítése.

A tervezési terület lehatárolása főként az útterület kijelölésére szorítkozott, illetve az ezzel határos területek korrekciójára, részben az út megvalósulásával összefüggésben, illetve részben ettől függetlenül, a kerületi jóváhagyott tervek átvezetése, vagy egyéb szükséges korrekciók vonatkozásában. A Körvasút menti körút Duna – Kerepesi út közötti szakasza Szabályozási Kerettervének legfontosabb feladata az út megvalósításához szükséges közterületek meghatározása, de ezzel összefüggésben a határoló területek FSZKT összefüggéseit is felülvizsgálja, amennyiben szükséges. A tervben előírt FSZKT módosítási javaslatok az érintett kerületekkel előzetesen egyeztetve lettek.

Budapest Főváros X. kerület Kőbánya területén jelenleg folyamatban van a Budapest, X. kerület, Pilisi u. – L4 övezet – belterületi határ – Nemes utca – Kabai u. – MÁV vasútvonal által határolt terület Kerületi Szabályozási Tervének államigazgatási egyeztetése. A terv területére, készítésének időszakára a Képviselő-testület a 60/2008.(XI.21.) sz. Bp. Főv. X. ker. Kőb. Önk. határozatában változtatási tilalmat rendelt el.

A KSZT jóváhagyása csak a jelen Fővárosi Szabályozási Kerettervvel való összhang megteremtése és elfogadása után történhet meg. A keretövezet-módosítással érintett terület a Paprika utca menti intenzív kertvárosias lakóterület (L4) körút felőli, jelenleg nem beépített része (7 telek), melyet a Szabályozási Keretterv intézményterületbe (I) sorol át, továbbá a Rákospatak – körút közé ékelődő közkert (Z-KK) keretövezetű terület, melynek új besorolása turisztikai erdő (E-TG). Ezeket az övezetmódosításokat az egyeztetésen lévő KSZT-be is át kell vezetni.

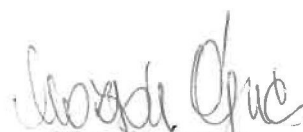
A Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság 113/2009. (VIII. 11.) számú határozatában nem javasolta a Fővárosi Szabályozási Keretterv Fővárosi Közgyűlési jóváhagyását.

Határozati javaslat:

1. Budapest Főváros X. ker. Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete megtárgyalta a „Javaslat a Fővárosi Szabályozási Keretternv módosítására, a Budapest X. kerület Körvasút menti körút Duna – Kerepesi út közötti szakaszára vonatkozóan” tárgyú előterjesztést, és egyetért a Fővárosi Szabályozási Keretternv módosításával Budapest X. kerület Körvasút menti körút Duna – Kerepesi út közötti szakaszára vonatkozóan. Felkéri egyúttal a Polgármester, hogy a Képviselő-testület döntését küldje meg a Főpolgármester részére Fővárosi Közgyűlési jóváhagyásra.

Határidő: 2009. szeptember 30.
Felelős: Verbai Lajos polgármester
Előkészítésért felelős: dr. Neszteli István jegyző
Végrehajtás előkészítéséért felelős: Mozsár Ágnes főépítész

Budapest, 2009. szeptember 14.



Mozsár Ágnes

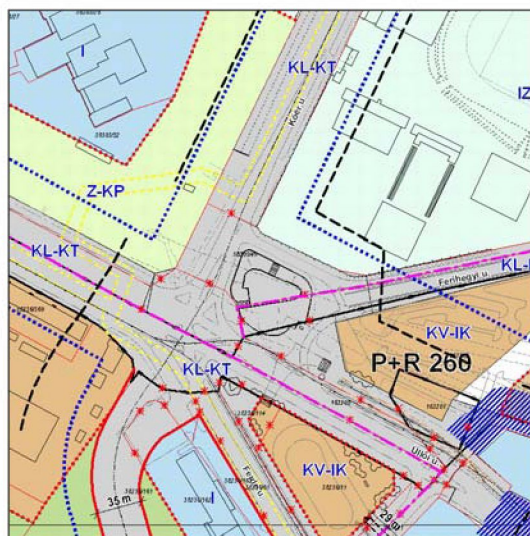
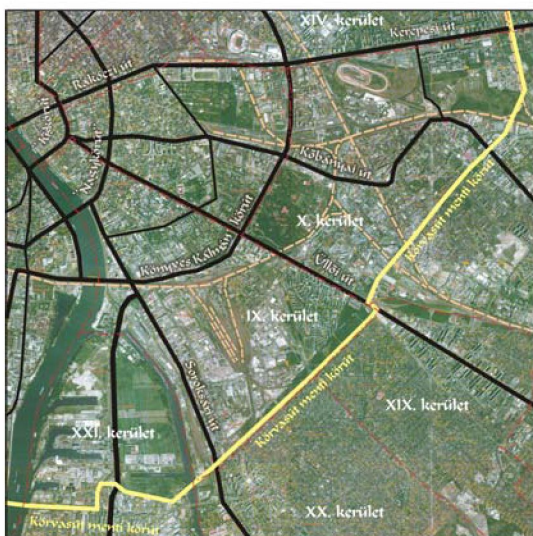
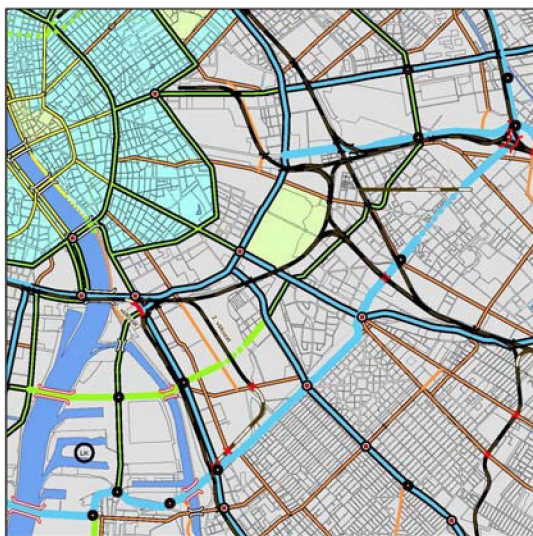
Törvényességi szempontból látta:



dr. Neszteli István
j e g y z ő

A FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV MÓDOSÍTÁSA ÉS A KÖRVASÚT MENTI KÖRÚT RÁCKEVEI(SOROKSÁRI)-DUNA – KEREPESI ÚT KÖZÖTTI SZAKASZÁNAK SZABÁLYOZÁSI KERETTERVE

MEGISMÉTELTELT ÉTV. 9. § (3) BEK. SZERINTI DOKUMENTÁCIÓ



2009. április



• TERVEZŐ ÉS TANÁCSADÓ KORLÁTOLT FELELŐSSÉGŰ TÁRSASÁG – TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI MŰTEREM •

**A FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV MÓDOSÍTÁSA ÉS
A KÖRVASÚT MENTI KÖRÚT RÁCKEVEI(SOROKSÁRI)-DUNA –
KEREPESI ÚT KÖZÖTTI SZAKASZÁNAK
SZABÁLYOZÁSI KERETTERVE**

MEGISMÉTELT ÉTV. 9. § (3) BEK. SZERINTI DOKUMENTÁCIÓ

TERVEZŐK NÉVSORA

Településrendezési vezető tervező:

Berényi Mária

Terv. jog.: TT1 01-0654/06

Településrendezési munkatársak:

Kiss-Polák Andrea

Terv. jog.: TT2 01-5205/07

Füleki Erzsébet

Tájrendezés, környezetvédelem:

Bardóczi Sándor

Terv. jog.: K1 01-5126/05



Közlekedési vezető tervező:

Rhorer Ádám

01-3157 Terv. jog.: K1-1, K2-1



UNITON

Környezetvédelmi és Szolgáltató BT.

Zaj- és rezgésvédelem:

Háromszéki Antalné

Terv. jog.: Sz-283/2005., F-470/2005.

Sinkó György

Terv. jog.: 13-3494, G-D-68



Közművek:

Vízellátás, csatornázás:

Fleck Györgyné

Terv. jog.: V3a-1/01-2316

**Villamosenergia-ellátás, gázellátás,
távhőellátás:**

Pető László

Terv. jog.: Hsz-2, Hk-2, Bszfg 01-9743

Távközlés:

Hódos Jenő

Terv. jog.: Tph-1, 01-4650

BTM Budapesti Történeti Múzeum

Székhely: 1014 Budapest, Szent György tér 2.

Régészeti szakvélemény:

Adorjánné dr. Gyuricza Anna régész,

Régészeti Adattár osztályvezető (Eng. sz: Sz-82/2003)

Korom Anita régész, Ős- és Népvándorlász-
kori Osztály

M. Virág Zsuzsa (PhD) régész, Ős- és Népvándorlász-
kori Osztály

Bordás Attila informatikus, Régészeti
Adattár

Ügyvezető igazgató:

Berényi Mária

2009. április

**A FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV MÓDOSÍTÁSA ÉS
A KÖRVASÚT MENTI KÖRÚT
RÁCKEVEI(SOROKSÁRI)-DUNA – KEREPESI ÚT
KÖZÖTTI SZAKASZÁNAK SZABÁLYOZÁSI KERETTERVE**

MEGISMÉTELT ÉTV. 9. § (3) BEK. SZERINTI DOKUMENTÁCIÓ

TARTALOMJEGYZÉK

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

1. Bevezetés, előzmények	1
2. Környezeti összefüggések értékelése	2
2.1. Városrendezési összefüggések értékelése - a nyomvonal által érintett területek városszerkezeti helyzetének és besorolásának értékelése Budapest Település- szerkezeti terve, az FSZKT és a BVKSZ, továbbá a KVSZ-ek és KSZT-k alapján, a tervezett keretszabályozás és következményeinek értékelése	2
2.2. Környezetvédelem	37
2.3. Közművek	52
<i>Rajzi melléklet:</i>	
<i>Közmű helyszínrajz</i>	<i>M=1:2000</i>
3. Örökségvédelmi hatástanulmány	59
3.1. Budapest gyűrűs-sugaras közlekedési rendszerének történeti kialakulása	59
3.2. Az épített örökség	67
3.3. Régészeti szakvélemény	69
3.4. Hatáselemzés	74
4. Közlekedési alátámasztó munkarészek	79
Jelenlegi közlekedési adottságok, a tervezett nyomvonal, közösségi közlekedés, kerékpárutak, keresztmetszeti kialakítás, tervezési osztályba sorolás	
<i>Rajzi melléklet:</i>	
<i>Jelenlegi és tervezett közúti hálózat</i>	<i>M=1:10000</i>
<i>Jelenlegi és tervezett tömegközlekedési hálózat</i>	<i>M=1:10000</i>
<i>Forgalomtechnikai helyszínrajz (8 szelvény)</i>	<i>M=1:1000</i>
<i>Jellemző hossz-szelvények (4 szelvény)</i>	<i>M=1:2000/200</i>
<i>Jellemző kereszt-szelvények</i>	<i>M=1:200</i>

JÓVÁHAGYÁSRA KERÜLŐ MUNKARÉSZEK

5. Szabályozási keretterv	84
5.1. Rendelet-tervezet	84
5.2. Mellékletek:	
1. sz. melléklet: A hatályos FSZKT módosítási javaslata	M=1:4000
2. sz. melléklet: Szabályozási keretterv (9 szelvény)	M=1:2000

Terviratok (külön kötetben)

2009. április

1. BEVEZETÉS, ELŐZMÉNYEK

A Körvasút menti körút Duna – Kerepesi út közötti szakasza szabályozási kerettervének államigazgatási egyeztetési dokumentációját Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálya és a Főépítési Iroda közös megbízásából Társaságunk, mint generáltervező készítette 2007 májusában. A szakmai felügyeletet e két osztály együttműködésben biztosította. A munka megalapozására a Közlekedés Kft. készített tanulmánytervet magára az útra vonatkozóan, amelyet alátámasztó közlekedési munkarészként jelen tervhez mellékelünk.

A Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT) 3. számú mellékletét képező szabályozási kerettervek és az ehhez kapcsolódó FSZKT-módosítás városrendezési munkarészeit, valamint a környezetvédelmi munkarészt Társaságunk készítette. A zajvédelmi fejezet az UNITON Bt. zajvédelmi szakvéleménye alapján készült.

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

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

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

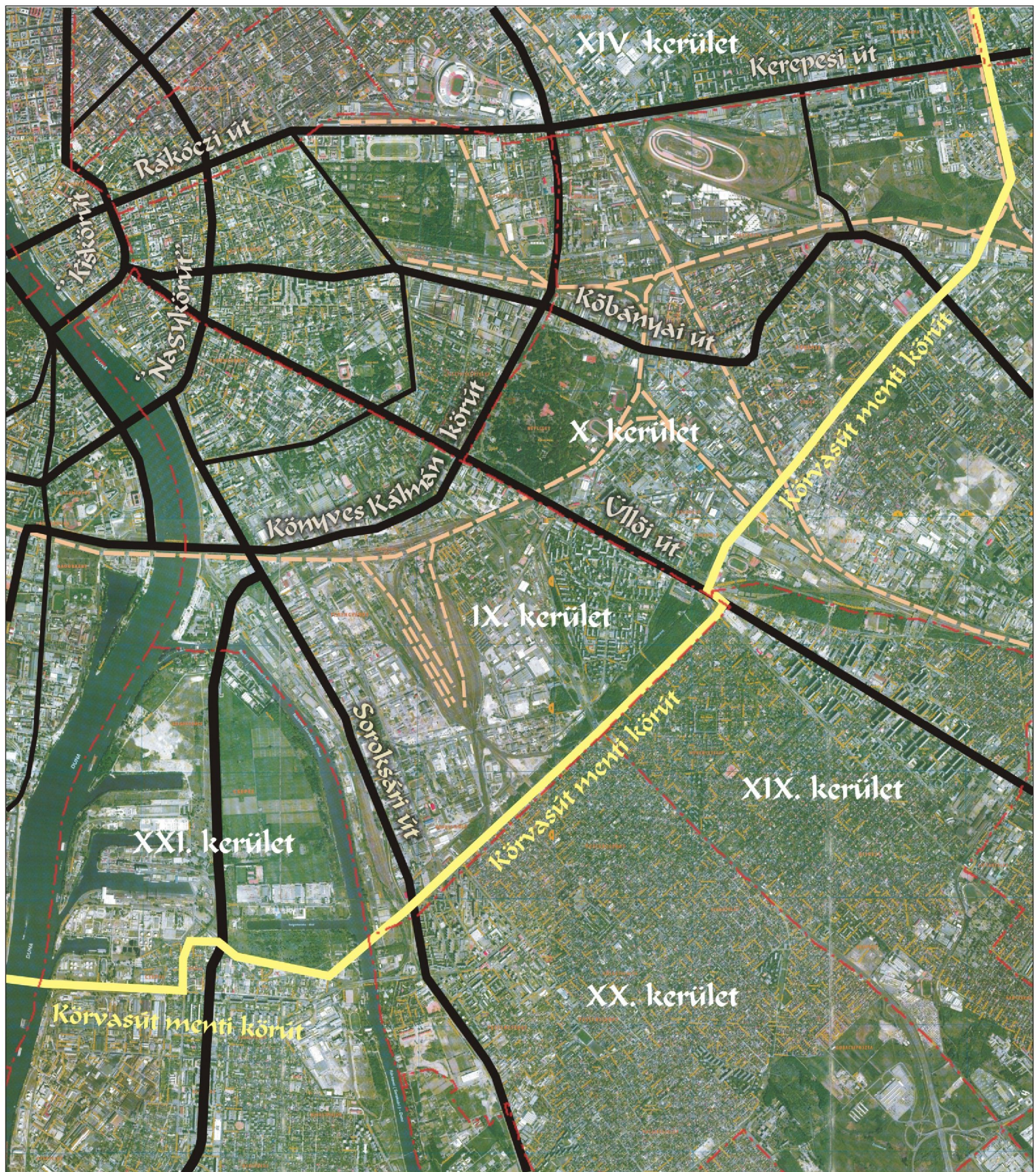
A tervezett út nyomvonala a Kerepesi úttól a körvasúttal párhuzamosan halad a Keresztúri útig, ahonnan a vasúti deltán és a Jászberényi úton átívelve alagútban vezet a Gitár utca, majd a Kőér utca alatt a Gergely utcáig. A MÁV szolnoki vasútvonalat külön szinten keresztezi, és továbbhalad a Kőér utcán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

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

2007. végén a terv megkezdett államigazgatási egyeztetése félbemaradt, majd 2008. év végén a Főpolgármesteri Hivatal Főépítési Irodája kezdeményezte a folytatást.

A tervezési szerződés alapján a tervdokumentáció - aktualizálást és munkaközi szinten az érintett kerületekkel, valamint a megrendelő Főpolgármesteri Hivatal érintett ügyosztályaival való egyeztetést követően - újra államigazgatási egyeztetésre lesz kiküldve és a remények szerint még ez évben jóváhagyhatóvá válik.

Az egyeztetések alapján 2009-ben a tervezési szakaszból a XXI. kerület Csepelre vonatkozó részt kivettük, mivel a Főpolgármesteri Hivatal Főépítési Irodája megbízása alapján a BFVT Kft. az Ady Endre útig terjedő észak csepeli részre FSZKT módosítási hatástanulmányt készít, amely magában foglalja az út tervezett nyomvonalát is.



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

FOTÓMELLÉKLET

a körvasút menti körút tervezett nyomvonaláról és környezetéről



1. A Soroksári úttal párhuzamosan futó vasútvonal



2. Hév-vonal és a rossz állagú vasúti épület (Soroksári és Határ úti csomópontnál)



3. Határ út (É-felé) a Soroksári út felől



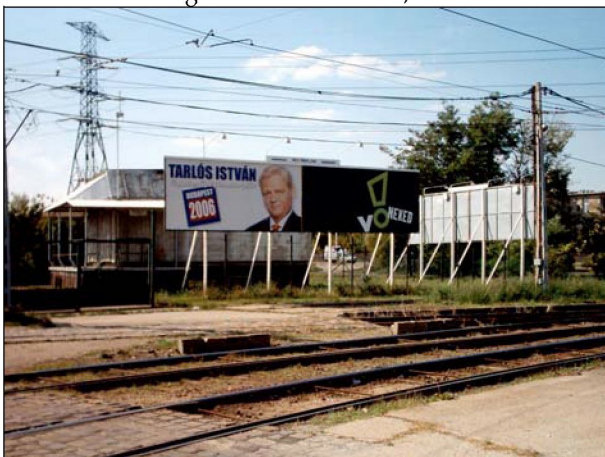
4. Határ út bal oldala, az autókereskedéssel (É-felé Baross u. – és Lajtha L. u. között)



5. A villamos végállomás előtti füves, szabad terület



6. A 3-as, 30-as és 52-es villamos végállomása (fordító)



7. A villamos végállomás területén lévő trafóház



8. A Török Flóris u. a Határ út felől (52-es vill. vonala)



9. Határ út folytatása az Ősz utcától (É-felé)



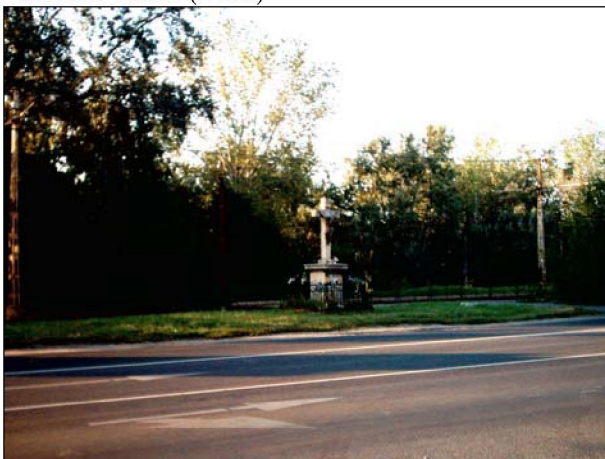
10. A Határ út és a véderdő közötti sávban húzódó sítlerakóhoz vezető földút a Jókai utca magasságában



11. A Határ úttal párhuzamosan futó 3-as és 52-es villamos vonala (É-felé)



12. Földút a Határ út és a véderdő között (É-felé) a Nyári Pál utca magasságából



13. Feszület a Határ úton a Köteles utca felől



14. A Határ út és a Nagykőrösi úti felüljáró



15. A véderdő melletti árok a Nagykőrösi út felől



16. A Nagykőrösi és az Illatos út találkozási pontja



17. Az Illatos útról nyíló, a Pénzügyőrség előtti rövid zsákutca



18. A Nagykörösi és a Határ út melletti villamos-pályák találkozása



19. Elhanyagolt játszó, park és sportterület a Határ út és a József A. ltp. között (Mikes utca felől)



20. Határ út és Mészáros L. utca találkozása (Wekerle telep)



21. Az IBIS Hotel mögötti gondozatlan zöldterület (a tervezett út becsatlakozási helye – Üllői u.)



22. Az Üllői úti felüljáró melletti részsű tetején kialakított (elhanyagolt, lepusztult) pihenőterasz



23. Üllői út és Kőér utca közötti gondozott közpark



24. A Kőér utca eleje, a véderdő és az út közti árokkal



25. Kőér utca folytatása a Basa utcától (jobb oldalt a BKV épülete, háttérben a vasúti felüljáró)



26. Kőér utca folytatása a vasúti felüljárótól É-felé (jobb oldalon a MÁVAG épületeivel)



27. A Kőér utca és a kőbányai vasútvonal szintbeni kereszteződése



28. A Thermotechnikai épület melletti zsákutca (a gazdasági bejáráttal és az autómosóval)



29. Szintbeni kereszteződés a Richter Gedeon gyógyszergyár épületénél



30. Gyömrői út eleje, előtérben a gyógyszergyár épülete



31. Kőér utca folytatása É-felé, a Gyömrői út felől



32. Kőér utca É-felé a Cserkesz utcai kereszteződéstől



33. A Kőér és a Kerecseny utca találkozásánál található új lakóépület



34. Kőér utcai felújítás alatt álló csarnoképület (Pensio&Süllös)



35. Kőér utca folytatása (É-felé) a Gergely utca felől fassorral



36. és szép épületekkel



37. A 2x2 sávú Kőér utca az Óhegy utca felől, jobbra az Ó-hegy park



38. A Kőér utcai lakópark épületei



39. A Kőér utca végén található műemlék épület



40. A 2x2 sávú Gitár utca a védett platánfasorral



41. Gitár utca folytatása (É-felé) a Mádi utcától



42. A Gitár utcai Dreher kastély



42. A Gitár és Maglódi út találkozása



43. Maglódi úti villamos Gitár utcai átjárója



44. Gitár utca a Maglódi út felől (bal oldalon a szakmunkásképző F+3 szintes épülete)



45. Gitár utca a Maglódi út felől (jobb oldalon a felújított irodaépületekkel)



46. Jászberényi út és Gitár utca találkozása (parkoló és zöldsáv) az Éles sarok felé



47. Jászberényi út és Gitár utca találkozása az Éles sarok felől



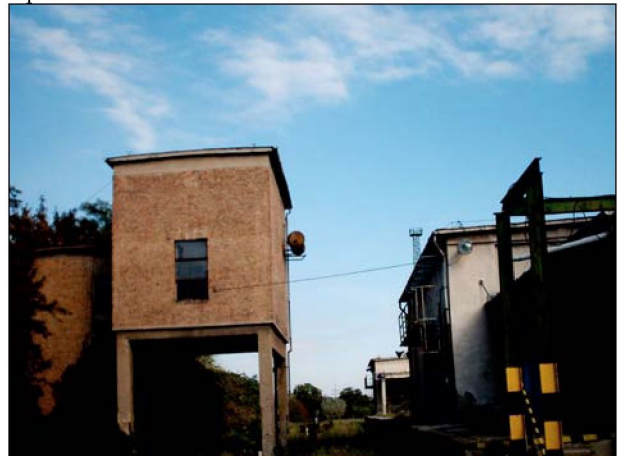
48. Az útátvezetés miatt bontandó raktárépület a Jászberényi úton



49. Az új út számára üresen hagyott telekrész az iparterületen



50. Keresztúri út – a zöldsávval és a Szőnyeg-áruház új épületével (MÁV Anyaggazdálkodás terület felől)



51. A MÁV Anyaggazdálkodás területén lévő rossz állapotban lévő épületek az iparvágánnyal



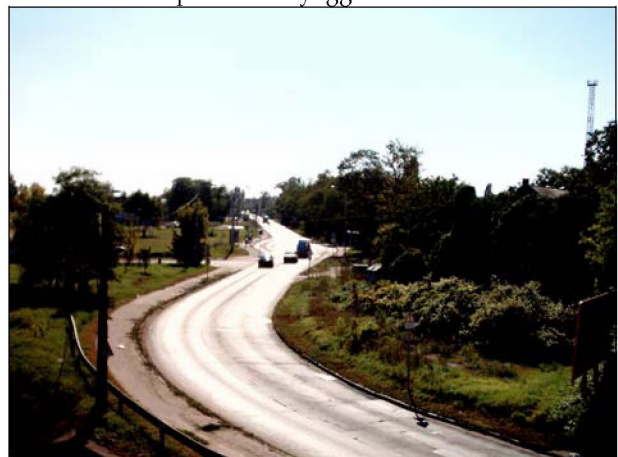
51. A MÁV Anyaggazdálkodás üres területe



52. MÁV lakóépület az Anyaggazd. terület mellett



53. Keresztúri út város felé vezető szakasza a vasúti felüljáróról



53. Keresztúri út kifelé vezető szakasza a vasúti felüljáróról



54. A vasút és az EGIS RT. lerakata közti zöldsáv és földút a Keresztúri út felől



55. A földút folytatásában a BMW bontó és gyalogos híd, ami a Hortobágyi utcával teremti kapcsolatot



56. A BMW bontó



57. A BMW bontó kerítése melletti árok



58. A Hortobágyi és Méhes u. közötti területen lévő sít, építőanyag, kő, kavics stb. lerakat - KLINKA kft.



59. A sítlerakat melletti gondozatlan terület, háttérben a Méhes utcáról nyíló betonkeverőkkel



60. Méhes utca elején a vasúti töltés melletti elhagyott iparterület



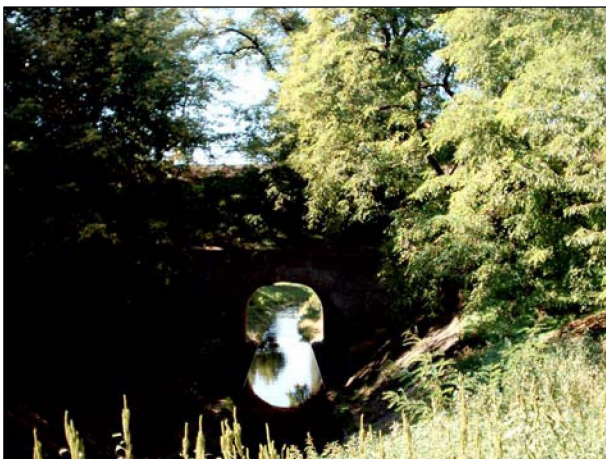
61. A vasúti töltés és az iparterület között, az új út számára üresen hagyott terület



62. EXBETON Kft. - betonkeverők



63. A betonkeverő és a vasút közti, az új út számára kihagyott füves terület



64. A Rákos-patak és a vasút találkozási pontja a Kerepesi útnál



65. A Rákos-patak és a vasúti töltés közötti zöldterület



66. Rákos-patak és a körvasút találkozási pontja a város felőli oldalról



67. A patak partján álló MÁV lakóház

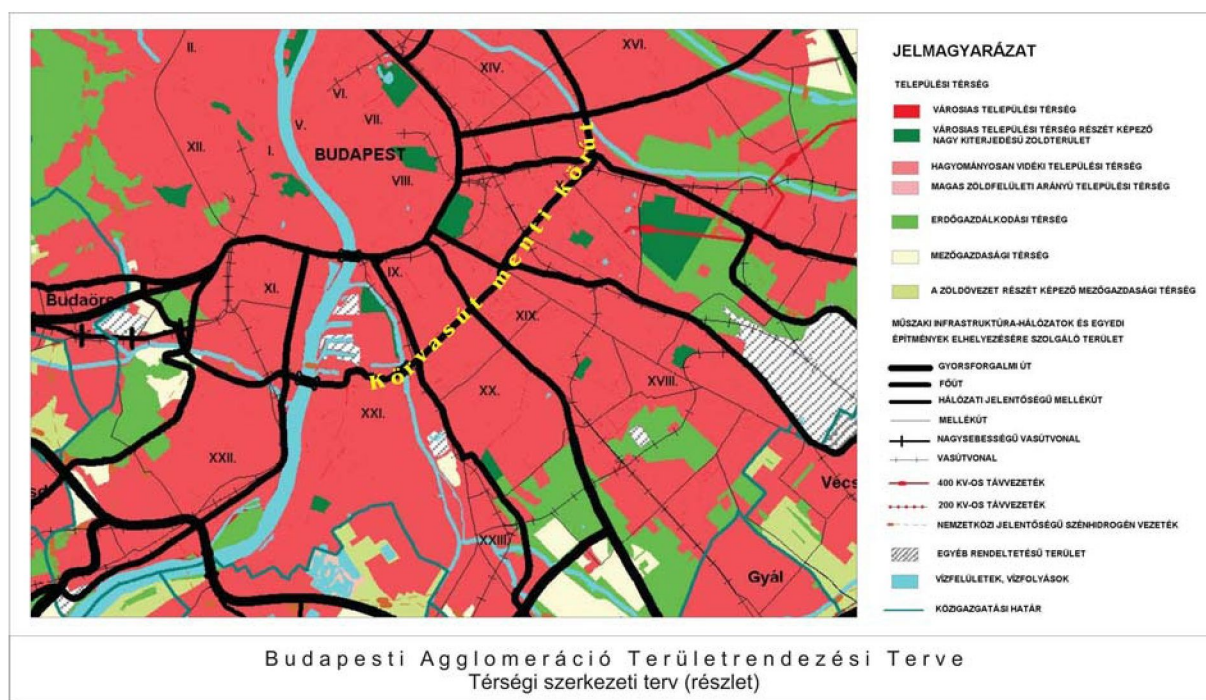
2. KÖRNYEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK ÉRTÉKELÉSE

2.1. VÁROSRENDEZÉSI ÖSSZEFÜGGÉSEK ÉRTÉKELÉSE

A nyomvonal által érintett területek városszerkezeti helyzetének és besorolásának értékelése a *Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve*, *Budapest Településszerkezeti Terve*, az *FSZKT* és a *BVKSZ*, továbbá a *KVSZ*-ek és *KSZT*-k, valamint a tervezett szabályozás következményeinek értékelése alapján történt.

BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ TERÜLETRENDEZÉSI TERVE

A 2005-ben törvénnyel jóváhagyott Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve – Térségi Szerkezeti tervlapján térszerkezeti jelentőségű gyűrűs főúthálózati elemként szerepel A Körvasút menti körút nyomvonala.



Budapest Településszerkezeti Terve, az *FSZKT* és a *BVKSZ*, továbbá a *KVSZ*-ek és *KSZT*-k tervezési területre vonatkozó előírásai az egyes kerületekre lebontva a következőképpen foglalható össze:

IX. KERÜLET

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

A hatályos, 2005-ben jóváhagyott Budapest Főváros Településszerkezeti Terv (továbbiakban: TSZT) alapján a tervezési területen a következő **területfelhasználási egységek** találhatók:

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK		
<i>Terület-felhasználási egység jele</i>	<i>Területfelhasználási egység meghatározása</i>	<i>Területfelhasználási egység helye a tervezési területen</i>
LAKÓTERÜLET		
Ln-T	Nagyvárosias telepszerű lakóterület	József Attila-lakótelep
GAZDASÁGI TERÜLET		
Gksz	Kereskedelmi, szolgáltató terület	Soroksári út és Gyáli út közötti terület
KÜLÖNLEGES TERÜLET		
K-KÜ	Közlekedésüzemi terület	Határ úti tömegközlekedési végállomás
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK		
KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖZMŰTERÜLET		
KÖu	Általános közlekedési terület	Soroksári út, Határ út, Gyáli út, Üllői út
Kök	Vasútterület	Ferencvárosi pályaudvarra futó vasúti vágányok
ZÖLDTERÜLET		
Z	Zöldterület	Duna-parti sáv
ERDŐTERÜLET		
E	Erdőterület	Határ út mentén
VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLETEK		
V-FV	Folyóvizek medre és partja	Duna folyam

A TSZT alapján a tervezési területen a következő **területhasználatot befolyásoló, illetve veszélyeztető tényezők** vannak jelen:

- **ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME**

Városképileg kiemelten kezelendő, látványérzékeny nyomvonal az Üllői út a Határ útig.

A város látványának feltárulása szempontjából kiemelten kezelendő nyomvonal a Soroksári út, a Gyáli út és a Körvasút menti körút.

A városképi illeszkedés szempontjából kiemelten kezelendő a Ráckevei (Soroksári) – Duna-parti terület.

- **FUNKCIONÁLIS SZERKEZET**

A tervezett Körvasút menti körút **prioritást igénylő, területfejlesztő hatású körirányú közúti elem.**

A Ráckevei (Soroksári) - Duna menti rész **városszerkezeti jelentőségű, átalakuló, belterületi funkcióváltó terület.**

Meglévő sugárirányú, kötőtpályás közforgalmú elem a Ráckevei HÉV.

- **TALAJVÉDELMI BEAVATKOZÁS TÉRSÉGEI**

Csatornázandó területként van előirányozva a Ráckevei (Soroksári) – Duna parti terület.

FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV

A hatályos Fővárosi Szabályozási Keretterv (továbbiakban FSZKT, 46/1998.(X.15.) Főv. Kgy. sz. rendelet) szerint a tervezési terület a következő **keretövezetekre** tagozódik:

Keretövezet jele	Keretövezet meghatározása	Keretövezet helye a tervezési területen
I	Intézményterület (BVKSZ 40.§)	A Ráckevei (Soroksári) – Duna és vasút, valamint a vasút és Soroksári út közötti terület, a Soroksári út, Szabadkai út és Határ út által határolt két tömb, a Ferde utcában az Ibis Hotel telke.
M	Munkahelyi területek (BVKSZ 46.§)	Illatos út menti terület
KV-TB	Tömegközlekedési bázisterület (BVKSZ 50.§)	Határ úti tömegközlekedési végállomás
KL-KT	Közlekedési terület – közlekedési célú közterület (BVKSZ 51.§)	Soroksári út, Gubacsi út, Határ út, Gyáli út, Üllői út Irányadó a tervezett Körvasút menti körút
KL-KÉ	Közlekedéssel kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgáló terület (BVKSZ 51.§)	Határ úti tömegközlekedési végállomás
KL-VA	Közlekedési terület – vasúti létesítmények elhelyezésére szolgáló terület (BVKSZ 51.§)	A Ráckevei-Soroksári HÉV és a vele párhuzamosan futó iparvágányok területe, valamint a Ferencvárosi pályaudvarra futó vasúti iparvágányok területe
E-VE	Védelmi, véderdő (BVKSZ 53.§)	A Határ út mentén kb. 150 m mélységben

FSZKT korlátozások és védettségek

- KORLÁTOZÁS:

A Körvasút menti körút irányadó nyomvonala **településrendezési célok megvalósításához szükséges területként** van előírányozva.

A Soroksári út, Határ út és az Üllői út **városkép szempontjából kiemelt útvonalként** van jelölve.

- ÉRTÉKVÉDELME:

A tervezési területen **nincs** értékvédelmi elem.

A tervezési terület a **zajvédelmi előírások** alapján két csoportba tartozik (BVKSZ 12. sz. melléklet).

3. zajvédelmi kategória – az intézményterületek (I)

4. zajvédelmi kategória – a munkahelyi terület (M), a különleges terület (KV) és a közlekedési területek (KL)

KERÜLETI VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

A kerület nem rendelkezik Kerületi Városrendezési Szabályzattal és ehhez tartozó övezeti tervvel.

KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERVEK

A mellékelt tervlapon rögzítettük a tervezett nyomvonal környezetében hatályos tervek területi hatályát.

Jóváhagyás száma: 21/2002.(X.10.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, IX. kerület József Attila lakótelep és környéke Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Urbanitás Kft. – 2002. – Berényi Mária vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Körvasút menti körút számára a Határ úton 60 m szabályozási szélességet irányoz elő, mely a Táviró köz környezetében 65 m-re szélesedik ki. A Táviró köz és a Gyáli útra kanyarodó villamos-pálya szabályozási szélességét 16 m-ben rögzíti a terv. A körút nyomvonala mentén turisztikai erdő övezet van előírva.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

1

Jóváhagyás száma: többször módosított 16/2000.(VI.23.) Ök. r.	Megnevezés: Budapest IX. ker. Illatos út – MÁV-vasútvonal – Határ út – Gyáli út (M5 bevezető szakasza) által határolt terület Helyi Építési Szabályzata
Tervezők:	Váti – Allocoord Kft. – Szabó Endre tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A területet közvetlenül érinti a tervezési terület. A Határ út mentén véderdőt irányoz elő a terv. A munkahelyi terület Határ út felőli megközelítését egy 12 m szabályozási szélességű út kijelölésével biztosítja. A terv rögzíti a Gyáli út felőli szabályozási vonalat.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

2

Jóváhagyás száma: 24/2004.(VI.28.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, IX. kerület, Linde telephely és környéke (Illatos út – Gubacsi út – Határ út – MÁV (38203/41 hrsz.) keleti határa által határolt terület) Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Római Atelier Építésziroda – 2004. – Molnár Mária vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A terv a Határ útra 40 m szabályozási szélességet rögzít. A Határ útról 22 m, majd 16 m szabályozási szélességgel útkapcsolatot biztosít a vasútvonalak (KL-VA övezet) közé ékelődő munkahelyi területnek. A Gubacsi út - Határ út sarkán lévő telek intézményi övezetbe, a szomszédos telek különleges energiaszolgáltató övezetbe tartozik. Ettől északra az út mentén véderdő területet irányoz elő a terv.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

3

Jóváhagyás száma: 17/2005.(V.25.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest IX. kerület, Timót utca és környéke (Kén utca – Gubacsi út Határ út – Soroksári út által határolt terület) Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	M-Teampannon Kft. – 2005. – Koszorú Lajos vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Szabadkai út és a Határ út közötti területen rögzíti a fővárosi közlekedésfejlesztés területi igényét, azaz a tervezett körút számára fenntartott helyet, mely FSZKT módosítással érintett területnek van előírva. A terv alapján a Szabadkai út szabályozási szélessége 40 m, a Soroksári út szabályozási szélessége 36 m, a Gubacsi út szabályozási szélessége 21 m-nek lett előírva. A Szabadkai úttól északra fekvő területet a terv munkahelyi övezetbe sorolja.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

4

Jóváhagyás száma: Államigazgatási egyeztetés alatt van	Megnevezés: Budapest, IX. kerület, Soroksári Duna-ág és környéke (Gubacsi-dűlő) Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	M-Teampannon Kft. – 2008. – Koszorú Lajos vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A körvasút menti körút tervezett szabályozását figyelembe veszi. A körút közúti alagutas átvezetését támogatja. Az út számára a IX. és XX. kerület határán 60 m szabályozási szélességet irányoz elő. A vasúti terület mentén 24 m szabályozási szélességű utat jelöl ki a terv, mely a déli részén a kerülethatárig egyre jobban kiszélesedik. Az út és a Duna közötti területet a terv intézményi övezetbe sorolja. A vasúti terület és a ráckevei hév vonala közé ékelődő terület is intézményi övezetbe tartozik. A Duna-menti sávot a terv közpark (Z-KK) övezetbe sorolja.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap Beépítési- és környezetalakítási javaslat

Jelen munkával egy időben készít kerületi szabályozási tervet és FSZKT-módosítási hatástanulmányt a BFVT Kft. (irányító tervező: Pintér Ferenc) a **Ferencvárosi Pályaudvar és rendező-pályaudvar** területére. A tervezési területet érintő munkaközi javaslati tervlapokat mellékeltek. A tervezés jelenleg fel van függesztve a MÁV fejlesztési koncepciójának kidolgozása és elfogadása időszakára, melyre a KSZT alapulhat majd.

