MÁZSA TÉR ÉS KÖRNYÉKÉNEK KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

Megalapozó vizsgálat és Program munkarészek

2018. július.

ALÁÍRÓLAP

Budapest, X. kerület Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca – Monori utca – Kőbányai út – Horog utca – 38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó kerületi építési szabályzat

Tsz: I-697-1/2016.

Városrendezés, építészet:	András István TT/1 01-0525	.....
	Somogyi Judit TT-1 13-0327	.....
	Tóth Péter É/1 01-0422	.....
	Horváth Ábel	.....
Közlekedés:	Pető Zoltán Tkö 01-2321	.....
	Becsák Péter Tkö 01-10856	.....
Közművek: Vízellátás-csatornázás:	Szabó Krisztián TV 01-16166	.....
Energiaellátás, elektronikus hírközlés:	Orosz István TE-T, TH-T 05-1585	.....
Zöldfelület és környezetvédelem:	Niedetzky Andrea TK 01-5152	.....
	Bódi-Nagy Anasztázia	.....
Ügyvezető:	Albrecht Ute	.....

BEVEZETÉS

MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT

1. HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

1.1. A tervezési terület helye, térségi kapcsolatok 2

1.2. Hatályos településfejlesztési döntések bemutatása 3

1.3. Hatályos fővárosi településrendezési eszközök vonatkozásai 7

1.4. Hatályos kerületi településrendezési eszközök vonatkozásai 19

1.5. Épített környezet vizsgálata 29

1.6. Közlekedés vizsgálata 38

1.7. Táji és természeti adottságok vizsgálata 45

1.8. Zöldfelületi rendszer vizsgálata 48

1.9. Környezetvédelem 52

1.10. Katasztrófavédelem 59

1.11. Közművizsgálat 60

1.12. Városi klíma 65

2. HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

2.1. Értékek 66

2.2. Problémák 66

3. PROGRAM

3.1 Előzmények bemutatása 68

3.2. Program Alapkoncepciója 68

3.3. TSZT módosítási javaslat 69

3.4. Szabályozási koncepció 70

3.5. Környezetalakítási javaslat 76

3.6. Közlekedési javaslatok 79

3.7. Zöldfelületi rendszer fejlesztésére vonatkozó javaslat 82

3.8. Környezeti hatások és feltételek 83

3.9. Közművesítési javaslat 84

RAJZI MUNKARÉSZEK

Helyzetelemző munkarész

1. Területhasználat vizsgálat
2. Tulajdon vizsgálat
3. Épület funkció vizsgálat
4. Épület állag vizsgálat
5. Szintszám vizsgálat
6. Szintterület vizsgálat
7. Tetőidom vizsgálat
8. Közúthálózat vizsgálat
9. Közösségi közlekedés vizsgálat
10. Vízellátás
11. Csatornázás
12. Villamosenergia-ellátás
13. Gáz- és távhőellátás
14. Elektronikus hírközlés
15. Környezetállapot vizsgálat

Helyzetértékelő munkarész

16. Értéktérkép
17. Problématérkép

Program

18. Szabályozási koncepció
19. Környezetalakítási javaslatok

BEVEZETÉS

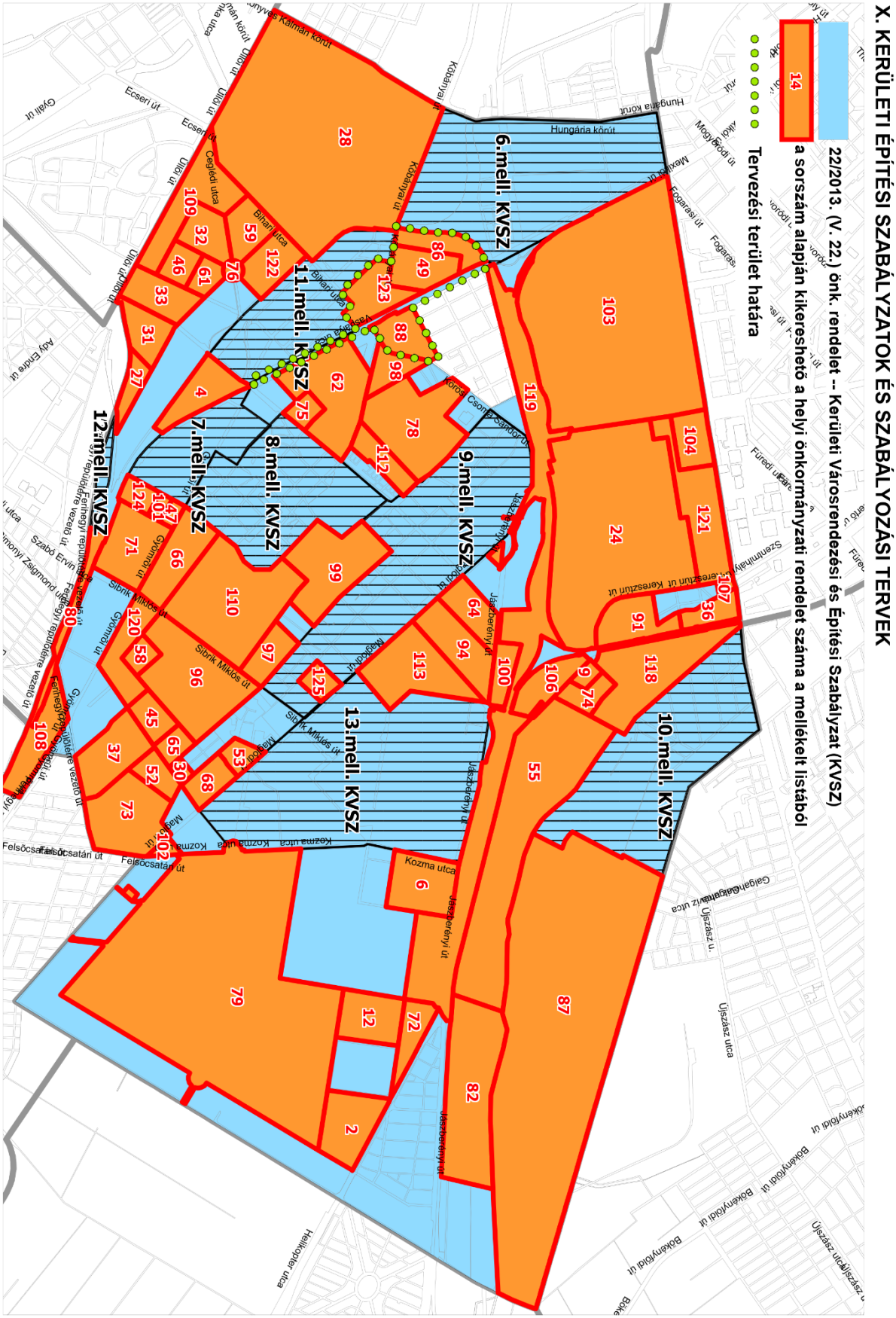
Alábbi Kerületi építési szabályzat (KÉSZ) a Kőbányai Önkormányzat megbízásából készül a

Budapest X. kerület, *Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz.-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz.-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca – Monori utca – Kőbányai út – Horog utca – 38925/3 hrsz.-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca* által határolt területre.

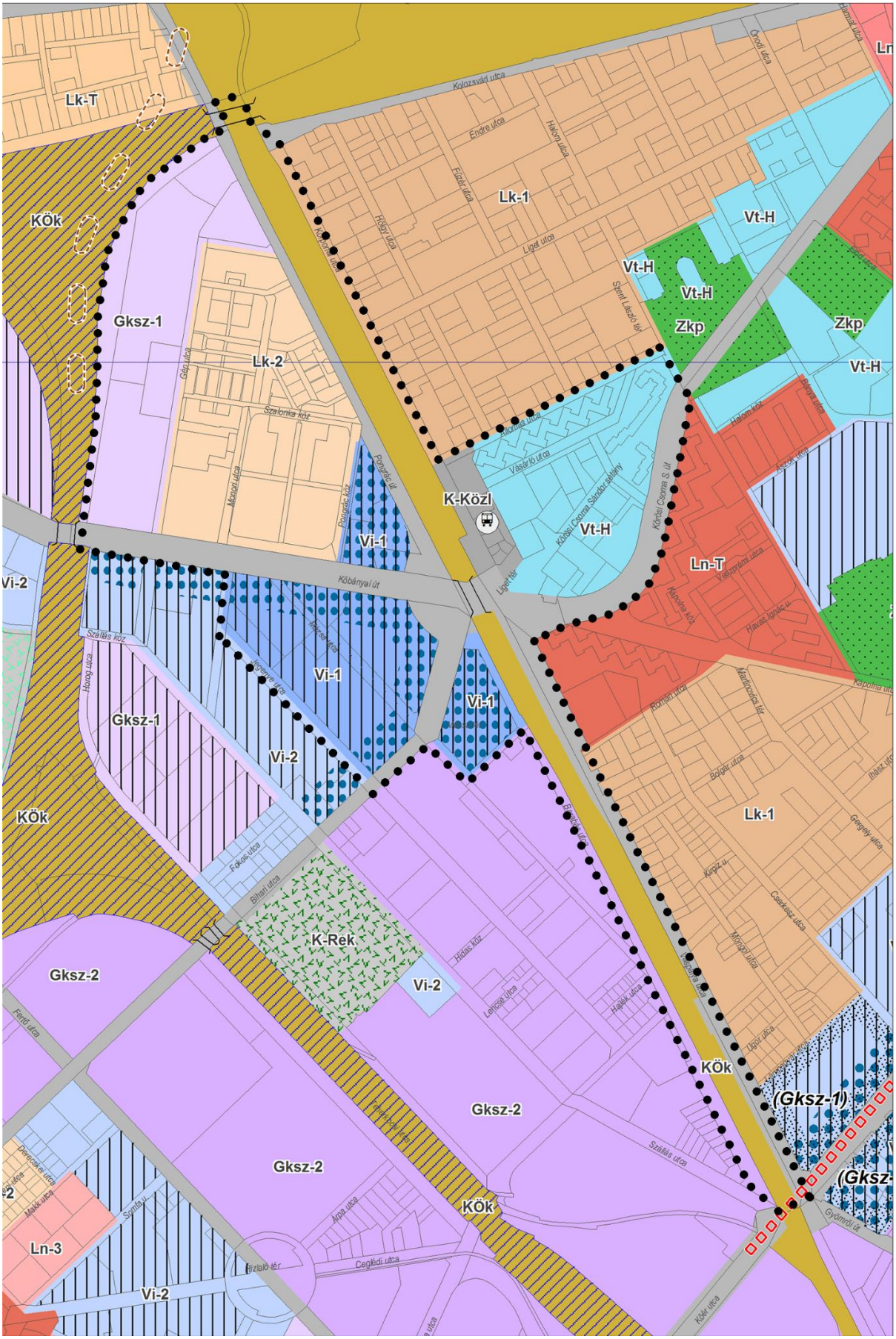
A Kőbánya központjában elhelyezkedő Mázsa tér és környékére vonatkozó új kerületi építési szabályzat készítésének általános célja, hogy megfelelő keretet biztosítson a területre vonatkozó aktuális fejlesztési elképzelések megvalósításához, a terv rendszere illeszkedjen a megváltozott jogszabályi környezethez, megfeleljen az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban: Étv.), az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) kormányrendelet (a továbbiakban: OTÉK) és a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint az egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) kormányrendelet (a továbbiakban: Trk.) rendelkezéseinek. A KÉSZ-nek összhangban kell lennie az 1651/2017. (XII. 6.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott Fővárosi településszerkezeti tervvel (a továbbiakban: TSZT 2017) és Budapest főváros rendezési szabályzatáról (a továbbiakban: FRSZ) szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelettel (módosítva 48/2017. (XII. 20.) Főv. Kgy. rendelettel). A KÉSZ illeszkednie kell a magbízó térinformatikai rendszeréhez.

Az új építési szabályzat készítésének további célja, hogy annak keretében biztosítottak legyenek egy markáns karakterű kerületközpont kialakításának városrendezési feltételei. A tervezés során megvizsgálásra és megfogalmazásra kerülnek a kerületközpont tervezett új funkciókkal történő kialakításának lehetőségei. Az terv szabályozási keretei között lehetővé válik a Mázsa tér térségében tervezett új multifunkcionális sportcsarnok és uszoda elhelyezése, továbbá a vasútállomás rekonstrukciójának megvalósítása, az ahhoz kapcsolódó intermodális közlekedési csomópont kialakítása, valamit további vegyes funkciókkal történő beépítés megvalósítása. A terv nyomán megvalósítható fejlesztések járuljanak hozzá Kőbánya kerületközpont hosszú távú fejlődéséhez, szerkezetének javításához, az épített környezet minőségi fejlesztéséhez.

A KÉSZ-el párhuzamosan közlekedési hatástanulmány készült, amely megvizsgálta a tervezési terület közlekedését, a Mázsa tér és a Liget tér közlekedési kapcsolatait, figyelemmel a vasút tervezett fejlesztéseire. A hatástanulmány eredményei a KÉSZ készítésekor figyelembevételre kerültek.


X. KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATOK ÉS SZABÁLYOZÁSI TERVEK
22/2013. (V. 22.) önk. rendelet -- Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzat (KVSZ)
a sorszám alapján kikereshető a helyi önkormányzati rendelet száma a mellékelt listából
14
Tervezési terület határa
6.mell. KVSZ
7.mell. KVSZ
8.mell. KVSZ
9.mell. KVSZ
10.mell. KVSZ
11.mell. KVSZ
12.mell. KVSZ
13.mell. KVSZ
Hungária körút
Kőbányai út
Szabó Ervin tér
Szabó Ervin u.
Szentmihályi u.
Szentmihály utca
Szentmihály u.
Szentmihály-Kőbánya vasútállomás
Szentmihály-Kőbánya vasútállomás vezető út
Szentmihály-Kőbánya vasútállomás vezető u.
Szentmihály-Kőbánya vasútállomás vezető út
Szentmihály-Kőbánya vasútállomás vezető u.
Szerelmy Gyula u.
Szerelmy Gyula u.
Szerelmy Gyula

A tervezési terület lehatárolás légifelvételen
Forrás: Google



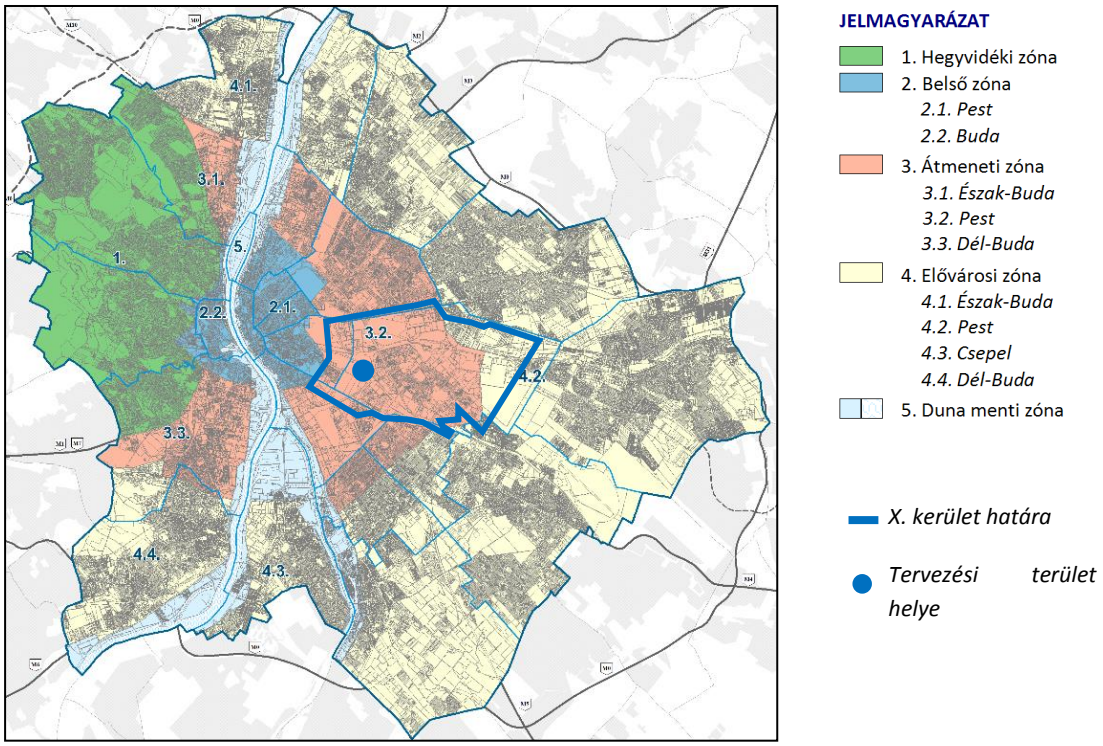
A tervezési terület lehatárolása a településszerkezeti terven
Forrás: TSZT

MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT

1. HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

1.1. A TERVEZÉSI TERÜLET HELYE, TÉRSÉGI KAPCSOLATOK

A főváros mértani közepén, ugyanakkor az átmeneti és elővárosi zónában elhelyezkedő Kőbánya alapvetően városias arculatú terület. A topográfiai helyzetéből, illetve a kiépült vasúthálózat széttagoló hatásából adódóan markánsan elkülönülő városrészek együttese.



Budapest zónarendszere (Forrás: TSZT)

A kerület hagyományos, városias arculatú központja a Liget tér – Mázsa tér környéke, amely elhelyezkedése, közlekedési kapcsolatai, funkcionális sokszínűsége és bőséges területi kínálata révén jelentős fejlesztési potenciállal rendelkezik. A kerületen belül nem alakult ki ezzel versengő jelentőségű központi terület, azonban a szomszédos városrészekhez való kapcsolódási pontokon több, kőbányai szemszögből városkapu pozíciót betöltő terület jött létre, így az Örs vezér tere, Kőbánya-Kispest metróállomás környéke és a Határ úti csomópont.