X. KERÜLET

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

A hatályos, 2005-ben jóváhagyott Budapest Főváros Településszerkezeti Terv (továbbiakban: TSZT) alapján a tervezési területen a következő **területfelhasználási egységek** találhatók kerületenként:

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK		
<i>Terület-felhasználási egység jele</i>	<i>Területfelhasználási egység meghatározása</i>	<i>Területfelhasználási egység helye a tervezési területen</i>
LAKÓTERÜLET		
Ln-T	Nagyvárosias telepszerű lakóterület	Mádi utca és Sörgyár utca közötti terület
Lk	Kisvárosias lakóterület	Kőér utcától északra lévő lakóterület
Lke	Kertvárosias lakóterület	Kőér utcától délre lévő lakóterület, Méhes utca környéke
VEGYES TERÜLET		
Vk	Központi vegyes terület	Kőér utca menti terület az Üllői úttól a Basa utcáig
GAZDASÁGI TERÜLET		
Gksz	Kereskedelmi, szolgáltató terület	Kőér utca menti terület a Basa utcától a Cserkesz utcáig, a Gitár utca menti rész, valamint a Keresztúri út és a vasútvonal közé eső terület a Tárna utcától a Ladányi utcáig
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK		
KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖZMŰTERÜLET		
KÖu	Általános közlekedési terület	
Kök	Vasútterület	
ZÖLDTERÜLET		
Z	Zöldterület	Óhegy park
ERDŐTERÜLET		
E	Erdőterület	A Budapesti Vásárcsopont déli részén, a Heves utca – Nemes utca közötti területen, valamint a Kerepesi út és Méhes utca közötti részen
VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLETEK		
V-FV	Folyóvizek medre és partja	Rákospatak

A TSZT alapján a tervezési területen a következő **területhasználatot befolyásoló, illetve veszélyeztető tényezők** vannak jelen:

- **ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME**

A szolnoki vasútvonaltól keletre **magasház elhelyezése nem megengedett.**

A város látványának feltárulása szempontjából kiemelten kezelendő nyomvonal A Körvasút menti körút, a Jászberényi út, Ferihegyi repülőtérre vezető út és az Üllői út a Határ úttól keletre.

- **FUNKCIONÁLIS SZERKEZET**

A tervezett Körvasút menti körút **prioritást igénylő, egyéb körirányú közúti elem.**

A Jászberényi úttól északra a Gyógyszergyári utca és Pilisi utca vonaláig fekvő terület **városszerkezeti jelentőségű, átalakuló terület.**

Az Üllői út alatt futó hármas metró **meglévő sugárirányú, kötöttpályás közforgalmú elem.**

A Határ út – Üllői út – Kőér utca csomópontja és térsége **egyéb városrészközpont.**

- TALAJVÉDELMI BEAVATKOZÁS TÉRSÉGEI

A Körvasút menti körút nyomvonala mentén **karsztos terület** található.

Potenciális talajszennyezettsgű térségként van jelölve a Jászberényi út – Kolozsvári utca vonalától a Mádi utcáig eső terület, valamint a Gyömrői út – Basa utca közötti rész.

Alábányászott terület a Jászberényi út – Kőrösi Csoma út – Halom utca – Gergely utca – Kada utca – Maglódi utca által bezárt terület.

FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV

A hatályos Fővárosi Szabályozási Keretterv (továbbiakban FSZKT, 46/1998.(X.15.) Főv. Kgy. sz. rendelet) szerint a tervezési terület a következő **keretövezetekre** tagozódik:

Keretövezet jele	Keretövezet meghatározása	Keretövezet helye a tervezési területen
L4	Intenzív kertvárosias lakóterület (BVKSZ 31.§)	A Kőér utca mentén az Óhegyen, a Rákász utca mentén
L7	Telepszerű lakóterület (BVKSZ 35.§)	Gitár utca – Maglódi út – Kocka utca – Sörgyár utca által határolt tömb
I	Intézményterület (BVKSZ 40.§)	Maglódi út – Gitár utca sarkán lévő telek
IZ	Jelentős zöldfelületű Intézményterület (BVKSZ 41.§)	Kőér utcai sportpályák a Basa és Repce utcánál
M	Munkahelyi területek (BVKSZ 46.§)	Kőér utca mentén a Basa utca és Vaspálya utca között, a Gitár utca mentén a Mádi utcától a vasútig, a keresztúri út és vasút között, valamint a Körvasút – Keresztúri út – Ladányi utca között
MZ	Jelentős zöldfelületű munkahelyi terület (BVKSZ 47.§)	Méhes utca – Rákos-patak mellékága – Körvasút – Ladányi utca által határolt terület
K-TP	Tematikus intézménypark területe (BVKSZ 49.§)	Budapesti Vásárcsopont területe
KL-KT	Közlekedési terület – közlekedési célú közterület (BVKSZ 51.§)	Kőér utca, Ferihegyi repülőtérre vezető út, Maglódi út Irányadó a tervezett Körvasút menti körút és Jászberényi út
KL-VA	Közlekedési terület – vasúti létesítmények elhelyezésére szolgáló terület (BVKSZ 51.§)	Körvasút, Budapest – Szolnok vasútvonalak területe
Z-KP	Kőpark (BVKSZ 52.§)	Óhegy park
Z-KK	Kőkert (BVKSZ 52.§)	Rákos-patak – Pilisi utca között
E-TG	Védelmi, véderdő (BVKSZ 53.§)	Körvasút – Rákos-patak közötti terület

FSZKT korlátozások és védettségek

- KORLÁTOZÁS:

A tervezési területet **mikrohullámú sáv** szeli át a Jászberényi úttól északra lévő vasúti csomópontnál.

A Gitár utca térségében nagy kiterjedésű **karsztos terület** található.

A Körvasút menti körút irányadó nyomvonala **településrendezési célok megvalósításához szükséges területként** van előirányozva a Kerepesi út – Dér utca, az Óhegy utca – Cserkesz utca, valamint a Vaspálya utca – Basa utca között.

A Körvasút menti körút és a Jászberényi út **városkép szempontjából kiemelt útvonalként** van jelölve.

- ÉRTÉKVÉDELEM:

Műemléki védelem alatt áll a 41315 hrsz-ú telek és a rajta álló Csősztorony (törzsszáma: 15682).

Fővárosi rendeletben védett épület az Óhegy utca 9-11. (Kőér utca 62.) szám alatt álló katolikus templom (42018 hrsz).

Fővárosi jelentőségű védett közpark az Óhegy park.

Fővárosi jelentőségű védelem alatt áll a Gitár utcai **fasor**.

A tervezési terület a **zajvédelmi előírások** alapján három csoportba tartozik (BVKSZ 12. sz. melléklet).

2. zajvédelmi kategória – L4, L7 övezeti jelű lakóterület, jelentős zöldfelületű intézményterület (IZ), zöldterületek (Z)

3. zajvédelmi kategória – az intézményterületek (I)

4. zajvédelmi kategória – a munkahelyi terület (M), jelentős zöldfelületű munkahelyi terület (MZ), a különleges terület (KV) és a közlekedési területek (KL)

KERÜLETI VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

A kerület nem rendelkezik Kerületi Városrendezési Szabályzattal és ehhez tartozó övezeti tervvel.

KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERVEK

A mellékelt tervlapon rögzítettük a tervezett nyomvonal környezetében hatályos tervek területi hatályát.

Jóváhagyás száma: 29/1999. (X.5.)	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Kőér u. 2/b szám alatti MÁV telephely Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Mérnöki Szolgáltató Kft. – 1999. – Czebe Judit vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Kőér utca menti területet a terv munkahelyi terület övezetbe sorolja. Rögzíti a Kőér utca szabályozási vonalát a vasút felőli részen.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

4

Jóváhagyás száma: 32/2000.(VII.11.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Kabai u.- Paprika u.- Váltó u.- Keresztúri út által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Kasib Kft. – 2000. – Juhász Sándor vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A tömbre a terv munkahelyi terület övezetét irányoz elő. Az utak szabályozási szélességét nem rögzíti.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap Környezetalakítási javaslat - II. megvalósítási ütem

9

Jóváhagyás száma: 44/2000.(XI.21.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest X. kerület, Jászberényi út - Maláta u.- Mádi u. - Gitár u. - Maglódi út által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Mérnöki Szolgáltató Kft. – 1999. – Czebe Judit vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A szabályozás során a terv a tervezett Körvasút menti körút számára a Gitár utca jelenlegi telekhatárától 15 m-re előíranyozza a be nem építhető terület határát, 10 m-re a távlati közterület határát. A szomszédos területet munkahelyi övezetbe sorolja.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

14

Jóváhagyás száma: 39/2001. (IX.18.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest X. kerület, Fehér út - Gyakorló u. - Keresztúri út - MÁV terület által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Mű-Hely Rt. – 2001. - dr. Nagy Béla vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. Az előíranyozott utak közötti területet a terv véderdő övezetbe sorolja. A Keresztúri útnak és az arról leágazó tervezett útnak 30 m szabályozási szélességet határoz meg. A Fehér út és Keresztúri út közötti kapcsolat egy, a körvasút felett átvezető, 40 m szabályozási szélességgel előíranyozott út biztosítja. A területen keresztülhaladó nagynyomású gázvezeték védőtávolsága 40 m.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

24

Jóváhagyás száma: 40/2001. (IX.18.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest X. kerület, Dér u. - Szilágy u. - Óhegy u. - Kőér utca által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Kasib Kft. – 2000. – Juhász Sándor vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A közpark övezetbe sorolt Óhegy park Kőér utca felőli oldalán a terv előíranyoz egy 15 m széles

26

	puffer zöldfelületet. A Kőér utca szabályozási szélességét 25 m, a Dér utca felőli végén 28 m-ben rögzíti.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap Környezetalakítási javaslat

Jóváhagyás száma: 3/2002. (I.22.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Kőér u.- Basa u. – Ferihegyi repülőtérre vezető út által határolt terület (38303/48 hrsz.-ú sportterület) Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	BFVT Kft. – 2001. – Pintér Ferenc vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Kőér utcában egy megtartandó, kiegészítendő fasort jelöl a terv. A sportterület övezeti besorolása intézményterület.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

31

Jóváhagyás száma: 2/2002.(I.22.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Basa u. – Kőér u. – Üllői út – Száva utca által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	BFVT Kft. – 2001. – Pintér Ferenc vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Kőér utca mentén kötelező fásítást irányoz elő. A terület Üllői út felőli része közpark, az adótorony telke intézményi, a Basa utca menti telek munkahelyi övezetbe van sorolva.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap Környezetalakítási javaslat

33

Jóváhagyás száma: 7/2002. (III.12.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Gitár u. – Mádi u. – Téglavető u. – Harmat utca által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Pannonterv Kft. – 2001. – Nagy Gergely vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Gitár utcában lévő fasort és utcaképet védendőnek irányozza elő a terv. A lakóterület övezeti besorolása intenzív kertvárosias (L4). A Harmat utca 48. szám alatti telek a Csősztorony műemléki környezetének része.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

35

Jóváhagyás száma: 21/2002. (VII.11.) Ök.r	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Kerepesi út – MÁV Körvasútpálya – Méhes u. – Rákospatak árapasztó meder által határolt terület Kerületi Szabályozási Terv módosítása
Tervezők:	Kasib Kft. – 2006 - Zajovics András vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A körvasút mentén beültetési kötelezettséget irányoz elő a terv az intenzív kertvárosias lakóterület, a turisztikai erdőterület és különleges energiagazdálkodási övezetű területek zajvédelme érdekében. A Méhes utca irányadó szabályozási szélessége 22m, a Halas utcáé 25 m, a Kerepesi úté 40 m. A terv kijelöli a körvasút 50 m-es védőtávolságát és a 120 kV légvezeték 35 m-es védőtávolságát, és az ezek által korlátozásokkal beépíthető lakóterületet.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

36

Jóváhagyás száma: 37/2002. (XII.19.) Ök.r	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Sörgyár u. – Gitár u. – Mádi u. – Téglavető u. – által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Otthon Építész Stúdió – 2002. – Cs. Kelemen Ágnes vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A telepszerű lakóterületet (L7) határoló utcákban a meglévő fasorok pótlását, illetve újak telepítését irányozza elő a terv. A Gitár utca szabályozási szélessége 26 m, a távlatban biztosítandó irányadó szabályozási szélessége 40 m. A Mádi utca szabályozási szélessége 14 m, a Sörgyár utcáé 15 m.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

41

Jóváhagyás száma: 46/2003. (X.16.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Kerepesi út – Pogány utca – Pesti Gábor utca – Pilisi utca által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Tétényi Center Kft. – 2003. – Czebe Judit vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. Az intézményterületet határoló utcák szabályozási szélességét nem módosítja a terv. A Pilisi utca szélessége 14,6 m és 15 m.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

51

Jóváhagyás száma: 53/2003.(XII.18.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Mádi u. – Gitár u. –Harmat u. – 144. u. által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	2003. – Buliczka Lászlóné vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Gitár utca menti lakóterület intenzív kertvárosias (L4) övezetbe tartozik. A közlekedési terület övezetbe (KL-KT) sorolt Gitár utca irányadó szabályozási szélessége 26,5 m.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

54

Jóváhagyás száma: 2/2005.(I.21.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Óhegy: Román u. – Kápolna u. – Kápolna tér – Óhegy u. – Kőér u. – Gergely u. – Kelemen u. – Cserkesz u. – Lámpagyár u. – Vaspálya utca által határolt rehabilitációs terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Váti Kht. – 2004.
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Kőér utca menti területeket a terv kisvárosias alacsony beépítésű lakóterület (RL2/A-X/4) és intézményterület (RIZ-X/1) övezetbe sorolja. A Kőér utca mindkét oldala közcélú zöldfelületként van előírva, tervezett kerékpáros nyomvonallal.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

62

Jóváhagyás száma: 8/2005.(II.25.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Jászberényi út – Téglavető út – Maglódi út – Gitár utca által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Kasib Kft. – 2004. – Juhász Sándor vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A KL-KT övezeti besorolású Gitár utca irányadó szabályozási szélessége 30m. A terv által érintett terület munkahelyi övezetbe tartozik.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

64

Jóváhagyás száma: 44/2005.(IX.16.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Kelemen u. – Gergely u. – Kőér u. – Cserkesz utca által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Kasib Kft. – 2005. – Zajovics András vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Kőér utca városképi szempontból kiemelt terület, szabályozási szélessége 22,5 m. A terv a tömböt intézményterület övezetbe sorolja. Kerékpárút létesítését javasolja a terv a Kőér utcába.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

75

Jóváhagyás száma: 8/2006.(III.1.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, X. kerület, MÁV vasútvonal – XIX. kerület határa által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	BFVT Kft. – 2005. – András István vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Gitár utca szabályozási szélességét a terv 32 m-ben határozza meg, és 40 m távlatban biztosítandó szabályozási szélességet irányoz elő. A Maglódi utca szabályozási szélessége 38 m, a Sörgyár utcáé 15 m. A tömb övezete munkahelyi terület.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

81

Jóváhagyás száma: 24/2006. (V.19.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest X. kerület, Örmény u. – Cserkesz u. – Alkér u. – Gyömrői u. – Noszpoly u. – Vaspálya u. – Gyömrői út által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Tétényi Center Kft. – 2006. – Czebe Judit vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv csak közvetlenül érintkezik a tervezési területtel a Vaspálya utca és Gyömrői út találkozásánál.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

89

Jóváhagyás száma: 31/2006. (VI.16.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Méhes u. – Körvasút – Keresztúri út – Ladányi u. – Malomárok u. (Árapasztó árok) által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Kasib Kft. – 2006. – Zajovics András vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Körvasút menti körút tervezett helyigényét rögzíti a terv. A munkahelyi és jelentős zöldfelületű munkahelyi terület egésze régészeti érdekű terület. Javasolt szabályozási elem a Méhes utcában a kerékpárút nyomvonala.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap Környezetalakítási javaslat

91

Jóváhagyás száma: 7/2008. (III.21.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest X. kerület, Kőér utca – Gergely utca – Szilávy utca – Cserkesz utca által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Kasib Kft. – 2007. – Zajovics András vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Kőér utca városképi szempontból kiemelt terület, szabályozási szélessége a meglévő 22,5 m. A terv az által érintett lakóterületeket intenzív kertvárosias lakóterületből kisvárosias, jellemzően zárt sorú beépítésű (L2/A) övezetbe sorolja át, utcánként változó mélységű (0-10 m) előkertekkel. A terv alapján a Gitár utca szabályozási szélessége 15 m, a Cserkesz utcáé 15,7 m. A Kőér utcán jelzi a tervezett főútvonalat, de ennek környezetvédelmi vonatkozásait nem veszi figyelembe.

105

Mellékletek:	Szabályozási tervlap Környezetalakítási javaslat
--------------	---

Jóváhagyás száma: 8/2008. (III.21.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Méhes u. – Körvasút – Keresztúri út – Ladányi u. – Malomárok u. (Árapasztó árok) által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Benedek Kft. (Településrendezési Iroda) - Völgyzugoly Műhely Kft. - 2008.- Ferik Tünde vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Körvasút menti körút tervezett helyigényét rögzíti a terv. A munkahelyi terület szabályozási tervlapon szereplő hat önálló telkes kialakítása többlépcsős telekalakítási eljárás lefolytatása révén érhető el. A belső feltáró utak szabályozási szélessége változó: 10 m, 12 m és 16 m. A tömbfeltárással létrejövő telkeken körbe fasor telepítési kötelezettséget ír elő a terv, a körvasút felőli telekhatáron kettős fasorral.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap Környezetalakítási javaslat

106

Jóváhagyás száma: Államigazgatási egyeztetés alatt van	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Pilisi u. – L4 övezet – belterületi határ – Nemes utca – Kabai u. – MÁV vasútvonal által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Műhely Rt. – 2007. – Tasi Ákos tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A tervezett Körvasút menti körút irányadó szabályozási szélessége 40 m és 43 m. A Rákospatak menti 50 m-es sávban turisztikai erdő és közkert övezeteket irányoz elő a terv. A tervezett körút és a rekreációs zöldterületek közötti terület munkahelyi és kertvárosias lakóterület (L4) övezet besorolású. A terv rögzíti a területen áthaladó 120 kV-os légvezeték 20-20 m-es védőtávolságát.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap Környezetalakítási javaslat

ÁE-1

Jóváhagyás száma: Államigazgatási egyeztetés alatt van	Megnevezés: Budapest, X. kerület, Horog utca – Kőér utca – MÁV terület által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Tétényi Center Kft. – 2008. – Czebe Judit vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A körvasút menti körút tervezett szabályozását figyelembe veszi, az út szabályozási szélességét 36 m-ben határozza meg. A terv számos övezeti korrekciót irányoz elő. A körút szempontjából lényeges a Kőér utcának, a leszabályozott munkahelyi területnek és vasúti területnek KL-KT övezetre módosítása. Ezen kívül a terv a Horog utcát munkahelyi terület övezetbe sorolja. A munkahelyi terület besorolású övezetet a MÁV telke felé is megnöveli, mely mentén a vágányokkal párhuzamosan egy 16 m szabályozási szélességű utat jelöl ki a terv.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap Tervezett forgalmi rend Tervezett kereszttszelvények

ÁE-2

XIX. KERÜLET

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

A hatályos, 2005-ben jóváhagyott Budapest Főváros Településszerkezeti Terv (továbbiakban: TSZT) alapján a tervezési területen a következő **területfelhasználási egységek** találhatók:

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK		
<i>Terület-felhasználási egység jele</i>	<i>Területfelhasználási egység meghatározása</i>	<i>Területfelhasználási egység helye a tervezési területen</i>
LAKÓTERÜLET		
Lk	Kisvárosias lakóterület	Wekerle-telep
VEGYES TERÜLET		
Vt-VR	Városrészközpont vegyes terület	Europark tömbje
KÜLÖNLEGES TERÜLET		
K-KÜ	Közlekedésüzemi terület	Határ úti tömegközlekedési végállomás
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK		
KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖZMŰTERÜLET		
KÖu	Általános közlekedési terület	Határ út, Nagykőrösi út, Üllői út

A TSZT alapján a tervezési területen a következő **területhasználatot befolyásoló, illetve veszélyeztető tényezők** vannak jelen:

- **ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME**

Városcéppileg kiemelten kezelendő, látványérzékeny nyomvonal a Határ út és a Nagykőrösi út.

A város látványának feltárulása szempontjából kiemelten kezelendő nyomvonal az Üllői út a Határ úttól keletre.

Fővárosi értékvédelmi terület, városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű, helyi jelentőségű terület a Wekerle-telep.

- **FUNKCIONÁLIS SZERKEZET**

A tervezett Körvasút menti körút **prioritást igénylő, egyéb körirányú közúti elem.**

Városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű terület a Wekerle-telep.

Az Europark és környéke **városszerkezeti jelentőségű, átalakuló terület.**

A Határ út – Üllői út – Kőér utca csomópontja és térsége **egyéb városrészközpont.**

FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV

A hatályos Fővárosi Szabályozási Keretterv (továbbiakban FSZKT, 46/1998.(X.15.) Főv. Kgy. sz. rendelet) szerint a tervezési terület a következő **keretövezetekre** tagozódik:

Keretövezet jele	Keretövezet meghatározása	Keretövezet helye a tervezési területen
L3	Kisvárosias, jellemzően szabadonálló beépítésű lakóterület (BVKSZ 30.§)	Wekerle-telep
I	Intézményterület (BVKSZ 40.§)	Europark és környéke
KV-IK	Különleges, intézményi funkciókkal vegyes használatú közlekedési terület (BVKSZ 50.§)	50-es villamos végállomása és környéke
KL-KT	Közlekedési terület – közlekedési	Határ út, Nagykőrösi út, Üllői út, Ady Endre

	célú közterület (BVKSZ 51.§)	út Irányadó a tervezett Körvasút menti körút, a Vak Bottyán utca és az Üllői út
KL-VA	Közlekedési terület – vasúti létesítmények elhelyezésére szolgáló terület (BVKSZ 51.§)	hármaskézi metró nyomvonala

FSZKT korlátozások és védeltségek

- KORLÁTOZÁS:

A tervezési területet **mikrohullámú sáv** szeli át a Határ út – Nagykőrösi úti kereszteződés közelében a Nagykőrösi úttal majdnem párhuzamosan.

A Körvasút menti körút irányadó nyomvonala **településrendezési célok megvalósításához szükséges területként** van előírva.

A Körvasút menti körút, Üllői út, Vak Bottyán utca – Ferihegyi repülőtérre vezető út **városkép szempontjából kiemelt útvonalként** van jelölve.

A hármaskézi metró által érintett terület **metró védelmi zóna**.

- ÉRTÉKVÉDELME:

Városkép szempontjából kiemelt terület, valamint **fővárosi rendeletben védett épületegyüttes** a Wekerle-telep.

Fővárosi jelentőségű védelem alatt áll az Esze Tamás utcai **fasor**.

A tervezési terület a **zajvédelmi előírások** alapján három csoportba tartozik (BVKSZ 12. sz. melléklet).

2. zajvédelmi kategória – L3 övezeti jelű lakóterület

3. zajvédelmi kategória – az intézményterületek (I)

4. zajvédelmi kategória – a különleges terület (KV) és a közlekedési területek (KL)

KERÜLETI VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

Kispest Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzata (KVSZ) /43/2000. (XI.24.) sz. önk. rendelet/ a tervezési területet a következő övezetekbe sorolja:

Lakóterületek

- L3-XIX/WZ a Wekerle-telep jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület

Intézményterületek

- I-XIX/ZT városias, jellemzően zárt sorú beépítésű, tömbszerű intézményterület

Különleges városüzemeltetési területek:

- KV-IK-XIX/P parkolóház céljára kijelölt terület

Közlekedési terület

- KL-KT/XIX fővárosi jelentőségű közlekedési területek
- KL-KÉ/XIX közlekedéssel kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgáló terület

A Körvasút menti körút tervezése szempontjából a közlekedési területek a leginkább érintettek. Ezekre a KVSZ a következő előírásokat tartalmazza:

KL-KT-XIX

Fővárosi jelentőségű közlekedési területek

- (1) Az övezetbe a fővárosi jelentőségű közlekedési célú közterületek tartoznak.
- (2) A Fővárosi Szabályozási Keretben irányadó szabályozással jelölt területek által érintett telektömbökre Szabályozási Terv készítése kötelező.

- (3) *Az övezet területén üzemanyag-töltő állomás, kocsimosó nem helyezhető el.*

KL-KÉ-XIX

- (1) *Az övezet a közlekedési területek azon része, amely a közlekedéssel kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgál.*
- (2) *Az övezet területén a BVKSZ 51. § 19. számú táblázat b. b) pont szerint megengedett funkciók kizárólag parkolóházban, kiegészítő funkcióként helyezhetők el.*
- (3) *Az övezet szabályozási paramétereit Szabályozási Tervben kell meghatározni.*

KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERVEK

A mellékelt tervlapon rögzítettük a tervezett nyomvonal környezetében hatályos tervek területi hatályát.

Jóváhagyás száma: 33/2000.(VII.19.) Ök.r.	Megnevezés: Üllői út - Ferihegyi repülőtérre vezető út - P+R parkoló - Vak Bottyán utca - Hamvas utca által határolt terület (Városkapu I.) Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	BFVT Kft. – vezető tervező: pintér Ferenc
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Ferihegyi repülőtérre vezető út és a Vak Bottyán utca közötti területet közlekedéssel kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgáló övezetbe (KL-KÉ) sorolja, ahol egy 260 férőhelyes P+R terület van előirányozva. Ezen a területen keresztül biztosítja a terv a Vak Bottyán utca Kőér utcára való rácsatlakozását egy min. 12 m szabályozási szélességű út átvezetésével. Az Üllői út felől a tömb lezárására egy közhasználatú árkádot jelöl ki. A Vak Bottyán utca szabályozási szélességét 15 m és 22m-ben határozza meg. Az Üllői út menti területek intézmény övezetbe tartoznak.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap Beépítési tervlap

1

Jóváhagyás száma: 5/2004.(II.16.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, XIX. kerület Kispest, Üllői út – Mátyás király út – Ady Endre út – Corvin körút által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Schömer Urbanconsult Kft. – 2003. – Schömer András vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A KSZT az általa érintett területet intézményterület övezetbe sorolja. Az Üllői út szabályozási szélességét 42 m a terv alapján.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap Környezetalakítási javaslat (középtávú, hosszú-távú, hosszú-távú,,B” alternatíva)

2

Jóváhagyás száma: 49/2004.(XII.14.) Ök.r.	Megnevezés: Budapest, XIX. kerület, Wekerle-telep Speciális Szabályozási Terve
Tervezők:	Vezető tervező: Szemerey Márta
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Határ út mentén a helyi védelem alatt álló lakóterület (L3) védelme céljából zajvédő műtárgy (domb, fal stb.) létesítését írja elő.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

3

XX. KERÜLET

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

A hatályos, 2005-ben jóváhagyott Budapest Főváros Településszerkezeti Terv (továbbiakban: TSZT) alapján a tervezési területen a következő **területfelhasználási egységek** találhatók:

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK		
<i>Terület-felhasználási egység jele</i>	<i>Területfelhasználási egység meghatározása</i>	<i>Területfelhasználási egység helye a tervezési területen</i>
LAKÓTERÜLET		
Ln-T	Nagyvárosias telepszerű lakóterület	Baross utcai-lakótelep
Lke	Kertvárosias lakóterület	Török Flóris utca és Nagykőrösi utca közötti terület, Csepeli átjárótól délre lévő lakóterület
VEGYES TERÜLET		
Vk	Központi vegyes terület	Pesterzsébeti vasúti megálló környéke, valamint a Török Flóris utca és Nagykőrösi utca menti első teleksor
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK		
KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖZMŰTERÜLET		
KÖu	Általános közlekedési terület	Helsinki út, Határ út, Török Flóris utca, Nagykőrösi út, Ady Endre út, Üllői út
Kök	Vasútterület	Budapest – Kiskunhalas vasútvonal
ZÖLDTERÜLET		
Z	Zöldterület	Pesterzsébeti gyógyfürdő és strand területe
VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLETEK		
V-FV	Folyóvizek medre és partja	Duna folyam

A TSZT alapján a tervezési területen a következő **területhasználatot befolyásoló, illetve veszélyeztető tényezők** vannak jelen:

- ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME
A város látványának feltárulása szempontjából kiemelten kezelendő nyomvonal a Határ út és a Helsinki út.
A Ráckevei (Soroksári) - Duna és Helsinki út közötti terület a Csepeli átjárótól északra **városképi**, délre **tájképi illeszkedés szempontjából kiemelten kezelendő Duna-parti terület**.
- FUNKCIONÁLIS SZERKEZET
A tervezett Körvasút menti körút **prioritást igénylő, egyéb körirányú közúti elem**.
A Határ út menti sáv **belterületi funkcióváltó terület**.
- TALAJVÉDELMI BEAVATKOZÁS TÉRSÉGEI
A Körvasút menti körút tervezett nyomvonala és a csepeli átjáró közötti terület, valamint a Pesterzsébeti Gyógyfürdő és Strand **csatornázandó területként** szerepel.

FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV

A hatályos Fővárosi Szabályozási Keretterv (továbbiakban FSZKT, 46/1998.(X.15.) Főv. Kgy. sz. rendelet) szerint a tervezési terület a következő **keretövezetekre** tagozódik:

Keretövezet jele	Keretövezet meghatározása	Keretövezet helye a tervezési területen
L4	Intenzív kertvárosias lakóterület (BVKSZ 31.§)	A Török Flóris utca és Nagykőrösi út között, az intézményterületek mögött
L7	Telepszerű lakóterület (BVKSZ 35.§)	Baross utcai lakótelep
I	Intézményterület (BVKSZ 40.§)	Pesterzsébeti vasúti és Hév megállók és környezetük, valamint a Határ út mentén két-három, a Nagykőrösi út mentén három-négy telekmélységig
IZ	Jelentős zöldfelületű intézményterület (BVKSZ 41.§)	
KL-KT	Közlekedési terület – közlekedési célú közterület (BVKSZ 51.§)	Helsinki út, Baross utca, Török Flóris utca, Nagykőrösi út, Határ út
KL-VA	Közlekedési terület – vasúti létesítmények elhelyezésére szolgáló terület (BVKSZ 51.§)	A Ráckevei-Soroksári HÉV és a vele párhuzamosan futó Budapest – Kunszentmiklós vasútvonal területe

FSZKT korlátozások és védettségek

- KORLÁTOZÁS:

A tervezési területet **mikrohullámú sáv** szeli át a XXI. kerület felől a Csepeli átjáró közepénél, mely a Helsinki úttal párhuzamosan halad tovább.

A Pesterzsébeti gyógyfürdő és strand **hévíznyerő hely**, melynek **védőtávolsága** az egész telekre kiterjed.

A Körvasút menti körút korábbi irányadó nyomvonala **településrendezési célok megvalósításához szükséges területként** van előirányozva.

A Körvasút menti körút korábbi nyomvonal átvezetése a Gubacsi-hídnál és a Helsinki út **városkép szempontjából kiemelt útvonalként** van jelölve.

- ÉRTÉKVÉDELEM:

Fővárosi jelentőségű védett természeti érték a pesterzsébeti jódos-sós gyógyfürdő kútjai.

Fővárosi jelentőségű védelem alatt áll a Török Flóris utcai **fasor**.

A tervezési terület a **zajvédelmi előírások** alapján három csoportba tartozik (BVKSZ 12. sz. melléklet).

2. zajvédelmi kategória – L4, L7 övezeti jelű lakóterület, jelentős zöldfelületű intézményterület (IZ)

3. zajvédelmi kategória – az intézményterületek (I)

4. zajvédelmi kategória – a közlekedési területek (KL)

KERÜLETI VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

XX. kerület Pesterzsébeti Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzata (KVSZ) / 25/2001. (VII. 30.) sz. önk. rendelet/ a tervezési területet a következő övezetekbe sorolja:

Lakóterületek

- L7-XX/K kialakult, lakóépületekkel telepszerűen beépített terület

Intézményterületek

- I-XX/SZ1A jellemzően szabadonálló beépítésű intézményterület, ahol a lakásfunkció megengedett

- I-XX/SZ2 jellemzően szabadonálló beépítésű intézményterület, ahol a lakásfunkció kizárt
- I-XX/Z2 a Határ út és a Nagykőrösi út menti jellemzően zárt sorú beépítésű intézményterület
- IZ-XX/S szabadonálló beépítésű sport- és strandterület

Közlekedési terület

- KL-KT-XX fővárosi jelentőségű közlekedési területek
- KL-VA-XX vasúti létesítmények elhelyezésére szolgáló terület

A KVSZ területre, illetve a tervezett főútra és környezetére vonatkozó leglényegesebb előírásai - a teljesség igénye nélkül - a következők:

SAJÁTOS JOGINTÉZMÉNYEK

2. §

- (1) A rendezett településfejlődés biztosítása érdekében Pesterzsébet közigazgatási területén a rehabilitációs szabályozást igénylő területekre, valamint a 2. sz. mellékleten lehatárolt területekre vonatkozóan a Kerületi Önkormányzatot az 1997. évi LXXVIII. törvény 25. §-a alapján elővásárlási jog illeti meg.
- (2) A 2. sz. mellékleten lehatárolt, sorszámozott területek:
 - ...
 - a 11. sz. területen a IX. kerületi közigazgatási határ és a Gubacsi híd közti Duna-parti terület. (a Lágymányosi hídig összefüggő, kiemelt szabályozást igénylő, összvárosi érdekű terület.

...

5. § A föld, a levegő és a vizek védelme

...

Zaj és rezgésvédelem

- (15) Új épület a hatályos zajvédelmi rendelet területhasználatra vonatkozó határértékeinek túllépésével nem helyezhető el.
- (16) Üzemi tevékenységből és építési munkából eredő zajterhelés nem haladhatja meg a hatályos zajvédelmi előírások vonatkozó határértékeit. Amennyiben határérték túllépés következne be a megfelelő zajvédelmi, zajcsökkentési intézkedések elvégzése, megvalósítása a zaj- és rezgésterhelésből származó kár elhárítása a káros hatás keltőjének feladata.
- (17) Új út, vasútvonal létesítése, a forgalmi viszonyok lényeges és tartós megváltozásával járó felújítása csak zaj- és rezgésvédelmi munkarészt tartalmazó engedélyezési terv alapján lehetséges.
- (18) Zaj- és rezgésvédelmi vonatkozásban a helyi zajvédelmi rendeletben foglalt előírásokat is egyidejűleg figyelembe kell venni.

...

7. §

A közterületek és az azokon elhelyezhető köztárgyak kialakítása

- (1) A közlekedési célú közterületek KL keretövezetbe nem sorolt területein kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely szolgáltató, igazgatási, gazdasági tevékenységi célú épületek nem helyezhetők el.

...

15. §

Közlekedésre vonatkozó általános rendelkezések

- (1) Gyorsforgalmi út és külterületi főútvonal tengelyétől mért 100-100 m védőtávolságon belül építmény elhelyezéséhez közútkezelői hozzájárulás szükséges, egyéb tevékenység végzése esetén a vonatkozó jogszabályokat kell betartani.
- (2) Országos közforgalmi vasút szélső vágányának tengelyétől mért 50-50 m védőtávolságon belül építmény elhelyezéséhez a Központi Közlekedési Felügyelet Vasúti Felügyeletének a MÁV Rt. előzetes üzemeltetői állásfoglalása alapján kiadott szakhatósági hozzájárulása szükséges.
- (3) A XX. kerület közterületei a közlekedésben betöltött szerepüknek megfelelően az alábbiak szerint osztályozhatók:

a) Főútvonalak:

Csepeli átjáró - Gubacsi híd

Határ út (Körvasút menti körút kiépítése után lakó út)

Helsinki út

Nagykőrösi út (szervizút kivételével)

Török Flóris utca (Határ út-Nagysándor J. utca)

...

Kiépítése után:

Körvasút menti körút

...

b) Gyűjtőutak:

Baross utca

Jókai Mór utca

Lajtha L. utca

Mártírok útja (Határ út - Szabadka út)

Török Flóris utca (Nagysándor J. utca - Alsó határút)

...

VEGYES TERÜLETEK

...

39. §

I-XX/SZ1A

Jellemzően szabadonálló beépítésű intézményterület, ahol a lakásfunkció megengedett

- (1) Az építési övezet a közintézményi, egészségügyi, szociális, oktatási, kulturális és egyházi funkciók, továbbá a lakóterületek ellátását szolgáló kereskedelmi-, szolgáltatási-, vendéglátási funkciók jellemzően szabadonálló beépítésű épületeinek elhelyezésére szolgál.
- (2) Az építési övezetben nem helyezhető el üzemanyagtöltő, parkolóház.
- (3) A Szabályozási Teroben a 18. sz. táblázat megadott határértékeit kell betartani.

18. sz. táblázat

Övezet jele	Kialakítható legkisebb telekterület mérete	Beépítési mód	Beépítettség megengedet t legnagyobb mértéke	Építménymagasság		Zöldfelület legkisebb mértéke	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke	Szintterületi mutató megenge- dett legna- gyobb mértéke
				legkisebb	legnagyobb			
I-XX/SZ1A	700 m ²	szabadonálló	35%	6,0 m	9,0 m	35%	35%	1,2 m ² /m ²

40. §

I-XX/SZ2

Jellemzően szabadonálló beépítésű intézményterület, ahol a lakásfunkció kizárt

- (1) Az építési övezet jellemzően szabadonálló beépítésű intézményterület a Helsinki út, Nagykőrösi út mentén, ahol a lakásfunkció nem megengedett, kivéve gondnoki lakás.
- (2) Az építési övezet területén lakóépületek, szálláshely - szolgáltató épületek nem helyezhetők el.
- (3) A Szabályozási Teroben a 19. számú táblázat határértékeit kell betartani.

19. sz. táblázat

Övezet jele	Kialakítható legkisebb telekterület mérete	Beépítési mód	Beépítettség megengedet t legnagyobb mértéke	Építménymagasság		Zöldfelület legkisebb mértéke	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke	Szintterületi mutató megenge- dett legna- gyobb mértéke
				legkisebb	legnagyobb			
I-XX/SZ2	4500 m ²	szabadonálló	35%	6,0 m	15,0 m	35%	35%	1,4 m ² /m ²

...

KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK

59. §

KL-KT-XX

Fővárosi jelentőségű közlekedési területek

- (1) Az övezetbe a fővárosi jelentőségű közlekedési célú közterületek - gyorsforgalmi utak, főútvonalak, részben a gyűjtőutak - tartoznak.
- (2) A Fővárosi Szabályozási Keretben irányadó szabályozással jelölt területek által érintett telektömbökre Szabályozási Terv készítése kötelező.
- (3) Az övezet területén üzemanyagtöltő állomás, kocsimosó nem helyezhető el.

60. §

KL-VA-XX

Vasúti létesítmények területe

- (1) Az övezet a közlekedési területek azon része, amely a vasúti és egyéb kapcsolódó létesítmények elhelyezésére szolgál.
- (2) Az övezet területén
 - a) üzemanyagtöltő, autómosó,
 - b) szolgálati lakó- és szállásépületeknem helyezhetők el.
- (3) Kiskereskedelmi funkciót is tartalmazó épület elhelyezése esetén a kiskereskedelmi egység bruttó szintterülete nem haladhatja meg az 500 m^2 -t.
- (4) A Fővárosi Szabályozási Keretben irányadó szabályozással jelölt területek által érintett telektömbökre Szabályozási Terv készítése kötelező.

KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERVEK

A mellékelt tervlapon rögzítettük a tervezett nyomvonal környezetében hatályos tervek területi hatályát.