A központ helyét a fővárosi településszerkezet jelentős kör- és sugárirányú közlekedési elemei kijelölik. A tervezési területen találkozik a Kőbányai út és a Kőrösi Csoma Sándor út, mint jelentős főúthálózati elemek és kettészeli a 100 sz. Budapest–Cegléd–Szolnok vasúti fővonal, amelyek mind a közúti, vasúti, mind a közösségi közlekedés területén fontos szerepet töltenek be:

- a Kőbányai út és a Kőrösi Csoma Sándor út együttesen Budapest belső kerületeihez biztosít kapcsolatot,
- a Budapest–Cegléd–Szolnok vasúti fővonal a Dél-Pesti agglomerációs térség elérését, Ferihegy vasúti összeköttetését a belvárossal, valamint Dél- és Kelet-Magyarország vasúti kapcsolatát is biztosítja a fővárossal.

1.2. HATÁLYOS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DÖNTÉSEK BEMUTATÁSA

Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció

A Fővárosi Közgyűlés 767/2013. (IV.24.) Kgy. határozatával fogadta el *Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepcióját* (VFK), amely meghatározza a főváros jövőképét, átfogó és hosszú távú fejlesztési céljait.

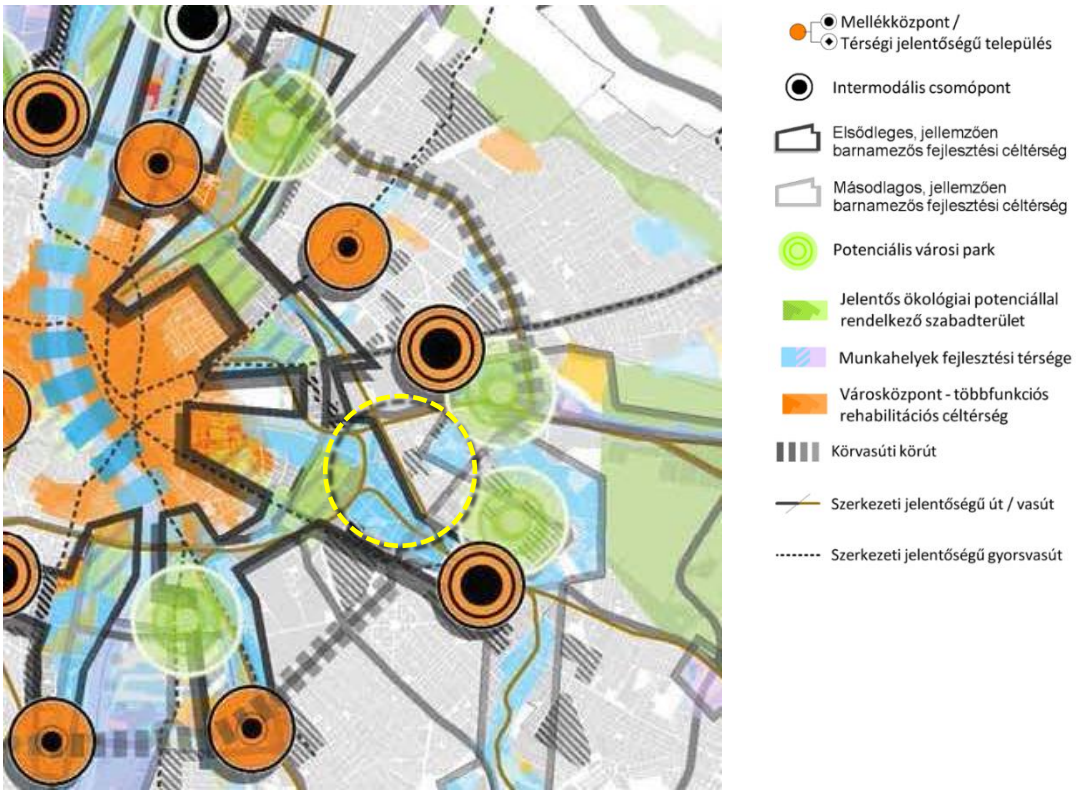
A Hosszú távú városfejlesztési koncepcióban meghatározott célok közül az alábbiak kapcsolódnak szorosan a Mázsa tér és környékének fejlesztéséhez:

- Cél 5: Egészséges környezeti feltételek megteremtése
- Cél 7: Az egyedi városkarakter értékalapú megőrzése és fejlesztése
- Cél 9: Hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet – kompakt város
- Cél 11: Intelligens mobilitás

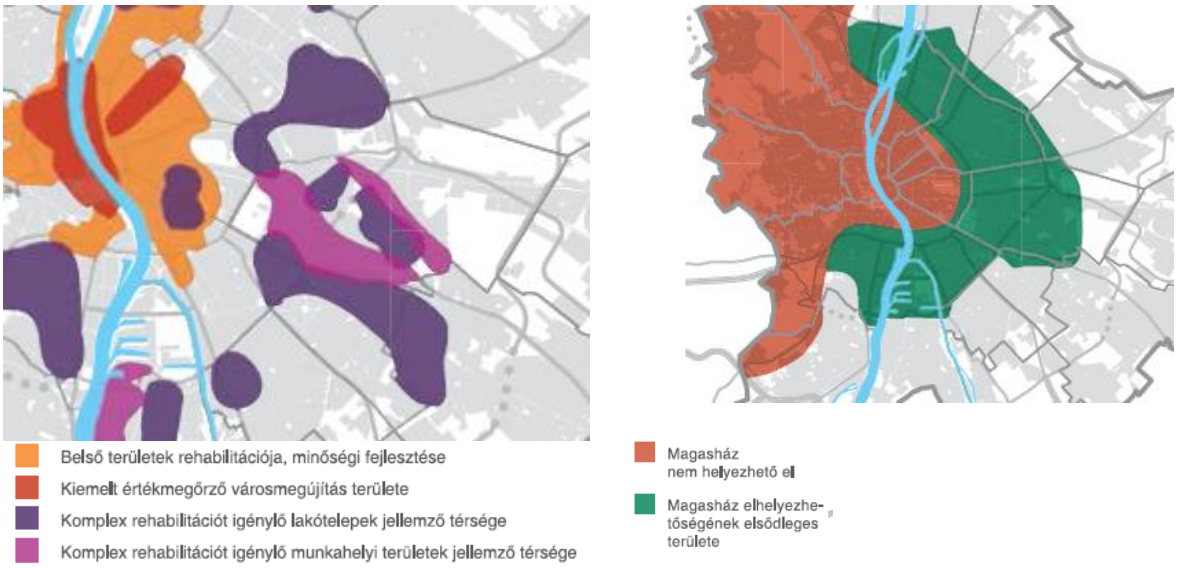
A célokhoz kapcsolódó tematizált feladatok közül az „5.1. A biológiailag aktív felületek megőrzése és újak létesítése, a zöldfelületi intenzitás növelése" érinti a tervezési területet, ezen belül a biológiai aktivitás növelése érdekében az utak fásítása, a meglévő fasorok megújítása. Az *„5. 4. A sportoló lakosság arányának növelése"* tematikus feladat megvalósítása keretében a tervezési területen uszoda és sportcsarnok létesítése a cél. A tervezési területet érinti az *„5.7. A kibocsátások (emisszió) csökkentése"* tematizált feladat, amelynek keretében a zajcsökkentés érdekében a vasúti és közúti pályák korszerűsítése a cél.

A tervezési területet érinti továbbá a *„7.4. Komplex városrehabilitáció"*, a *„7.5. A városkaraktert meghatározó látvány védelme, a magasházak elhelyezésének szabályozása*", a *„7.9. Az új beépítésű területeken magas színvonalú, karakteres építészet alkalmazásának korszerű, innovatív, fenntartható megoldások megkövetelése", valamint* a *„9.1. Kiegyensúlyozott városi térszerkezet létrehozása – összehangolt funkcionalitás, differenciált sűrűség és kapcsolatjavítás"* a célokhoz kapcsolódó tematizált feladat.

A koncepció különös hangsúlyt fektet a közlekedés és a területfelhasználás egymást befolyásoló kapcsolatára, amely a *„11. Intelligens mobilitás"* cél esetében került megfogalmazásra. E célhoz kapcsolódó tematizált feladatok közül a *„11. 4. A városi (és elővárosi) vasúti közlekedés fejlesztése"* és a *„11. 7. A központrendszer elemeinek, valamint a városi intermodális és az átszálló csomópontok kiemelt fejlesztése"* érintik a tervezési területet.



Budapest2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció – Kiemelt célok térbelisége (részlet)



Budapest2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció – Komplex városrehebilitáció és magaházak elhelyezése (részlet)

Budapest 2020 Integrált Településfejlesztési Stratégia

A Fővárosi Közgyűlés 160/2016. (II.17.) Főv. Kgy. határozatával hagyta jóvá a főváros stratégiai fejlesztési irányait meghatározó *Budapest 2020 Integrált Településfejlesztési Stratégiát*. A Mázsa tér és környéke a stratégiában kijelölt középtávú tematikus célok között nem szerepel, a tervezési területre vonatkozó projektet nem tartalmaz.

Kőbánya Budapest X. kerület Városfejlesztési Koncepciója – Iparvárostól parkvárosig

Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzat Képviselő-testülete a 1271/2007. (XI.15.) KÖKT határozattal hagyta jóvá Budapest X. kerület Városfejlesztési Koncepcióját. Az elfogadott koncepció a kerület népességmegtartó erejének növelését, szociális rehabilitációt, korszerű, környezetbarát munkahelyi központ létrehozását, zöldterületi ellátás növelését, a közlekedési rendszer humanizálását és a tradicionális kerületközpont rehabilitációját tűzte ki célként.

A tervezési területre vonatkozóan a koncepcióban elérendő célként fogalmazódott meg Kőbánya alsó vasútállomás átalakítása, a Mázsa tér – Liget tér környezetének intermodális csomóponttá fejlesztése, amelynek feltétele, hogy a vasútállomás környezetében a Mázsa téri projekt keretében olyan nagyobb tömegeket vonzó létesítmények jöjjenek létre, amelyek e jelentős fejlesztést kellően indokolják.

X. Kerület Kőbánya Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)

Kőbánya Integrált Településfejlesztési Stratégiáját a 194/2017. (V. 25.) KÖKT határozattal fogadta el Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzat Képviselő-testülete.

Az ITS a KMOP-6.2.1/K-13-2014-0002 „Közép-Magyarországi Operatív Program – Fenntartható településfejlesztés a kis- és középvárosokban – Integrált Településfejlesztési Stratégiák kidolgozása” keretében készült. Az ITS középtávon (2014-2020 között) jelöli ki az elérendő fejlesztési célokat, valamint az azok integrált megvalósítását szolgáló beavatkozások körét és a megvalósítás eszközeit. Az ITS célja, hogy a stratégiai tervezés eszközeivel segítse elő az elkövetkező 6-8 év városfejlesztési tevékenységeinek eredményességét.

Kőbánya jövőképének elérését 3 darab átfogó cél együttes megvalósulása segíti. A 3 hosszútávra szóló átfogó célhoz 15 darab stratégiai cél járul hozzá, amelyek részben tematikusak, részben pedig egy-egy konkrét területre koncentrálnak, azaz területi fókuszúak. A célrendszer minden elemét horizontális célok egészítik ki. A tematikus stratégiai célok mellett kiemelt szerepe van a területi céloknak, amely három kiemelt terület fejlesztésére irányul, közülük egy a városközpontra koncentrál részben érintve a tervezési területet.

A KONCEPCIÓ ÉS AZ ITS CÉLRENDSZERE

Jövőkép	*JÖVŐKÉP*		
Átfogó célok	Á1: Kőbánya társadalmi státuszának emelkedése	Á2: Az ipari hagyományokon alapuló fenntartható erős versenyképes helyi gazdaság	Á3: Kőbánya épített és természeti környezetének fenntartható fejlesztése
Stratégiai célok	S1: A lakosság általános munkaerőpiaci versenyképességének növelése	S6: A gazdasági struktúra eltolódása a magas hozzáadott értékkel bíró szolgáltatási és K+F+I tevékenységek irányába	S12: A zöldfelületek rekreációs célú, valamint lakókörnyezet kertvárosias jellegű fejlesztése
	S2: A kőbányai identitástudat és társadalmi összetartozás erősítése, Kőbánya kulturális szerepkörének erősítése.	S7: Barnamezős területek „helyzetbe hozása” új befektetők letelepedése érdekében	S13: Az ipari tevékenység okozta környezeti ártalmak mérséklése a barnamezős és / vagy feltöltött területeken
	S3: Aktív, egészséges lakosság a sport infrastruktúra egészséges életmóddal kapcsolatos lehetőségek és fejlesztése révén	S8: Kőbánya ipari örökségének újrapozícionálása új városi funkciók befogadásával	S14: Az önkormányzati intézmények energiahatékonyságának növelése
	S4: A helyi ügyintézés körülményeinek javítása	S9: Az önkormányzati tulajdonú pincerendszer, valamint a védett ipari épületek funkcióihoz illeszkedő fejlesztése és hasznosítása	
	S5: A hátrányos helyzetű csoportok és szociálisan rászorulók felzárkóztatása infrastrukturális (pl. bérlakás-állomány) és ESZA típusú (komplex programok) beavatkozásokkal	S10: Kőbánya megújuló energiakapacitásában és ipari vízhálózatában rejlő lehetőségek kiaknázása	
		S11: Közlekedésfejlesztés Kőbánya gazdasági és lakóterületeinek jobb megközelíthetősége, közlekedési kapcsolatainak javítása érdekében (MÁV Körvasút új megállók, P+R építés)	
	S15: Kiemelt területek (Rákos-patak mente, Liget tér és környezete; szociális városrehabilitációs célterületek) területspecifikus fejlesztései		
Horizontális célok	H1: Közép- és hosszútávú stratégia mentén történő, tudatos városfejlesztés a Kerület lakosaival, civil, gazdasági és kulturális szereplőivel partnerségben, az Önkormányzat koordinálásával		
	H2: Klímabarát, környezettudatos, fenntartható városfejlesztés		
	H3: Szociális szempontokat érvényesítő városfejlesztés		

A koncepció és ITS célrendszere *(Forrás: X. kerület Kőbánya ITS)*

Érintett stratégiai célok	
S3	Aktív, egészséges lakosság a **sport infrastruktúra** egészséges életmóddal kapcsolatos lehetőségek és fejlesztés révén
S7	Barnamezős területek „helyzetbe hozása” új befektetők letelepedése érdekében
S12	A zöldfelületek rekreációs célú, valamint lakókörnyezet kertvárosias jellegű fejlesztése.
S15	Kiemelt területek (Rákos-patak mente, **Liget tér és környezete**, városrehabilitációs célterületek) területspecifikus fejlesztései

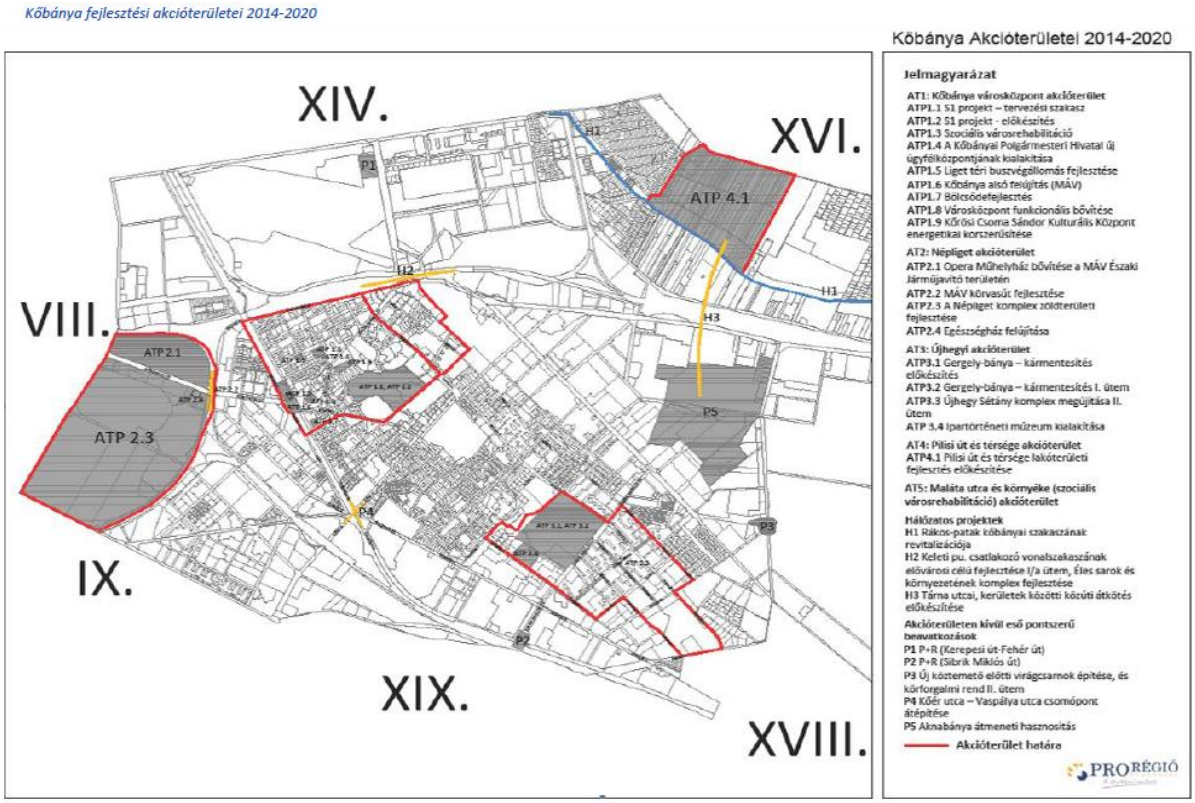
A startégiai célok megvalósítását szolgáló beavatkozásokat az ITS három nagy csoportba sorolja ezek egyike az akcióterületi projektek. Kiemelt helyet foglal el az *AT1:Kőbánya városközpont akcióterület*, amelyek közül az alábbi projektek érintik a tervezési területet.