Jóváhagyás száma: 8/2001.(III.21.) Ök.r.	Megnevezés: A Nagykőrösi út - Határ út - Török Fl. u. - Mátyás u. - Zrínyi u. - Hunyor u. - Balassa u. - Köteles u. - Nagysándor u. - Bessenyei u. - Zobor u. - Kazinczy u. - Magyar u. által határolt terület szabályozási terv módosítása
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Határ út és Nagykőrösi út menti területeket a terv intézményterület övezetbe sorolja. A tervben előírányzott I-XX/V jelű építési övezet a nem zárja ki új lakás építését a Határ út mentén. A bentebb lévő tömböket intenzív kertvárosias lakóterületbe (L4). A Határ útra szabályozási előírást nem tartalmaz.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

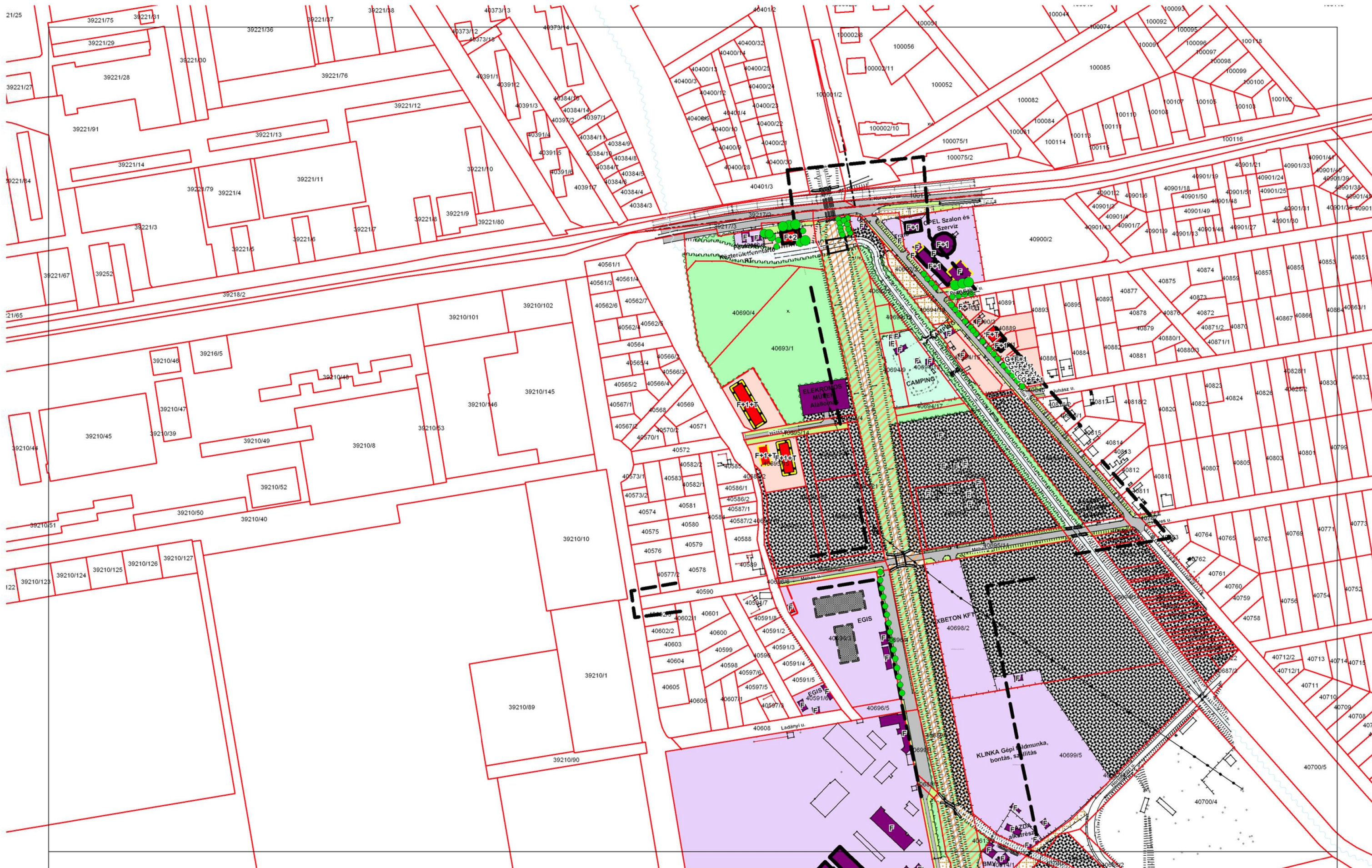
1

Jóváhagyás száma: 1/2003.(II.20.) Ök. r.	Megnevezés: Budapest, XX. kerület, Lajtha László u. – János u. – Török Fl. u. – Határ út által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	Otthon Építész Stúdió – 2002. – Cs. Kelemen Ágnes vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A lakótelep L7 – telepszerű lakóterület övezetbe tartozik. A Határ útra nem irányoz elő szabályozási szélességet, de rögzíti a Török Fl. utca 32m, a Lajtha L. u. 22m és a János utca 16,5m szabályozási szélességét.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap

2

Jóváhagyás száma: Államigazgatási egyeztetés alatt van	Megnevezés: Budapest, IX. kerület, Soroksári Duna-ág és környéke (Gubacsi-dűlő) Kerületi Szabályozási Terve
Tervezők:	M-Teampannon Kft. – 2008. – Koszorú Lajos vezető tervező
A tervnek a tervezett körutat érintő elemei:	A terv közvetlenül érinti a tervezési területet. A Körvasút menti körút tervezett szabályozását figyelembe veszi. A körút közúti alagutas átvezetését támogatja. Az út számára a IX. és XX. kerület határán 60 m szabályozási szélességet irányoz elő. A vasúti terület és a Duna közötti intézményterületi övezeti besorolású területet a IX. kerületben kijelölt 24 m szabályozási szélességű út folytatása bontja két részre. A Duna-menti sávot a terv közpark (Z-KP) övezetbe sorolja.
Mellékletek:	Szabályozási tervlap Beépítési- és környezetalakítási javaslat

ÁE



Budapest, a Körvasút menti körút Ráckevei(Soroksári)-Duna - Kerepesi út közötti szakaszának szabályozási keretterve



 TERVEZŐ ÉS TANÁCSADÓ KFT. Cím: 1011 Budapest, Városház utca 11. sz. ép. Tél: +36 (0)1 450 40 00 Fax: +36 (0)1 450 40 01 E-mail: info@urbanitas.hu	Projekt neve:		BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítész Iroda		Projekt szám:	1116		
	Előzetes vizsgálat:		Budapest, a Körvasút menti körút Ráckevei (Soroksári) Duna- Kerepesi út közötti szakaszának szabályozási keretterve				Skála:	1:4000
	Előzetes vizsgálat:		ÖSSZEFOGLALÓ VESZÉLYELEMZÉS				Előzetes vizsgálat:	ÖSSZEFOGLALÓ VESZÉLYELEMZÉS
	Előzetes vizsgálat:		Előzetes vizsgálat				Előzetes vizsgálat:	Előzetes vizsgálat

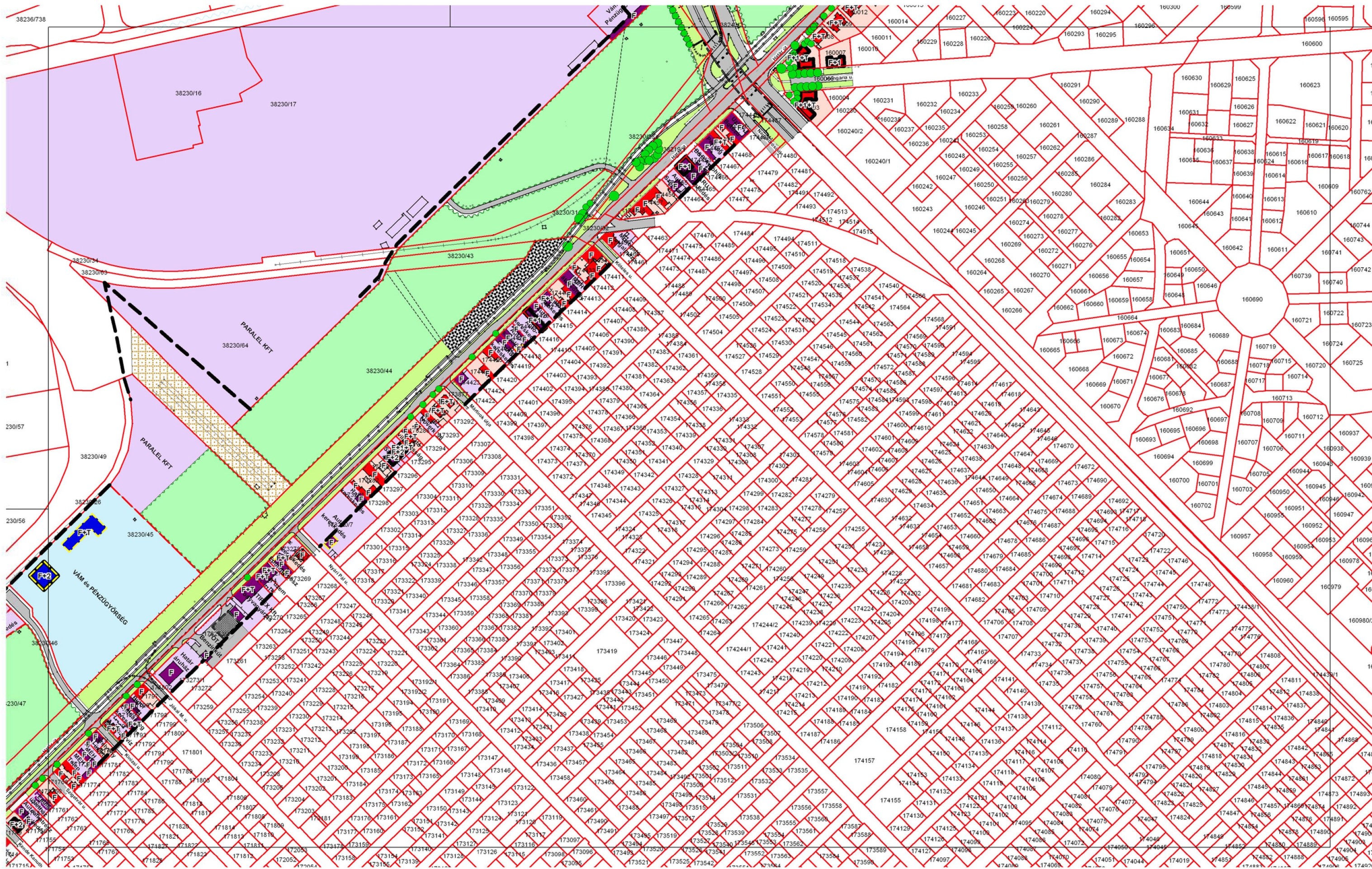
A tervezési anyagot és a minden alapadatokat felhasználással készült:
A terv az URBANITAS Kft. szerelmi tulajdona, minden jog fenntartva!



Budapest, a Körvasút menti körút Ráckevei(Soroksári)-Duna - Kerepesi út közötti szakaszának szabályozási keretterve



 TERVEZŐ ÉS TANÁCSADÓ KFT. Cím: 1051 Budapest, Rákóczi út 1115. Tél: +36 (0)1 450 40 40 Fax: +36 (0)1 450 40 41 E-mail: info@urbanitas.hu		Projekt: BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítész Iroda Tervező: Budapest, a Körvasút menti körút Ráckevei(Soroksári)-Duna - Kerepesi út közötti szakaszának szabályozási keretterve Tervező: BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítész Iroda Tervező: BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítész Iroda Tervező: BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítész Iroda	
Tervező: BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítész Iroda		Tervező: BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítész Iroda	
Tervező: BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítész Iroda		Tervező: BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítész Iroda	
Tervező: BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítész Iroda		Tervező: BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítész Iroda	
Tervező: BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítész Iroda		Tervező: BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítész Iroda	



Budapest, a Körvasút menti körút Ráckevei(Soroksári)-Duna - Kerepesi út közötti szakaszának szabályozási keretterve



		BFFH Közlekedési Ügyosztály, BFFH Főépítési Iroda		Fajta:	
Budapest, a Körvasút menti körút Ráckevei(Soroksári)-Duna - Kerepesi út közötti szakaszának szabályozási keretterve		Tervező:		1110	
Tervező és kiadó:		Tervező és kiadó:		1:1000	
Tervező és kiadó:		Tervező és kiadó:		1:1000	
Tervező és kiadó:		Tervező és kiadó:		1:1000	
Tervező és kiadó:		Tervező és kiadó:		1:1000	
Tervező és kiadó:		Tervező és kiadó:		1:1000	
Tervező és kiadó:		Tervező és kiadó:		1:1000	
Tervező és kiadó:		Tervező és kiadó:		1:1000	
Tervező és kiadó:		Tervező és kiadó:		1:1000	



Átrézeti vázlat:

A TERVEZETT SZABÁLYOZÁS ÉS KÖVETKEZMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE

BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ TERÜLETRENDEZÉSI TERVE

Az agglomeráció térségi szerkezeti terve jelen terv szerinti nyomvonalat tartalmazza.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

A Településszerkezeti terv szintén jelen terv szerinti nyomvonalat tartalmazza.

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

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

FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV

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

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

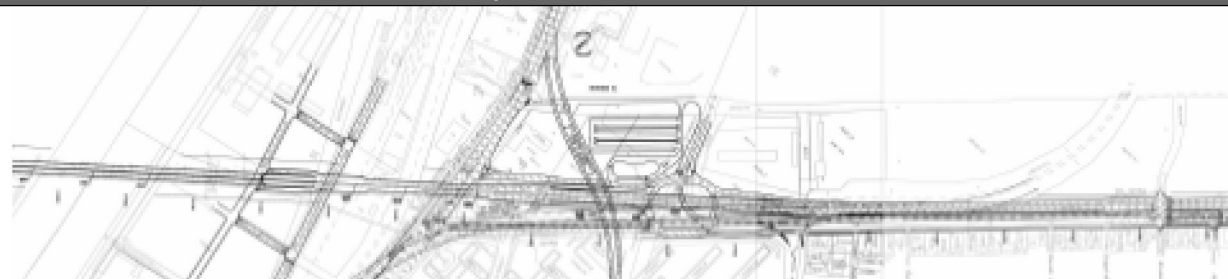
A tervezett út és környezetében az FSZKT módosítás nagyrészt magához az úthoz kötődik. Kisebb része pedig a Főpolgármesteri Hivatal Főépítési Irodája által a tervezéshez átadott digitális nyilvántartási földhivatali telekállományhoz való "igazítása" az FSZKT-nak, de nem jelent tényleges módosítást.

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

IX. KERÜLET

A KÖRVASÚT MENTI KÖRÚT TERVEZETT NYOMVONALAINAK ÖSSZEHASONLÍTÁSA A NAGYKÖRÖSI ÚT – SOROKSÁRI ÚT KÖZÖTT

Urbanitás Kft. – Közlekedés Kft. Szabályozási Keretterv - 2007.



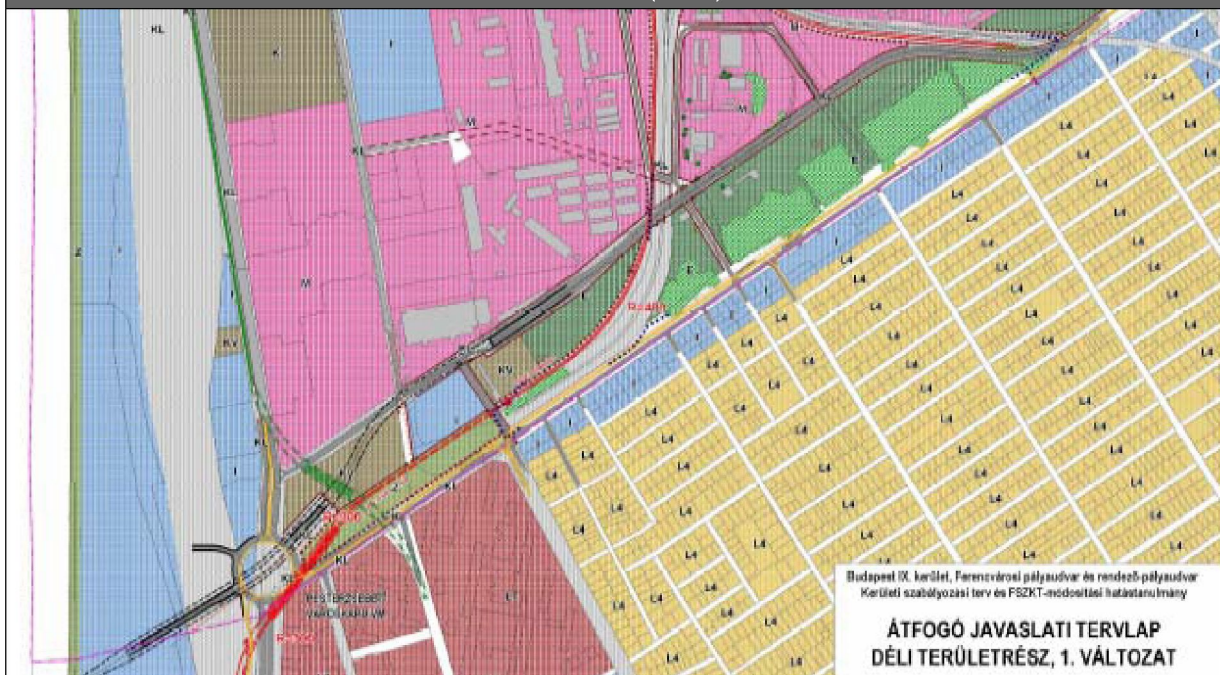
ELŐNY

- A tervezett nyomvonal nagyrészt fővárosi tulajdonú területeken halad, ill. egyéb közlekedési célra fenntartott területeken.
- A 3-a villamos átvezetését biztosítja a HÉV végállomás mellé
- A Határ út – Szabadkai út között intermodális csomópont kialakítására ad lehetőséget.

HÁTRÁNY

- A nyomvonal az Erzsébeti lakótelep mellett nem csökkenti, ill. a tervezett felüljáró mellett növeli a közlekedésből adódó környezeti terhelést.
- A Gubacsi úti csomópont külön szintű felüljárója városképileg kedvezőtlen.
- A MÁV gurítódomb Határ út menti sávjának „támfalasítását”, ill. egyik vágánynak a megszüntetését vagy a másik oldalra való áthelyezését igényli.
- A kelebiai vasút átvezetését a Ferencvárosi pályaudvarra -2. szinten biztosítja és a gurítódomb megszüntetését feltételezi ennek távlati megvalósításához.

BFVT Kft. - Ferencvárosi Pu. KSZT és FSZKT mód. (2008.) – 1. változat



ELŐNY

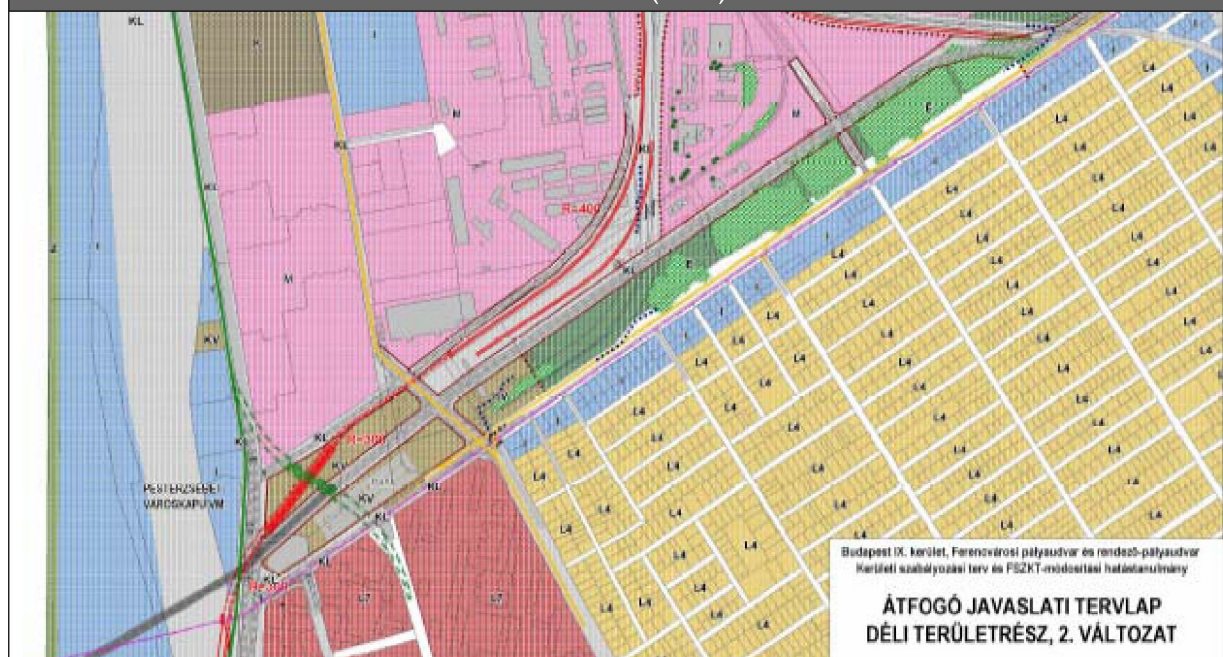
- A Határ út – Szabadkai út között intermodális

HÁTRÁNY

- A körutat új nyomvonalra helyezi, amely

csomópont kialakítására ad lehetőséget ▪ A Szabadkai úton való nyomvonalvezetés az erzsébeti lakótelep szempontjából környezetvédelmi szempontból kedvező ▪ A jelentős hosszon való szint alatti nyomvonalvezetés városképileg kedvező, a gurítódomb meghagyása viszont ezzel ellentmondásban van.	jelentős hosszon nem fővárosi tulajdonú. ▪ Tervezett szintalatti vezetés hossza kb. 800 m-rel megnő, ezáltal a beruházást drágítja. ▪ Az 5-ös metró kéreg alatti vezetését ellehetetleníti, mélyebb nyomvonalvezetéssel valósítható csak meg, ami drágábbá teszi. ▪ Nem tűnik megoldottnak a Körvasút menti krt. – gurítódomb, kelebiai vasút keresztezés megoldása, mivel a körutat itt kissé süllyeszteni kellene, de így szintben keresztené a bevágásban vezetett kelebiai vonalat. ▪ A Soroksári úton tervezett körforgalmú csomópont javasolt körforgalmú villamos-átvezetése megkérdőjelezhető. ▪ A Soroksári úti körforgalomtól a Gubacsi dűlőhöz előírányzott közvetlen kapcsolat úgy szintén megkérdőjelezhető a jelentős szintkülönbség miatt.
--	--

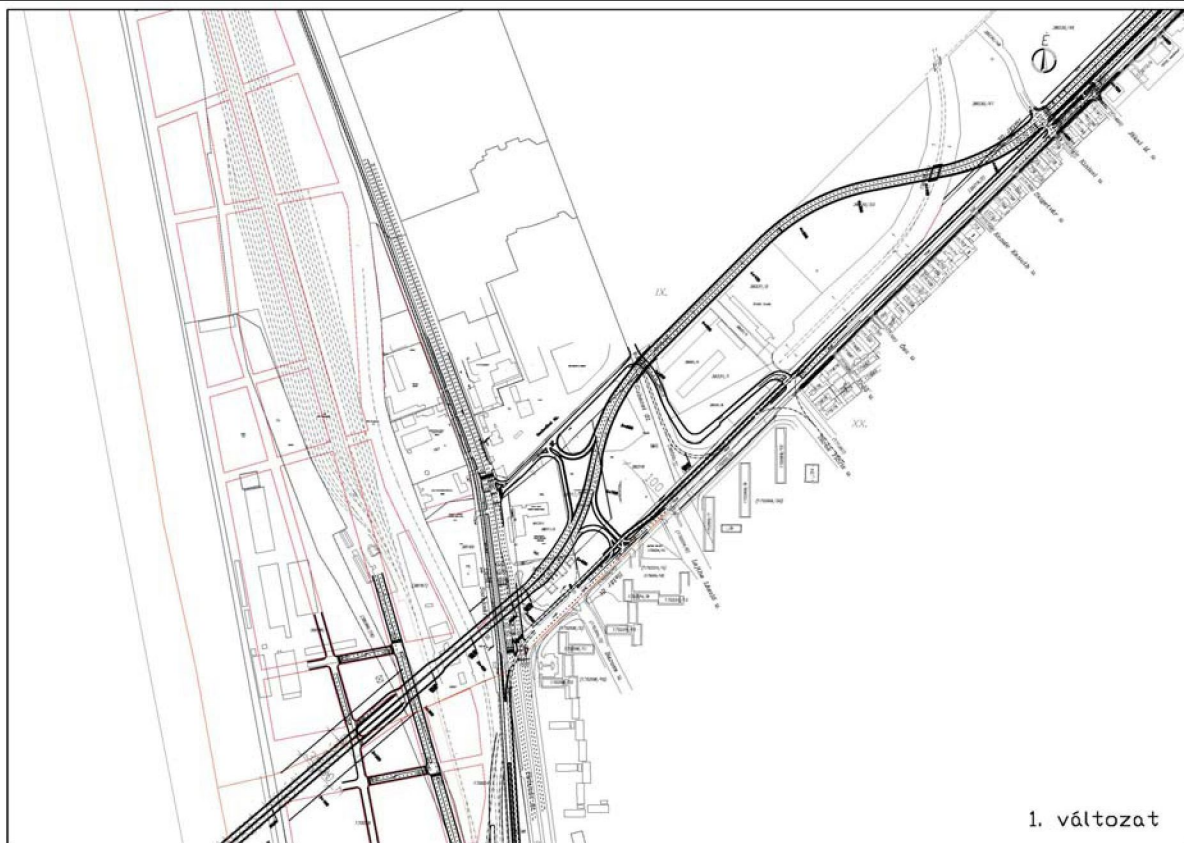
BFVT Kft. - Ferencvárosi Pu. KSZT és FSZKT mód. (2008.) – 2. változat



ELŐNY	HÁTRÁNY
▪ A Körvasút menti krt. és a Soroksári út csomóponti kapcsolatai a Szabadkai úton és a Határ úton keresztül jól megoldhatók ▪ A Határ út, ill. a tervezett körút két oldalán intermodális csomópont kialakítására ad lehetőséget ▪ A Gubacsi út – Török Flóris u. összekötés előnyös ▪ Környezetvédelmi szempontból kedvezőbb az Erzsébeti lakótelep mellett és a Pesterzsébet városkapu térség számára ▪ Városképi szempontból kedvező, mert a Gubacsi út rákötésénél nem szükséges felüljáró	▪ A körutat új nyomvonalra helyezi, amely nem fővárosi tulajdonú. ▪ Az ELMŰ állomás áthelyezését igényli, ami ▪ 3-5 milliárd Ft költségigényű ▪ A MÁV gurító domb áthelyezését igényli ▪ A 120 kV-os távvezeték áthelyezését igényli (városképileg kedvező) ▪ Az új LIDL áruház bontásával, a telephely kisajátításával jár ▪ A T-COM irodaház bontását igényli ▪ A LINDE telephelyen több raktárépület bontásával és terület-kisajátítással jár

létesítése	▪ A Gubacsi út - Szabadkai út keresztezésénél kisajátítást igényel ▪ A 3-as villamos tervezett meghosszabbítását nem javasolja ▪ Az 5-ös metró kéreg alatti vezetését ellehetetleníti, mélyebb nyomvonalvezetéssel valósítható csak meg, ami drágábbá teszi. ▪ - A Körút I. ütemű szakaszának megvalósítását - az Üllői út és a Soroksári út között - 6-8 milliárd Ft-al drágábbá teszi
------------	--

Urbanitas Kft. – Közlekedés Kft. Szabályozási Keretterv – 2009. – 1. változat



ELŐNY	HÁTRÁNY
▪ A Határ út – Szabadkai út között intermodális csomópont kialakítására ad lehetőséget ▪ A Szabadkai úton való nyomvonalvezetés az erzsébeti lakótelep szempontjából környezetvédelmi szempontból kedvező ▪ A 3-a villamos átvezetését biztosítja a HÉV végállomás mellé	▪ A körutat új nyomvonalra helyezi, amely jelentős hosszon nem fővárosi tulajdonú. ▪ A gurítódombot „átfúrva” külön szintben keresztezi ▪ A Gubacsi út felett felüljárón van átvezetve ▪ a kelebiai vasút a gurítódomb mellett, bevágásban vezethető be az út nyomvonalát külön szintben keresztezve a Józsefvárosi pályaudvarra ▪ - Az új ALDI áruház bontását igényli



ELŐNY	HÁTRÁNY
▪ A tervezett nyomvonal nagyrészt fővárosi tulajdonú területeken halad, ill. egyéb közlekedési célra fenntartott területeken. ▪ A 3-a villamos átvezetését biztosítja a HÉV végállomás mellé ▪ A Határ út – Szabadkai út között intermodális csomópont kialakítására ad lehetőséget. ▪ A Török Flóris utcától a nyomvonal távolodik a mai Határ úti nyomvonaltól és a Gubacsi út előtt már föld alatti nyomvonal-vezetésű lesz, így környezetvédelmi szempontból kevésbé terheli az erzsébeti lakótelepet ▪ A kelebiai vasút átvezetését a Ferencvárosi pályaudvarra a gurítódomb ellentétes oldalán, süllyesztve biztosítja	▪ A Gubacsi úti csomópont külön szintű felüljárója városképileg kedvezőtlen. ▪ A MÁV gurítódomb Határ út menti sávjának „támfalásítását”, vagy az egyik vágány másik oldalra való áthelyezését igényli.

- Az egyeztetések eredményeképpen az 2. jelű változat került a tervben kidolgozásra. A Körvasút menti körút Ráckevei (Soroksári) – Duna alatti átvezetésének nyomvonala egyenesen a Határ útba torkollik. Jelen szabályozás biztosítja az alagutas változathoz szükséges közlekedési területigényt, amely valószínűleg felülről építhető, így ennek a megépítéshez szükséges helyigényét biztosítottuk a tervben, amely a megépítés után minden bizonnyal csökkenthető lesz. A Gubacsi dűlő jelenleg intézmény (I) keretövezetű területén a Körvasút menti körút számára 60 m széles KL-KT keretövezetű terület tartandó fenn, amelyet a jóváhagyás előtt álló KSZT is biztosít. A kelebiai vasútvonal és ráckevei HÉV vasúti területén (KL-VA) az átvezetést szolgalmi joggal biztosítottuk.

- A Határ út – Gubacsi út - Szabadkai út – Soroksári út által határolt terület a hatályos FSZKT szerint intézményterület (I) keretövezetű, melyen min. 200 P+R parkoló elhelyezését kell biztosítani. A terület azonban olyan városszerkezeti pozíciójú közlekedési és tömegközlekedési adottságokkal rendelkezik – villamos, autóbusz végállomás, megálló, tervezett metró megállóhely, P+R terület –, hogy itt távlatban egy intermodális közlekedési csomópont létesítésének lehetőségét kell fenntartani. A szabályozási keretterv a területet egyelőre (KL-KT) keretövezetbe sorolja, mivel több a bizonytalan tényező – pl. 5-ös metró, kelebiai vasút átvezetése –, de a későbbiekben megfontolható a KV-IK keretövezet előirányzása is. A P+R parkoló kapacitását a terv 300-ra növeli.
- Szolgalmat biztosítja a terv a kelebiai vasútvonal Ferencvárosi pályaudvarra történő szint alatti bekötési lehetőségét a Helsinki úton keresztül, az elektromos alaállomás és a gurítódomb között.
- A körút közlekedési területének (KL-KT) helyigénye a Határ úton, a gurítódomb mentén 42 m. A terv a gurítódomb fennmaradásával számol, de ez a Ferencvárosi pályaudvar szerepének ártértékelése után remélhető, hogy oka fogyottá válik. Távolati sorsát a jelenleg felfüggesztett KSZT során kell majd eldönteni a MÁV hosszú távú fejlesztési koncepciója figyelembe vételével.
- A Gubacsi út – Nagykőrösi út közötti szakaszon az út mellett tervezett és meglévő védőerdő van, amely az utat a vasútüzemi és iparterületektől választja el. Ennek legfeljebb kondicionáló szerepe lehet, de jelen esetben ennél fontosabb lenne az út megépülése után a főút menti területek városszerkezeti szerepének megfelelő hasznosítása. Javasoljuk, hogy részben a Ferencvárosi pályaudvar tervezése kapcsán, részben ezt követően és ehhez illeszkedően a Határ út menti területek intézményi felhasználását irányozzák elő a továbbtervezések során.

A KÖRVASÚT MENTI KÖRÚT TERVEZETT NYOMVONALAINAK ÖSSZEHASONLÍTÁSA A NAGYKÖRÖSI ÚT – ÜLLŐI ÚT KÖZÖTT:

Urbanitas Kft. – Közlekedés Kft. Szabályozási Keretterv - 2007. – 1. változat	
A tervezett út a villamos erdő felőli oldalán, a Határ út szerviz útként marad fenn a jelenlegi helyén. Mivel mindkét oldalról erdősáv, ill. erdő határolja, az út és a villamos mellett zajvédő fal létesül. Jellemző szabályozási szélesség 60 m, megegyezően a hatályos KSZT-vel.	
ELŐNY	HÁTRÁNY
▪ A tervezett út csak a legszükségesebb területet veszi igénybe a meglévő erdőművelési ágú területből. ▪ Az FSZKT módosítás összhangban marad a hatályos KSZT szabályozásával.	▪ A zajvédőfalak között vezetett nyomvonal városképileg kifogásolható, nem városias megoldás, bár a Wekerle-telep és a József Attila lakótelep felől is takart a meglévő növényzettel.
Urbanitas Kft. – Közlekedés Kft. Szabályozási Keretterv - 2007. – 2. változat	
A tervezett út kb. -1 m süllyesztett nyomvonalvezetéssel haladna és az ebből kinyert földrézsű az út két oldalán biztosítaná az út által.	
ELŐNY	HÁTRÁNY
▪ A süllyesztett nyomvonalvezetésű út, két oldalán zajvédődombbal városképileg kedvező megoldást biztosít.	▪ A területigénye az 1. változatnál lényegesen nagyobb (60m helyett 83 m szabályozási szélességet igényel.), amely erdő művelési ágú területet érint és pótlásáról gondoskodni kell ▪ A Wekerle-telep felől a villamos zajterhelése nem lenne bevéde, csak a közúté. ▪ A hatályos KSZT-t az első felülvizsgálat során módosítani kell az FSZKT. 3. sz. melléklete szerint.

- A 2009. évi egyeztetések során merült fel egy harmadik változat szükségessége, amely a két korábbi változat előnyeinek kihasználásából alakult ki.

Urbanitas Kft. – Közlekedés Kft. Szabályozási Keretterv – 2009.

A tervezett út kb. 0,8 m süllyesztett nyomvonalvezetéssel haladna és az ebből kinyert földrézsű az út József Attila lakótelep felőli oldalán biztosítaná a zajvédelmet az erdő használók számára.

A Wekerle-telep irányába a villamos Határ út felőli oldalán zajvédőfal létesülne, az út menti erdősáv takarásában.

ELŐNY	HÁTRÁNY
▪ A területigénye a korábbi 1. változatnál alig nagyobb, jellemzően 65 m szabályozási szélességű. ▪ A süllyesztett nyomvonal-vezetésű út egy oldalán zajvédődombbal városképileg kedvező megoldást biztosít.	▪ A hatályos KSZT-t az első felülvizsgálat során összhangba kell hozni a tervvel, de az út építési engedélye az FSZKT 3. sz. melléklete alapján is kiadható.

- A IX. kerület azért támogatta inkább a zajvédő-dombos változatot, mert így a József A. lakótelep felé is lenne zajvédelem, mivel a zajvédelmi szakvélemény alapján zajvédőfal létesítésére a lakóépületek miatt már nem lenne ebben az irányban lenne szükség, viszont az itteni erdő szabadidős használata már ennek védelmét is indokoltá teszi. Az új kereszttszelvény javaslat helyigénye a normál szakaszon 65 m. A hatályos József Attila lakótelep KSZT itt 60 m szélességet irányzott elő. Elvben elképzelhető lenne, hogy a földmű erdőterületen valósuljon meg, de építési engedélyezési és fenntartási okok miatt célszerű ezt útterületen kiszabályozni.
- A körút a Határ útról az Ibis Hotel mögé kanyarodva szintben keresztezve az Üllői utat csatlakozik be a Kőér utcába. Nem teszi lehetővé különbsztű csomópont kialakítását a 3-as metró kéreg alatti nyomvonalvezetése és a ferihegyi gyorsforgalmi út meglévő átemelése sem. A kanyarodó körút helyigénye ezen a szakaszon 35 m a földrézsűvel.
- A keretterv korrigálja az Ibis Hotel intézményterületi (I) és a Határ úti tömegközlekedési végállomás keretövezetét a József Attila lakótelep és környéke KSZT-nek megfelelően.

X. KERÜLET

- A Kőér utcán a tervezett körút a meglévő szabályozási szélességgel halad a Basa utcáig, melyet a jogi telekhatárok jelölnek ki.
- A Basa utcától a MÁV Ferencváros – Kőbánya-Kispest összekötő vonal alatti átvezetésig az út helyigénye 30 m. A vasút alatti átvezetést szolgálatom biztosítja.
- A ceglédi vasútvonal külön szintű keresztezésének helyigénye mindkét oldalon az út menti területek kiszolgálását biztosító szerviz utak helyigénye miatt legalább 36 m, ill. 40 m. Ebbe „belelóg” a MÁV irodaépület kiugró szárnya, melyet az út megvalósításához szanálni kell. A körút helyigénye miatt módosítani kell a 29/1999. (X.5.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott Budapest, X. kerület, Kőér u. 2/b szám alatti MÁV telephely KSZT-t. A Kőér utca közlekedési területe (KL-KT) módosul. A vasúton való átvezetést szolgálatom biztosítja.
- A tervezett körút a Gergely utcától a Sörgyár utcáig alagútban halad a Kőér, majd a Gitár utca alatt. Az út a Cserkesz utca – Gergely utca közötti szakaszon süllyed a felszín alá, majd – kihasználva a terepadottságokat – a Dreher Sörgyár menti szakaszon bukkan a felszínre. Ezért a Gitár utca szabályozási szélessége a Maglódi út és a Sörgyár utca között 45 m a körút két oldalán futó szerviz utaknál, a további rövid szakaszon a Maglódi útig 40 m. A körút helyigényét a kerületi szabályozási tervek tartalmazzák, melyek változtatást nem igényelnek, azok átvezetésre kerültek.
- Az alagút másik végén, a Kelemen u. – Gergely u. – Kőér u. – Cserkesz utca által határolt területre 44/2005.(IX.16.) Ök. rendelettel jóváhagyott KSZT a munkahelyi (M) keretövezet helyett intézményterület (I) keretövezetű építési övezetet jelölt ki, amely az FSZKT módosítása nélkül is lehetséges. A KSZT-ben az irányadó telekhatár jelölésének a módosítása szükséges, mert a körút megépülése után az érintett telkek kiszolgálása a körút felől nem oldható meg, de erre a tervben a tömbbelsőben előirányzott út megfelelő lehet. A tervezett út másik oldalára a közelmúltban jóváhagyott 7/2008. (III.21.) Ök.r. számú Budapest X. kerület, Kőér utca - Gergely utca – Szláv utca – Cserkesz utca által határolt terület Kerületi Szabályozási Terv érvényes, amely a Kerecsény

utca mentén az intenzív kertvárosias lakóterületet (L4) kisvárosias keretövezetbe (L2/A) sorolta, így még intenzívebb beépítést tett lehetővé a tervezett körút süllyedő szakaszán anélkül, hogy a várható környezeti terhelésre felhívta volna a figyelmet, pedig magát az utat jelne terv szerint szerepeltette. Az út menti tömböt e miatt intézményterületbe (I) sorolja át jelen terv, melynek alapján a hatályos KSZT-t módosítani szükséges olyan építési övezet kijelölésével, amely részben kizárja a lakófunkciót, részben előírja a szükséges zajvédelmet a tervezett intézményi funkcióhoz.

- A Maglódi utat a körút szintben keresztezi, majd 35 m szabályozási szélességben kétoldali szervíz utak között hídon átível a Jászberényi út és a vasúti delta fölött a Keresztúri útig, amellyel többirányú, külön szintű csomóponti kapcsolata lesz. A körút 40 m széles helyigényét itt a szolgalmi jog és közlekedési terület (KL-KT) keretövezetű terület biztosítja. FSZKT keretövezet módosítás érinti a nagy helyigényű, külön szintű csomópont területét, melyet a szabályozási keretterv vasúti (KL-VA) helyett közúti (KL-KT) területbe sorol.
- Jelenleg államigazgatási egyeztetésen van a Budapest, X. kerület, Pilisi u. – L4 övezet – belterületi határ – Nemes utca – Kabai u. – MÁV vasútvonal által határolt terület Kerületi Szabályozási Terv (Műhely Rt., tervező: Tasi Ákos), melynek jóváhagyása csak a jelen szabályozási kerettervvel való összhang megteremtése után történhet meg. FSZKT keretövezet-módosítással érintett terület a Paprika utca menti intenzív kertvárosias lakóterület (L4) körút felőli, jelenleg nem beépített része (7 telek), melyet a szabályozási keretterv intézményterületbe (I) sorol át. Továbbá a Rákospatak – körút közé ékelődő közkert (Z-KK) keretövezetű terület, melynek új besorolása turisztikai erdő (E-TG). Ezeket az övezetmódosításokat az egyeztetésen lévő KSZT-be is át kell vezetni.

XIX. KERÜLET

- A kerület területén a szabályozási keretterv nem jelent FSZKT módosítást.
- A Wekerle-telep kisvárosias lakóterülete (L3) zajvédelmét környezetvédelmi létesítménnyel (zajvédőfal) biztosítani kell a villamos lakóterület felőli (Határ út menti) oldalán.
- A 33/2000.(VII.19.) Ök. rendelettel jóváhagyott Üllői út - Férihegyi repülőtérre vezető út - P+R parkoló - Vak Bottyán utca - Hamvas utca által határolt terület (Városkapu I.) Kerületi Szabályozási Tervében szereplő keretövezet módosítások átvezetése még nem történt meg és ezt jelen terv sem teszi meg, de az államigazgatási egyeztetési szakaszban lévő BÉK (A BVKSZ és az FSZKT felülvizsgálata) már tartalmazza. A P+R számára fenntartott terület keretövezetét a hatályos FSZKT-nak megfelelően megtartja különleges, intézményi funkciókkal vegyes használatú közlekedési területnek (KV-IK).

XX. KERÜLET

- A terv szolgálommal biztosítja a kelebiai vasútvonal Ferencvárosi pályaudvarra történő szint alatti bekötési lehetőségét a Helsinki úton keresztül.
- A Körvasút menti körút Ráckevei (Soroksári) – Duna alatti átvezetésének nyomvonala egyenesen a Határ útba torkollik. Jelen szabályozás az alagút megépítéshez szükséges nagyobb közlekedési terület igényt biztosítja, amely az építést követően csökkenthető. A Gubacsi dűlő jelenleg intézmény (I) keretövezetű területén átvezetve a Körvasút menti körútnak 60 m széles helyigénye van. A Duna-parti sáv keretövezeti besorolása nem változik.
- Későbbiekben dől el az 5-ös metró kéreg alatti átkötése a Soroksári út – Lajtha László utca között, mely nem jelen tervezés tárgya, de összefügg a Határ úti szint alatti nyomvonalvezetésekkel (a kelebiai vasút átkötése, a körút alagutazat átvezetése). Amennyiben a nyomvonal máshová kerül, a Gubacsi úti csomópontban a körút aluljárón való átvezetése kedvezőbben oldható meg magassági értelemben. A szabályozást ez nem érinti.
- A Határ út menti területet a hatályos FSZKT intézményterület keretövezetbe (I) sorolta. A terület zajvédelem igénye még kérdéses, mert ugyan jellemző a területre az intézményi funkcióváltás, de még lakóépületek is állnak itt. Ugyanakkor egy zajvédő fal megépítése a már meglévő intézményeket zárna el a főúttól. Javasolt, hogy az építési övezetben az új lakás építésének a lehetősége legyen kizárva és a meglévő néhány lakóépületet inkább ki kellene majd sajátítani, hogy az út menti zajvédőfal elhagyható legyen, hiszen városképi szempontból sem kívánatos ezen a helyen.

BUDAPEST ÉPÍTÉSI ÉS VÁROSRENDEZÉSI SZABÁLYZATA

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

KERÜLETI VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATOK

KISPEST KERÜLETI VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

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

XX. KERÜLET PESTERZSÉBET KERÜLETI VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

Az FSZKT módosítását követően a KVSZ-t összhangba kell hozni a hatályba lépő FSZKT-val a hatályos jogszabályok szerint. Itt elsősorban a 8/2001.(III.21.) Ök rendelettel jóváhagyott KSZT I-XX/V építési övezetében a lakásépítés kizárása lenne fontos. A Gubacsi dűlő készülő KSZT-ben jelen FSZKT módosítás figyelembe van véve.

KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERVEK:

IX. KERÜLET

A KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS JELEN SZABÁLYOZÁSI KERETTERV VISZONYA				
	KSZT jóváhagyási száma:	összhangban vannak	KSZT módosítása szükséges	KSZT felülvizsgálata szükséges
1.	21/2002.(X.10.) Ök.r.	✓	✗ ¹	
2.	16/2000.(VI.23.) Ök.r.	✓		✗ ²
3.	24/2004.(VI.28.) Ök.r.	✓		✗ ³
4.	17/2005.(V.25.) Ök.r.	✓ ⁴		
ÁE	Államigazgatási egyeztetés alatt van	✓		

Megjegyzések:

¹ A tervezett körút javasolt kereszttszelvény változata – mely szerint a tervezett út a József atilla ltp. felől zajvédődombbal lesz bevédeve – a KSZT módosítását teszi szükségessé, mert a KL-KT terület nagyobb helyet igényel. (A KSZT szerinti 60 m helyett 65 m a helyigénye.)

² Távolatban javasolt felülvizsgálni a Határ út menti (Szabadkai út – Nagykőrösi út közötti) véderdők övezeti besorolását (E-VE), mert a jövőben értelmetlenné, indokolatlanná válik védelmi és rekreációs szerepük a munkahelyi (M) és a nagyforgalmú közlekedési közterületek (KL-KT) közé ékelődve. Ezen út menti területek kiváló adottsággal rendelkező intézményterületekké válhatnak keretövezet-módosítás után.

³ A Ferencvárosi pályaudvar szerepének ártértékelése, funkcióváltása után javasolt a KSZT felülvizsgálata. Jelen terv a gurítódomb fennmaradásával számol, de a jövőben célszerű lenne ezt megszüntetni a kedvezőbb városszerkezet, területfelhasználás miatt. Ebben a kérdésben a most induló – bár jelenleg felfüggesztett - pályaudvarra készülő terv dönthet.

⁴ A szabályozási keretterv alátámasztó közlekedési munkarésze ábrázolja a tervezett 5-ös metró kéreg alatti nyomvonal-vezetését a jelenlegi tervek szerint, de a nyomvonal még nem végleges. Előfordulhat, hogy érinti a KSZT területét, a Soroksári – Szabadkai úti sarkot. Ebben az esetben a KSZT kisebb módosítására lesz majd szükség.

X. KERÜLET

A KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS JELEN SZABÁLYOZÁSI KERETTERV VISZONYA				
	KSZT jóváhagyási száma:	összhangban vannak	KSZT módosítása szükséges	KSZT felülvizsgálata szükséges
4.	29/1999. (X.5.) Ök.r.		✗ ¹	
9.	32/2000.(VII.11.) Ök.r.	✓		
14.	44/2000.(XI.21.) Ök.r.	✓ ²		
24.	39/2001. (IX.18.) Ök.r.	✓		
26.	40/2001. (IX.18.) Ök.r.	✓		
31.	3/2002. (I.22). Ök.r.	✓		
33.	2/2002.(I.22.) Ök.r.	✓		
35.	7/2002. (III.12.) Ök.r.	✓		
36.	21/2002. (VII.11.) Ök.r	✓ ³		
41.	37/2002. (XII.19.) Ök.r	✓ ⁴		
51.	46/2003. (X.16.) Ök.r.	✓		
54.	53/2003.(XII.18.) Ök.r.	✓		
62.	2/2005.(I.21.) Ök.r.	✓		
64.	8/2005.(II.25.) Ök.r.	✓ ⁵		
75.	44/2005.(IX.16.) Ök.r.		✗ ⁶	
81.	8/2006.(III.1.) Ök.r.	✓		
89.	24/2006. (V.19.) Ök.r.	✓		
91.	31/2006. (VI.16.) Ök.r.	✓		
105.	7/2008. (III.21.) Ök.r.	✓ ⁷		
106.	8/2008. (III.21.) Ök.r.	✓		
ÁE-1	Államigazgatási egyeztetés alatt van	✓ ⁸		
ÁE-2	Államigazgatási egyeztetés alatt van		✗ ⁹	

Megjegyzések:

¹ A KSZT-t módosítani kell a mai területhasználatnak és jelen szabályozási tervnek megfelelően: a közhasználatú terület határa szerint, amely egyúttal a terv szerinti szabályozási vonal, a jogi határt is rendezni kell.

² A KSZT előíranyozza a távlati közterület határát, melyet jelen szabályozási keretterv pontosan meghatároz.

³ A tervezett út közúti kapcsolatainak szempontjából fontos Méhes utca 22 m szabályozási szélessége lett átvezetve a KSZT-ből a szabályozási kerettervre.

⁴ A KSZT a tervezett körút számára 40 m széles szabályozási szélességet irányoz elő, de az út ezen a szakaszon még alagútban halad, így nincs szükség a Gitár utca 9 m-es bővítésére az óvodával átellenes oldalon.

- ⁵ A jelen tervhez készült geodéziai felmérés és a helyszíni bejárás alapján az épület és a telekhatár között nincs annyi hely, mint a KSZT geodéziai felmérésén, így nem tartható a KSZT-ben szereplő épülettől mért 3 m-re előírányzott szabályozás. Az érintett szakaszon a tervezett út szabályozási szélessége 35 m a Jászberényi út – Kőér utcai csomópont helyigénye miatt. E szélesebb szabályozási szélesség kialakítását nem akadályozza a jelenlegi beépítés, melyből igazán csak az iskola épülete a mérvadó, mert a Jászberényi út felőli terület nem városképbe illő kialakítású.
- ⁶ A KSZT-t módosítani kell, mert a javasolt telekhatárok nem összeegyeztethetők a tervezett körúttal. A telealakítási engedély kialakításakor figyelembe kell venni, hogy az érintett terület a Körvasút menti körút felől nem lesz megközelíthető.
- ⁷ A KSZT a lakóterületeket L4 keretövezetből L2/A keretövezetbe sorolja. Az FSZKT ezeket az övezet-módosításokat még nem tartalmazza. Jelen terv a KSZT-től eltérően a Kőér utca menti tömböt intézményterületbe sorolja és a további részen meghagyja az L4 lakóterület keretövezeteket. Az intézményi terület vonatkozásban a KSZT módosítása szükséges, míg az L2/A keretövezetbe sorolt területek vonatkozásában az FSZKT módosítását kell kezdeményezni, mivel erre nem lett volna mód KSZT keretében.
- ⁸ A szabályozási keretterv a Pilisi utca Kerepesi út menti szakaszának szabályozási szélességét az egyeztetés alatt lévő tervben szereplő 15 m helyett (mely a jelenlegi kialakult állapotnak felel meg) 20 m-ben határozza meg. Ez a szélesség lehetővé teszi fasor, járda, stb. kialakítását.
- ⁹ Az egyeztetés alatt álló terv által a Kőér utcában meghatározott 36 m szabályozási szélességet módosítani kell a jelen szabályozási keretterv által előírányzott 40 m-re. Ez a szélesség lehetővé teszi fasor, járda, stb. kialakítását.

XIX. KERÜLET

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

XX. KERÜLET

A KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS JELEN SZABÁLYOZÁSI KERETTERV VISZONYA				
	KSZT jóváhagyási száma:	összhangban vannak	KSZT módosítása szükséges	KSZT felülvizsgálata szükséges
1.	8/2001.(III.21.) Ök.r	✓		
2.	1/2003.(II.20.) Ök. r.	✓		
ÁE	Államigazgatási egyeztetés alatt van	✓		

2.2. KÖRNYEZETVÉDELEM

2.2.1 A KÖRNYEZETALAKÍTÁS ÉS KÖRNYEZETVÉDELEM VIZSGÁLATI ÖSSZEFOGLALÓJA

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

helyszín	a szakasz jelölése	leírása
Gubacsi híd - Határ út	A	Ráckevei-Soroksári Duna - Soroksári út
	B	Határ út, Soroksári út – M5 között
	C	Határ út, M5 – Üllői út között
Kőér u. - Gitár u.	D	Kőér utca, Üllői út – Gergely utca között
	E	Gitár u., Maglódi út – M4 között
Körvasút menti	F	Körvasút sor, M4 – Kerepesi út között

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

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

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

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

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

KÖRNYEZETVÉDELMI KÖVETELMÉNYEK ÉS ELŐÍRÁSOK

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

- A 284/2007.(X.29.) Korm. rendelet a létesítéssel kapcsolatos zaj és rezgés elleni védelem követelményeit a 9. §-ban foglalja össze:
(1) A környezetbe zajt vagy rezgést kibocsátó létesítményeket úgy kell tervezni és megvalósítani, hogy a védendő területen, épületben és helyiségben a zaj- vagy rezgésterhelés feleljen meg a zaj- és rezgésterhelési követelményeknek.
- A 27/2008.(XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet tartalmazza a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékeket. A 4.§ szerint a közlekedési létesítményeket úgy kell megtervezni, hogy az általuk okozott zajterhelés nem haladhatja meg a 3. melléklet szerinti határértékeket.
- 21/2001. (II. 14.) Korm. rendelet szerint minden olyan nyomvonalas közlekedési létesítmény (közút, vasút) vagy annak vizsgált szakasza, amelynél az elhaladó járművek jellemzői határozzák meg az egységnyi szakaszból származó légszennyező anyag kibocsátott mennyiségét (a továbbiakban: vonalforrás) létesítésének és használatba vételének engedélyezésekor a levegővédelmi követelményeket be kell tartani és folyamatosan ellenőrizni szükséges. *Nyomvonalas közlekedési létesítményeknél a védelmi övezet a létesítmény mindkét oldalán az út tengelyétől számított legalább 25, illetve legalább 50 méter.*
- 14/2001. (V. 9.) KöM-EüM-FVM együttes rendelet szerint szükséges betartani területek a légszennyezettségi határértékeit. A rendelet szerint a tervezési terület az ún. A zónába (agglomerációk) tartozik.
- 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet alapján az 1. sz. légszennyezettségi agglomerációba sorolt a terület, így az ennek megfelelő zónacsoport szennyezőanyagok szerinti értékeinek szükséges megfelelni.
- A beruházással kapcsolatos humuszgazdálkodási tervet az 1994. évi LV. tv. a termőföldről szóló törvény előírásai alapján szükséges elvégezni.
- 10/2000 (VI.2.) KöM-EüM-FVM-KHVM együttes rendelet alapján szükséges gondoskodni a felszín alatti vizek és talaj minőségi védelméről.
- A hulladékgazdálkodási kérdésekről a 2000. évi XLIII tv. a hulladékgazdálkodásról szóló törvény, valamint a 98/2001. (VI.15.) a veszélyes hulladékokkal kapcsolatos tevékenységek végzésének feltételeiről szóló Korm. rendelet, és a 45/2004 (VII. 26.) az építési és bontási hulladékok kezelésének részletes szabályairól szóló BM-KvVM együttes rendelet rendelkezik.
- Az élővilág védelme érdekében a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. Tv. előírásait szükséges betartani.

1. A Gubacsi híd - Határ úti szakasz

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

A vasúti, HÉV és Soroksári úti területeket szint alatti átvezetéssel metszi. A Török Flóris utcától a nyomvonal távolodik a mai Határ úti nyomvonalától és a Gubacsi út előtt már föld alatti nyomvonal-vezetésű lesz, így környezetvédelmi szempontból kevésbé terheli az erzsébeti lakótelepet.

A Ráckevei-Soroksári Duna – Soroksári út közötti területen jelenleg a közlekedési zajterhelést nem a tervezéssel érintett közlekedési zajforrás okozza. A Határ út Soroksári út és M5 közötti szakaszán az L7 lakóövezet mentén éjjel határértéket meghaladó a zaj, intézményi területein pedig nappal és éjjel is határérték túllépés mutatható ki. Ugyancsak határértéket túllépő a Határ útnak a Wekerle-telep szélére gyakorolt zaja mindkét napszakban.

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

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

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

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

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

A fenti adatok alapján az UNITON Bt. olyan módon határozta meg a tervezéssel érintett út által okozott jelenlegi zajterhelés mértékét, hogy feltételezte, miszerint az egyes szakaszokon belül az út zajkibocsátása nem változik, a csatlakozó forgalom nem jelentős. A nehézforgalom arányát, valamint a napszaktényezőt a következők szerint határozták meg: közepes teher: 40 % - nehézjármű: 60 %, NÁF 90%, ÉÁF 10%.

Szakasz	Övezet	Zajterhelés (dB)		Határérték (dB)		Túllépés (dB)		Megjegyzés
		nappal	éjjel	nappal	éjjel	nappal	éjjel	
A	-	-	-	-	-	-	-	nem értelmezhető
B	L7	65	59	65	55	0	4	csak a Határ úttól
	I	71	63			6	8	
C	I	60	54	65	55	0	0	
	L7	50	47			0	0	
	L3	68	61			3	6	

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

A Határ út mentén már most beindult egy intézményi, kereskedelmi átalakulás az eredetileg L4 lakóövezetbe tartozó tömbök széléin - jelenleg már „I” intézményövezet - amely a Határ út menti

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

2. Kőér utca - Gitár utca szakasz

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

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

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

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

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

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

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

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

Szakasz	Égtáj	Övezet	A terület zajvédelmi igényessége	Zajtól védendő épület	Domináns közlekedési zajforrás	Zajterhelési határérték (dB)	
						nappal	éjjel
		M	nem védendő	-		-	-
		K-TP	nem védendő	-		-	-
	délkelet	M	nem védendő	-		-	-

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

Szakasz	Övezet	Zajterhelés (dB)		Határérték (dB)		Túllépés (dB)	
		nappal	éjjel	nappal	éjjel	nappal	éjjel
D	I	54	48	65	55	0	0
	M	67	60			2	5
	L4	67	60			2	5
E	I	62	56	60	50	2	nem védendő

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

A Kőér utca első szakasza jelenleg zajra kevésbé érzékeny, a zajtól védendő épületek távol helyezkednek el a Kőér utca vonalától. Továbbhaladva a mind a munkahelyi övezetben meglévő, mind az L4 övezetben épített lakóházaknál határérték túllépés mutatkozik.

3. Körvasút menti szakasz

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

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

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

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

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

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

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

	Övezet	Zajterhelés (dB)		Határérték (dB)		Túllépés (dB)	
		nappal	éjjel	nappal	éjjel	nappal	éjjel
<i>F</i>	L4	nincs információ		65	55	nincs információ	

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

2.2.2. A KÖRNYEZETALAKÍTÁS ÉS KÖRNYEZETVÉDELEM TÁVLATI PROGRAMJA

A tervezett Körvasút menti körút a Ráckevei-Soroksári Duna alatt alagút átvezetéssel a Török Flóris u vonalában ér szintre. A Határ út vonalát követve az erdősáv területén, a villamos nyomvonalával párhuzamosan, annak északnyugati oldalán halad. A Határ út kiszolgáló útként megmarad.

A nyomvonal az Üllői utat bonyolult csomópontban éri el, és zajvédelmi szempontból hátrányosan érintve az IBISZ Hotelt, amely így a csomópont közvetlen közelébe kerül.

Az Üllői út szintbeli keresztezése után a Kőér u. nyomvonalát követi. A Gyömrői útnál a vasúti területeket az út külön szinten – még nem eldöntöttek felüljáróban vagy aluljáróban - metszi, majd a Kőér utca kiszélesített nyomvonalán folytatja útját a Cserkesz utcától egyre nagyobb bevágásban a Gergely utcáig, ahol elérve a zajra és levegőszennyezésre kiemelten érzékeny L4 lakóövezeteket, közúti alagútban folytatódik. A süllyedő szakaszon, a Cserkesz utca és Gergely utca között az FSZKT-ban L1, a hatályos KSZT-ben L2/A keretövezetet a terv intézményi övezetre módosítja, ahol olyan építési övezet kijelölése kívánatos, amelyben zajérzékeny funkció nem helyezhető el. A közúti alagút a további szakaszon környezetvédelmi szempontokból szükséges és megfelelő megoldása a Körút továbbvezetésének, amely a terület terhelhetőségét nem lépi túl, így itt funkcióváltásra nem kell felkészülni. A Kőér utca felszíne a tervek szerint csillapított forgalmú gyűjtőút funkciót kapna.

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

A tervezett nyomvonal elérve a körvasutat (a Keresztúri utat és a vasutat külön szintben keresztezve) nekisimul a körvasút nyomvonalának.

2.2.2.1. Zajvédelmi program¹

Az út egyes szakaszaival érintett területek jellemzői a következők:

Szakasz jele	Égtáj	Övezet	A terület zajvédelmi megítélése	Zajtól védendő épület	A zajterhelést befolyásoló egyéb közlekedési zajforrás	Zajterhelési határérték (dB)	
						nappal	éjjel
A	Alagútban vezetés miatt nem értelmezhető				-	-	-
B	észak-nyugat	I	védendő a hasznosítástól függően		Határ út	65	55
		E-VE	nem védendő	-	M5	65	55
	délkelet	L7	védendő	lakóházak	Soroksári út	65	55
					Határ út	65	55
					M5	65	55
					Soroksári út	65	55
C	észak-nyugat távolabb	E-VE	nem védendő	-	Határ út	65	55
		I	védendő	szálloda	M5	65	55
		L7	védendő	lakóházak	Üllői út	65	55
	délkelet	L3	védendő	lakóházak	Határ út	65	55
D	észak-nyugat	I	védendő	iskola	vasút	65	55
		IZ	védendő	-		65	55
		M	nem védendő	-		65	55
	délkelet	IZ	védendő	sport	vasút	65	55
		M	védendő	lakóházak		65	55
		I	védendő	lakóházak		65	55

¹ Forrás: UNITON Bt.

Szakasz jele	Égtáj	Övezet	A terület zajvédelmi megítélése	Zajtól védendő épület	A zajterhelést befolyásoló egyéb közlekedési zajforrás	Zajterhelési határérték (dB)	
						nappal	éjjel
E	észak-nyugat	I	védendő	iskola	vasút	65	55
		M	nem védendő	-		65	55
		K-TP	a védettség a hasznosítástól függően	-		65	55
	délkelet	M	nem védendő	-	vasút	65	55
F	nyugat	M	nem védendő	-	vasút	65	55
		MZ	nem védendő	-		65	55
		L4	védendő	lakóházak		65	55
	kelet	M	nem védendő	-	vasút	65	55
		I Paprika-Hortobágyi-Nemes-Kabai u.	védendő	lakóházak		65	55
		L4 Pilisi-Pesti G.-Pogány u.	védendő	lakóházak		65	55

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

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

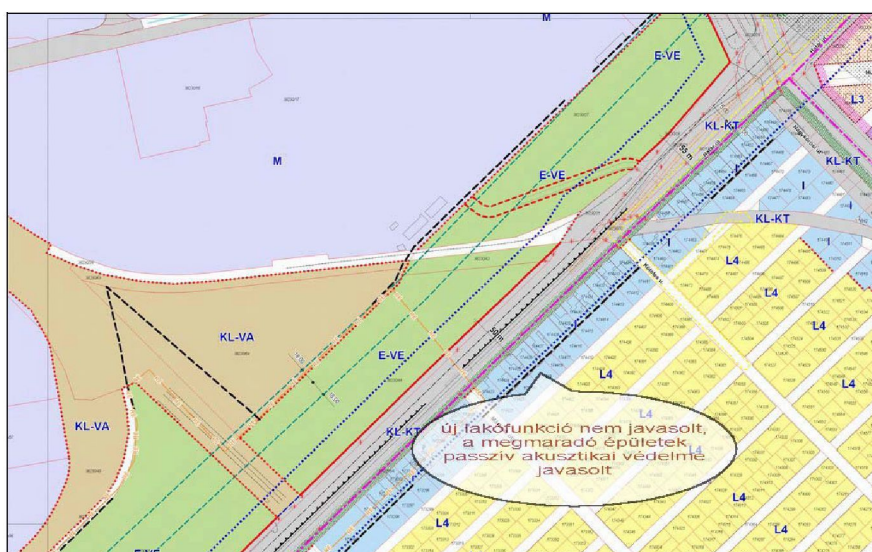
Értékelés

Szakasz	Övezet	Távlati zajterhelés		Határérték		Túllépés	
		nappal	éjszaka	nappal	éjszaka	nappal	éjszaka
		dB					
A		alagútban vezetés miatt nem értelmezhető				-	-
B	L7	69	63	65	55	4	8
	I	68	61			3	6
C	I	68	59	65	55	3	4
	L7	56	49			0	0
	L3	68	59			3	4
D	I	61	55	65	55	0	0
	M	70	64	65	55	5	4
	L4	74	64	65	55	4	5
E	I	71	-	65	55	6	-
F	L4	59*	52*	65	55	0*	0*

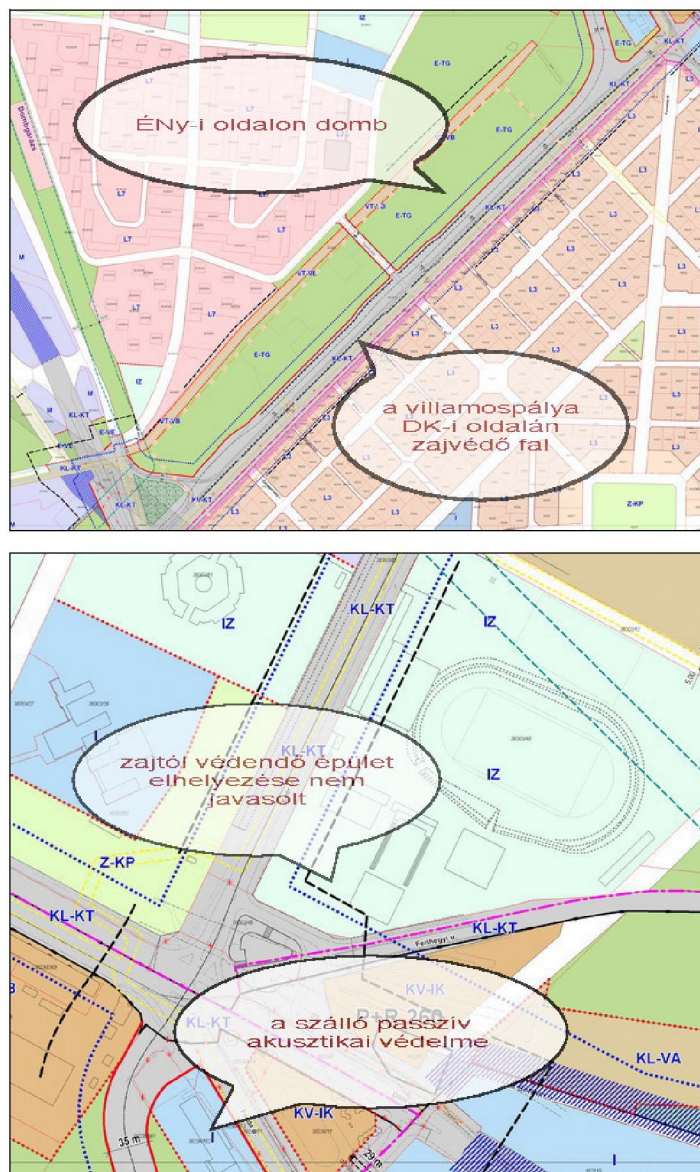
*csak a tervezett úttól

ZAJVÉDELMI JAVASLATOK, FELTÉTELEK

A Ráckeve-Soroksári Duna alatti alagútban vezetés miatt a Duna és Soroksári út közötti intézményterületen létrejövő lakóterületi fejlesztés esetén a tervezett út zajterhelése nem jelenik meg. A térszint feletti szakaszon a XX. kerület L7 övezetén található többszintes lakóházak passzív akusztikai védelme szükséges.



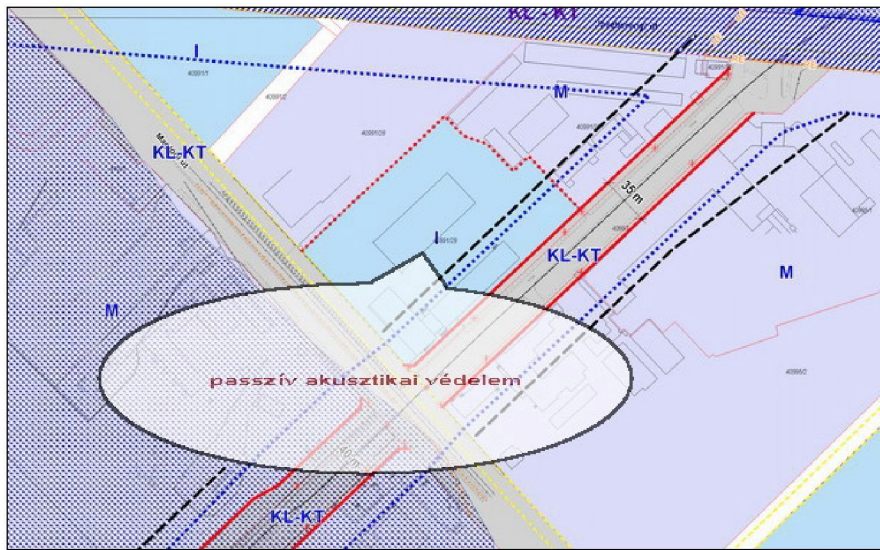
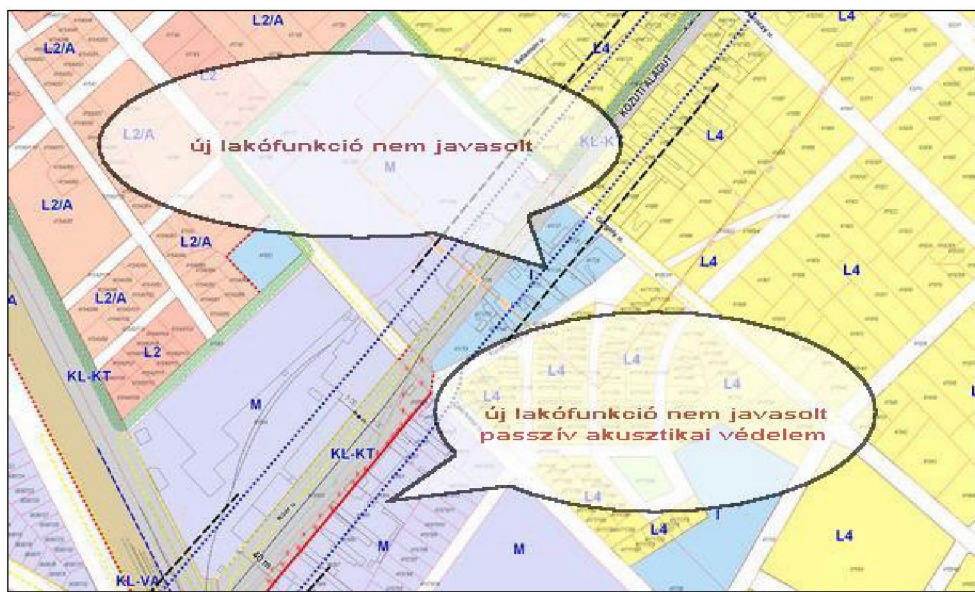
A Határ út délkeleti, Wekerle telepi szakaszán indokolt és szükséges a zajvédelem. Zajvédelmi fal javasolt a villamos pálya telep felőli oldalán, ezzel a villamosok okozta zajterhelés is csökkenthető. A József Attila lakótelep felőli oldalon tervezett domb a szomszédos zöldterület (turisztikai erdő) komfortosabb, zavartalanabb hasznosítását is lehetővé teszi. Az Üllői úti becsatlakozó szakaszon a meglévő szállodaépület passzív védelme szükséges.



A Kőér utca menti IZ intézményterületen zajtól védendő épületek kialakítása a jelentős összes közlekedési zaj miatt nem javasolt.

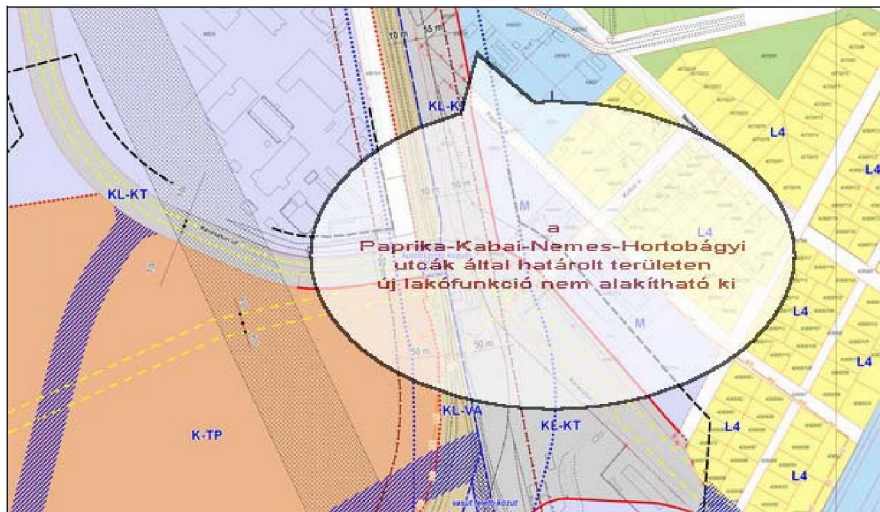
A Cserkesz u. – Gergely u. közötti szakaszon az út alagútba süllyed, de terheli a Kerecsény u.- Gergely u. – Kőér u. közötti lakóterületi tömböt. Indokolt a tömb átszervezése intézményi területté és az új lakófunkció tilalmának előírása. A megmaradó lakóházak passzív zajvédelme szükséges.

Távlatokban ugyan ezt a szakaszt megnövekedő zajterhelés éri, de a zajra és légszennyezésre legérzékenyebb Kőér és Gitár utcai terület alagútban történő átvezetése miatt a terhelés növekedésében egyedül a rezgésterhelésből származhatnak komolyabb gondok. Előzetesen kijelenthető, hogy terület használati váltására nem lesz szükség, mivel a szint alatti, alagútban történő átvezetés a fejlesztést környezetvédelmi szempontból lehetségessé teszi, a terhelhetőségi szint átlépése nélkül.

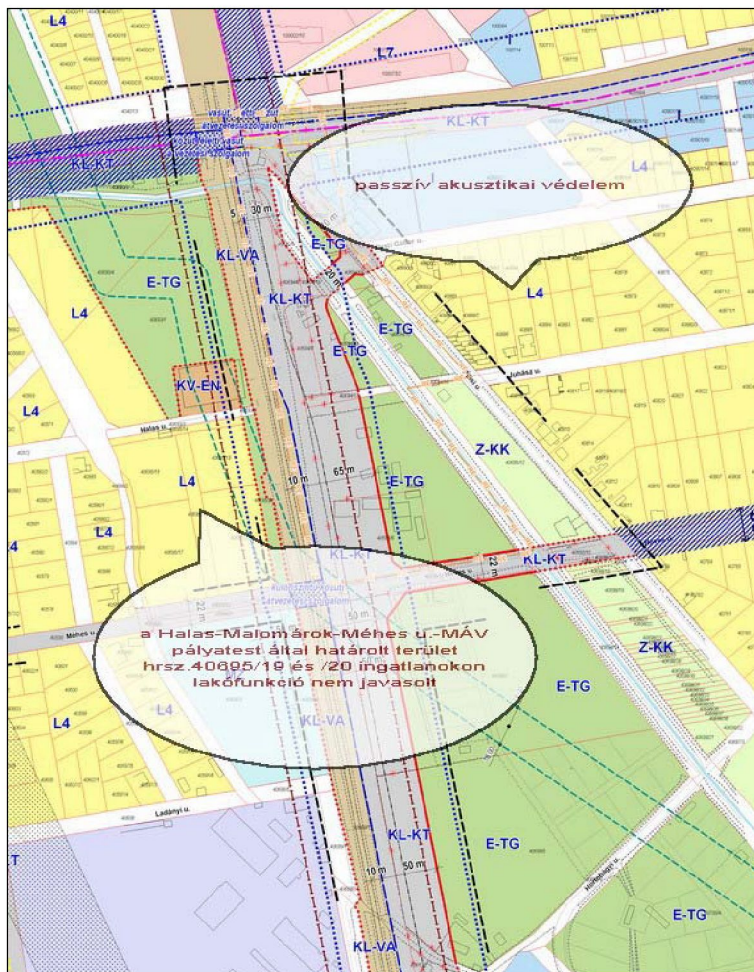


A körút a Maglódi utat már szintben keresztezi, a meglévő Gitár utcai oktatási épület passzív akusztikai védelme javasolt.

A Körvasúttal párhuzamosan töltésen haladó körút mentén a Paprika- Kabai- Nemes- Hortobágyi utcák által határolt területen javasolt a lakófunkció visszazsorítása.



A Kerepesi út megközelítésére tervezett új csomóponti kapcsolati ág a Pilisi utcát a Pesti G. utcánál érinti, így a Pilisi utca déli szakaszának lakóépületeit a zaj kevésbé terheli. Az együttes közlekedési zajterhelés ismeretében passzív zajvédelem válhat szükségessé.



A vasúti töltésen túl a Méhes u. és Halas u. közötti L4 övezetű terület még be nem épített füves-fás terület. A pályatest közelében húzódó hrsz. 40695/19 és /20 telkek beépítése nem javasolt.

Összefoglalva:

Zajvédelmi beavatkozás	Helyszín
Zajárnyékoló fal, domb	XIX. ker., Határ út, M5-Üllői út közötti szakaszán
Passzív akusztikai megoldások	XX. ker., Határ út, Lajtha László u. – M5 között
	IX. ker., IBISZ Hotel épülete
	X. ker., Vaspálya u. és Gergely u. között megmaradó lakóépületek
	X. ker., Maglódi út – Gitár u. sarkán iskola épülete
	XVI. ker., Pilisi u. lakóépületek
Új lakófunkció, illetve akusztikai szempontból igényes épület kialakítása nem javasolt	X. ker., Vaspálya u. és Gergely u. között
	X. ker., Paprika u. – Kabai u. – Nemes u. – Hortobágyi u. által határolt területen
	X. ker., hrsz. 40695/19 és 40695/20 területeken

2.2.2.2. Talajvédelmi program

A területen a beruházáshoz kapcsolatos talajmechanikai fúrásokat kell elvégezni, a beruházás előtti állapotok feltárása, és az esetleges kármentesítés előkészítése érdekében.

A szennyezett feltöltések, deponálásokról származó talajszennyezések lehatárolásához további tényfeltárára van szükség, amelyet a kivitelezés megkezdésekor el kell végezni. A főpálya és a kapcsolódó utak úttesterületén, valamint a leendő anyagnyerő helyek területén humuszgazdálkodási terv alapján a termőtalajt szelektáltan (talajtípus szerint) le kell termelni és ideiglenes depóniában tárolni, majd az út menti bevágások illetve úttöltés-rézsúk füvesítéséhez a termőtalajt a lehetőségek szerint helyben fel kell használni. Felesleg esetén a Pest megyei Növény és Talajvédelmi Állomás szakvéleményét kell kikérni a felhasználásról. Az anyagnyerő helyek kiválasztásánál figyelembe kell venni, hogy a szállítási távolságok csökkentése érdekében- az építési területtől 50 km-nél messzebből nem szállítható anyag. Továbbá elő kell írni, hogy kizárólag engedéllyel rendelkező anyagnyerő helyről szállítható igazoltan bányatisztaságú anyag. Az új út tervezett szakaszának nyomvonala végig belterületen halad, így használt termőterület kivonására nem fog sor kerülni. **Az építkezés során a leszedett humuszréteget úgy kell tárolni, hogy annak felülete másodlagos kiporzást ne okozzon. Amennyiben szükséges a földmunkavégzésnél a kiporzás csökkentése érdekében locsolást kell alkalmazni. A humuszterítés után minél előbb füvesíteni kell az erózió megelőzése miatt.**

A várható negatív hatások elsősorban a közúti közlekedés emissziói, a levegőből az út menti talajra leülepedő, szennyező anyagok következtében léphetnek fel. Ilyenek a kopásanyagok, cseppvesztések, a téli síkosság-mentesítésből származó anyagok és a kiülepedő por. Ez az út menti 10-20 m széles sávot érinti. **A nehézfémek, egyéb káros alkotóelemek időnkénti talajra gyakorolt hatását ebben a sávban a későbbiekben indokolt elvégezni.**

Normál működés esetén az útpálya burkolatára lehulló csapadékkal szennyező anyagok nem kerülnek a talajba, mert a teljes szakaszon – a jogszabályoknak megfelelően – kiépül az utak víztelenítésére szolgáló csapadécsatorna. **A csapadécsatornákat olaj- és hordalékfogó műtárgyakkal szükséges ellátni.**

Az építkezés során a munkagépek, berendezések, szállító járművek meghibásodásból származó kenő- és üzemanyagok talajra kerülése esetén az elfolyt szennyezőanyagokat az átitatott közeggel (talaj) együtt haladéktalanul zárt tároló edénybe össze kell gyűjteni és a 98/2001 (VI. 15.) sz. kormányrendelet előírásai szerint kell kezelni.

2.2.2.3. Felszíni- és felszín alatti vizek védelmének programja

A vizsgált terület Dél-Pesti része a Duna vízgyűjtőterületéhez tartozik. A nyomvonalat ezen kívül egészen a Kőér utcáig érinti az Illatos-árok vízgyűjtője, ami a környék mélyvonalát, és fő csapadékvíz elvezetőjét jelenti. A Duna nagyvizei elleni védelmet a part vonalában kiépített ún. elsőrendű árvízvédelmi fővédvonalak biztosítják. A talajvíz 1-5 m mélységben található. A becsült maximális vízszint 0-1 m a felszín alatt. A tervezési területnek ez a része a 219/2004. (VII.29.) Korm. rendelet 2. melléklete alapján a felszín alatti vizek állapota szempontjából érzékeny terület. A tervezési területen a talajvíz minőségéről nincsenek adataink.

A csapadékvíz a pályatestbe beépített víznyelőkön keresztül kell elvezetni. A csatorna befogadója Duna, illetőleg az Illatos-árok, **a bevezetések előtt olaj- és hordalékfogó műtárgyak beépítését szükséges elvégezni**, hogy az előírásoknak megfelelő mértékig tisztított csapadékvíz kerülhessen csak a vízelvezető árkokba (Illatos-árok) és az élővizekbe. **Az Illatos-árok dunai torkolati szakaszánál (a nyomvonalnak mint jelentős szállító útvonalnak a fokozott havária-érzékenysége miatt) javasolt vízkárelhárítási célt szolgáló védekező hely kiépítése.**

Az építési munkákat úgy kell szervezni, hogy az élővizeket keresztező műtárgyak, valamint a fent említett területeken a földmunkák kivitelezésére árvízveszélymentes, alacsony vízállású időszakban kerüljön sor. A felszíni vizek folyamatos elvezetésére az építés folyamán is ügyelni kell, a vízfolyások szelvényét korlátozni nem szabad.

2.2.2.4. Levegőtisztaság-védelmi program

A vizsgált térség a főváros átlagosan szennyezett területei közé tartozik. A forgalmas útvonalak hatásterületén időnként határértéket meghaladó nitrogén-dioxid és szálló por terhelés fordul elő. A mérőhálózat adatai alapján számított alap-légszennyezettség a nitrogén-dioxid és a PM₁₀ esetében az éves határértéket meghaladja. A nyomvonal egy része nem tekinthető teljesen új szennyező forrásnak, mivel a forgalom jelenleg is folyik a környező területeken. Különösen nagy a terhelés a Védgát utca és a Határ út területén.