Akcióterületi projektek	
ATP1.5	Liget téri buszvégállomás fejlesztése
ATP1.6	Kőbánya alsó felújítás

Kőbánya városközpont akcióterület az Óhegy és Ligettelek városrészekben helyezkedik el a Kolozsvári utca – Harmat utca – ihász utca – Kápolna utca – Román utca – Vaspálya utca – Korponai utca által határolt területen.

A Liget téri buszvégállomás fejlesztésére irányuló projekt célja a városközponthoz méltó, korszerű autóbusz-állomás kialakítása a szolgáltatási színvonal emelése. A Mázsa tér – Liget tér területén intermodális központ létrehozása a teljes közlekedési infrastruktúra kiépítése a cél.

A Kőbánya alsó vasútállomás fejújítás projekt keretében cél az utasforgalom minél magasabb szintű kiszolgálása érdekében az utasforgalmi létesítmények megújítása, valamint a vasút és az egyéb közösségi közlekedési alágazatok közötti átszállási kapcsolatok kiépítése, javítása.



Forrás: X. kerület Kőbánya Integrált Településfejlesztési stratégiája

1.3. HATÁLYOS FŐVÁROSI TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK VONATKOZÁSAI

E fejezet a Fővárosi Közgyűlés 1651/2017. (XII. 6.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott Fővárosi településszerkezeti tervét (a továbbiakban: TSZT 2017) és az 5/2015. (II.16.) Főv. Kgy. rendelettel jóváhagyott Budapest főváros rendezési szabályzatának (módosította 48/2017. (XII. 20.) Főv. Kgy. rendelet) (a továbbiakban: FRSZ) a tervezési területre vonatkozó vizsgálatát tartalmazza. A két településrendezési eszköz együttes célja, hogy a hatályos jogszabályi keretek között megfelelő alapot biztosítson az egységes, élhető és fenntartható főváros számára.

TSZT 2017

A településszerkezeti terv (továbbiakban: TSZT) a főváros „Budapest 2030” hosszú távú városfejlesztési koncepciójában foglalt célok megvalósítását hivatott biztosítani, ennek megfelelően határozza meg a település szerkezetét, a területfelhasználást és a műszaki infrastruktúra-hálózatok elrendezését.

A TSZT 2017 Szerkezeti tervlap ***1. Területfelhasználás*** *tervlapja* szerint a tervezési területet a vasút KÖk jelű kötöttpályás közlekedési területe vágja ketté, aminek a keleti oldalán Vt-H jelű kiemelt jelentőségű helyi központ vegyes terület, valamint K-Közl jelű közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló különleges terület húzódik. A vasúttól nyugati irányba, a Kőbányai úttól délre Vi-1 jelű intézményi, jellemzően zártsorú beépítésű terület található. A Kőbányai úttól északra a tervezési területet határoló vasúti delta – Pongrác út – Gép utca között Gksz-1 jelű gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület, a Gép utca – Pongrác út – Pongrác köz között Lk-2 jelű kisvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület, a Pongrác köz – Pongrác út és Kőbányai út által közrezárt háromszögben pedig Vi-1 jelű intézményi, jellemzően zártsorú beépítésű terület található. A Vi-1 jelű területek ma alulhasznosított, vagy beépítetlen területek, ezért a TSZT-ben *„Jelentős változással érintett terület”* jelölés érinti, valamint a határoló közlekedési területek jelentős forgalmából eredő környezeti hatások miatt, *„Új lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján”* jelölés is szerepel.

A TSZT 2017 Szerkezeti tervlap ***2. Közlekedési infrastruktúra*** *tervlapja* szerint a tervezési területen csak meglévő közlekedési elemek találhatók. Másodrendű főút a Kőbányai út, a Kőrösi Csoma Sándor út, a Bihari út és a Vaspálya utca, valamint településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút a Pongrác út. A Kőbányai út és Bihari utca mentén haladó villamos vonalak a Kőbánya Alsó vasútállomásnál találkoznak és onnan a Kőrösi Csoma Sándor úton haladnak tovább. Meglévő *„Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala”* halad a Kőbányai út – Kőrösi Csoma Sándor út vonalán. A Liget térnél K-Közl jelű, területfelhasználási kategóriába sorolt helyi autóbusz-pályaudvar található. A tervezési területet É-D-i irányban vágja ketté a felszínen vezetett vasút nyomvonala. Összegzésként elmondható, hogy a vasútállomás és környéke, több közlekedési elem találkozási pontjaként jelentős közlekedési csomópont.

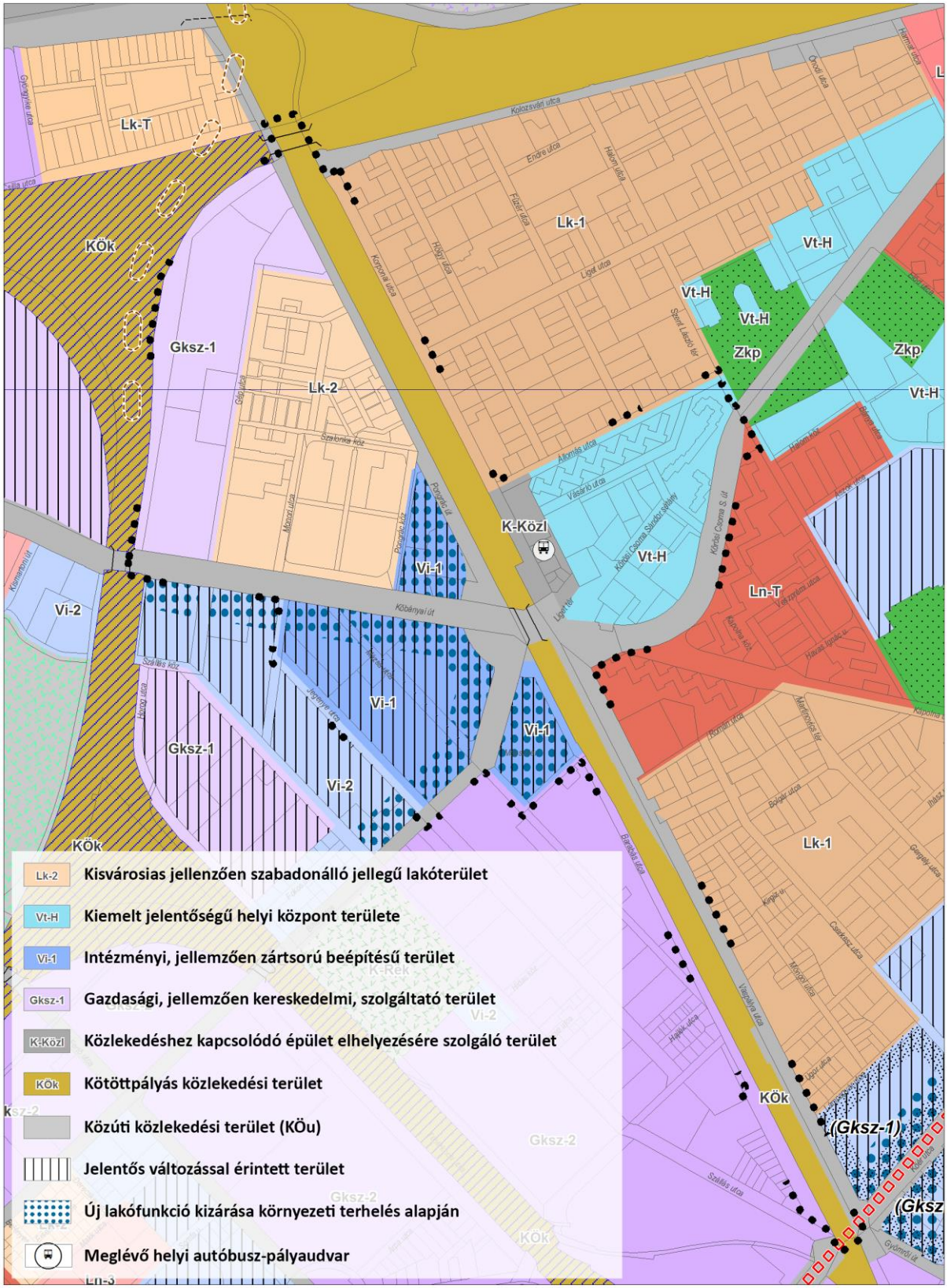
A TSZT 2017 Szerkezeti tervlap ***3. Az épített környezet értékeinek védelme a) Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek*** *tervlapja* szerint a tervezési területen műemléki védelem alatt áll a Kőbánya-alsó vasútállomás, valamint önálló műemlékként védett a peronrendszer. Több fővárosi helyi védett épület található a Kőrösi Csoma Sándor sétány mentén, valamint egy további a Mázsa utcánál. A tervezési területen kívül található Kőbányai római katolikus templomhoz kapcsolódó Lechner Ödön művei védőövezet, amely világörökség várományos terület, a tervezési területet részben érinti.

A TSZT 2017 Szerkezeti tervlap ***3. Az épített környezet értékeinek védelme b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi*** *lehatárolása tervlapja* szerint a Pongrác út – Pongrác köz – Kőbányai út – Monori utca – Jegenye utca – Bihari utca – Mázsa tér által határolt terület magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 m is lehet, valamint egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória) alá tartozik.