A hatásterületen az *építés időtartama alatt* határértéket meghaladó szennyezettség nitrogén-oxidok és por esetében lehetséges. Terjedési modellezéssel szükséges meghatározni a közvetlen hatásterületen, *a jelenlegi állapotban* a vizsgált útszakaszok mindegyikénél a csúcsforgalmi időszakban a vonatkozó nitrogén-oxidok és szén-monoxid koncentrációt.

A *közvetett hatásterületen* az új útvonal a város jelentős területének forgalmát módosítja. Elvonja a belvárosi forgalom egy részét, csökkentve ezzel a belső területek levegőszennyezettségét. Az új hidak (alagutak) jelentősége éppen ebben áll. A forgalmi adatok szerint azonban a közvetlen területen ez levegőminőség-romlást eredményez, amely bizonyos területfelhasználási funkciók korlátját jelenti. A közvetlen hatásterületen élő érzékeny populáció (csecsemők, légúti betegek) számára a forgalmas utak közvetlen hatásterülete nem lesz ideális lakóhely, itt a levegőállapot további romlásával kell számolni.

A légszennyezettségi mutatók negatív hatása a településszerkezetre szerkezeti átstrukturálással mérsékelhető, amely a légszennyezettségre érzékeny területfelhasználások (lakó, üdülő, intézményi) nyomvonal menti visszaszorításával, kevésbé érzékeny területhasználatok (kereskedelmi, gazdasági, szolgáltató, munkahelyi) ösztönzésével érhető el, településrendezési eszközök segítségével. **A terület egyes területeinek beépítettsége, meglévő területhasználata és a beruházással várható értékcsökkenés azonban minden bizonnyal jelentős konfliktusforrás lesz településrendezési szinten is.**

A védőnövényzet telepítése feltétlenül szükséges az új útszakaszok mentén, amelyre telepítési terv készítendő. A kellő magasságú és sűrűségű védő növényzát légszennyezettség-tűrő fajokból álljon. A légszennyezettség ellenőrzésére javasolt mérő állomásokat működtetni már a kivitelezés előtt (alapszennyezés), majd a kivitelezés, és az üzemeltetés ideje alatt is.

2.2.2.5. Hulladékgazdálkodási program

A vizsgált nyomvonalon fel kell tárnai az esetleges illegális hulladéklerakásokat. Enné azonban sokkal jelentősebb volument jelent az útépítéssel összefüggő bontási hulladékok mennyisége és kezelése, hasznosítása, elhelyezése, amelyre hulladékgazdálkodási tervet, mérleget szükséges készíteni. A számba jöhető hulladéktípusok, és javasolt kezelésük a következő:

Megnevezés	Javasolt kezelés
Bontási inert hulladék (beton, téglacserép, stb.) (EWC 17 01 07)	Inert hasznosítható értékesíthető hulladékként (beton esetén úsztatott beton)
Az útalapozáskor és egyéb kitermelt nem szennyezett föld (EWC 17 05 04)	Inert, meg kell vizsgálni a bontási hulladékok hasznosítási lehetőségét útalapozáshoz, töltésképzéshez
Feltört aszfaltburkolat (EWC 17 03 01)	Veszélyes hulladék, aszfalt feldolgozó üzembe szállítással újrahasznosítható, vagy remix eljárással csatlakozó útburkolatokhoz felhasználható
Települési szilárd hulladék illegális lerakásból (EWC 20 03 01)	Kijelölt hulladéklerakóba, vagy égetőműbe szállítás
Az út alapozásához felhasználásra kerülő anyagok göngyölegei	Lehetőség esetén szelektív gyűjtés, újrafelhasználás
Útburkolati és kiegészítő anyagok	Kommunális és veszélyes hulladékok, amelyek ehhez viszonyított elszállítását és kezelést igényelnek

A nyomvonalon és a nyomvonallal összefüggő területen a bontási és építési munkálatok járnak jelentősebb hulladékkeletkezéssel. A bontások során keletkező hulladékok egy része újrahasznosítható, ezért lehetőség szerint a leghatékonyabb anyagfajtánkénti elkülönítést, külön kezelést és szelektív hulladékgyűjtést és hasznosítást kell megvalósítani. A nem hasznosítható hulladékok elhelyezéséről a jogszabályoknak megfelelően kell gondoskodni hatóságilag engedélyezett átvevőnél, szállítóval és legális lerakóhelyen történő elhelyezéssel. Az **új út megvalósítása révén rendezett terület alakul ki**, megfelelő úttisztítással és utcai hulladékgyűjtőkkel, amelyek rendszeres ürítése az útfenntartó kötelessége lesz. **Az építkezés során keletkező veszélyes hulladékot a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően szigetelt, zárt helyen kell gyűjteni.**

2.2.2.6. Az élővilág védelmének programja

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 22. § a) illetve c) pontja alapján a vizsgált terület egyetlen része sem áll természetvédelmi oltalom alatt, illetve nem minősül a TVT 4. § b) pontja, valamint 15. § (1) bekezdése szerint természeti területnek. A tervezett út nyomvonalának egyes területei (főként a Duna és az RSD menti területek) részei az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény 12. § (1) bekezdésében meghatározott ökológiai hálózatnak. A Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság nyilvántartása szerint ökológiai folyosónak minősül az RSD is.

A tervezett alagúthoz csatlakozó úthálózat területe főként degradált kultúr-élőhelyeket érint, részben már meglévő utak, telephelyek vonalán halad. Jelentős ezek mellett a véderdők és egyéb zöldfelületek (közpark sávok, nagy zöldfelületű intézményi és munkahelyi területek) között céljára történő felhasználása is. Ezeknek a területeknek az élővilága főként telepített növényzetből és adventív és gyomfajokból, illetve zavarástűrő állatfajokból áll. A tervezett létesítmény kivitelezése nem fenyegeti aktuálisan, vagy potenciálisan veszélyeztetett növény- illetve állatfaj élőhelyét, ugyanakkor az Étv. alapján biztosítani kell az eddig beépítésre nem szánt területeknek (közpark, közkert, véderdő, turisztikai-gazdasági erdő) minősülő zöldfelületek eltűnő biológiai aktivitásának pótlását más fővárosi területek ilyen célú igénybevételével.

A tervezett útpálya megépítése az elvégzett vizsgálatok alapján nem érint természetvédelmi szempontból kiemelten értékes területeket, de a meglévő – jelenleg erősen degradált - élőhelyek (elsősorban a szennyezett vizes élőhelyek) későbbi „revitalizációjának” lehetőségét fenn kell tartani, ill. amennyiben lehetséges, elő kell segíteni. **A tervezett létesítmény megvalósítása során az ökológiai hálózat feladatainak továbbra is teljesülnie kell, erre a tervezés és kivitelezés során fokozott figyelmet kell fordítani.** A tervezett beruházás megvalósítása során a lehetséges károsításokat megelőző, ill. csökkentő intézkedések megtétele szükséges, amelyekre vonatkozóan az előzetes környezeti hatásvizsgálatoknak ki kell térnie. Településrendezési szempontból kiemelendők a következő intézkedések:

- Az RSD érintett szakaszain a parti rézsűk dőlésszögét a lehető legkisebbre kell méretezni. (1:2, 1:2,5 dőlésszög)
- A tervezett létesítményeket úgy kell kialakítani, hogy a későbbiekben az RSD revitalizációja megvalósítható legyen. Ennek alapján a meder későbbi módosításához (szélesítéséhez, nyomvonalának módosításához, a partvédelmi megoldások kialakításához, stb.) a lehetőséget – ahol ez lehetséges - biztosítani kell.
- Az út kiépítése során biztosítani kell a lehetőséget, hogy a későbbiekben az RSD mentén intenzívebb ökológiai kapcsolat alakulhasson ki.
- A vízpartot kísérő növényzetet – ahol az az útépítés során megsérül, ill. megsemmisül - pótolni kell. A növényzet pótlására növénytelepítési tervet kell készíteni, amit az illetékes természetvédelmi hatósággal egyeztetni kell.
- A környező területekre gyakorolt kedvezőtlen hatások (por, zajszennyezés, optikai zavarás, stb.) csökkentésére zajvédő falak és erdősávok telepítése célszerű.
- A biológiai aktivitás jelenlegi szintjének megőrzésére tett intézkedések.

2.3. KÖZMŰVEK²

2.3.1. Vízellátás

A tervezett Körvasútsori körút nyomvonalát érintő vízfőnyomócsövek, elosztóhálózatok a pesti alap- és felső zóna vízrendszerhez tartoznak. Az alapzóna vízbázisa északon a Szentendrei sziget, amelyről a Káposztásmegyeri nagynyomású gépházon keresztül jut a víz az alaphálózatba. A déli vízbázis a Csepel szigeten van, ahonnan pedig a Csepeli nagynyomású gépház táplál be a rendszerbe. az alaphálózat nyomását a vizsgált térségünkben a Kőbányai medencerendszer biztosítja a X. kerület Mádi utcában, amelynek mértékadó folyásfenékszintje 139,50 m.Bf. szinten van. A medence gépházából indul ki a pesti felső zóna hálózata, amelynek ellennyomó-medencéje a XVIII. kerületi Cinkotai úti 10000 m³-es medence 168,80 m.Bf. folyás-fenékszinttel. A felső zóna a Kerepesi út és Jászberényi út, Gitár utca térségében van, majd innen a Csepeli nyomvonal végéig a vízhalozat az alapzónához tartozik.

A vizsgált nyomvonal vízhalozattal való keresztezései, melyet a Kerepesi úttól a Csepel szigeten keresztül a Nagy-Dunáig vizsgáltunk, az alábbiak:

- | | |
|---|--|
| A Kerepesi úti | induló csomópontban a Kerepesi úton a nyomvonalat keresztezik DN 600-as és DN 100-as víznyomócsövek. A DN 600-as főnyomócső a pesti felső zóna egyik legjelentősebb hálózata. |
| A Méhes utca, | Nemez úti csomópontba DN 300-as nyomócső húzódik a fenti utcák nyomvonalán az utat keresztezve. |
| A Paprika utcánál | DN 150-es keresztezés van. |
| A Keresztúri úti | csomópontba DN 300-as ipari vízhalozat van, ferdén keresztezve a vasutat és tervezett út nyomvonalat. Az iparivízhalozat a dél-pesti ipari vízműtől kiinduló ipari-vízhalozat végága. |
| A Jászberényi útnál | a Kőbányai medencétől kiinduló pesti felső zóna alaphálózata DN 500 és DN 300-as mérettel keresztez. |
| A Gitár utcában | az út alatt DN 500 és 300-as víznyomócső húzódik a Jászberényi út és Harmat utca között. |
| A Kőér utcában | a Harmat utca és Óhegy utca között nincs vízhalozat, majd az Óhegy utca és Cserkesz utca között az út alatt DN 500 és DN 100as víznyomócső és DN 200-as iparivíz hálózata van. A nagytérőjű DN 500-as vezeték már a pesti alapzóna hálózata. |
| A Cserkesz utca | és Gyömrői út között DN 500 és DN 150-es nyomócső húzódik az út alatt. |
| A Gyömrői út és az Üllői úti csomópont között | a meglévő és tervezett út alatt DN 500, DN 300, DN 150-es nyomócsövek vannak, a DN 300-as pesti felső zónai vízvezeték. |
| A Határ úti | szakaszon, az Üllői út és a Török utca közötti szakaszon a tervezett út alatt nincs vízhalozat, a meglévő Határ út alatt DN 400, DN 100as vezeték van. |
| A Török Flóris utca és Soroksári út között a Csepeli vízbázisoktól kiinduló DN 1200-as főnyomócső a tervezett út nyomvonala alá kerül. | |
| A Helsinki út és Soroksári út közötti csomópont és Corvin utca közötti szakaszon a nyomvonal alatt nincs vízhalozat. A Corvin utca alatt DN 300-as nyomócső van az út alatt, és DN 800-as keresztezés van a Szabadkikötő út felé. | |
| A Budafoki út és Szabadkikötő út között a családi házas terület keresztező utcáinak DN 80-as, DN 100-as vezetékai a terület átépülése miatt nem jelenet problémát, a Budafoki úton DN 150-es hálózata van. | |
| A meglévő vízhalozat állaga megfelelő, kiváltásukat, felújításukat nem tervezik. | |

² A közmű munkarészek tartalmazzák a XXI. kerületi szakaszt is, amely 2009. évben már nem tartozik a tervezési területbe.

2.3.2 Csatornázás

A Keresztúri út térségének és a XVI., XVII. kerület szennyvízeinek a befogadója az Angyalföldi szivattyútelep, ahonnan a vizek nyomócsővel észak-pesti (Palotai-szigeti) szennyvíztisztítóra kerülnek, ahol tisztítás után kerül a víz a Dunába.

A Kerepesi útnál a tervezett út 90/135-ös szennyvízcsatornát keresztezi a nyomvonalat, amely a XVI. kerület szennyvízeinek az egyik jelentős befogadója.

A Keresztúri útnál a nyomvonal 70/105-ös Rákoskeresztúri szennyvízfogyújtó keresztezi, amelynek szelvénye a vasúti keresztezést elhagyva 80/120-as egyesített rendszerű csatornává alakul át EGISZ Gyógyszergyár előtt.

A Jászberényi útnál 60/90-es tojásszelvényű csapadékvíz gyűjtő van, a tervezett útra kb. 45° keresztezéssel.

A Gitár utcán a Jászberényi út a Harmat utca között az út alatt $\varnothing 50$, $\varnothing 60$ -as gyűjtők vannak, befogadjuk a Maglódi úti 80/120-as $\varnothing 100$ egyesített rendszerű csatornarendszer.

A Harmat utca és Óhegy utca között, csak az Óhegy utca fölötti, kb. 200 fm-es szakaszon van csatorna 50/75-ös mérettel egyesített rendszerben kiépítve. A Petróczy utcánál $\varnothing 70$ -es gyűjtő keresztez egyesített rendszerrel. A Kőér utcában az út (illetve alagút) alatt 63/95-ös egyesített rendszerű csatorna van, befogadója a Gergely utcai $\varnothing 100$ főgyűjtő.

A Kőér utca Gergely utca és Cserkesz utca közötti szakaszán $\varnothing 40$, majd Vaspálya Gyömrői csomópontja úti 50/75-ös csatornák vannak, a rendszer a Vaspálya, illetve a Kőér utcák felé gravitál, a Gyömrői úti főgyűjtő, amely a tervezett utakat keresztezi 100/150-es méretű.

A Gyömrői úttól délre a Kőér utca alatt $\varnothing 40$ -es csatorna van a Basa utcáig, mindkét ág befogadója a vasút mellett húzódó 230/275-ös főgyűjtő. A Basa utca és Üllői út között szennyvízcsatorna nincs kiépítve, itt a tervezett úttal párhuzamosan halad, az Illatos árok, amely befogadója a MÁV terület alatti Kúttó dűlői ároknak.

A Jászberényi út és Üllői út közötti csatornák a Ferencvárosi Szivattyútelep vízgyűjtőjéhez tartoznak, ide gravitálnak, távlatban a vizek az Észak-Csepeli Központi Budapesti Szennyvíztisztító-telepen fognak megtisztulni, jelenleg a Ferencvárosi Szivattyútelepnél a Duna sodorvonalába vannak bevezetve.

A Kőér utca, Üllői úti csomópontban $\varnothing 30$, $\varnothing 40$, $\varnothing 50$ -es szenny-, illetve csapadécsatornák vannak, melyek részben keresztezik, részben párhuzamosan az út alatt húzódnak. Az úttal párhuzamosan húzódik, illetve egy helyen a Határ útnál az út alá kerül az Illatos árok zárt szelvényű szakasza, melynek mérete 120/110 cm, az árok előtt 120/130-as.

A Határ úton az Üllői út Nagykőrösi út közötti szakaszon az út a zöldsávban van kijelölve, így jelenleg csatorna nyomvonalat nem érint, csak a Hungária útnál keresztezi egy $\varnothing 125$ cm-es csapadécsatorna, amelynek befogadója az Illatos árokba köt.

A Nagykőrösi út és Soroksári út között a Török Flóris utcánál van 30/45-ös keresztezés és Soroksári útnál $\varnothing 80$ -as, amelynek befogadója a Ferencvárosi Szivattyútelep.

Csepelen jelentős csatornákat nem érint az út nyomvonal, a záró szakasznál az Ady Endre út, Budafoki út nyomvonala alatt 40/60-as csapadécsatorna van dunai bekötéssel.

2.3.3. Villamosenergia-ellátás nagyfeszültségű hálózata

Dél- és kelet Pest villamos energiáját az országos alaphálózatról illetve a fővárosi erőművekről megtáplált főelosztó hálózat végzi. Az országos 220 kV-os rendszer táppontja a Duna-menti Erőmű (Százhalombatta).

Az erőműből kiinduló 220 kV-os távvezeték fővárosi betáplálási irányai a következők:

- Százhalombatta – Albertfalva
- Százhalombatta – Ócsa – Soroksár
- Százhalombatta – Ócsa – Zugló

Zugló alállomás még egy betáplálást kap a Mátravidéki Erőműtől három 220 kV-os távvezetéken keresztül. Ezeken az alaphálózati táppontokon kívül még egy lényeges betáplálási iránya van a főváros területén kiépült 120 kV-os főelosztó hálózatnak, amelynek táppontja szintén a Mátravidéki Erőmű, ahonnan 120 kV-os távvezeték létesült a Népliget alállomásig. Ezen a rendszeren épült ki a Kőbánya 120/10 kV-os alállomás, amely Soroksár felől is kap egy megerősítést.

A fővárosi erőművek közül a Kelenföldi Erőműben, a Csepeli Erőműben és a Kispesti Erőműben megtermelt villamos energia kerül a Kelenföld, a Soroksár és a Pestlőrinc alállomásokon keresztül a főelosztó hálózatra. Az állomásokból kiinduló 120 kV-os távvezetékek a következő helyeken érintik a Körvasút sorra tervezett körgyűrű nyomvonalát.

- A Kőbánya és Zugló alállomások között létesített távvezeték a Kerepesi út térségében a Rákos patak mellett üzemel és a Heves utca és a Kerepesi út között a tervezett út nyomvonalát érinti. Erről a távvezetékről a Gyakorló utcánál egy 120 kV-os kábel ágazik le és a közelben lévő Rákosfalva 120/10 kV-os alállomást táplálja meg,
- A Kőbánya - Népliget állomások közötti távvezeték a Basa utcánál keresztezi a Kőér utcát.
- Albertfalva- Népliget állomásokból kiinduló távvezeték a Budafoki úttól északra éri el Csepel szigetét, majd a HÉV pálya előtt északra fordul és a Corvin út felett halad tovább és éri el a Bolgárkertész öböl déli partját. Itt létesült a Csepel Észak nevű alállomás. A vezeték tovább folytatódik a IX. kerületben a Határ út mellett egészen a Nagykőrösi útig, ahol északra fordul és kikerüli a József Attila lakótelepet és a Népligeten keresztül csatlakozik be az alállomásba. Ez a rendszer kapcsolódik a Csepeli Erőmű állomásához és a Pesterzsébet állomáshoz.

2.3.4. Gázhálózatok

Dél- és Kelet-Pest gázhálózatainak a gázenergiát az un. I-es számú nagynyomású gázkörvezeték biztosítja. A körvezeték egyik táppontja az országos nagynyomású rendszerről megtáplált Vecsés nevű gázátadó állomás. Az állomásból kiinduló DN 400mm méretű pesti ív Budapest határa mentén eredetileg külterületen létesült, amelyről több gázátadó állomás kapja a tápenergiát. Ezekből az állomásokból indul ki a főváros gázellátását biztosító 6 bar nyomású nagyközépnomású hálózat.

A tervezett útszakaszt érintő nagyközépnomású rendszer a következő átadóállomásokból indulnak ki:

- a XXI. kerületben a Vas Gereben utca mellett a „Csepel”;
- a XXIII kerületben az Ócsai út és az M0-ás gyűrű csomópontjánál lévő „Soroksár”;
- az Újköztemető XVII kerület felől i oldalánál lévő „Kőbánya”;
- a XVI. kerületben a Bökényföldi út mellett lévő „Ikarusz”; megnevezéssel.

Az Ikarusz gázátadó-állomásból a nagyközépnomású rendszeren kívül egy DN 500mm méretű nagynyomású vezeték is létesült a VIII. kerületben a Salgótarjáni út mellett a volt Kőbányai Gázgyár területén lévő nagy/nagyközépnomású nyomásszabályzó-állomás megtáplálására. Ez a vezeték a Keresztúri útnál keresztezi a vasútvonalat és a tervezett útpályát. A kiviteli terv készítésénél az ide vonatkozó előírásokat és a Fővárosi Gázművek Zrt. állásfoglalását is be kell tartani.

A gázátadó- illetve a nyomásszabályzó állomásokból kiinduló nagyközépnomású vezetékek a következő szakaszokon érintik a tervezett út nyomvonalát:

- X. kerület a Kőér utcában az Üllői út és a Petróczy utca között, a Gitár utcában a Mádi utca és a Sörgyár utca között, a Maglódi út , a Jászberényi út, a Keresztúri út és a Kerepesi út keresztezésében;
 - XIX. kerület a Határ úton a Nagykőrösi út és a Ferde utca között, és a Ferde utcában;
 - XX. kerület Gubacsi hídfő, Csepeli átjáró, Helsinki út, a Határ úton a Köteles utca és a Nagykőrösi út között;
 - XXI. kerület a Petróleum utcában, a Corvin utcában, és a Szabadkikötő úton.
-

2.3.5. Távhővezetékek

A tervezett út nyomvonala távfűtött területek határán van, amelyek között gerincvezetékek épültek.

A XIV., illetve a X. kerületek határán lévő Füredi úti, illetve a Gyakorló utca melletti lakótelepek ellátására létesült a Füredi úti Fűtőmű. A fűtőműből kiinduló egyik gerincvezeték Fv2x DN 400 mm-es mérettel a Szuglói körvasút sor, Kerepesi út nyomvonalon épült ki. Ez a vezeték nem érinti a jelenlegi tervezési területünket, mert a Kerepesi út túlsó oldalán található. A konkrét építési terület mellett kevésbé frekvenciált hely felvonulási, tárolási területként csak akkor hasznosítható, ha a FŐTÁV Zrt. ehhez hozzájárul.

A Harmat utca térségében lévő területek ellátására az Újhegyi lakótelepen keresztül Fv2x DN 300 mm-es vezeték épült ki a Dér utca, Gitár utca, Harmat utca nyomvonalon. Erről a vezetékről ágazik le egy Fv2x DN 200 mm méretű, amelyik a Harmat utcában, a Gitár utcában és a Mádi utcában létesült.

A XVIII., a XIX. és a X. kerületek forróvízes távhőbázisa a XVIII. kerületben lévő Kispesti Erőmű. Az erőműből kiinduló Fv2x DN 600 mm méretű gerincvezeték a Határ úti metró állomás közelében a Vak Bottyán utcában található. A Kőbányai Erőmű Fv2x DN 500 mm méretű gerincvezetése pedig a Somfa közben üzemel. Ahhoz, hogy a Kőbányai Erőműben meg lehessen szüntetni a forróvíz előállítását ezt a két vezetéket össze kellett kötni. Ez az Fv2x DN 500 mm méretű vezeték a Vak Bottyán utcától a metró állomást kikerülve keresztezi a Kőér utcát és a Zágrábi utcában folytatódik tovább a Somfa közig.

A Csepeli Erőműből kiinduló Fv2x DN 400 mm méretű vezeték létesült a Pesterzsébeti lakótelep ellátására a Duna utca, Gubacsi híd és Csepeli átjáró nyomvonalon a Topánka utcában lévő aknáig, ahol a közműalagút bejárata van.

2004-ben a Kőbányai Erőműben a forróvíz termelését leállították és a telephelyen Kőbányahő Kft. névvel egy új céget alapítottak. A Kft. a X. kerületi ipari létesítmények (Richter Gedeon Rt., Ceva-Phylaxia Rt., BKV Zrt. Gépjárműtelep, MÁV Vasútépítő és a Sportfólió Kft.) részére állít elő gőzenergiát. Az erőműből kiinduló gőzhálózat egyik magas vezetésű rendszere a Repce utca mellett keresztezi a Kőér utcát, amelyről egy mélyvezetésű vezeték ágazik le és a Kőér utcában folytatódik tovább a Richter Rt. ellátására.

2.3.6. Távközlés

A tervezett út nyomvonala teljes hosszában több helyen érinti a helyi- és helyközi vezetékes távközlési, illetve adatátviteli hálózatának al- és felépítményeit. A városrészek fokozatos kiépülésével jelentkeztek az újabb és újabb távközlési- és adatátviteli igények kielégítésének szükségessége. E célból, ahogy az igények száma növekedett, a meglévő táppontok kapacitása és távolsága miatt új távbeszélő központok létesültek. Ezekhez, illetve ezektől nagy nyílásszámú alépítmény-hálózatok épültek a meglévő, valamint a fejlesztésekhez igazodó közterületeken az előfizetők – és a távolabbi táppontok irányába. A városi beépítettséggel érintett szakaszokon – a többi közműhálózatokhoz hasonlóan a távközlési hálózat is földalatti – zömében – alépítményben került kivitelezésre.

Az új út számos helyen érinti, illetve keresztezi a távközlés alépítményhálózatát. Ez különösen azon térségekben jelentős, ahol a táppontok közelsége miatt nagyobb nyílásszámú alépítményhálózat létesült, az onnan induló, illetve oda érkező nagyegységű kábelek vezetésére.

A Kerepesi út – Keresztúri út találkozási pontjában nagy nyílásszámú alépítmény a Kerepesi út déli oldalán van. E térségben a Zugló távbeszélő Központból a Szentmihályi út felől érkeznek a tápkábelek a helyi előfizetők, valamint Sashalom felé az ottani központokkal való összeköttetést biztosító nagyegységű vezetékek.

Az „Éles sarok”-hoz érve a Jászberényi út – Kőrösi Csoma út közötti betoncsöves alépítmény hálózat található. A vasúti pályatest alatti szakaszon viszonylag kis nyílásszámú alépítmény üzemel jelenleg, mely aztán a Terebesi út és a Fehér út felé ágazik el.

Kőbányai területen a Kőér utca 17-19. szám alatti távbeszélő központ tápponti közelségében lévő nagyobb nyílásszámmal rendelkező be- illetve kivezető alépítménye érinti az út nyomvonalát. Itt a keresztezést és a Kőér utca vonalában lévő alépítményhálózatot kell az út kialakításában elhelyezni.

A X. kerület Kőér utca – Gitár utca vonalában a Harmat utcában lévő kihelyezett fokozatú távbeszélőközpont felől kiinduló helyi távközlési hálózat építményei érintik a tervezett útpályát

nyomvonalát.

A IX. kerületi térségben a Távíró utcai Ferenc Távbeszélő Központtól indulnak nagy nyílásszámmal alépitmény nyomvonalak a Határ utat keresztezve Kíspeszt irányába, valamint Kőbánya felé az Üllői út alatti vezetéssel.

A Pesterzsébeti szakaszokon a Zilah utcában lévő távbeszélőközpont táplálja a térség távközlési előfizetőit. Ezen felül a központ felől Csepel, illetve István nevű központok közötti irányokat kell figyelembe venni.

A Csepel nevű központtól a XXI. kerület Kossuth Lajos utca felől északi irányba található alépitményhálózat, melyről a Szabadkikötő úti, illetve a Védgát utcai hálózat kap csatlakozást. Ebben a Kvassay híd (Pest) felé, valamint a Gubacsi híd (Pesterzsébet) irányába vannak összeköttetést biztosító vezetékek.

2.3.7. Helyzetelemzés

A tervezett Körvasútsor általában terepszinten halad, azonban van mély-, illetve magas vezetési szakasza. A közművekre a mélyvezetés jelenti a legkisebb problémát, mert csak a ki-, illetve behajtások környékén válik szükségessé vezeték kiváltás. A magas vezetés esetében a felhajtó részsíje, illetve a tartószerkezet alatti vezetékeket kell kiváltani, vagy ha lehetséges védelembe helyezni. A terepszinten történő nyomvonal esetében a vezetékek vagy keresztezik, vagy az útpályával párhuzamosan épültek ki.

KERESZTEZŐ VEZETÉKEK

— X. kerület	Kerepesi út DN 600-as ivóvízvezeték DN 100-as nagyközépnomású gázvezeték
— X. kerület	Méhes utca DN 300-as ivóvízvezeték 120 kV-os távvezeték
— X. kerület	Paprika utca DN 100-as ivóvízvezeték
— X. kerület	Jászberényi út DN 500-as ivóvízvezeték DN 300-as ivóvízvezeték DN 125-ös ivóvízvezeték
— X. kerület	Basa utca 160/240-es csapadékcsontra 120 kV-os távvezeték DN 100-as nagyközépnomású gázvezeték
— IX. kerület	Távíró köz DN 100-as ivóvízvezeték csapadékcsontra
— IX. kerület	Nagykőrösi út DN 200-as ivóvízvezeték DN 200-as nagyközépnomású gázvezeték Távközlési alépitmény DN 125 cm-es csapadékcsontra DN 50 cm-es egyesített rendszerű csontra
— XX. kerület	Kinizsi utca DN 20 cm-es szennyvízcsatorna
— IX. kerület	Gubacsi hídfő DN 30 cm-es szennyvízcsatorna DN 100-as nagyközépnomású gázvezeték
— XXI. kerületben	a Védgát u és a Ráckevei Duna között DN 100-as ivóvízvezeték

NAGYOBB CSOMÓPONTOK

— Keresztúri út térsége	70/105 szennyvíz főgyűjtő Csapadék csontra DN 500-as nagynyomású gázvezeték DN 200-as nagyközépnomású gázvezeték DN 300-as iparivízvezeték
— Üllői út térsége	Fv2x DN500-as távfűtőgerincvezeték DN 500-as ivóvízvezeték DN 400-as ivóvízvezeték DN 300-as ivóvízvezeték 2db. DN 30 cm-es egyesített rendszerű csontra DN 400-as nagyközépnomású gázvezeték

- 2db. Távközlési alépítmény
DN 600-as iparivízvezeték
- Török Flóris utca és Helsinki út térsége
DN 1200-as ivóvíz főnyomócső
DN 400-as ivóvízvezeték
DN 80-as ivóvízvezeték
30/45-ös egyesített rendszer csatorna
DN 40-as egyesített rendszerű csatorna
DN 50-es egyesített rendszerű csatorna
DN 80-as egyesített rendszerű csatorna
DN 500-as nagyközépnnyomású gázvezeték
Távközlési alépítmény
120kV-os távvezeték
- Szabadkikötő úti csomópont
120 kV-os távvezeték
DN 800-as ivóvíz főnyomócső
DN 300-as ivóvízvezeték
DN 80-as ivóvízvezeték
DN 100-as ivóvízvezeték
DN 50 cm-es csapadékcatorna
DN 200-as nagyközépnnyomású gázvezeték
DN 150-as nagyközépnnyomású gázvezeték
Távközlési alépítmények

A TERVEZETT NYOMVONALLAL PÁRHUZAMOS VEZETÉKEK

- Gitár utcában a Jászberényi út és Gyömrői út között
DN 500-as ivóvízvezeték DN 300-as ivóvízvezeték
- Jászberényi út és Harmat u. között
DN 50-es egyesített csatorna
- A Mádi u és Harmat u között
DN 100-as ivóvízvezeték
- Sörgyár u és Harmat u között
távközlési alépítmény
- Sörgyár és Mádi u között
DN 150-es nagyközépnnyomású gázvezeték
- Mádi u. és Dér u között
Fv2x DN 300-as távfűtő vezeték
- Határ úton az Ady u. és Esze T. u között
DN 500-as ivóvízvezeték DN 300-as ivóvízvezeték
- Nagykőrösi út és Köteles u között
DN 400-as nagyközépnnyomású gázvezeték
- A Budafoki úton
DN 150-es ivóvízvezeték
DN 105 cm-es csapadék csatorna
- A Budafoki út mellett
120 kV-os távvezeték

2.3.8. A tervezett útpálya kapcsolata a közművekkel

A Kerepesi utat magas vezetéssel keresztezi a Körvasút sori körút és így folytatódik tovább egészen a Jászberényi út túlsó oldaláig. Ezen a szakaszon csak a 120 kV-os távvezeték jelent problémát, amelyet vagy ki kell váltani, vagy a megfelelő űrszelvényt oszlop magasság növelésével kell biztosítani A Keresztúri útnál és a Jászberényi útnál lévő közműveket adottságként kell kezelni.

A Gitár utcában a terepen vezetett útszakasznál a meglévő vezetékek megmaradhatnak, ha az útépítés előtt, ha állapotukat az üzemeltetők megfelelőnek ítélik.

A Gitár utca további szakaszán és a Kőér utca Cserkesz utcáig tartó szakaszán az út mélyvezetésű. A

Gitár utcában a szintsüllyesztésnél az ott lévő DN 500-as, DN 300-as ivóvízvezetékét és a DN 50 cm-es egyesített rendszerű csatornát *ki kell váltani*. A mélyvezetés másik végénél a Cserkesz utcánál a DN 500-as, a DN 300-as ivóvízvezetékét, a DN 40 cm-es egyesített rendszerű csatornát és a DN 400-as nagyközépnomású gáz vezetékét kell a műtárgy miatt átépíteni.

A Cserkesz utcától a Ferde utca túlsó oldaláig a meglévő útpálya kerül szélesítésre. A területen lévő nyomott- és gravitációs vezetékek megtartása a cél, azonban az üzemeltetők adatai szerint a nem megfelelő állapotú vezetékeket az útépítés előtt ki kell váltani. A kábeles hálózatokat a burkolat alól át kell helyezni, illetve kedvező esetben védelemmel kell ellátni.

A Ferde utcától a Zalaegerszeg utcáig tartó mélyvezetésű út az Esze Tamás utca térségében keresztezi a DN 300-as és a DN 500-as ivóvízvezetékét. Nyíltárkos kivitelezéskor a vezetékeket meg kell védeni.

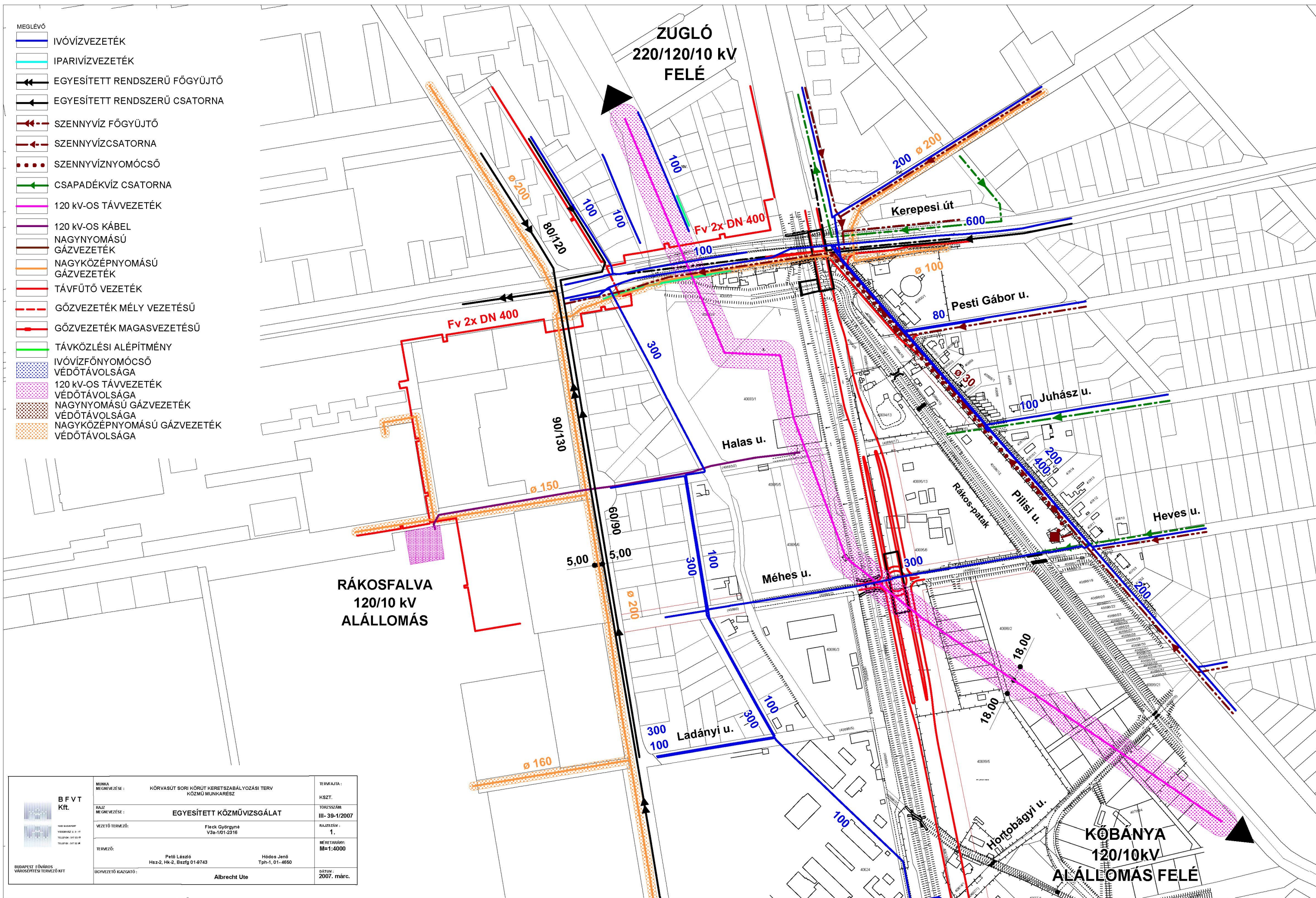
A Határ úttal párhuzamos útszakasz a Zalaegerszeg utcától az Ősz utcáig terepszinten valósul meg. A Nagykőrösi úti csomópontban több közművezeték található, ezenkívül kisebb csatlakozó vezeték üzemel a Mártírok útjánál DN 100-as ivóvízvezeték, a Kinizsi utcánál DN 20 cm-es szennyvízcsatorna. A vezetékek lehetőség szerint megtarthatók, esetlegesen állapotuktól függően kiváltásra szorulnak.

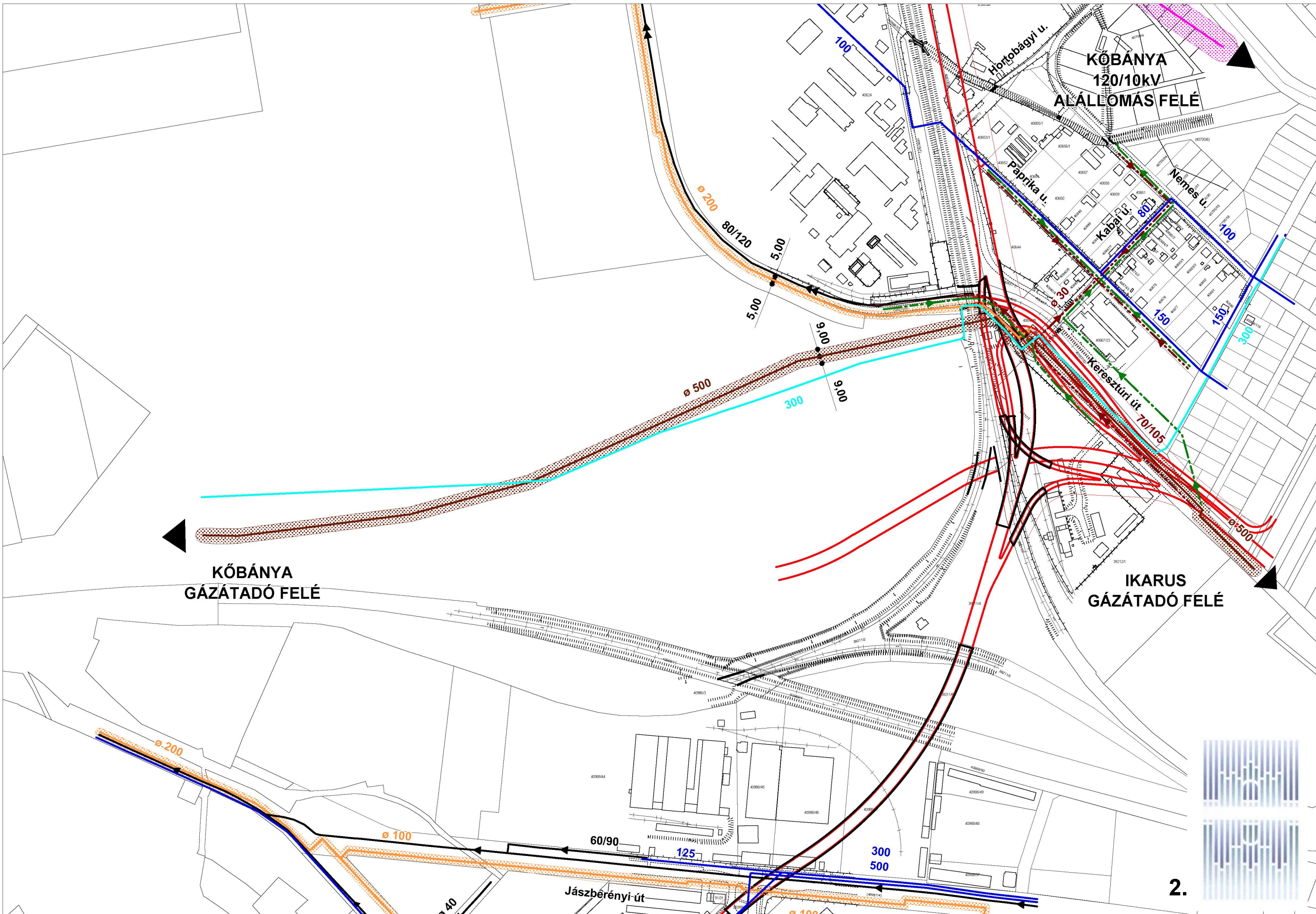
Az Ősz utcánál magasvezetésre váltó út alatt a Török Flóris utca és Gubacsi út között DN 1200-as ivóvíz főnyomócső üzemel, amelynek kiváltása költséges, ezért megtartása javasolható.

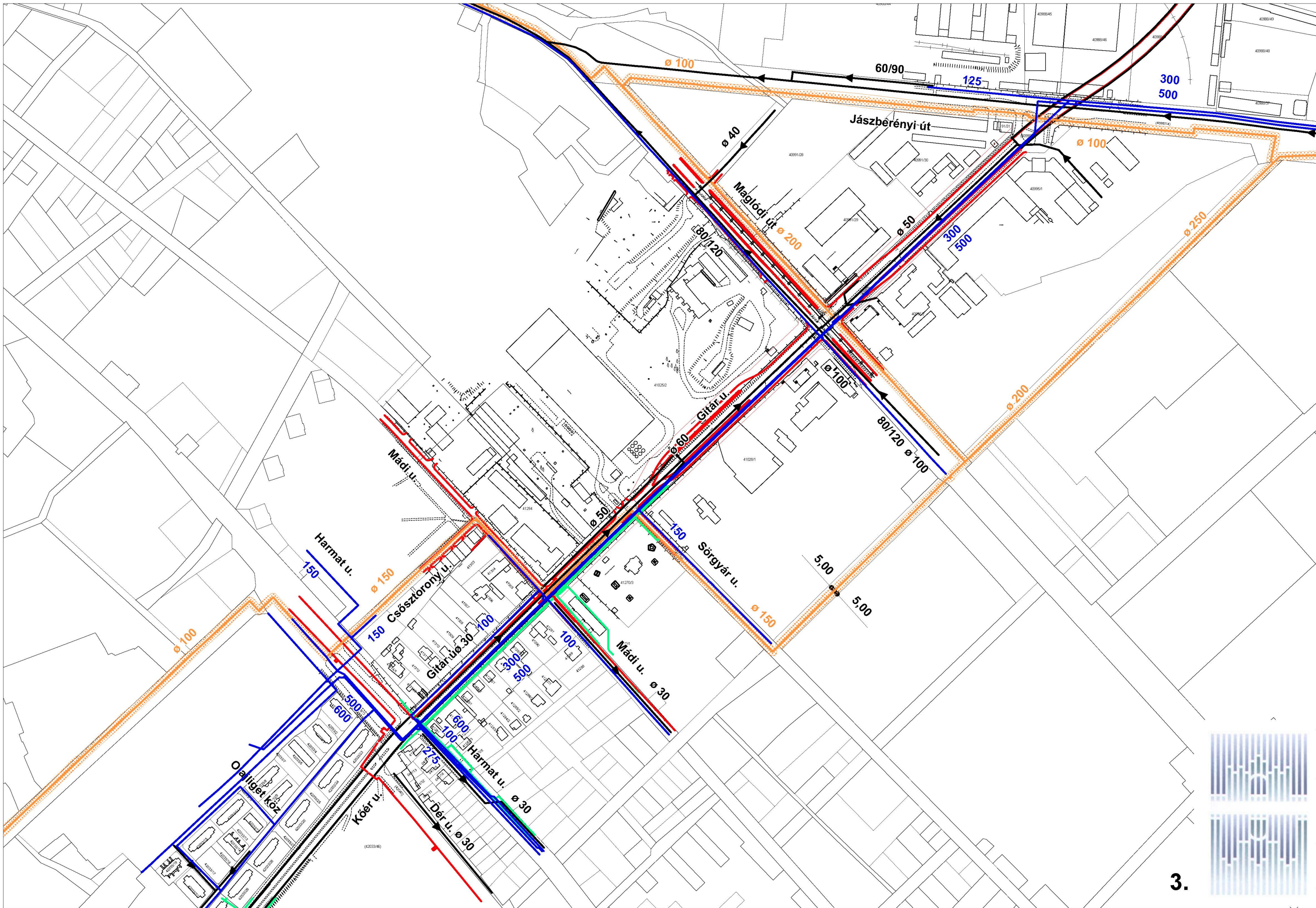
A Helsinki út és a Ráckevei Duna alatti átvezetés miatt a DN 1200-as ivóvíz főnyomócső egy szakaszát ki kell váltani. Amennyiben ez a szakasz mégis az eredeti tervnek megfelelően magasvezetéssel valósulna meg, akkor a 120 kV-os távvezeték Csepel Észak és Pesterzsébet alállomások közötti szakaszát kellene kiváltani.

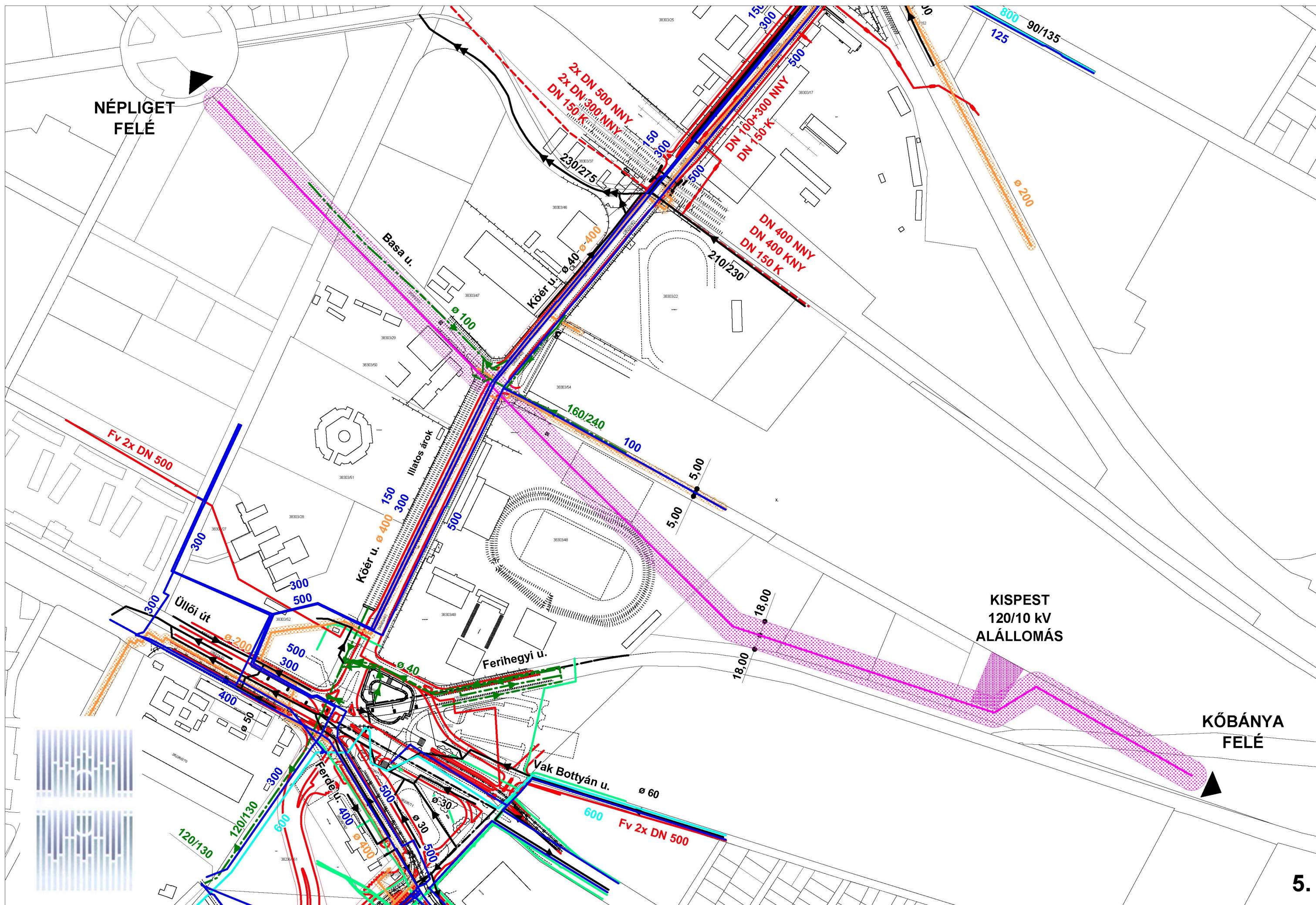
A Duna alatti átvezetés és a Csepeli gerincút között a terepszinten tervezett szakasz a Kossuth Lajos utcát mélyvezetéssel kerül ki. A műtárgy miatt a Szabadkikötő úti csomópontban felsorolt vezetékek egy szakaszát ki kell váltani.

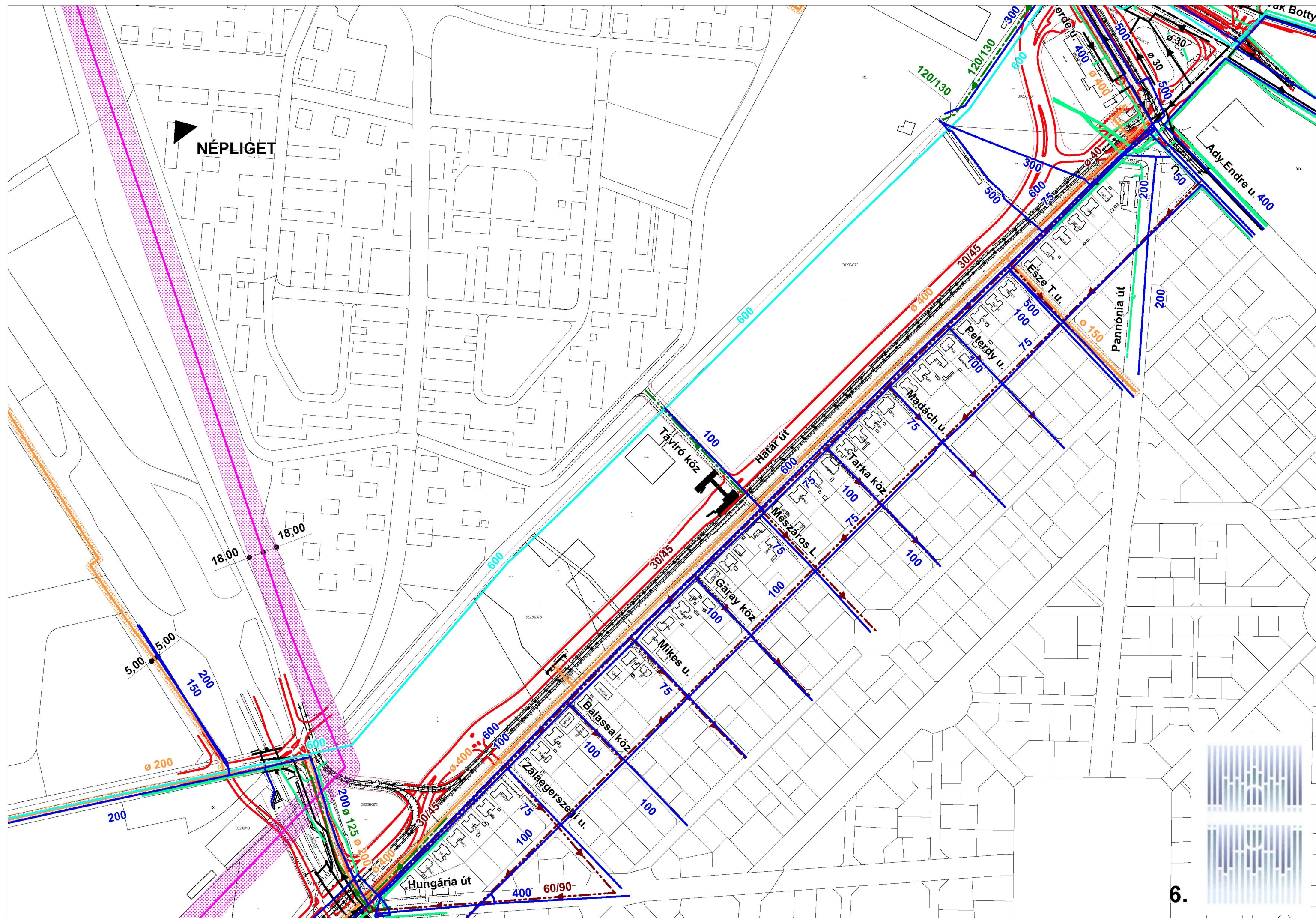
A Budafoki út melletti magasvezetésű útszakasz a területen lévő 120 kV-os távvezeték biztonsági övezetében halad, illetve a Csepeli Erőmű területén lévő alállomás két távvezeték csatlakozását keresztezi. A távvezetékek kritikus szakaszait, amelyet az ELMŰ Zrt. Távvezetéki Osztálya határoz meg, ki kell váltani. Emellett javasolt a vezeték a csepeli és RSD menti és a Határ út menti fejlesztési területek környezetében kábelben vezetni. Ennek tényleges szakaszának meghatározása további vizsgálatokat, egyeztetéseket igényel.

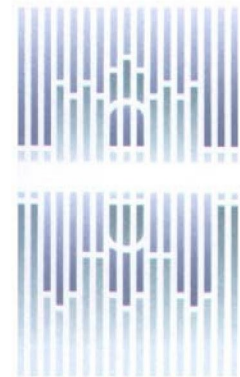


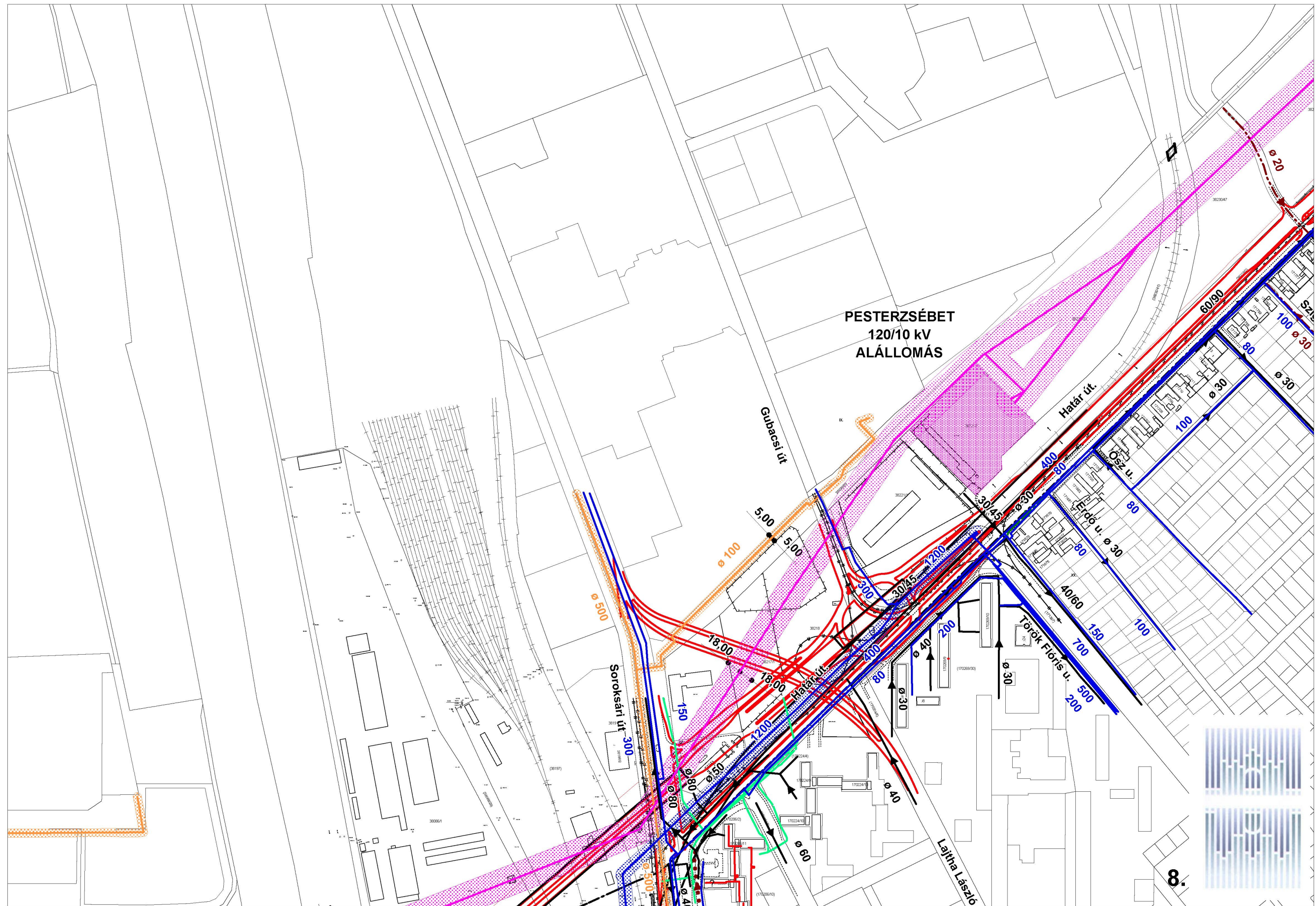


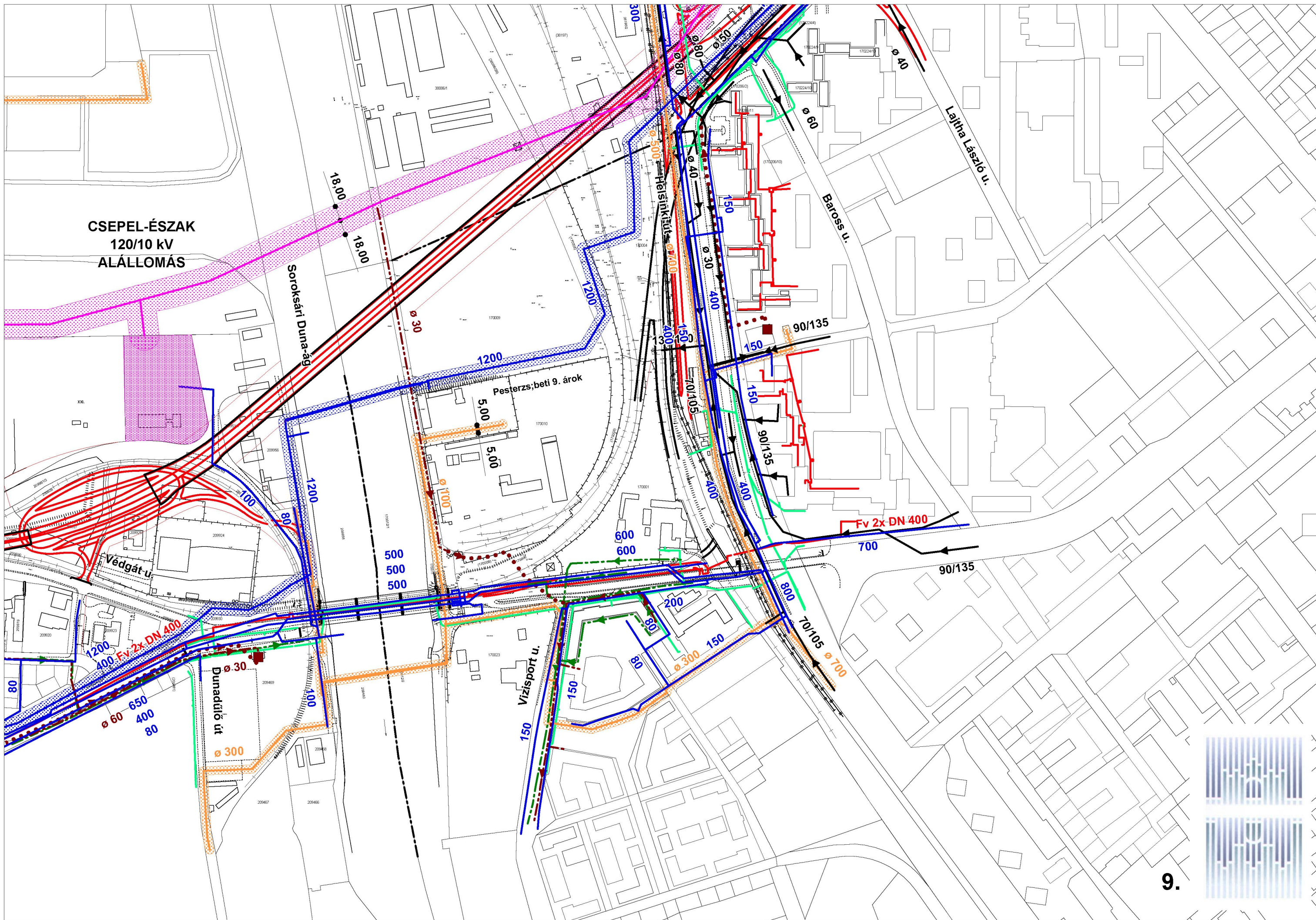


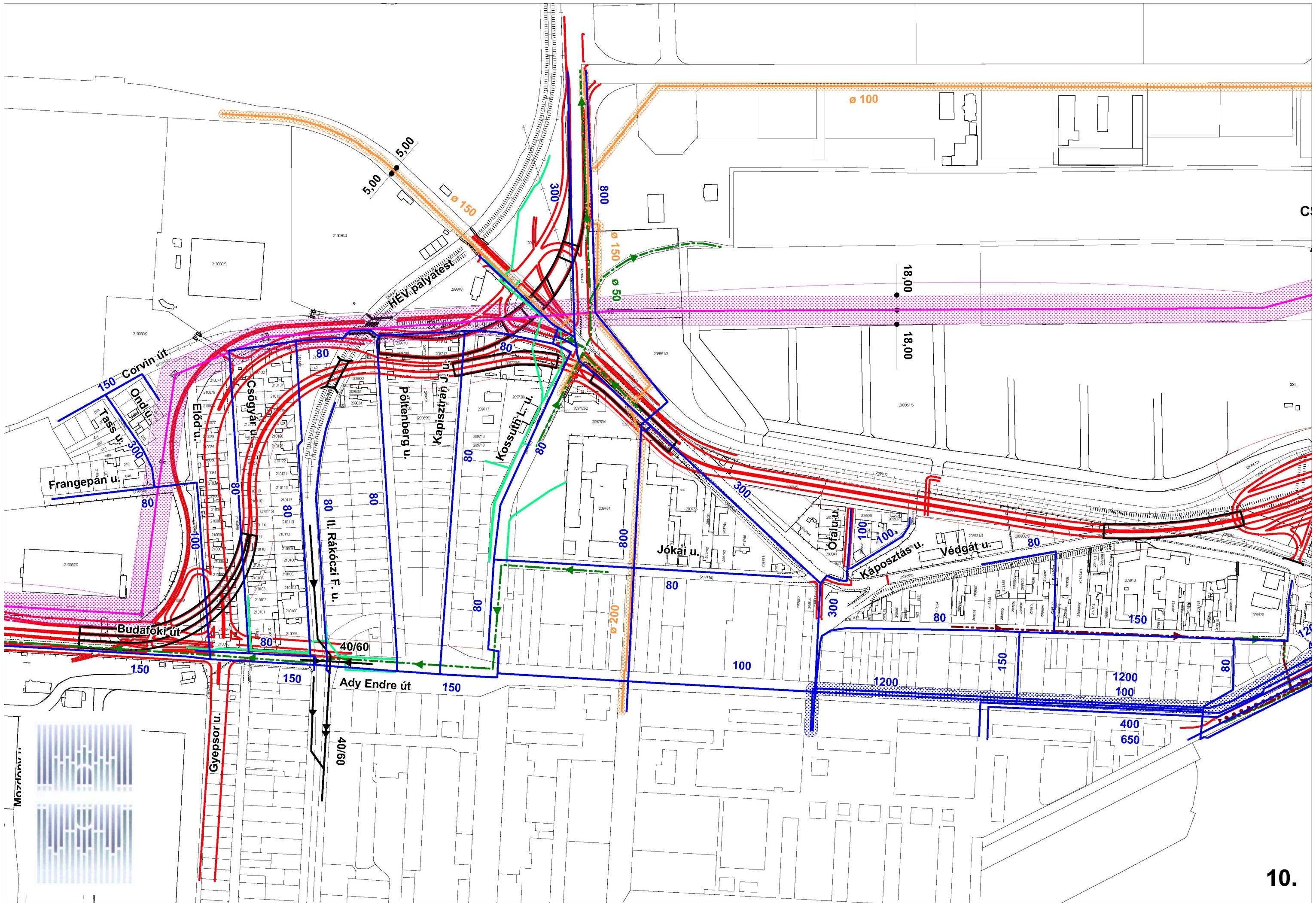


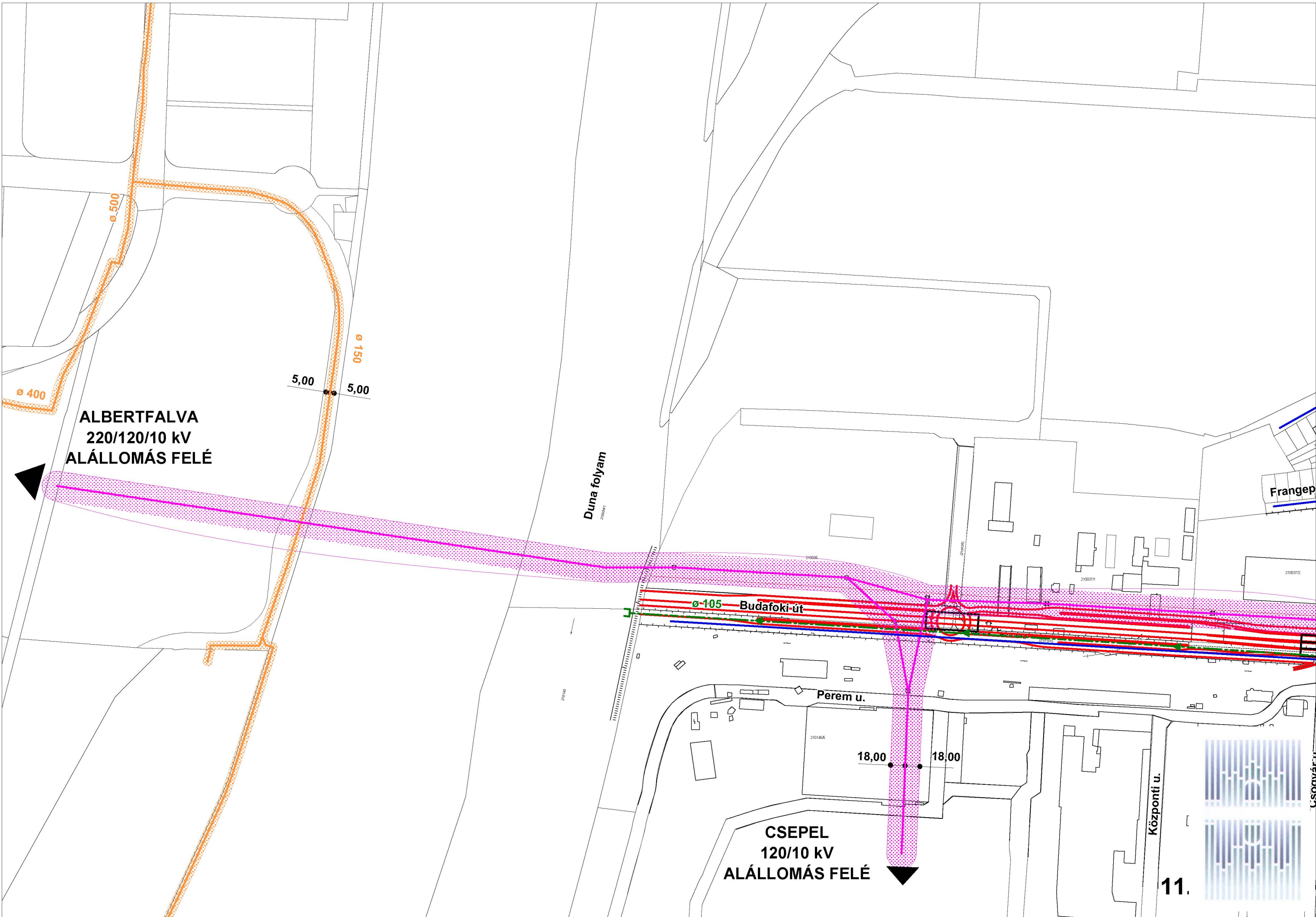












3. ÖRÖKSÉGVÉDELMI HATÁSTANULMÁNY

3.1. BUDAPEST GYŰRŰS-SUGARAS KÖZLEKEDÉSI RENDSZERÉNEK TÖRTÉNETI KIALAKULÁSA

Budapest Európa egyik legfiatalabb metropolisza. Városszerkezete, városképe döntő mértékben a tizenkilencedik század elején induló, majd a század végétől máig egyre szélesebb területre kiterjedő városfejlesztés, városrendezés eredményeként alakult ki. A magyar főváros lényegében tervezett város, még ha e tervezés koncepciózussága, színvonala városrészenként jelentősen különböző is, és ezt a városalkotó tevékenységet nagyban befolyásolták az alapvető természeti, gazdasági - és különösen a történelmi - tényezők.

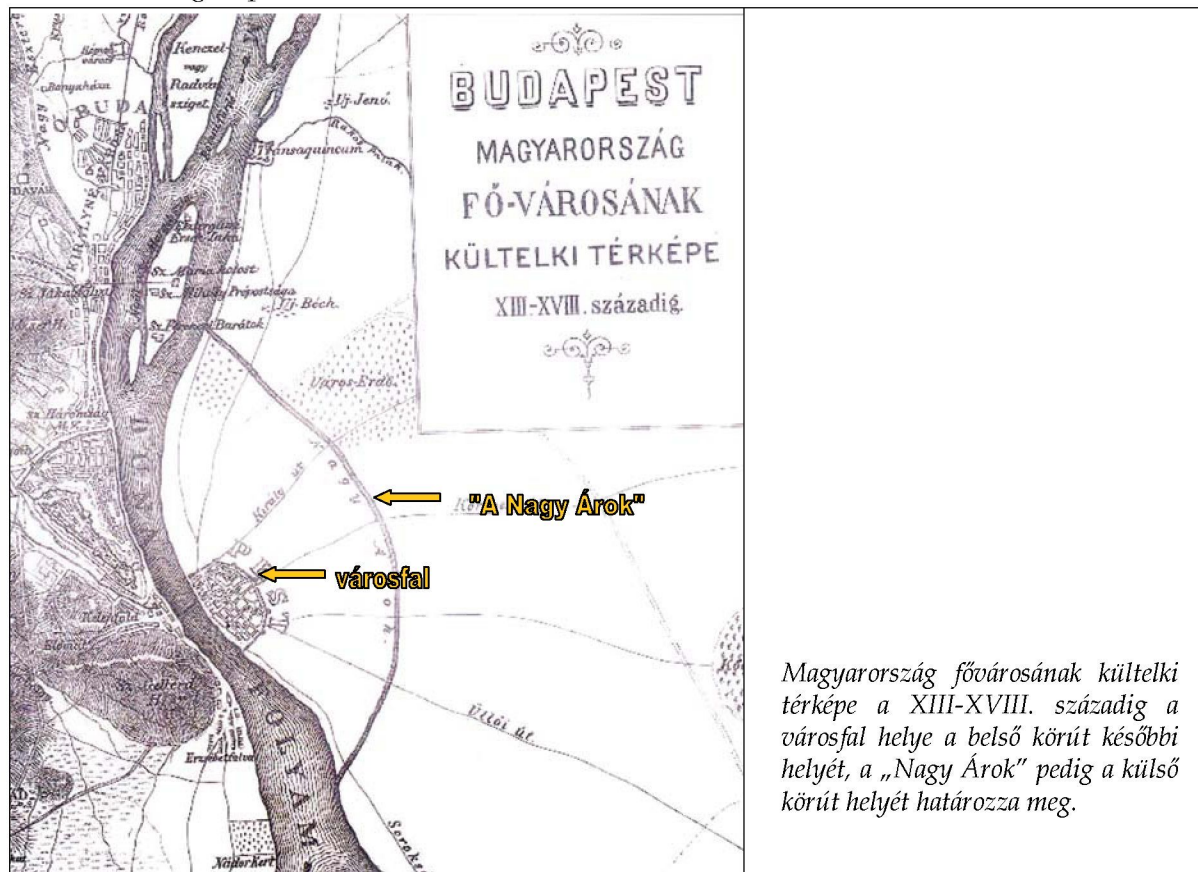
A XVII. század első feléig a lakosság szám növekedés maga után vonta a területi növekedést is, ami városfejlesztési és -rendezési koncepció hiányában lényegében spontán növekedés volt. A pesti városfal lebontása 1730-ban kezdődött meg, és nagyon hosszú ideig tartott. Utolsó elemét, a Hatvani kaput csak 1803-ban bontják el. A jelentős városterjeszkedés hívja életre az *első városrendezési-, szabályozási intézkedéseket*. A pesti belváros területén a Hatvani utca - a mai Kossuth Lajos utca - kiszélesítésére a városi tanács 1719-ben 25 négyszögöl területet sajátít ki, s ugyanekkor nyitja meg a Magyar utca felső részét.

1786-ban kezdi építtetni *II. József* a mai Szabadság tér helyén, az akkor mocsaras, homokos - valamennyi városodási ponttól független - területen a nagy katonai objektumot az *Újépületet* (Neugebäude), mely a budai várnegyed polgárvárosával szemben, a pesti belvárostól északra, egyértelműen városfejlesztő - a belvárosnak a Duna mentén való terjeszkedését létrehozó - tényező lesz. Az Újépület és a belváros közötti síkfekvésű üres terület egységes bővítési területté válik; s ez az a terület, ahol a fővárosban megindul a tudatos, tervszerű várostervezési-, rendezési tevékenység. Pest fejlesztésében és tervszerű alakításában igen nagy szerepe van *József nádor* 1796 és 1847 közötti nádori tevékenységének. A XIX. század első évtizedében Magyarország központi kérdése lesz a jó adottságokkal rendelkező Pestből európai értelemben vett nagyvárost kifejleszteni, amit az ekkor elindult és a *reformkorban* - 1825 és a szabadságharc közötti időszakban - kibontakozott tevékenységgel lényegében meg is teremt. *Széchenyi* világlátása, ötletgazdagsága és Pest-Budával kapcsolatos szerteágazó fáradhatatlansága ehhez a folyamathoz kapcsolódik. *Hild János* - az Újépület korábbi építésvezetője - készíti el az általános rendezési tervet 1805-ben. Az irányító hatóság, vagyis a városrendezési javaslatok végrehajtását biztosító szervezet *Szépitő Bizottság* néven alakul meg.

A XIX. század közepén a Duna két partján lévő városok fejlődése úgyszólván töretlennek mondható, a szabadságharc sem jelent nagy megtorpanást és az elindult fejlődésben irányváltást. Egy természeti csapás, az *1838-as jeges árvíz* éppen pusztításai miatt válik olyan tényezővé, ami városrendezési szempontból jelentős.

Budapest mai világvárosi arculatának kialakulása, a városépítés rendkívüli mértékű felgyorsulása a 1840-60-as évek viszonylagos stagnálása után a városegyesítéssel kezdődik el. A népesség szám jelentős megnövekedése folytán nem tekinthető véletlennek, hogy a városfejlesztés és -rendezés intézményrendszerének létrehozása - hacsak két évvel is - megelőzte a városegyesítést. Az *Andrássy Gyula* miniszterelnök által beterjesztett 1870. X. tc. intézkedik a *Fővárosi Közmunkák Tanácsának* felállításáról és a Közmunkatanács kezelésébe utalt *Fővárosi Pénzalapról*. Ugyancsak még a városegyesítés hivatalos aktusa előtt került sor a "*város általános beosztására és szabályozására*" *tervpályázat* kiírására. Az első díjat *Lechner Lajos* építész nyeri el, azonban a megállapításra (azaz a Közmunkatanács által elfogadásra) benyújtott tervek nem a díjnyertes pályázók, hanem a Közmunkatanács mérnökei készítették el. Pest egész területére már 1872-ben, egy év alatt elkészült és megállapításra került a terv, a budai oldalon a "külsőségek" (az erdők, az óriási kiterjedésű még beépítetlen Kelenföld és Lágymányos, Óbuda külső részei) szabályozásának nehézségei miatt csak később fogadják el a tervek, itt sok terület még az első világháború idején is rendezetlen. A kijelölt közterületeket a város vagy vásárlással, vagy az 1881-ben módosított törvény alapján *kisajátítással, kártalanítás fizetése mellett* szerezte meg. A kiegyezés, a városegyesítés utáni korszak alkotta a legmaradandóbbat a klasszikus városszabályozás terén: a *Sugár* (később *Andrássy*) *út* és a *nagykörút* helyének kijelölésével és kiépítésével, kiegészítve azt néhány fontos középület előterének és városi térnek a szabályozási tervekbe foglalásával.

A Közmunkatanács a Sugárút megépítésével egyidejűleg hozzáfogott Budapest körútrendszerének létesítéséhez. Budapest földrajzi fekvése és történelme három körutat kívánt meg. Ezek szükségszerűsége abban a mértékben szökött szembe, amelyben közeledett az ősi Városhoz, a Belvároshoz. A volt városfalak szabják meg a belső körút helyét; a külső körútnak helyéül a régi városárka kívánczolt volna; a harmadik körút helyét az előző kettő rendszerében a későbbi fejlődés volt hivatva megállapítani.



Magyarország fővárosának kültelki térképe a XIII-XVIII. századig a városfal helye a belső körút későbbi helyét, a „Nagy Árok” pedig a külső körút helyét határozza meg.

A hármas rendszer – amelyből időközben csaknem négyes rendszer lett – nem alakult ki keresés és vita nélkül. Éppen ez mutatja a városnak immár tervszerű fejlődését: komoly elméleti tudósok és gyakorlott mérnökök munkálkodnak közre abban, hogy megfeleljenek Budapest fejlődési követelményeinek. A komoly tudós példájául Salamon Ferencet említhetjük, gyakorlati ember példájául pedig szolgáljon Reitter Ferenc, aki csatornagondolatával megjelölte a mai Nagykörutunk helyét.

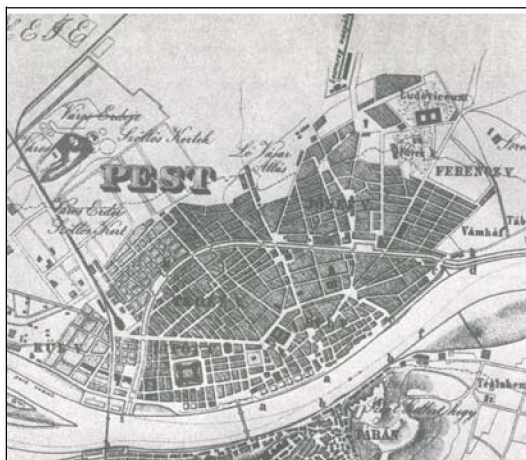


Reitter Ferenc csatornaterve

A fejlődés két körutat kívánt volna meg: a vár-falak aljában haladót és a város árkanak nyomán keletkezött. Az első meg is valósította a Közmunkatanács, amikor felismerte a természet, történelem és gyakorlatiasság összjátékát egy modern útvonal létrehozásával. Ez lett a **Belső-Körút**.

Az ártérszerű, vagy völgszerű városárok léte törvényszerűen érvényesült a körútépítésben. Szélessége teszi érthetővé, hogy a legkülönbözőbb tervezetésekre adott alkalmat. A legtermészetesebb lett volna egy városárok-körút a Häuffler mappáján megjelölt vonalon, ez azonban olyan messze esett

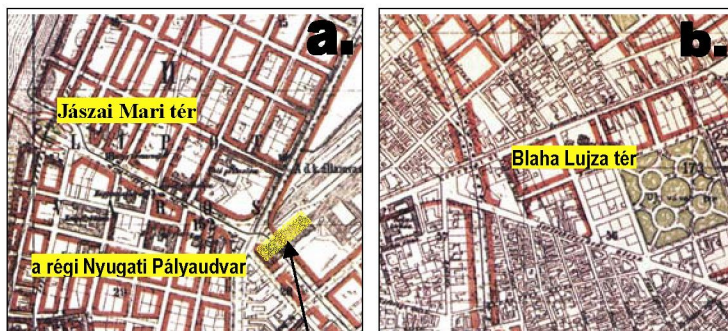
volna a Belső Körúttól, hogy kettőjük közt okvetlenül megkívánt volna közbenső körutat. Végül Reitter Ferenc győzött a maga gyakorlatiasságával, amennyiben nem sokat spekulált a múlton, hanem a most tárgyalt széles sávon kikereste a legmélyebb pontokat. Ide tervezte csatornáját, amely helyére a **Nagykörút** került.