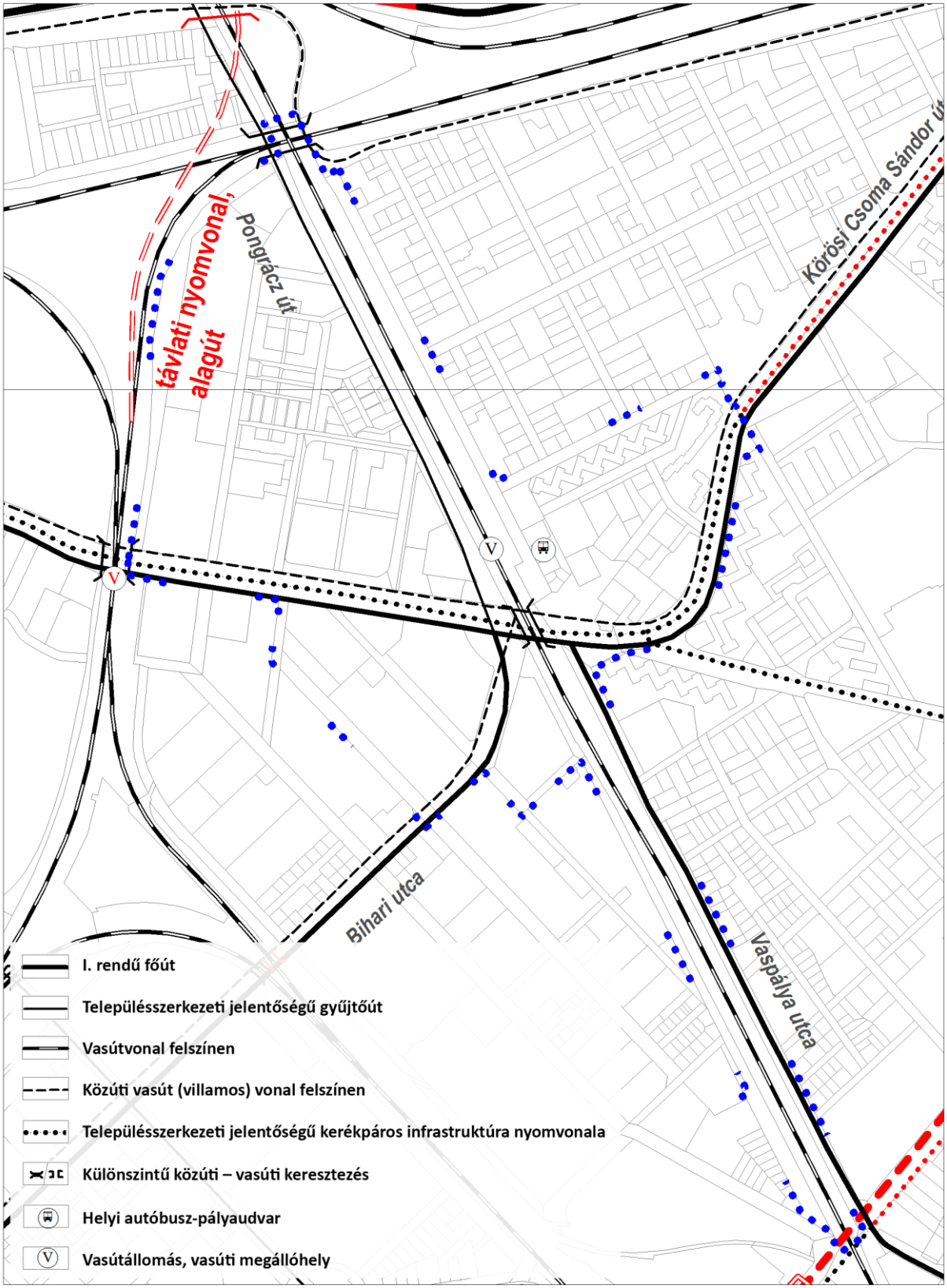
A TSZT 2017 Szerkezeti tervlap ***4. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem*** *tervlapja* alapján a tervezési területen településképvédelmi jelentőségű meglévő fasor található a Kőbányai úton.

A TSZT 2017 Szerkezeti tervlap ***5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek*** *tervlapja* alapján a vasúttól keletre eső tervezési terület jelentős része karsztos terület.

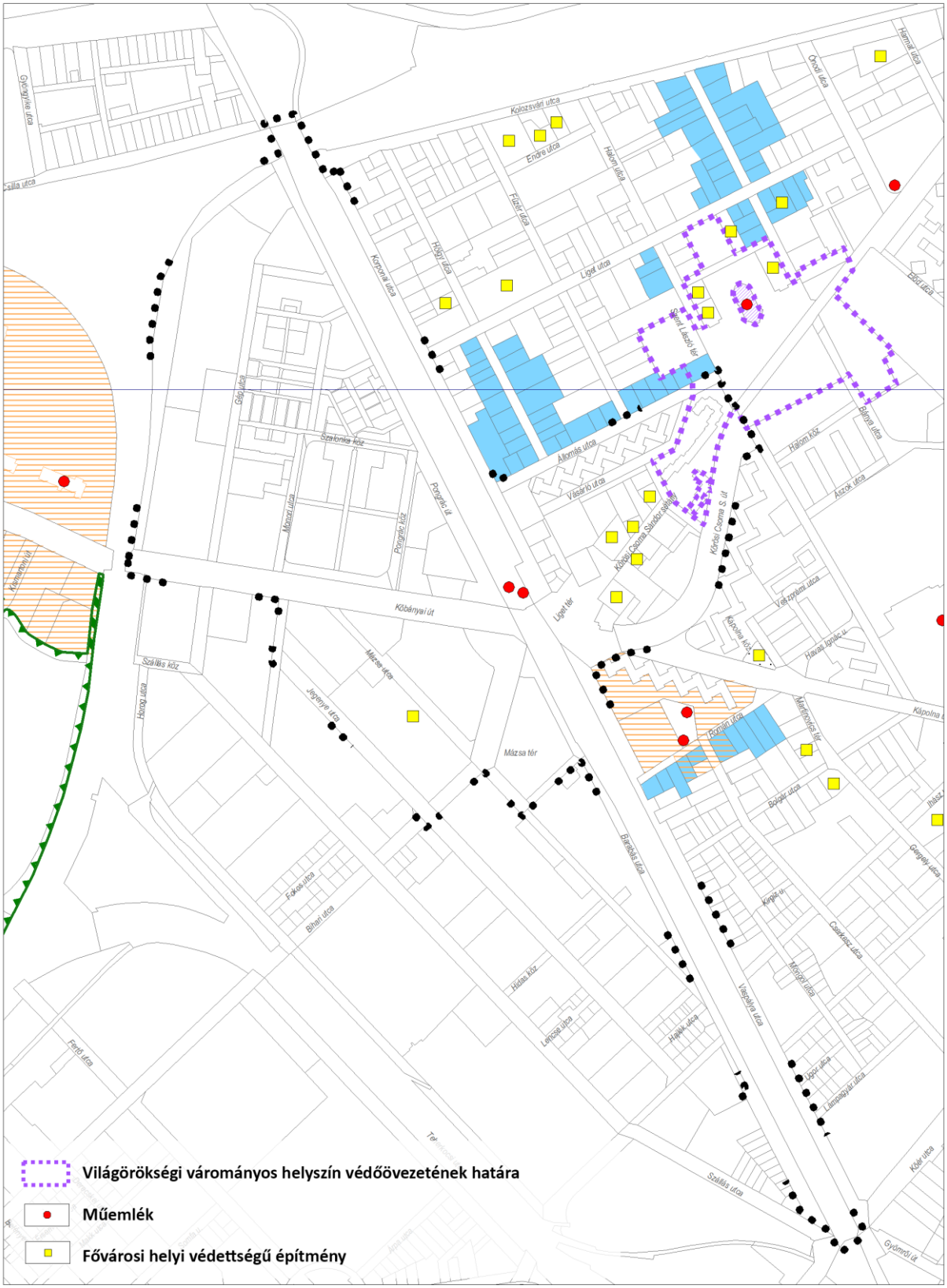
A TSZT 2017 Szerkezeti tervlap ***6. Védelmi, korlátozási területek*** *tervlapja* szerint a tervezési területen áthaladó, valamint annak határán kívül haladó vasútvonalak védőtávolsága által érintett.