Pest és Buda térképe Reitter Ferenc hajózható csatornája tervével – nagyjában a mai Nagykörút helyén, amely Reitter terve alapján kapta meg vonalát – valamint Reitter összekötő vasúttervével az Osztrák Államvasutak (Nyugati Pályaudvar) és a Déli vasút között.

De a külső városárok-vonal is éreztette még hatását. A Közmunkatanács ugyanis eredetileg a Belső Körúton kívül még három, összesen tehát **négy körutat tervezett**. Szóba került ez akkor, amikor 1872. július 8-án tartott ülésében a Nagykörúton kívül fekvő terézvárosi, józsefvárosi és ferencvárosi telkek szabályozási tervét tárgyalta. Ez alkalommal a Tanács elfogadta a műszaki osztály azon javaslatát, hogy a Nagykörúton kívül eső határrészben még két körív alakú út létesíttessék, melyek együtt a tervezett úthálózat főereit fogják képezni.





Budapest Fővárosnak átnézeti térképe a Duna balpartján fekvő egész területén, a fővárosi közmunkák tanácsa által megállapított összes szabályozásainak átnézeti térképe, 1873.

Különösen érdekes megfigyelni azt a szó igazi értelmében vett úttörést, amelyet az Andrássy út és a Nagykörút megvalósítása jelentett



Az osztrák államvasút régi pályaudvara nagyjából a mai Nyugati Pályaudvar helyén, de keresztben állva a jelenlegi Nagykörút nyomvonalán.

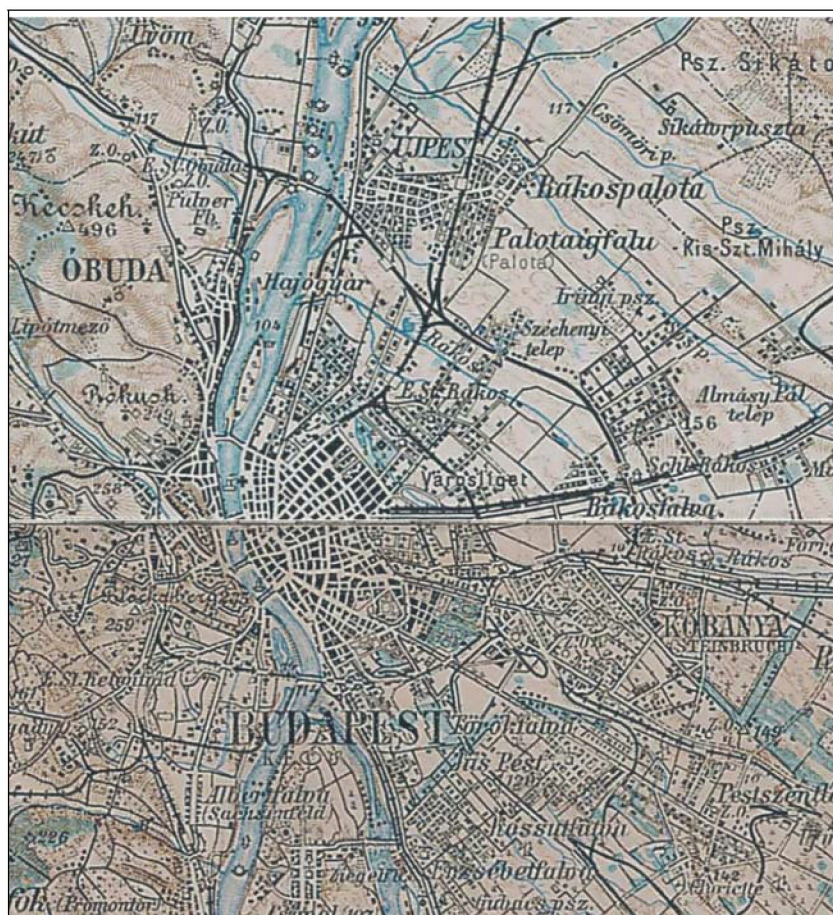
A Közmunkatanács ugyancsak 1872. június 8-án tartott ülésében fogadta el a műszaki osztály javaslatát a "kültelki körút"-ra. E körút a Margitsziget felső csúcsával kezdődik, a külső Váci utat átmetszi s az újpesti kikötő szigetén létesítendő fővízmű csővezetét felvéve, azt a Kerepesi út és államvaspálya átmetszési pontja közelében vezeti; maga a körút következetes gördületben az alsó kikötőig vonul. Ez volt a Hungária körút első terve. Ily módon a hetvenes évek nagy városszabályozó gondolata a hármas körútrendszerben állapodott meg.

Pest fejlődését a XVIII. század végéig a sugárutak irányították. A XIX. század első felében következett be a város felnyúlása a Dunapart mentén, amelyet a telepdedéseknek ismét a sugárutak mentén való megvastagodása követett. E külvárosi telepdedések könnyűszerrel tudtak ugyan közlekedni a várossal, de egymás közt nem volt összeköttetésük. Pedig a városnak volt egy földrajzi adottsága: a régi városárka. Ez azonban a városfejlődés irányításában még nem jutott érvényre. A Nagykörút megépítésével, melynek kezdetben a Külső körút volt a neve, a város fejlődése megkapta helyes irányát.

A **Nagykörútra** vonatkozó törvényjavaslattal a kormány 1871-ben lépett a Ház elé. Így jött létre az 1871. évi XLII. t.-c., amely az útvonal megállapított szabályozási vonalának épentartása végett esetenként szükséges kisajátításokra 900.000 forintot folyósított, az út vonalában történő építkezésekre pedig harmincéves adókedvezményt engedélyezett. Az útépités költségeinek vállalásába nagyobb arányban kívánták bevonni a telektulajdonosokat, előbb a kisajátítás költségeinek 30 %-át kell, hogy a tulajdonosok vállalják, majd később minden "folyó öl" után 288 forint 16 krajcárt kellett fizessenek. (A korabeli szakírók nem felejtik el hangsúlyozni, hogy az első "betterment" kísérletekről van szó.) Az Andrássy úttól 1884-ben ide irányított pénzek és a Duna szabályozása során nyert drága vízparti telkeknek a Fővárosi Pénzalap számára való eladása ellenére az út kialakítása

lassan halad, a város építi a közműveket, létesíti a fasorokat, s csak 1895-ben nyitják meg az útvonalat teljes hosszában.

Pesten a körút a már viszonylag tömören és a lazábban beépült terület közötti határvonalon épült ki nagyrészt már beépült telkek kisajátításával, bontások árán. Északi szakaszán a korabeli térképek pontosan mutatják ezt a helyzetet, délebbre az segítette a legjobb nyomvonal megtalálását, hogy a korábbi Duna-ág helyén a mélyfekvésű területsáv kevésbé volt beépíthető. Az egyesített városoknak a Duna két oldalán fekvő még beépítetlen, fejlesztésre váró területeit a körútnak és a hozzá kapcsolódó két Duna-hídnak a megépítése tárta fel, tette elérhetővé. (A vállalkozás merészségét egy korabeli, a tervet opponáló parlamenti felszólalás jellemzi legjobban: "a körút végén délen nincsen Buda, északon nincsen Pest".)



A Monarchia III. katonai felmérése (Az eredeti szelvények 1910 körül készültek)

A városegysítéstől az első világháborúig 300 ezresről közel egymillióra duzzadt nagyváros és ennek közintézményekkel és közüzemekkel való ellátása és a gyorsan fejlődő ipar jelentős területeket vett birtokba. Az ipar területi fejlődése a "nagyvasúti" hálózat fejlesztésével is szorosan összefügg. Alapvető jelentőséggel bír a déli vasúti összekötő híd 1872-ben történt megnyitása a személy- és teherpályaudvarok összekapcsolása céljából, majd a **körvasút vonalának kiépítése** pontosan a városhatár északkeleti vonalán. (Reitter Ferenc, a Közmunkatanács 1870 és 1874 közötti műszaki osztályvezetője sok ötlete között - pl. a nagykörút helyén hajózható csatorna - korábban a Margit hídon vezetett összekötő vasút elképzelését vetette fel.)

NÉHÁNY TÖRTÉNELMI ADAT

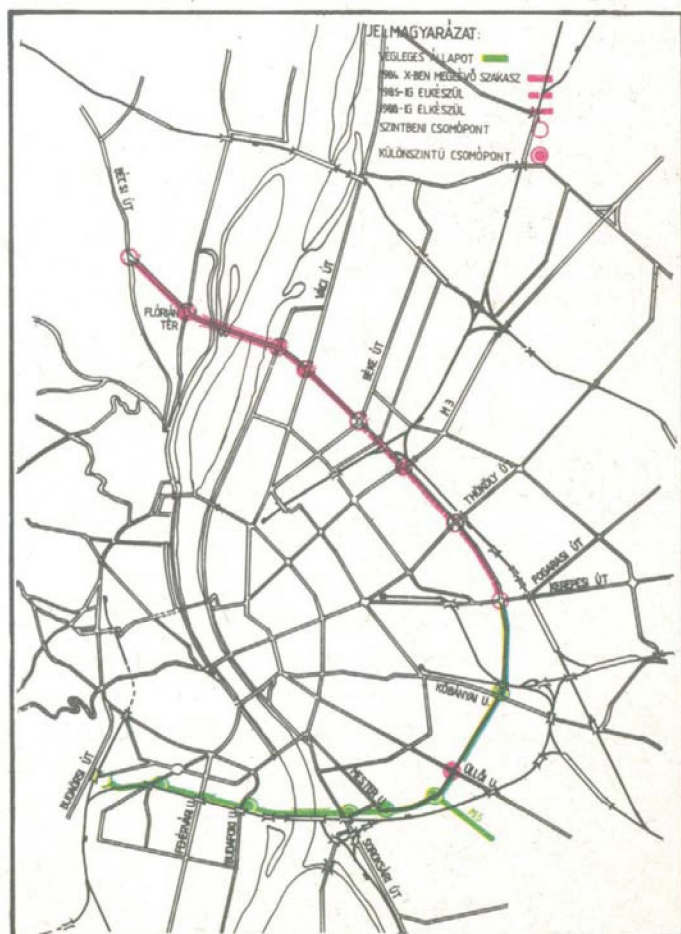
- 1891. július 3. - Hatályba lép a budapesti Duna jobb parti körvasút kiépítését elrendelő XXIV. törvénycikk.
- 1891. július 30. - A király szentesíti a budapesti Duna jobb parti körvasútról szóló XXIV. törvénycikket.
- 1892. február 7. - Megnyílik a Budapest bal parti körvasút szárnyvonala - hossza: 7 km.
- 1892. szeptember 1. - Megnyílik a Budapest Duna jobb parti körvasút. - hossza: 6 km.

Ezzel rögzül egészen napjainkig a délpesti, a Duna menti dél-budai - lágymányosi - és észak-csepeli területek iparterületi jellege, amit az övezeti szabályozás is elfogad, a külső Ferencvárosban adva helyet a "bűzös" iparoknak is. Míg észak Pesten a lakásépítés fokozatosan szorítja ki az ipari területeket (a múlt század végén a mai Újlipótváros is még ipari terület volt, s az iparvágányok majdnem a Parlament magasságáig hatoltak le), itt délen az ipar dominanciája csak az 1990-es években szűnik meg a gazdaság radikális átalakulása eredményeként.

A fővárosi Közmunkák Tanácsa által 1872-ben elfogadott, Dunától Dunáig tartó "kültelki körút" koncepcióját a megvalósításig többször módosították. Magát az utat 1879-től Hungária útnak, majd 1894-től Hungária körútnak nevezik. A 10 km hosszú körútnak - amely magában foglalja még a Róbert Károly körutat, a Könyves Kálmán körutat - ma is ez az összefoglaló neve. A XIX. században második felében, amikor a főváros ugrásszerű fejlődésnek indult (a Nagykörút és az Andrassy út kiépítése idején), az elképzelés az volt, hogy a Városliget és a Népliget között korzót épüljön ki.

A Hungária körút eredetileg megállapított szélessége 18 bécsi öl volt, melyet revízió alá vettek, és a századfordulón 24 ölben határoztak meg, kivéve a vasúti aluljárót, ahol maradt a 18 öl.

A II. világháború előtt és után sem voltak még meg a körút kiépítésének és fejlesztésének a gazdasági előfeltételei. Az 1960-as években készített Budapest közlekedésfejlesztési terve helyezte ismét előtérbe a Hungária körút kiépítését, kimondva, hogy a fővároshoz sugarasan csatlakozó országos főutak egymás közötti kapcsolatát egy, a város területén, de a sűrűn lakott részek határán kialakított, nagy kapacitású közúti gyűrű kiépítésével szükséges megteremteni.



A hatvanas évek végén és a hetvenes évek elején ezt két ütemben kívánták megoldani:

első ütemben egy szintbeni főforgalmi út, a második ütemben egy vele azonos nyomvonalú, de hídon vezetett autópálya gyűrű építésével kívánták megoldani.

A 80-as évekre azonban egyértelművé vált, hogy a sugaras országos főutakat a Hungária körút forgalmi funkciójától függetlenül egy ún. M0 utópálya-gyűrű kiépítésével kell megoldani, amely a tranzitforgalomtól tehermentesíti a várost és a Hungária körút a kerületközi forgalom igényeit szolgálja.

Az 1970-es évek közepétől megindul a tervezés, 1977-ben pedig a kivitelezés a Thököly út és a Tábornok utca között. A munkát 1979-ben egy időre gazdasági okokból leállították, az építést átütemezték.

A Hungária körút mai kiépítésében a Lágymányosi híddal együtt az 1990 évek második felére készült el. (Az 1-es villamos azonban még ma sem megy át Budára.)

A Hamzsabégi úti továbbvezetés helyett - helyi lakossági tiltakozás miatt a - a Szerémi út épült ki.

A körvasút mentén kiépülő út terve csak az elmúlt 4 évtized városrendezési terveinek gondolatai között szerepel. A hetvenes évek közepétől jelennek meg először konkrétabban a tervekben a gyorsforgalmi utak (autópályák, autóutak) teljes rendszere kiépítésének és a város szerkezetébe való

beillesztésének elképzelései. A gyorsforgalmú utak a Hungária gyűrűbe futnak, az M1-M7-es és a 6-os utakat összekötő **gyorsforgalmú út (M0)** vonala délen már a hetvenes évek végén rögzült. (Ekkor a pesti oldalon még a belső vezetés szerepel Káposztásmegyer alatt, Rákospalotán, Rákosszentmihályon át, majd Mátyásföldnél élesen délnyugatra fordulva a repülőtér irányában.) Fontos eleme a hálózatnak egy negyedik (akkor "**munkás-körútnak**" hívott) körút terve, amely az M1-M7 autópályáktól indulva a Rózsavölgyön, majd Csepelen át, a Dunát két új híddal keresztezve a Határ út vonalán kötne be a körvasútsor mentén kiépített útbá, s biztosítana kapcsolatot a volt peremvárosok között.

Ezt az új általános rendezési tervet végül 1989-ben fogadja el a város, azonban a rendszerváltozás után hamarosan újabb terv készítésére kerül sor. Az új ÁRT-nak induló, végül az új jogszabályi rendszernek megfelelő településszerkezeti terv munkarészei már 1997 elkészültek, a kormány a tervet megtárgyalta és annak tartalmával egyetértett.

A terv tartalmi koncepciójának kialakítását igen alapos kutató- és tervezőmunka előzte meg a kilencvenes évek elején. Több változatban rajzolt fel jövőképet egy, a kutatók széles körét mozgósító tanulmány ("Második Millennium", 1993-95), problématerkép (1992), környék tanulmány (1992), karakterterv metodika (1993), "struktúraterv" (1993) készült, megvizsgálták a lakosság fejében a városról és a annak jövőjéről élő képeket ("városimázs" kutatás, 1993), és - bár nem közvetlenül a tervezést szolgáló céllal - több, a város gazdaságának átalakulását elemző tanulmány is készült. Folytatódottak a városszerkezet térbeli-társadalmi összefüggéseit vizsgáló szociológiai-városföldrajzi-humánföldrajzi és demográfiai kutatások is. Mindezeknek - ide sorolva a Főpolgármester 1994-es programját is - több-kevesebb közvetlenséggel hatásuk volt az új terv alapvetéseinek megfogalmazására.

A korábbi általános rendezési tervekkel szemben az új ÁRT már *nem növekedés-orientált*, demográfiai előrebecslései alapján 2020-ra csupán 1 680 - 1 800 ezer fő közötti lakónépességgel számol. Ennek megfelelően már nem jelöl ki helyet nagy, koncentrált lakóterületek számára (magas beépítési intenzitású lakóterületi övezetek kijelölését a Budapesti Városrendezési Szabályzat időközbeni módosítása meg is tiltotta), a kisebb, alacsonyabb sűrűségű, kertvárosi jellegű lakóterületi fejlesztések számára inkább a külsőbb részekben biztosít területi tartalékokat. A korábbi és a folyó településszerkezet-fejlődési kutatásokra is építve a terv koncepcionális javaslatait a nagy *körkörös és lineáris jellegű zónák* (belső, átmeneti, elővárosi, hegyvidéki, Duna menti) illetve - a nemzetközi és nagytérsegi kapcsolatok szempontjából különösen lényeges - *az égtájaknak megfelelő szektorok* szerint, differenciáltan fogalmazza meg. Míg a szabad területek kínálatát szűkíti, illetve csak fokozatosan kívánja "adagolni" a fejlesztések számára, a városfejlesztés célterületévé az átmeneti zóna déli és keleti részeit jelöli ki, és kapcsolatrendszerének javításával kívánja azt a befektetések számára a térséget feltárni, vonzóbbá tenni.

Az új általános rendezési tervnek ez az alapvető jelentőségű koncepcionális irányváltása részben a *felerősödött ökológiai szemlélet* eredménye, részben azzal függ össze, hogy a fővárosi ipar rendkívül gyors átalakulásával néhány év alatt igen nagy - a terv becslései szerint 30-35 %-os - *területfelesleg* jött létre éppen az *átmeneti zóna iparterületein*. Emiatt a Hungária körgyűrű kiépítésének befejezésével együtt a már a korábbi tervekben is felmerült **negyedik gyűrűirányú kapcsolati vonal (Határ út - körvasút sor)** kapott kiemelt hangsúlyt. Ennek megfelelően Budafok, Csepel, Pesterzsébet és különösen Kőbánya központjainak felértékelődését is előírja egy olyan zónában, mely távlatban vegyes munkahelyi (intézményi-korszerű ipari), kis részben lakóterületi funkcióknak biztosítana helyet. Kiemelt jelentőséget kapnak a tervben az ezen a zónán áthaladó sugárirányú vonalak is, amelyek "kapcsolati-eszközváltási" (személygépkocsiról tömegközlekedésre) sávokként fogadnak be intézményi fejlesztéseket. Határozott, és részleteiben is kidolgozott programmá vált a *városközpont Duna menti "széthúzása"* a kimondottan "city" jellegű funkciók déli irányú kiterjesztésével, vegyes lakó-, intézményterületi sávokkal, munkahelyi területekkel, a közszolgáltatás zónáival valamint rekreációs területekkel.

-
- Források:** ♦ A Fővárosi Közmunkák Tanácsa Története – Hogyan épült Budapest? (1870-1930)
Írta: Siklóssy László
Budapest, 1931 Fővárosi Közmunkák Tanácsa
- ♦ Egyetemi jegyzet - Budapest. 1997. augusztus
dr. Locsmándi Gábor - Ihrig Dénes ny. egyetemi docens
 - ♦ Budapest régi térképeken – 1686-1896

Írta és válogatta Holló Szilvia Andrea
Officina Nova, 1994.

- ♦ Észak Budapest közlekedésfejlesztése 1984.
Budapest Főváros Tanácsa
- ♦ A belváros felől Budapest középpontjához vezető útvonal
Kőbányai út: megállapítások és stratégiai elemek 1
Fleischer Tamás
- ♦ A "Külső-keleti krt" nyomvonalának felvetődése, szükségessége,
ábrázolása az FSZKT térképlapján (rajz mellékletek)
BFVT Kft. - Albrecht Ute, Pizág Csaba, Vida Zoltán - 2003.

3.2. AZ ÉPÍTETT ÖRÖKSÉG

Az épített örökség értékei a nyomvonal környezetében

A Kulturális Örökségvédelmi Hivatal műemléki nyilvántartása alapján a tervezési területen csak egy műemlék található.

Név:	CSŐSZTORONY
Törzsszám:	15682
Település:	Budapest X. kerület
Cím:	Harmat utca 31.
Hrsz:	41315



A Csősztorony a kőbányai szőlőművelés utolsó emléke³. A kerület életét egykoron a szőlőművelés, kőbányászat és a sörgyártás határozta meg. A műemlék Kőbánya Ó-hegy nevű részén található, ahol már a török hódoltság idején jelentős szőlőművelés folyt. A szőlő- és bortermelés igazi virágkorát az 1840-es években élte, amikor 960 holdon évi 20-30 ezer hektoliter bor készült. A XIX. század elején egyre gyakoribbá váltak a lopások a helyi szőlőkben, ezért Pest város Magsztrátusa 1843-ban pályázatot írt ki egy csősztorony, és egy hozzá tartozó főcsőszű épület tervezésére és felépítésére. A következő évben Zofahl Lőrinc – a biedermeier-kori Pest legjelentősebb építésze – elkészítette a terveket. A kivitelezés Brein Ferenc építőmester nevéhez fűződik.

A romantikus stílusú, szabadon álló lépcsős építmény magában foglalja az őrházat is. A kétszintes, oromzatos nyeregtetővel fedett téglalap alaprajzú őrházhoz keskeny összekötő taggal csatlakozik az aszimmetrikus elhelyezésű, négyzet alapú épület, ahonnan a torony lépcsőzete is indul. A kilátóhoz vezető csigalépcső mentén műves vaskorlát fut. Az emeleti helyiség ajtaja falfaragásokkal gazdagon díszített. A Csősztorony a "mezei kapitány" felügyelete alatt évtizedekig segítette a helyi csőszők munkáját. Kőbánya egyik jelképe lett, a kerület címerének fő eleme.

A századfordulóra a virágzó bortermelés a filoxeravész miatt súlyos csapást szenvedett, melyből már nem tudott kilábalni. A szőlők helyén lakótelepek, házak épültek. A Csősztorony elvesztette jelentőségét. Az épületet vendéglátóhelyként működtették, működtetik. A kerületi önkormányzatnak szándékában áll itt kiállítani a helytörténeti gyűjteményt.

³ <http://www.mult-kor.hu/nyomtatasi.php?article=9251>

A tervezési területen és környezetében védett épület, épületegyüttes a főváros városképe és történelme szempontjából meghatározó épített környezet védelméről szóló 54/1993. (1994. II. 1.) Főv. Kgy. rendelet alapján a következők:

X. KERÜLET – LENGYEL TEMPLOM (42018 hrsz, Óhegy utca 9-11. = Kőér utca 62.)



A XIX. és XX. században hazánkba jött lengyelek 1910-ben elhatározták, hogy templomot építenek⁴. A **szeccsziós, egyhajós, katolikus templomot** a hozzátartozó **plébániaházzal és öregotthonnal Árkay Aladár** tervezte. A templom szentelésére 1930-ban került sor, a nagy Varsói csata, a Visztula feletti csoda 10. évfordulóján. A templombelsőt Marczyk Károly és testvére festette ki. Az épület színes üvegablakai a közös lengyel-magyar szenteket ábrázolják: *László, Adalbert, Jolanta, Kinga, Grodeczki Menyhért, Salomea*. 2006 óta a Sary Sacz-i klarisszáktól kapott Szt. Kinga ereklye őrzési helye. A kertben 2005 óta látható a templomépítő Donek Vince atya szobra.

XIX. KERÜLET – WEKERLE-TELEP

A Wekerle-telep a **Nagykőrösi út – Határ út – Ady Endre út – Bercsényi út** által határolt területen jött létre. A XX. század elején ezen a területen még kertészetek voltak⁵. 1908-ban az akkori miniszterelnök, **Wekerle Sándor javaslatára** az állam megvásárolta a 472 000 négyszögöles területet, ahol - bécsi mintára - **munkás lakótelep** építését határozták el a helyi munkások és hivatalnokok lakáskörülményeinek megoldása céljából. **Fiatal építészek** tervezték **magyaros, népi szeccsziós stílusban**. A kiviteli terveket **Győri Ottmár** készítette, a központi tér beépítését **Koós Károly** tervei alapján végezték.

Az Állami-munkástelepnek is nevezett lakónegyedben 1042, többnyire földszintes ház épült mintegy 4800 lakással, ivóvíz-szolgáltatással, szociális és egyéb létesítményekkel. A telep ma az építető nevét viseli.

Önálló városrészként funkcionál, a telepre - Kós Károly által tervezett - hatalmas, fából és kőből épült kapu vezet, saját temploma, iskolái, mozija és rendőrőrs van. A fiatal építészek vidéken gyűjtöttek anyagot, a középkori paraszti építészetből merítettek ihletet. Meghatározó előképük volt még az angol kertvárosi mozgalom. A központi Kós Károly tér körül 16-féle család és társasház épült, melyeket fasorok választanak el egymástól. A telep hangulatát nagymértékben meghatározzák a fa oromfalak és -erkélyek, a csúcsos, élénk színű cseréppel fedett tetők is.

⁴ http://www.oroksegnapok.hu/index.php?mod=1&menu_id=67&nyelv=magyar&cim=X.%20ker%C3%BClet&home=no

⁵ <http://www.vendegvaro.hu/31-11352>; <http://www.vendegvaro.hu/6-3272>



3.3. RÉGÉSZETI SZAKVÉLEMÉNY

3.3.1. Vizsgálat

A régészeti örökség vizsgálatát az Urbanitás Kft. (1111 Budapest, Sztoczek u. 19.) megbízásából a Körvasút menti körút Budapest, XXI. kerület Duna és X. kerület Kerepesi út közötti szakaszának szabályozási kerettervéhez a megjelölt területen a Budapesti Történeti Múzeum (BTM) végezte.

A régészeti örökség leírásánál a BTM régészeti topográfiai adatbázisának anyagát, háttéranyagként a szakirodalmat használtuk fel. Véleményünk kialakításánál figyelembe vettük a terület helyszíni szemléje, bejárása során tapasztaltakat.

3.3.2. Történeti leírás, régészeti örökség védelme

A Körvasút menti körút szabályozási kerettervével érintett jelenlegi szakasza igen nagy távon, különböző adottságú területeken halad át. Konkrétan a nyomvonallal érintett sávban található helyrajzi számmal jelölt ingatlanokról régészeti emlék nem ismeretes. Ugyanakkor a nyomvonal közvetlen és tágabb környezetében számos jelentős régészeti lelőhelyet ismerünk.

A szabályozási kerettervvel érintett terület történetére, illetve régészeti-történeti érintettségére vonatkozóan a különböző földrajzi- geológiai- vízrajzi adottságokat, település-földrajzi tényezők befolyását is figyelembe kell venni.

A fenti szempontok alapján az öt kerületet is érintő, közel 14 km hosszúságú nyomvonal-szakaszon történeti szempontból legalább 6 egységet lehetett bejelölni, melynek történetére vonatkozóan következtetéseket lehet levonni.

1. TERÜLET - A KEREPESI ÚT ÉS HEVES UTCA KÖZÖTTI RÁKOS-PATAK MENTI TERÜLET

Jóllehet a bejelölt területről régészeti emléket jelen pillanatban nem ismerünk, de a képet egy kissé árnyalja az a tény, hogy a szabályozási keretterv tágabb környezetében, a Kerepesi út két oldalán, a XIV. kerületben és a X. kerületben is, nagyjából egyenlő távolságra találhatók igen jelentős avar- és honfoglaláskori lelőhelyek.

Az említett lelőhelyek közül a szakirodalomban a „Rákos, ejtőernyős torony” helyszín-megjelöléssel szereplő a legfigyelemreméltóbb. 1943 nyarán a rákosi gyakorlótéren az ejtőernyős torony építése kapcsán csontvázakra bukkantak. A leletmentés során 2 honfoglaláskori és 36 avarkori sírt tártak fel. Sajnálatos módon a 20. század 40-es éveiben a dokumentálásnak nem volt feltétele a geodéziai felmérés, így az utókor kutatóinak a publikáció leírásából kikövetkeztetett helymeghatározással kell beérniük addig, amíg egy szerencsés véletlen, vagy egy célzott hitelesítő ásatás alkalmával sor nem kerül a temető dokumentálására.⁶

Az 1943-as leletmentés ásatójának, Nagy Tibornak szöveges leírása alapján meghatározott helyszín: „A rákosi honfoglaláskori sírok az ejtőernyős toronytól északra, a ...dombhát középső részét foglalták el. A további ásatások folyamán ezek között és körülöttük egészen a dombhát pereméig avarkori sírok jöttek napvilágra”.⁷ Ez a terület a mai Keresztúri út és Fehér út közötti található, a szabályozás alá vont területtel párhuzamos szakaszon.

A vizsgált területtel szemközt részen, a Kerepesi út túloldalán, már a XVI. kerületbe eső Egyenes utca környékén, régészeti lelőhelyről van tudomásunk. A leletek tanúsága szerint az itt emelkedő dombot, mely a mai vasúti töltés északi oldalán emelkedik, már a neolitik korban is lakták, de római kori barbár (i. sz. 4–5. sz.) szarmata temetkezést is regisztráltak itt.⁸

A fenti adatok csak alátámasztják a környezet ismeretében várható eredményeket, hiszen itt a szabályozással érintett területnek a középkorban és az azt megelőző időkben játszott szerepére döntő befolyással a Rákos-patak léte, illetve a megközelítően a Kerepesi út vonalában valószínűleg már az őskortól kezdve húzódó út lehetett.

A terület tehát földrajzi viszonyait tekintve több olyan feltétellel is rendelkezik, melyek a történeti korokban fontos telepítő tényezőként jöhetnek számításba. A római kortól kezdődően kimutatható itt a Gellérthegy lábánál lévő dunai átkelőtől induló, a Barbaricumba tartó útvonal, melynek létrejöttére egészen Hatvanig vannak bizonyítékok.

Másrészt a főváros területén, a bal parton végig a Dunába torkolló patakok mentén a homokdűnékkel kísért patakpartok dombhátaiban szinte mindenütt megtaláljuk az emberi megtelepedés nyomait. A Rákos-patak teljes hosszában különösen a rézkor és a bronzkor embere létesített telepeket, de szarmata temetkezések, telepek is sorra megtalálhatóak. A főváros területének jelenleg ismert legjelentősebb avar lelőhelyei is a Rákos-patakot kísérő homokhátságokhoz köthetők.

2. TERÜLET - KABAI UTCA ÉS JÁSZBERÉNYI UTCA KÖZÖTTI SZAKASZ

A megjelölt terület közvetlen környezetéből jelentős régészeti lelőhelyeket ismerünk. 1964-ben a Keresztúri út 202. szám alatti telken építkezéssel kapcsolatban egy szarmata település maradványai kerültek elő.⁹ 1972-ben a Tejipari Vállalat Keresztúri út 210. szám alatt épülő telephelyén bejelentés alapján végzett a múzeum helyszíni szemlét.¹⁰ A bejelentés szerint a hűtőgépház épületében az alapárkok ásásánál csontok és cserepek kerültek elő. A cserepek alapján az építkezésnél szarmata kori telep néhány hulladékgödre pusztulhatott el. Az ezt követő leletmentés során a jelenlegi felszín alatt a hűtőgépház egyik padlócsatornájának ásásakor szarmata kori edényégető kemence került elő. A 112 cm magas és 124 cm átmérőjű agyagfalú égetőkemence a feltárás során szétrepedezett és összeomlott, fenntartására nem volt lehetőség. A területről ugyancsak bejelentés alapján egy déli-északi irányítású, melléklet nélküli csontváz is előkerült, melynek pontosabb helyét a bejelentők már nem tudták

⁶ Nagy Margit: Avarzeitliche Grabfelder im Stadtgebiet von Budapest, 1998, Bp.

⁷ Nagy Tibor: Avar kori temető és honfoglalás kori sírok Rákosról (előzetes jelentés) Budapest Régiségei 14 (1945) 493-507.

⁸ Nagy Margit: Jelentés régészeti leletmentésről BTM Régészeti Adattár lsz.: 1582-89

⁹ BTM RO.népv.léltk. 69.03.03.

¹⁰ Nagy Margit: Jelentés BTM Régészeti Adattár lsz: 21-73

megmutatni. Ebből a terület kutatói azt a következtetést vonták le, hogy itt egy nagy kiterjedésű szarmata településsel van dolgunk.

A terület környezetéből a Keresztúri út 162. szám alól IV. századi gazdag aranymellékletes sírokat tártak fel 1969-ben.¹¹ A Rákosi vasútállomástól Ny-ra valószínűleg sírból származó vaskori fém- és kerámialeletek ismeretesek.¹² A Rákosi pályaudvaron és környékén nagy kiterjedésű avar temető maradványai kerültek elő. Először a vasúti töltés építésekor 1881-ben¹³, majd 1960-ban. Sajnálatos módon az építkezésekhez kapcsolható véletlen lelet-előkerüléseket nem követte hitelesítő régészeti feltárás. Ez utóbbi három adat arra enged következtetni, hogy a bejelölt területen ugyanúgy, mint a környékén, ős- és népvándorláskori lelőhelyekkel kell számolni.

3. TERÜLET - ÓHEGY, ÓHEGY UTCA ÉS KÖRNYÉKE

A vizsgálat alá vont területről régészeti lelet nem ismeretes. A terület középkori történetére vonatkozó okleveles adatokat Kubinyi András a Budapest Története 1973-ban megjelent 2. kötetében írt tanulmányában úgy értelmezte, hogy a margitszigeti apácák Kövér nevű birtokát kell itt keresnünk. Az azóta eltelt időben végzett levéltári kutatások alapján ez a feltevés nem igazolódott be. Inkább az látszik valószínűnek, hogy az említett birtok a Rákos-patakhhoz közel, valahol a mai Szentmihály területének közelében keresendő. Meg kell azonban jegyezni, hogy erre az újabb feltevésre sincs kézzel fogható bizonyíték a kutatás jelenlegi állása szerint.

Sajnálatos módon a főváros pesti oldalának régészeti kutatottsága nagyságrendekkel kisebb, mint a budai oldalé, így a középkori pesti határ oklevelekkel datált falvainak, birtokrészeinek régészeti módszerekkel történő azonosításában rengeteg fehér folt mutatkozik. Ugyanakkor a területen várható emlékek jellegére vet fényt egy 1969-ből származó adat, mely a Nyitra utca és Harmat utca között akkor épült lakótelep létesítésével kapcsolatos. Itt az építkezéshez kapcsolódóan a Bányaterv Intézet talajszilárdsági vizsgálatokat végzett, mert az elhagyott bányák miatt nem találták biztonságosnak az építkezést. A vizsgálat során olyan kemény mészkőre is akadtak, melyet nagyon kezdetleges módon bányásztak. (A korszakot nem tudták meghatározni, a római kortól a török korig terjedő időszakból bármelyiket feltételezték.) A régi felkutatott bányák rajzát is elkészítették. Még arról is van adat, hogy a kutatás során laza törmelékbe jutottak, ahol egy régebbi bánya török hódoltság alatti befalazását valószínűsítették. A Budapesti Történeti Múzeumba sajnos erről a vizsgálatról dokumentáció nem jutott el.¹⁴

A vizsgálat alá vont terület a török korban Pest város határában elterülő szőlőbirtokhoz tartozott. Erre közvetett adatot a töröktől való felszabadulás utáni betelepülés időszakának írott forrásai között találunk. Ekkortól ugyanis a terület a pesti határ Óhegy nevű határrészeinek déli feléhez tartozott, ahol már 1698-ban elkezdtek a pesti lakosok – a betelepült rácok – az elpusztult szőlők újratelepítését.

A vizsgált terület történetét meghatározta földrajzi-geológiai elhelyezkedése. Az Óhegyet alkotó könnyen fejthető mészkő építőanyagként szolgált a török kortól kezdve Pest városában. Ugyanakkor agyagos termőtalaja és kedvező fekvése valószínűleg nemcsak az újkori szőlőművelés számára jelentett kedvező terepet.

A terület kora újkorig visszavezethető vízrajza alapján is elmondható, hogy itt az emberi megtelepedés feltételei adottak voltak, hiszen Óhegy térségében eredt egy ma már nem létező forrás, melynek vize északnyugati irányban a mai Városligeti tó helyén valaha volt régi Duna-ágba folyt.

Óhegy északi felében a mai sörgyárak környékének területén a 17. századtól kezdve előszeretettel bányászták az itt található könnyen fejthető mészkövet, míg Óhegy déli felében, és ettől keletre eső területeken a kiváló minőségű agyagra települve téglagyárak sora volt található.

¹¹ Nagy Margit: Jelentés leletmentésről BTM Régészeti Adattár lsz: 480-77

¹² MNM 37/1894.1-82. bronzcsüngő, bronz karika, bronzedény, bronz karperec, bronz fibula, bronzgyűrű, agyagedény, üveggyöngy, borostyángöngy, pasztagyöngy, gagátgyöngy

¹³ MNM 104/1881.1-5., 6-16., 17., 105/1881.1-2. agyagedény, embercsontok, bölényszarv, bronz fibula, vas lándzsa

¹⁴ Régészeti Adattár terepbejárási napló lsz.: 684-78.

4. TERÜLET - ILLATOS ÁROK HATÁR ÚT MENTI SZAKASZA

1956-ban a Budapesti Történeti Múzeum homokbányászat során elkerült sírok kapcsán végzett leletmentést az Illatos árok partján a mai József Attila lakótelep szélén, nagyjából a Táviró utca környékén. Ekkor 54 késő avarkori sír került feltárássra, gazdag leletanyaggal. (csont tűtartók, koporsószegek, bronztárgyak, kések, kovakövek, agyagedények, csatok (bronzból és vasból), bronz hajkarikák, gyöngyök, famaradványok, nyílhegyek, fokos, bronz fülbevalók, gyűrű, orsókarika, orsógombok).¹⁵

A temetőnek csak az akkori földmunkákkal érintett része lett feltárva. Teljes feltáráására azóta sem került sor. Nagy valószínűséggel a java már el is pusztult a korábbi építkezések során. Sajnálatos módon a lakótelep építése kapcsán egyáltalán nem került sor régészeti feltárássra. A leletanyag alapján a korszak kutatója (Nagy Margit) arra a következtetésre jutott, hogy a temetőrészlet egy nagykiterjedésű temető részeként értelmezhető.

5. TERÜLET - HATÁR ÚTNAK A 20. KERÜLETI SZAKASZA A CSEPELI ÁTJÁRÓIG

A bejelölt terület Határ út menti részéről régészeti emléket nem ismerünk. Ugyanakkor környezetéből már a 19. század második feléből ismeretes két temetőrészlet is. Az akkori Lóversenytér lelőhely-megjelöléssel 5 avar kori sír leletanyaga került a Magyar Nemzeti Múzeumba.¹⁶ A leírás megjegyzésében szereplő „marhalegelő” helymeghatározás segít a lelőhely beazonosításában. Ez a jelenlegi nyomvonaltól északra a IX. kerületbe eső régi Ferencvárosi teherpályaudvar helyén keresendő.¹⁷ Egy másik avar temetőrészlet ismeretes a Soroksári út 158. szám alól. 1951-ben homokkitermelés közben sírokra bukkantak. Az akkori Lámpagyár területén 4 avar kori sír került feltárássra. Agyagedény, vaskés, bronz övveret, bronz hajkarikák kerültek a Budapesti Történeti Múzeumba.¹⁸ Hitelesítő feltárássra nem került sor. A népvándorlaskori temető kiterjedése, határai mind a mai napig ismeretlenek.

A környéken nyilvántartott, az Illatos árok északi partján található, előző pontban tárgyalt temetőrészletet is figyelembe véve, feltételezhető, hogy nagy lélekszámú és hosszú ideig élő népesség használta ezeket a temetőket. Telepük, falvaik nyomai eddig nem kerültek elő, pedig nagy valószínűséggel azoknak is a környéken kellett lenniük.

A pesti oldalon a szétterülő és vízjárta Duna-part a csepeli átjáró körül kiemelkedik környezetéből. A középkorban itt találjuk Gubacs falut a terület legmagasabb pontján épült templomával. Éppen a földrajzi viszonyok pecsételték meg a pesti parton települt Gubacs sorsát is, melyet vesztére, a 20. században téglakészítésre igen alkalmasnak talált agyagdombra telepítettek, és amely templomával együtt az ide települt téglagyár bányája miatt semmisült meg az 1930-as években. Az agyagbányászathoz kapcsolódóan voltak ugyan kisebb leletmentések, de az érdemi feltárást csak a templomra koncentrálták. Ez a jelenség a 20. század első felében általánosnak volt mondható. A kőből épült objektumok tarthattak csak számot érdeklődésre. A középkori mindennapi élet objektumai – föld- és/vagy faszerkezetes házak égett maradványai, gödrök, kemencék a földmunkák során általában nyomtalanul megsemmisültek.

Gubacs falu első okleveles említése még 1067 előtről származik. Ekkor Géza herceg Csabarákosával és Nevegygel együtt (Rákoscaba és Alsónémedi) Aba nembeli Péter ispánnak adományozta, aki e három falut a Borsod megyei Százdón alapított monostorának adta. Legközelebb a 15. században találkozunk a falu említésével. A 18. századi térképek szerint határa onnan terjed dél felé, ahol ma a Határ út van. A falu romjait egy 1793-as térkép a Molnár-sziget felső vége mellett tünteti fel. A hosszú életű, és fontos kereskedelmi út mellé települt faluról jelentőségéhez képest igen keveset tudunk. Tárgyi emlékei a kutatás hiányában szinte nem is léteznek.

¹⁵ Nagy Tibor ásatási jelentése BTM Régészeti Adattár: Isz: 479-77, Nagy Margit: Awarzeitliche Grabfelder im Stadtgebiet von Budapest, 1998, Bp. 16-20 tábla

¹⁶ MNM 23/1879.1-9. eszközök csontból, övdíszek, szíjvég

¹⁷ Nagy Margit: Awarzeitliche Grabfelder im Stadtgebiet von Budapest, 1998, Bp. 14-15. tábla

¹⁸ Nagy Tibor jelentése BTM Régészeti Adattár Isz: 1095-79.

3. A terület régészeti állapota

A keretszabályozás alá vont nyomvonalszakaszon bejelöltük azokat a területrészeket, melyek régészeti érdekű területnek tekinthetők a 2001. évi 64. tv. 7. § (14) bek. alapján. A bejelölt régészeti érdekű területek esetében a földmunkák jellegétől, illetve a tervezett nyomvonal elhelyezkedésétől függően próbafeltárást szükséges végezni annak eldöntése érdekében, hogy a nyomvonal milyen mértékben érint régészeti lelőhelyet.

4. Területhasználat és területi állapot a kulturális örökség összefüggés-rendszerében

A területen 2006. december 8-án elvégzett helyszíni bejárás során az alábbiakat tapasztaltuk:

A szabályozás alá vont terület teljes egészében elfedett. Van, ahol csak növényzettel fedett, de a leghosszabb szakaszain épületeket, vasúti objektumokat, ipari létesítményeket találunk. Régészeti szempontból egyetlen szakaszán sem lehetett a terepbejárás klasszikus módszerével adatot gyűjteni.

Az 1. számú régészeti érdekű terület a Rákos-patak egy jellegzetes, több ágra szakadó részletén található. Az utóbbi évszázadban, de még inkább az utóbbi évtizedben bekövetkezett átalakulások változtattak ugyan arculatán – az egyik ág ma már nem szállít vizet, a területet kettészeli a vasúti töltés, egy részét beépítették, nagy felületen vastag betont és minden más törmeléket tartalmazó feltöltés található –, mégis elmondható, hogy az esetleg itt lévő régészeti-történeti maradványokat ezek az átalakulások nem veszélyeztették, hiszen az eredeti rétegekre inkább rátelepültek ezek a beavatkozások, mintsem elhordták volna az eredeti felszínt.



A terület képe 1780 körül (II. József katonai felmérés).

A 2. számú helyszín szinte teljes egészében az ipar, illetve a vasút által igénybe vett terület. Itt nagy valószínűséggel lényeges tereprendezést hajtottak végre. Azt azonban, hogy a 19. századból ránk maradt adatok alapján ismert lelőhelyek elhelyezkedése, illetve pusztulása milyen mértékű volt, csak próbafeltárással lehet megállapítani.

A 3. számú helyszínen a nyomvonal beépített területek között halad, régészeti megfigyelésnek és leletmentésnek itt akkor van jelentősége, ha nagyobb arányú földmunkák során mélyebb rétegeket érintenek a tervezett munkák.

A 4. számú helyszín, az Illatos árok vonala a korábbi térképeken lényegesen nem különbözik a jelenlegitől, mégis mai formájában valószínűleg egy szabályozott állapotot tükröz. Ugyanakkor az árkot övező mai napig beépítetlen területsáv, melyen az erdön kívül csak a villamos pályája található,

okot ad arra, hogy feltételezzük, a vízfolyást övező homokos parton a terület történeténél leírt temető folytatása, illetve esetleges telepmaradványok előkerülhetnek.

Az 5. számú helyszín sokban hasonlít a 2. számú helyszínhez, de felszíne láthatólag megőrizte tagoltságát. Különösen a Helsinki úti csatlakozásnál emelkedő homokdomb érdemel figyelmet. Ugyanakkor Gubacs falunak a Csepeli átjáró környékére lokalizált központjának maradványait a híd mindkét oldalán erősen megrongálhatta a 20. század első felében folyt agyagkitermelés.

3.4. HATÁSELEMZÉS

3.4.1. Történeti településhálózati következmények

A Körvasút menti körút nyomvonala új elem a településszerkezetben, de többnyire meglévő főúthálózati elemek nyomvonalán, illetve azokkal párhuzamosan halad, így településszerkezeti szempontból nem okoz jelentős beavatkozást. Részletesen megvizsgálva a következő szakaszokat lehet megkülönböztetni a városszerkezetbe való beavatkozás szempontjából:

- KÖRVASÚT MENTI SZAKASZ (Kerepesi út – vasúti delta között)
A körvasút, mint városszerkezeti elem, funkciója miatt már „szétvágta” a településszerkezetet. A mellette futó közút ezt használná ki, így *városszerkezetileg nem igényel jelentős beavatkozást.*
- JÁSZBERÉNYI ÚT KÖRNYÉKE (vasúti delta – Maglódi út között)
A körút felüljárón ível át a vasút és a Jászberényi út közé ékelődő gazdasági területen, majd beköt a Gitár utcába, így a településszerkezetben *jelentős változást nem okoz.*
- ÓHEGYI SZAKASZ (Maglódi út – Gergely utca között)
A Sörgyár utcától a körút alagútban halad a Gitár utca, majd a Kőér utca alatt, és a Gergely utcánál bukkan a felszínre. Az alagutas szakasz *városszerkezetileg nem igényel jelentős beavatkozást.*
- KŐÉR UTCAI SZAKASZ (GERGELY UTCA – Üllői út között)
A körút a Kőér utca meglévő nyomvonalán halad, a szolnoki vasútvonalat külön szinten keresztezi, így sem városképi, sem *városszerkezetileg nem okoz jelentős változást.*
- HATÁR ÚTI SZAKASZ (Üllői út – Soroksári út között)
Az Üllői úttól az IBIS Hotel mögött kanyarodik a körút a Határ út mellé, mely jelenleg is meghatározó településszerkezeti elem. A körút kiépülése után jelentősége tovább nő, de *városszerkezetileg nem okoz jelentősebb változást.*
- GUBACSI-DŰLŐ SZAKASZ (Soroksári út – Csepel között)
A körút a Határ út egyenes meghosszabbításának a nyomvonalán vezet át Csepelre alagútban. A körútnak ez a szakasza egy új településszerkezeti elem lesz, mely *jelentős beavatkozást igényel* a városszerkezetben. Városképi és városszerkezeti szempontból is az alagutas megoldás preferálható.

A történetileg kialakult sugaras településszerkezethez képest már a Kis- és Nagykörút, a Hungária körút is teljesen új szerkezeti elem lett, melyet az utóbbi két évszázadban valósítottak meg. Ilyen lesz a város peremén megkezdett kiépítésű M0 autópálya is. A Hungária körút és az M0 között azonban a város méretei miatt szükség van még egy gyűrűs körútra a belső kerületek közötti forgalom lebonyolításához. A körút megépítése a közelében lévő intézményi, gazdasági területeket felértékeli, megközelítésüket lényegesen kedvezőbbé teszi. A közvetlen közelében a lakóterületeket, illetve a környezetvédelmi szempontból érzékeny intézményterületeket azonban műszaki eszközökkel be kell védeni az út káros hatásaitól.

3.4.2. Természeti, táji hatások

A tervezett út nyomvonala teljes hosszában beépített területen halad, jelentős természeti, táji hatások nem várhatók.

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 22. § a) illetve c) pontja alapján a vizsgált terület egyetlen része sem áll természetvédelmi oltalom alatt, illetve nem minősül a TVT 4. § b) pontja,

valamint 15. § (1) bekezdése szerint természeti területnek. A tervezett út nyomvonalának egyes területei /főként a Duna és a Ráckevei (Soroksári) – Duna (RSD) menti területek/ részei az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény 12. § (1) bekezdésében meghatározott ökológiai hálózatnak. A Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság nyilvántartása szerint ökológiai folyosónak minősül maga a Duna-folyam, valamint a mellékágai, így az RSD is.

A tervezett alagúthoz csatlakozó úthálózat területe főként degradált kultúr-élőhelyeket érint, részben már meglévő utak, telephelyek vonalán halad. Jelentős ezek mellett a véderdők és egyéb zöldfelületek (közpark sávok, nagy zöldfelületű intézményi és munkahelyi területek) között céljára történő felhasználása is. Ezeknek a területeknek az élővilága főként telepített növényzetből és adventív és gyomfajokból, illetve zavarástűrő állatfajokból áll. A tervezett létesítmény kivitelezése nem fenyegeti aktuálisan, vagy potenciálisan veszélyeztetett növény- illetve állatfaj élőhelyét, ugyanakkor az Étv. alapján biztosítani kell az eddig beépítésre nem szánt területeknek (véderdő, turisztikai-gazdasági erdő) minősülő zöldfelületek eltűnő biológiai aktivitásának pótlását más fővárosi területek ilyen célú igénybevételeivel.

A tervezett útpálya megépítése az elvégzett vizsgálatok alapján nem érint természetvédelmi szempontból kiemelten értékes területeket, de a meglévő – jelenleg erősen degradált - élőhelyek (elsősorban a szennyezett vizes élőhelyek) későbbi „revitalizációjának” lehetőségét fenn kell tartani, ill. amennyiben lehetséges, elő kell segíteni. A tervezett létesítmény megvalósítása során az ökológiai hálózat feladatainak továbbra is teljesülnie kell, erre a tervezés és kivitelezés során fokozott figyelmet kell fordítani. A tervezett beruházás megvalósítása során a lehetséges károsításokat megelőző, ill. csökkentő intézkedések megtétele szükséges, amelyekre vonatkozóan az előzetes környezeti hatásvizsgálatoknak ki kell térnie.

3.4.3. A településképfeltárulásának változásai

A településképfeltárulását két relációban vizsgálhatjuk: a tervezett útpályáról a meglévő és a jövőbeni településképet, valamint a tervezett körút mérnöki létesítményeinek, műtárgyainak illesztését a településképhez.

A tervezett útpálya végig beépített területen, többnyire a meglévő utak nyomvonalán, azok jelenlegi terepszintjén vagy az alatt halad, így összességében nem okoz jelentős változást a településképfeltárulásban. Ez alól kivételt képeznek a felüljárós és hidas szakaszok, melyek közül városképi szempontból a leginkább meghatározóbbak a következők:

- KERESZTÚRI ÚTI CSOMÓPONT JÁSZBERÉNYI ÚTI FELÜLJÁRÓ

Háromszintű csomópont biztosítja a kapcsolatot a körút – M4 autópálya bevezető szakasza – Keresztúri út között. Legfelső szinten, hídon halad a körvasút, alatta a körút Keresztúri útra vezető ága, s legalul, a vasutat aluljáróval keresztezve az autópálya bevezető szakasza. Városképi szempontból kedvezőtlen ez a nagy helyigényű, bonyolult csomópont, de a környező területeket figyelembe véve nem annyira zavaró. A csomópont helye jelenleg elhanyagolt, használaton kívüli MÁV terület, tágabb környezetében környezetterhelésre nem érzékeny gazdasági, ipari területek (gyógyszergyár, autókereskedés, építőipari vállalkozás stb.) vannak.

- KŐÉR UTCAI FELÜLJÁRÓ

A Budapest – Cegléd vasútvonalat felüljáróval vagy aluljáróval keresztezi a körút. A csomópont térségében a vasúttól sugárirányban utcákkal feldarabolt, környezetterhelésre nem érzékeny gazdasági, ipari területek (autószalon, gyógyszergyár, építőanyag kereskedés stb.) vannak. A felüljáró ebben a környezetben városképileg elfogadható, de az aluljáró kedvezőbb lenne.

- HATÁR ÚTI ÁTVEZETÉS (a Gubacsi útnál)

A körút a Gubacsi út – Határ úti körforgalmú csomópontot – a korábbi változatokkal ellentétben aluljárón keresztezi a lakótelep házaival szemben. Városképi és környezetvédelmi szempontból is kedvezőbb. Itt húzódik kéreg alatt a keletvárosi vasútvonal Ferencvárosi pályaudvarra való becsatlakozása és a tervezett 5-ös metró nyomvonalváltozata is.

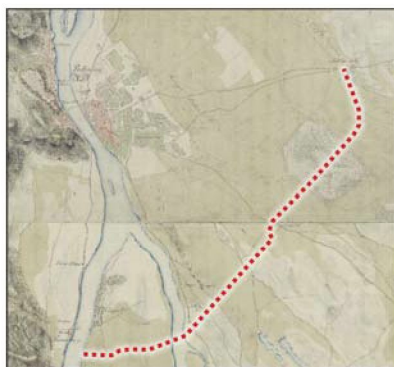
- CSEPELI ÁTVEZETÉS

Városképi és környezetvédelmi szempontból az alagutas megoldás támogatott. Az alagutas változat előnye, hogy megmaradhat a Ráckevei (Soroksári) – Duna menti összefüggő zöldfelület, és a Gubacsi-dűlő intézményterülete jobban hasznosítható.

3.4.4. Régészeti emlékek feltárhatóságának, megmaradásának, bemutathatóságának vagy pusztulásának lehetőségei

A várható régészeti objektumok egy része földobjektum. A temető, akár őskori, népvándorláskori vagy középkori, magával a feltárással elpusztul. Így itt a szakszerű feltárás, dokumentálás és a leletek összegyűjtése után a terület minden gond nélkül felszabadul, és a tervezett beruházás megvalósítható. Ugyanez vonatkozik az említett korszakokból származó településmaradványokra is. Hiszen a földbemélyített házak, föld-faszerkezetű építmények, kemencék, gödrök a feltárás során eredeti rétegeiktől megfosztva szintén elpusztulnak.

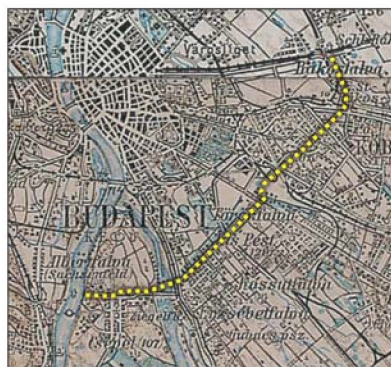
3.4.5. A történeti térbeli rendszerek alakulása



Első katonai felmérés
(1782-1785)



Második katonai felmérés
(1819-1869)



Harmadik katonai felmérés
(1910 körül)

Budapest sugaras-gyűrűs úthálózata tudatos városrendezés eredménye. 1872. július 8-án fogadta el a Közmunkatanács, hogy a Nagykörúton kívül eső határrészben még két körív alakú út létesüljön, melyek együtt a tervezett úthálózat főereit fogják képezni. Szintén ekkor hagyták jóvá a "kültelki körút", azaz a Hungária körút tervét. Ezzel az elhatározással tervszinten létrejött a főváros hármas körútrendszere. A megvalósítása azonban lassan haladt. A Hungária körút több ütemben épült, mai nyomvonalát a Lágymányosi-híddal az 1990 évek második felére érte el. A negyedik körút, a körvasút mentén kiépülő út terve csak az elmúlt négy évtized városrendezési terveinek gondolatai között szerepelt. Az 1989-ben elfogadott településrendezési terv koncepciójának kialakítását igen alapos kutató- és tervezőmunka előzte meg. Ezek a vizsgálatok előre jelezték, hogy a fővárosi ipar rendkívül gyors átalakulásával néhány év alatt igen nagy - a terv becslései szerint 30-35 %-os - területfelesleg jön létre éppen az átmeneti zóna iparterületein. Emiatt a Hungária körgyűrű kiépítésének befejezésével együtt a már a korábbi tervekben is felmerült negyedik gyűrűirányú kapcsolati vonal (Határ út - körvasút sor) kapott kiemelt hangsúlyt. Ennek megfelelően Budafok, Csepel, Pesterzsébet és különösen Kőbánya központjainak felértékelődését is előíranyozza egy olyan zónában, mely távlatban vegyes munkahelyi (intézményi-korszerű ipari), kis részben lakóterületi funkcióknak biztosítana helyet. Kiemelt jelentőséget kapnak a tervben az ezen a zónán áthaladó sugárirányú vonalak is, amelyek "kapcsolati-eszközváltási" (személygépkocsiról tömegközlekedésre) sávokként fogadnak be intézményi fejlesztéseket.

3.4.6. Környezeti terhelések és az épített örökség műszaki állapotának összefüggései

A tervezett körút által érintett területen nincsen olyan ismert lelet, rom vagy meglévő építészeti érték, amelynek feltárhatóságát, használatát a tervezett útfejlesztés akadályozná. Amennyiben a feltárás során mégis előkerülne olyan értékes lelet, amely valamiféle intézkedést igényel, annál a hatályos jogszabályi előírásoknak megfelelően kell eljárni.

3.4.7. A folyamatok iránya, visszafordíthatósága

A területhasználatra, illetve településszerkezetre kiható folyamatnak a visszafordítása nem cél, még akkor sem, ha az érintett városi területek számára nem minden esetben kedvező. Összvárosi szempontból előnyös és szükséges az új körút jellegű főúthálózati elem megépülése, melynek jelentősége a Nagykörúthoz és a Hungária körúthoz mérhető. Megvalósítása is ezekhez hasonló méretű beavatkozást igényel a városszerkezetben.

3.4.8. Kárenyhítés lehetősége, költsége, illetve ellentételezésének lehetőségei

A kárenyhítés módjáról az örökségvédelméről szóló jogszabály szerint kell gondoskodni. Minden földmunkával járó építési tevékenység előtt régészeti feltárást kell végezni és ennek eredménye alapján kell meghatározni a védelem módját a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal előírásai szerint. Ennek költsége a hatályos jogszabályok szerint a beruházót terheli.

3.3.9. Összefoglalás és javaslat az építési engedélyezési eljárás során történő előírásra a régészeti örökség védelme érdekében

A tervezett Körvasút menti körútnak a keretszabályozással érintett nyomvonala több különálló régészeti érdekű területet rejt magában. Ezek a területek főként földrajzi-topográfiai elhelyezkedésük okán tarthatnak számot régészeti-történeti érdeklődésre. Feltételezett lelőhely-voltukat azonban a közvetlen környezetükben található lelőhelyek nemcsak megerősítik, de néhány esetben (pl. Gubacs falu) éppen ezek az adatok adnak támpontot a beruházást megelőző próbafeltárások helyének kijelölésére.

Mivel a nyomvonalnak konkrét helyrajzi számokhoz köthető ingatlanairól régészeti emléket nem ismerünk, ezért kerülnünk kellett a régészeti lelőhely besorolást.

- **A szabályozási terv alá vont területen a helyszínrajzon bejelölt 6 terület régészeti érdekű terület, ahol földmunkával járó beruházást megelőzően próbafeltárást szükséges végezni annak eldöntése érdekében, hogy a nyomvonal milyen mértékben érint régészeti lelőhelyet.**
- **Az engedélyezési eljárásba be kell vonni szakhatóságként a Kulturális Örökségvédelmi Hivatalt.**

NYILATKOZAT

A régészeti szakvéleményt felkért szakértőként, mint területileg illetékes múzeum, a BTM Budapesti Történeti Múzeum (1014 Budapest, Szent György tér 2. Tel.: 06-1/487-8806) végezte az Urbanitas Kft. (1111 Budapest, Stoczek u. 19.) részére a Budapest, Körvasút menti körút Duna – Kerepesi út közötti szakaszának szabályozási kerettervéhez szükséges Örökségvédelmi hatástanulmány régészeti fejezeteként.

A munkában részt vett:

Adorjánné dr. Gyuricza Anna régész, Régészeti Adattár osztályvezető (Eng. sz: Sz-82/2003)

Korom Anita régész, Ős- és Népvándorlaskori Osztály

M. Virág Zsuzsa PhD régész, Ős- és Népvándorlaskori Osztály

Bordás Attila informatikus, Régészeti Adattár

Budapest, 2007. január 4.

NYILATKOZAT

Alulírott Berényi Mária, vezető településrendezési tervező nyilatkozom, hogy a Budapest, Körvasút menti körút Duna – Kerepesi út közötti szakaszáról szóló Örökségvédelmi hatástanulmány a hatályos jogszabályoknak megfelelően készült, annak elkészítéséhez jogosultsággal rendelkezem.

Berényi Mária vezető településrendezési tervező

Terv. jog.: TT1 01-0654/06

A munkában részt vett:

Kiss-Polák Andrea (URBANITAS Kft.)

Budapest, 2009. április 10.

4. KÖZLEKEDÉSI ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

4.1. KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT

Közúti közlekedés

Gubacsi híd - Határ úti szakasz

A Gubacsi híd 2x1 forgalmi sávós, csúcsidei forgalma 1000-1100 Ejármű/óra/irány. A híd rossz állapotú, a közúti híd északi oldalán lévő, korábbi HÉV híd közúti forgalomra történő igénybevételét meg kellett szüntetni. A Csepeli átjáró útpályája szintben elválasztott: a HÉV vonal feletti felüljáró Pesterzsébet központja felé vezet tovább, jelzőlámpás alcsomópontokban biztosítva a Helsinki úti kapcsolatokat, a felüljáró két oldalán haladó útpályák a Gubacsi dűlő kapcsolatai, szintben keresztezik a Ráckevei HÉV vonalat, a Helsinki útnál csak kisíves kapcsolatokkal.

A Helsinki út - Határ út csomópont 3 fázisú jelzőlámpás szabályozású, a csomópont közelében kapcsolódnak a főutakhoz a csomópont területétől északra lévő benzinkút be- és kihajtói.

A Határ út Helsinki út és Nagykőrösi út közötti szakasza 2x1 sávós út a Gubacsi út - Török Flóris utcánál jelzőlámpás csomóponttal. Csúcsidei forgalma 1100 Ejármű/óra/irány. Pesterzsébeti oldalán átlagosan 100 méterenként mellékúti csatlakozások vannak, a IX. kerület felé két iparterületi közúti kapcsolattal. Az útpálya északi oldalán húzódik a 3-as villamos főúttól független pályája.

A Határ út - M5 autópálya bevezetés - Nagykőrösi út - Illatos út - Napfény utca csomópontrendszerben az M5 bevezető szakasza külön szintben kiemelt irány, a többi kapcsolatot 2 jelzőlámpás csomópont biztosítja.

A Határ út Nagykőrösi út és Ady Endre út közötti szakasza a Pesterzsébet menti szakaszhhoz hasonló keresztmetszeti elrendezésű és forgalmú.

A Határ út - Ady Endre út - Üllői út - Kőér utca - Ferihegyi repülőtérre vezető út csomópontrendszerben az Üllői út É - Ferihegy felüljáróján kiemelt irányon kívül minden forgalmi irány 4 jelzőlámpás alcsomóponton bonyolódik le. A Körvasút menti körúti Határ út - Kőér utca irány jelenleg egyirányú útpáron (Ferde utca - Mátyás király utca) halad át a csomópontrendszeren.

Kőér utca - Gitár utca szakasz

A Kőér utca 2x1 sávós, különböző forgalmi terhelésű szakaszokból áll: az Üllői út - Basa utca szakasz a legforgalmasabb, (800-900 Ejármű/csúcsóra/irány), a Barabás utcáig terjedő (vasútvonal alatt áthaladó) szakasza Kőbánya központja felé bonyolítja le a forgalmat. A MÁV Nyugati pu - Cegléd vonalának szintbeni keresztezése és Gyömrői úti csomópontjának kedvezőtlen kialakítása az út kapacitását nagy mértékben korlátozza (Az átjáróban a forgalom 3-400 Ejármű/óra/irány).

A Kőbánya Óhegyen átvezető Kőér utca - Gitár utcai szakasz helyi forgalmat bonyolít le, 2x1 sávon 2-300 Ejármű/óra/irány. A szakasz legforgalmasabb csomópontjai a Harmat utcai és Mádi utcai körforgalomként átépült. A Gitár utca Maglódi út - Jászberényi út közötti szakasza kis forgalmú, végcsomópontjai nincsenek megfelelően rendezve.

Körvasút menti szakasz

A X. kerületnek a MÁV Keleti pu - Hatvan vonala által elvágott részei között jelenleg az Éles saroktól keletre nincs külön szintű közúti kapcsolat. Felsőrákos területén a Keresztúri út és a Kerepesi út között

kiszolgáló utak hálózata biztosítja a kapcsolatot: a Váltó utca - Nemes utca - Pilisi utca irányban. A Körvasút vizsgált szakaszát 3 út keresztezi külön szintben: Keresztúri út, Méhes utca - Heves utca. Kerepesi út.

A Kerepesi út a Körvasúttól nyugatra 2x2 sávós, kelet felé 2x1 sávra szűkül, az Örs vezér tere felé haladó irányban buszsávot jelöltek ki.

Tömegközlekedés

A Körvasút menti körút nyomvonalán jelenleg csak egyes szakaszokon halad tömegközlekedési vonal, viszont főhálózati vonalak keresztezik.

A Gubacsi híd Csepel fontos tömegközlekedési kapcsolata: 4 autóbusszárat halad át rajta (35, 36, 148, 151)

Pesterzsébet tömegközlekedési hálózatának egyik fő vonala a Helsinki út. A Ráckevei HÉV vonal Pesterzsébet felső megállója fontos átszállóhely a BKV autóbusszárait (23, 23E, 66) és a helyközi VOLÁN járatok között.

A Határ út Gubacsi út és Nagykőrösi út közötti szakaszán a 3-as villamos, a hurokjáratban közlekedő 21-es és 52-es villamosjáratok, illetve a 66E autóbusszárat jó tömegközlekedési kiszolgálást biztosít, hiányzik viszont a kapcsolat a Helsinki úti vonalakkal.

A Határ út Wekerle telep menti szakaszán, a 3. metróvonal Határ úti állomásnál kialakult tömegközlekedési csomópontához kapcsolódó XIX. - XX. kerületi járatok haladnak: 52-es villamos, 66, 66E, 123, 123A. A Határ úti csomópont az Üllői út 50-es villamosjárat végállomása is. A Kőér utca vonalán érinti a 99-es autóbusszárat.

Kőbánya Óhegy területén a tervezett körút nyomvonalát keresztező tömegközlekedési vonalak jelentősek:

Gyömrői út	117, 151, 217E autóbusz
Gergely utca	217 autóbusz
Óhegy utca	95, 95A autóbusz
Harmat utca	85, 85E 185 autóbusz
Maglódi út	28-as, 37-es villamos, 85E autóbusz
Jászberényi út	161, 161A, 162, 162A, 168E autóbusz

Felsőrákos területén szintén nyomvonalat keresztező Keresztúri úti (67, 97E, 169E, 176E, 261E) Heves utcai 277-es autóbusz, illetve a Kerepesi úti tömegközlekedési vonalak biztosítják a XVI. és XVII. kerületi kapcsolatokat.

Kerékpáros közlekedés

A Körvasút menti körút nyomvonalán jelenleg nincs teljes hosszban kerékpárút hálózat.

A Határ út déli oldalán a XX.ker. szakaszon kerékpárút épült.

A Kőbánya központ és Újhegy közötti kerékpárút az Óhegy utca vonalán keresztezi a Kőér utcát.

A Kerepesi út menti kerékpárút a Körvasút alatt a Gödöllői HÉV pálya északi oldalán halad át.

4.2. KÖZLEKEDÉSI JAVASLAT

A Körvasút menti körút hálózatfejlesztési tervek szerint elsőrendű főút, 70 km/h tervezési sebességre kialakítva, 2x2 forgalmi sávós keresztmetszettel. Az út helyigényét a folyópálya szakaszokon 3,5 m széles forgalmi sávokkal, 0,5 m széles kettős záróvonallal elválasztva határoztuk meg.

Csepel - Határ út szakasz

Budapest településszerkezeti tervének megfelelően a főút a Soroksári Duna-ágat a Határ út vonalában keresztezi.

A Soroksári út - Határ út - Gubacsi úti csomópontrendszerrel a Védgát utcáig alagútban vezetett szakaszon, a Határ út felőli irányban biztosítható a Gubacsi dűlő Soroksári Dunaág menti területének kapcsolata a főúttal. Az alagút 4 %-os maximális eséssel kialakítható, jelentős részben felszínről építhető.

A Körvasút menti körút és a Helsinki út - Határ út - Gubacsi út csomópontrendszer forgalmi kapcsolatait a Gubacsi út - Határ út csomópont térségében kialakított jelzőlámpával szabályozott körforgalmú csomópontban javasoljuk biztosítani, amely alatt a Körvasút menti körút főpályája aluljárón halad át. A jelzős körforgalmú csomópontban keresztezi a közúti pályákat a Határi úti (3-as) és a Gubacsi úti (30-as) villamos pályája.

A Körvasút menti körút magassági vonalvezetése a felszíni csomópont és a Helsinki út közötti szakaszon attól függően változik, hogy az Észak - déli regionális gyorsvasútnak lesz-e Pesterzsébet központ felé elágazó vonala. A gyorsvasút kéregalatti kiépítését feltételezve, a Körvasút menti körút hossz-szelvénye kedvezőtlenebbül alakítható ki. Jelenleg a gyorsvasút Pesterzsébeti szakaszára nincs véglegesen kialakult koncepció.

A csomópontrendszerrel érinti a MÁV kelebiai vonalának tervezett bevezetése a Ferencvárosi rendezőpályaudvar felé. A vonal Pesterzsébet vasúti megállóhelytől északra süllyesztendő a Helsinki út és a HÉV vonal alá, a Határ úttal párhuzamos szakaszának mélysége az Észak-déli regionális gyorsvasút változataitól függően, vagy a gyorsvasút alatt, vagy a felszín alatt kb. 8 m-es mélységben vezethető át. A vonal Ferencvárosi rendezőpályaudvar felé bevezető szakasza a gurítódomb északi oldalán építhető meg.

A MÁV Ferencvárosi Rendezőpályaudvar készülő szabályozási tervének javaslata alapján megvizsgáltuk a gurítódomb menti szakasznak a Szabadkai út vonalán vezetett változatát. E szerint a Körvasút menti körút a gurítódombot aluljárón keresztezi. A Gubacsi út és a gurítódomb között az út ipari telkek igénybevételével, a nagyfeszültségű távvezeték áthelyezésével, az ELMŰ állomás és a Lidl áruház északi oldalán halad. Előnye, hogy a Gubacsi utat a lakóterületektől távol felüljárón is keresztezi, viszont a Kelebiai vasútvonal bevezetését a rendezőpályaudvarra nagyobb hosszban felszín alatt kell vezetni. Az előnyök és hátrányok összevetése alapján a javasolt változatot a Határ út mentén alakítottuk ki.

Határ úti szakasz

A Gubacsi út és Nagykőrösi út között a 2x2 sávós főút a Határ úti villamospálya északi oldalára kerül, érinti a Ferencvárosi rendezőpályaudvar gurítódombját. A gurítódomb Határ út felőli oldalán támfalas kialakítással, vagy a gurítóvágányok kisebb átépítésével biztosítható a főút szükséges keresztmetszetének területe. A szakaszon a IX. kerületi iparterület kis forgalmú közúti kapcsolatai szintbeni csomópontokban csatlakoznak a főúthoz.

A Nagykőrösi úti csomópontban, az M5 autópálya bevezetés felüljárója alatti átvezetés lehetőségeit figyelembe véve, az összes forgalmi irányokat és a villamosvonalai kapcsolatokat jelzőlámpás csomópontrendszer biztosítja.

A Wekerle telep menti szakaszon több keresztmetszeti elrendezési változat vizsgálata alapján a javasolt kialakítás: a Határ út meglévő pályáját kiszolgáló útként megtartva, a villamos pálya északi oldalán kiépíteni a 2x2 sávós főpályát a környezetvédelmi szempontok alapján zajvédő domb kiépítésével a lakóterület felőli oldalon. Szintbeni jelzőlámpás csomópont biztosítja a Távíró köznél a József Attila lakótelep megközelítését.

Határ út - Üllői út - Kőér utca csomópont

A körút a Határ út - Kőér utca irányban a Hotel Aero-t nyugat felől elkerülve, a Férihegyi repülőtérre vezető út alatti szintbeni jelzőlámpás csomópontba csatlakozva halad át. A csomópont keleti oldalának rendezése a BFVT Kft. 2001-ben a csomópont térségére készült szabályozási terve szerinti kialakítású.

Kőér utca - Gitár utcai szakasz

A Kőér utca az Üllői út és a MÁV Ferencváros - Kőbánya-Kispest összekötő vonala alatti aluljáró között 2 x 3 sávra bővítendő, a Basa utcánál szintbeni jelzőlámpás csomópont biztosítja a kapcsolatokat. A MÁV Bp. Nyugati pu. - Cegléd vonala keresztezésében 2 x 2 sávós felüljárón halad át a főút a vasútvonal és a Gyömrői út fölött. A külön szintű keresztezés közötti aluljáróval is kialakítható, szabályozása azonos a felüljárós változattal. A Gyömrői út felé irányuló forgalom részben szervíz pályákon, részben a Cserkesz utcai szintbeni csomóponttól összekötő utakon bonyolódik le.

A főút Kőbánya Óhegy szakasza, a domborzati adottságokat kihasználva, környezetvédelmi szempontoknak megfelelően alagútban halad.

A Maglódi útnál szintbeni 3 fázisú, jelzőlámpás csomópont biztosítja a kapcsolatokat, figyelembe véve a Maglódi út 2x2 sávra bővítését, a villamosvágányok északi oldalán a második útpálya kiépítésével. A Gitár utca Maglódi út és Jászberényi út közötti szakaszán a szabályozást meghatározó keresztmetszet a Jászberényi út feletti felüljáró és a két oldalán építendő egyirányú szervízutaknál van.

Jászberényi út - Kerepesi út közötti szakasz

A főút Körvasút menti szakaszán az útpályát a vasúti pálya szintjén vezettük, felüljárón halad át a Jászberényi út, a Keresztúri út, a Heves utca és a Kerepesi út, valamint a MÁV hatvani vonala és a Körvasút - Rákos vasútállomás deltavágánya fölött. A Kerepesi úti forgalmi kapcsolatok a keresztezés környezetének kötöttségei miatt közvetlenül nem biztosíthatók, a forgalom a Méhes utca - Heves utcai alcsomóponttól a Keresztúri úton illetve a Pilisi úton bonyolódik le. A Körvasút menti körút - M4 autópálya bevezetés csomópontja a Közlekedés Kft. tanulmányterve szerint az M4 bevezetés városhatár felőli irányából külön szintű kapcsolatokat biztosít. A Hungária körút felőli irányból a körút felé irányuló forgalom közvetve, a Keresztúri út felé új útvonalon keresztül bonyolódik le.

Tömegközlekedés

Csepel és Pesterzsébet tömegközlekedési kapcsolatának távlati helye is a Gubacsi híd marad.

A Határ út - Helsinki út - Gubacsi hídfő csomópontrendszer kialakuló tömegközlekedési csomópontokra vonatkozóan két jelentős tervezési munka van folyamatban: a 3-as villamos és az Észak - déli regionális gyorsvasút tervezése. A Körvasút menti körút tervében a BKRFT és a TSZT hálózati javaslatát vettük figyelembe:

- Az Észak - déli regionális gyorsvasút a Helsinki út - Lajtha László utca vonalában kéreg alatt halad, a Határ útnál állomással. Ennek a koncepciónak a felülvizsgálata szükséges a teljes déli hálózatrész keretében.
- A 3-as villamos a Gubacsi hídtól, a Helsinki utat keresztezve I. ütemben a Pesterzsébet felső HÉV állomásig, távlatban a Gubacsi híd felé meghosszabbítva halad át. A Gubacsi híd felé történő meghosszabbításra utasforgalmi szempontok miatt felmerült a Pesterzsébet központját érintő vonalvezetés a Török Flóris utca - Topánka utca irányban.
- A Határ út - Helsinki út csomópontban autóbusz végállomás alakítandó ki: elsősorban a környéken tervezett új beépítésű területek (pl. Gubacsi dűlő) kapcsolatának biztosítására.
- A Kelebiai vasútvonal távlati bevezetésére készült javaslat a Csepeli átjáró alatti átvezetéstől északra a Határ út felé a Ferencvárosi rendező pályaudvar gurítóvágánya irányában módosíthatja a jelenlegi nyomvonalat. A vasúti bevezetés a Ráckevei HÉV vonal és az Észak - déli regionális gyorsvasút alatti átvezetés miatt 8-9 m mélységben halad.

A Határ úti szakaszon az új körút a villamospálya ÉNY-i oldalára kerül, megállóinak helyét biztosítva. A Határ úton közlekedő autóbuszokat a Wekerle telep mentén az új útvonalra helyeztük át.

Kőbánya területén az új úton várhatóan nincs tömegközlekedési igény, mivel Felsőrákos tömegközlekedési kapcsolatait a hálózati tervek a körúttal párhuzamos Tárna utcai felüljárón tartalmazzák.

Kerékpáros közlekedés

A Határ út Wekerle telepi szakasza mentén a kerékpár - forgalom, vagy a meglévő út menti árok lefedésével, vagy a lakóterület mellékútján (Álmos utca) biztosítható.

A Kőér utca Üllői út és Cserkesz utca közötti szakaszán a tervezett főút déli oldalán javasoljuk a kerékpárút nyomvonalát kijelölni. A Cserkesz utca - Óhegy utca közötti szakaszon a kerékpárutat a Kerecseny utca - Márga utca vonalán javasoljuk kijelölni a Kőér utca helyett.

A Kőbánya Óhegy utca és Jászberényi út között részben a tervezett alagút feletti közterületen, részben a főút észak - nyugati oldalán terveztük a kerékpárút helyét kijelölni.

Utak tervezési osztályba sorolása

Körvasút menti körút	B.III.a.B.	Basa utca	B.IV.c.B.
Határ út	B.VI.d.D.	Gyömrői út	B.IV.b.C.
Gubacsi dűlő gyűjtőútja	B.V.c.B.	Cserkesz utca	B.V.d.B.
Helsinki út	B.III.a.B.	Maglódi út	B.IVb.C.
Gubacsi út	B.IV.c.C.	Jászberényi út	B.III.a.C.
Nagykőrösi út	B.III.a.B.	M4 bevezetés	B.III.a.B.
Távíró köz	B.V.d.B.	Méhes utca	B.V.c.B.
Üllői út	B.III.a.C.	Kerepesi út	B.III.a.B.

JÓVÁHAGYÁSRA KERÜLŐ MUNKARÉSZEK

5. SZABÁLYOZÁSI KERETTERV

5.1. RENDELET-TERVEZET

(hatályba léptető önkormányzati rendelet)

.../2009.(...) Főv. Kgy. rendelet
a Fővárosi Szabályozási Keretterről szóló
46/1998.(X.15.) Főv. Kgy. rendelet módosításáról

Budapest Főváros Közgyűlése a helyi önkormányzatokról szóló, többször módosított 1990. évi LXV. törvény 63/C § (1) bekezdése, valamint az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXVIII. törvény 7.§ (3) bekezdése, továbbá a 14. § (5) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján a következő rendeletet alkotja:

1. §

A Fővárosi Szabályozási Keretterről szóló 46/1998.(X.15.) Főv. Kgy. rendelet 1. számú mellékletét képező 1:4000 méretarányú térkép az e rendelet 1. számú mellékletében foglaltaknak megfelelően módosul, a 3. számú melléklete kiegészül e rendelet a 2. számú mellékletét képező 1:2000 méretarányú „A Körvasút menti körút Ráckevei(Soroksári)-Duna – Kerepesi út közötti szakaszának szabályozási keretterve” (9 szelvény) – megnevezésű térképszelvényekkel.

E rendelet a kihirdetést követő hónap első napján lép hatályba.

dr. Tiba Zsolt s.k.
főjegyző

dr. Demszky Gábor s.k.
főpolgármester

5.2. MELLÉKLETEK

1. számú melléklet:

Az FSZKT 1. sz. mellékletének módosítása - Övezeti terv (9 szelvény)
M=1:4000

2. számú melléklet:

Az FSZKT 3. sz. mellékletének módosítása - „A Körvasút menti körút Ráckevei(Soroksári)-Duna – Kerepesi út közötti szakaszának szabályozási keretterve” (9 szelvény)
M=1:2000