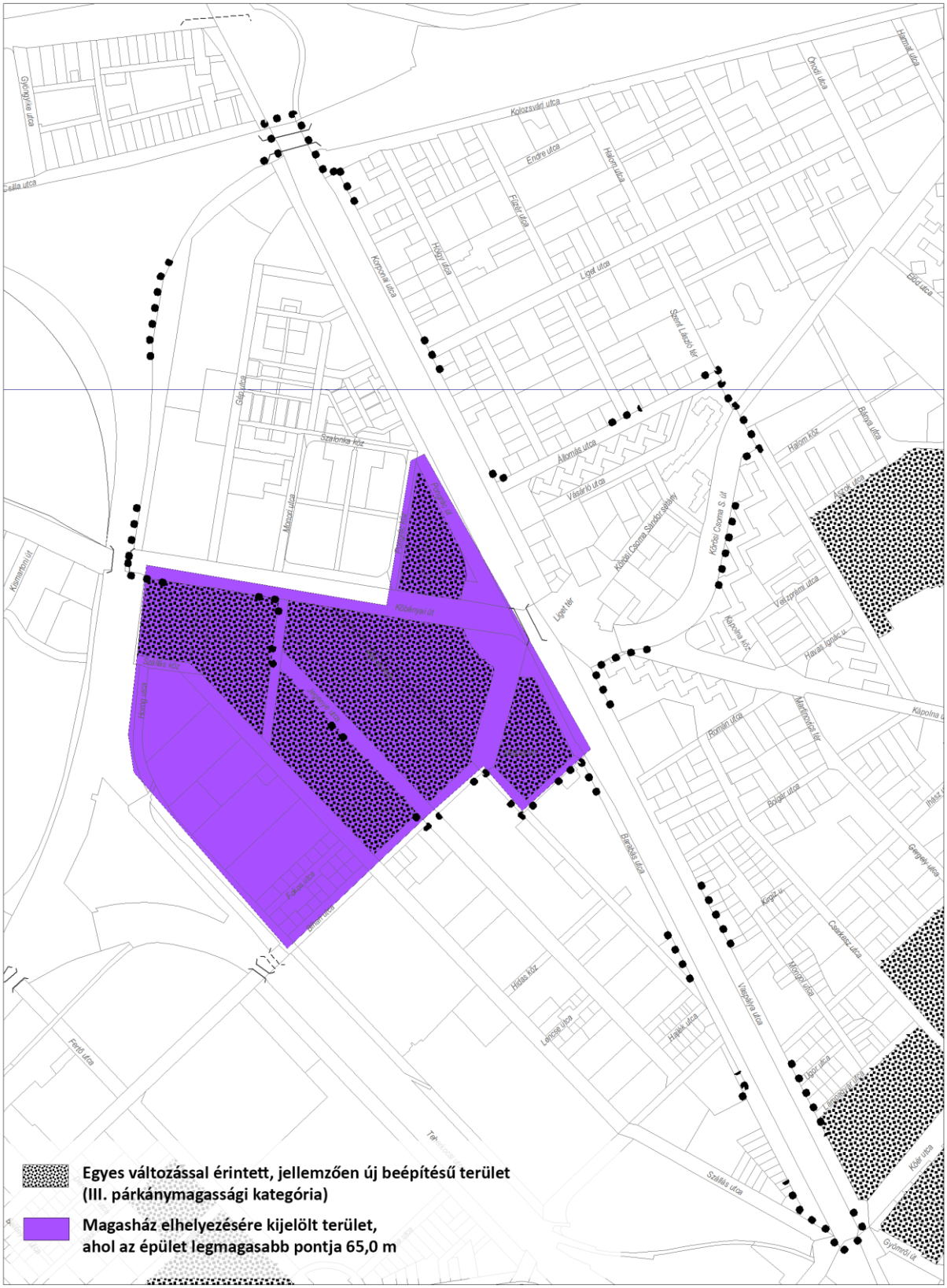
Területfelhasználási tervlap kivonat, Forrás: TSZT 2017



Közlekedési infrastruktúra tervlap kivonat, Forrás: TSZT 2017

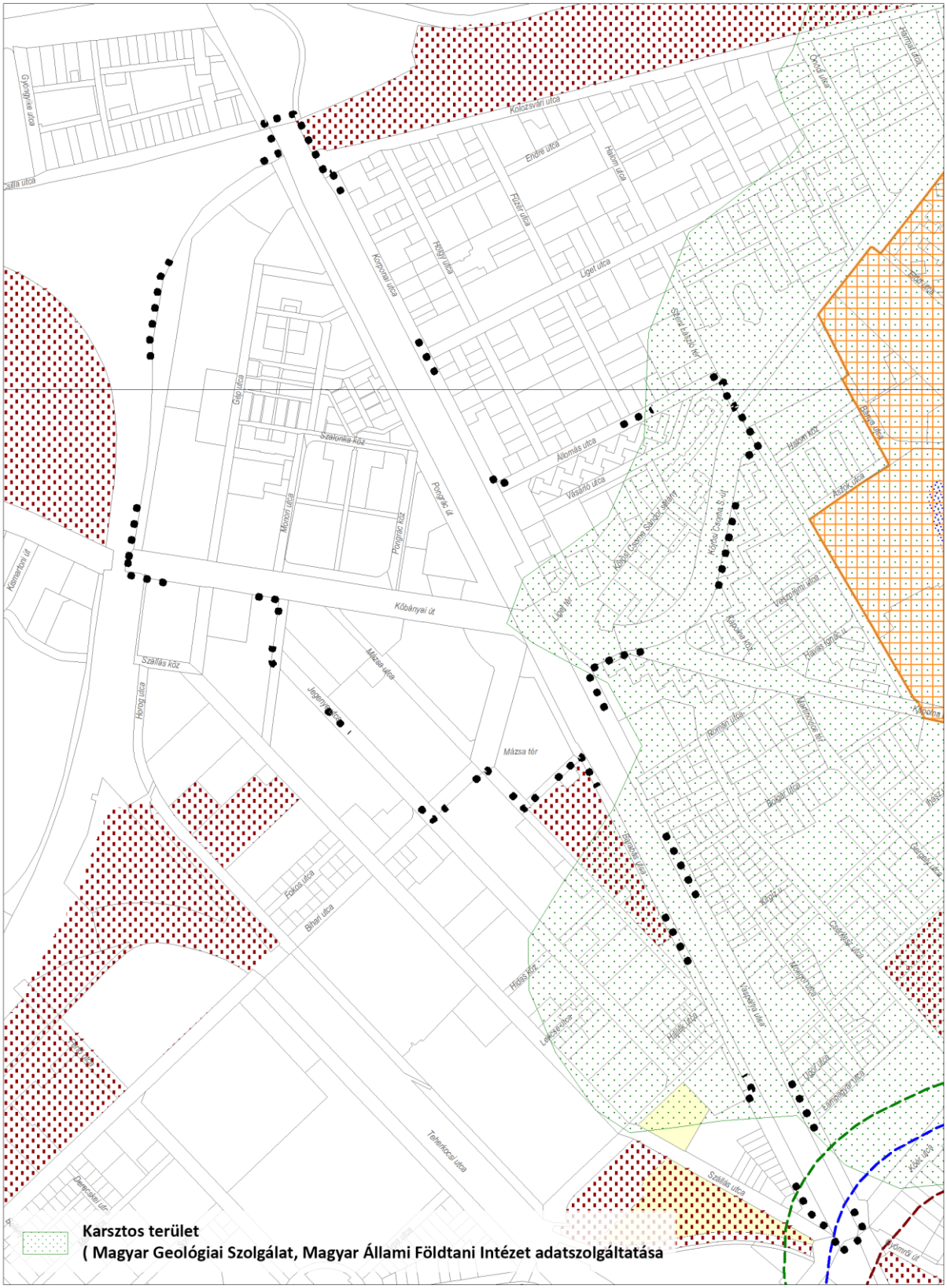


Épített környezet értékeinek védelme tervlap kivonat, Forrás: TSZT 2017



Épített környezet értékeinek védelme tervlap kivonat, Forrás: TSZT 2017

Zöldfelület-, táj- és természetvédelem tervlap kivonat Forrás: TSZT 2017



Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek tervlap kivonat, Forrás: TSZT 2017

Védelmi, korlátozási területek tervlap kivonat, Forrás: TSZT 2017

FRSZ

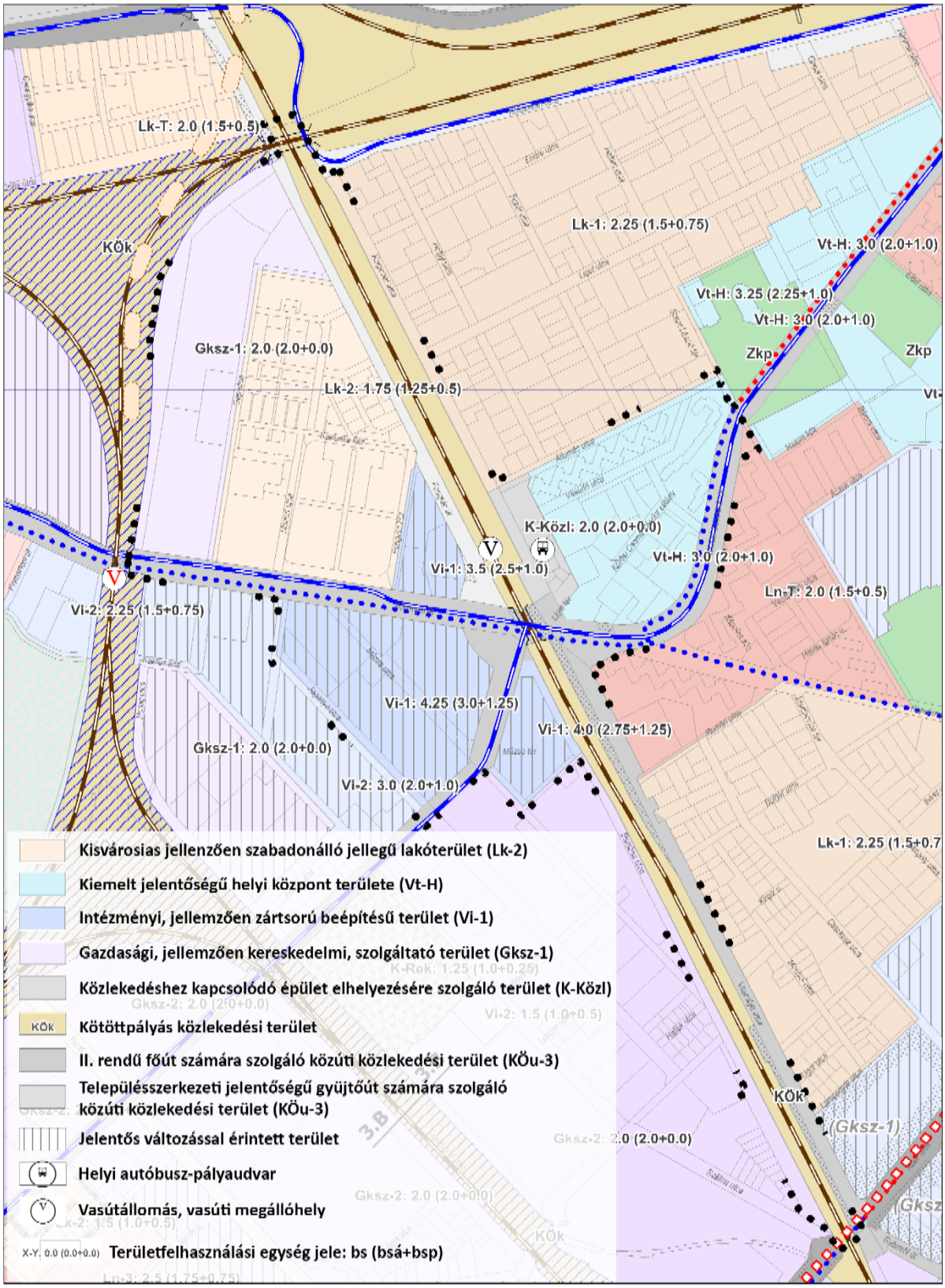
Az FRSZ a fővárosban a településrendezés és az építés összehangolt rendjének biztosítása érdekében az országos településrendezési és építési követelményeknek, valamint a főváros településszerkezeti tervének megfelelően a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségét, meghatározott területek beépítési magasságát, a fővárosi infrastruktúra területbiztosítását megállapító fővárosi önkormányzati rendelet, amely telekalakítási és építésjogi szabályozási elemeket nem tartalmaz.

Az FRSZ szerint a beépítési sűrűség kétféle értékre tagolódik annak érdekében, hogy a területhasználat kiszolgálásához szükséges parkolási infrastruktúra épületen belüli biztosítása továbbra is támogatott legyen. Ennek értelmében az FRSZ rögzíti, hogy a bsá jelű általános sűrűségi érték az általánosan elhelyezhető funkciók számára – így a parkolás céljára is – igénybe vehető, a bsp jelű parkolási sűrűségi érték viszont kizárólag az épületen belüli parkolás céljára vehető igénybe. Kiemelendő, hogy a bsp érték kifejezetten a parkolás épületen belüli támogatása céljából kerül alkalmazásra, tehát bónuszértéket jelent a beépítési sűrűség értékébe beépülve. A bsá és a bsp érték együtt képezik a bs jelű beépítési sűrűség értéket az OTÉK szerinti meghatározással.

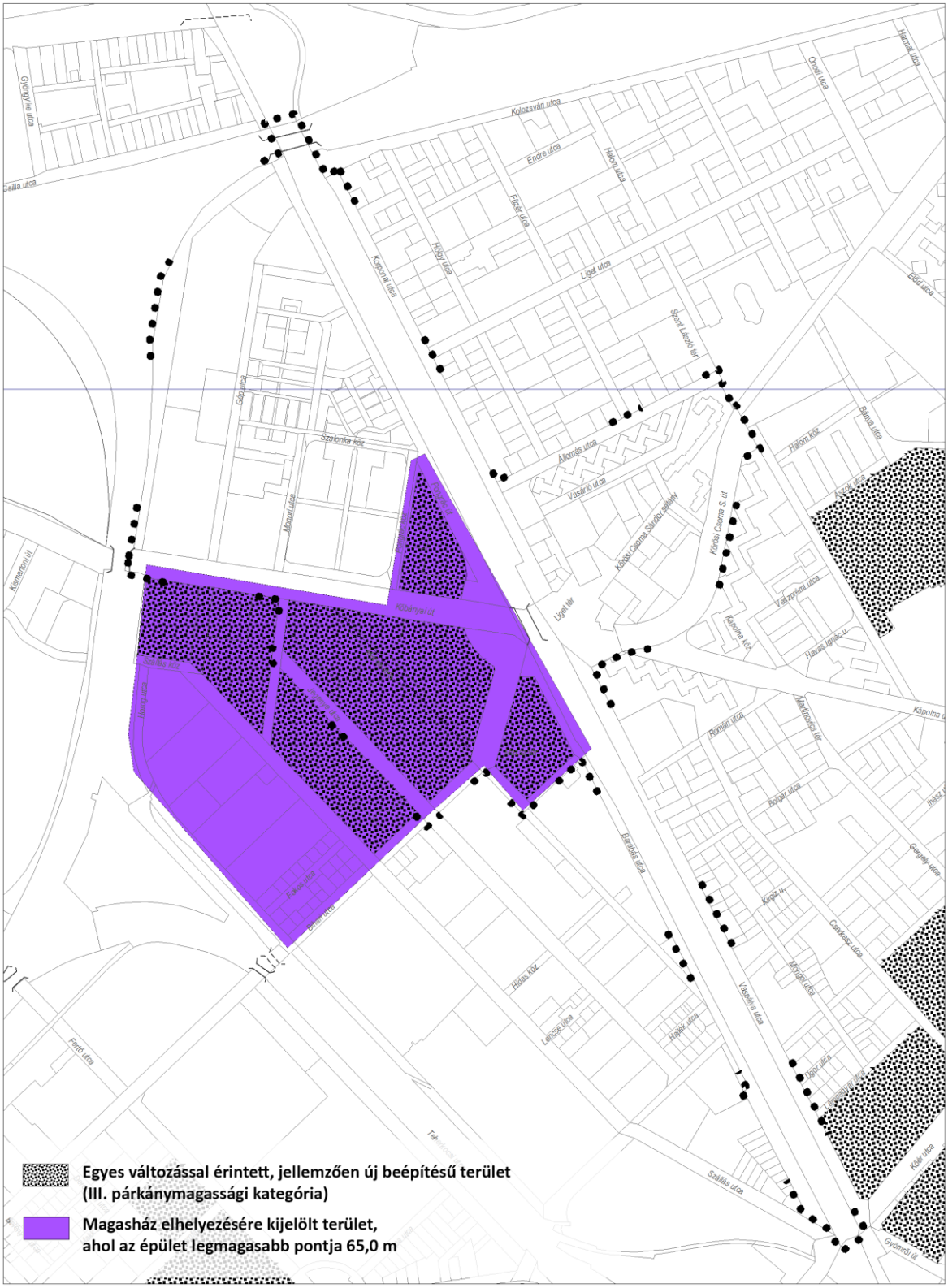
Az FRSZ *1. melléklet* a területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek tervlapja alapján a tervezési területen az alábbi beépítésre szánt területek, a következő sűrűségi értékekkel kerültek meghatározásra (bs (bsá+ bsp)):

1. Gép utca és MÁV vasútvonal közötti gazdasági terület – Gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület **Gksz-2: 2,0 (2,0+0,0)**
2. Monori és Nyerő utca környéki Kisvárosias, jellemzően szabadon álló lakóterület **Lk-2: 1,75 (1,25+0,5)**
3. Pongrác köz és Pongrác út közötti Intézményi, jellemzően zártsorú jellegű terület **Vi-1: 3,5 (2,5+1,0)**
4. Mázsa utca menti Intézményi, jellemzően zártsorú jellegű terület **Vi-1: 4,25 (3,0+1,25)**
5. Mázsa téri Intézményi, jellemzően zártsorú jellegű terület **Vi-1: 4,0 (2,75+1,25)**
6. Liget téri autóbusz-pályaudvar Közlekedéshez kapcsolódó épület elhelyezésére szolgáló terület **K-Közl: 2,0 (2,0+0,0)**
7. Kőrösi Csoma Sándor út Állomás utca közötti Kiemelt jelentőségű helyi központ területe **Vt-H: 3,0 (2,0+1,0)**

Az FRSZ *3. melléklete* a Mázsa tér környezetében lehetőséget ad (Kőbányai út – Pongrác köz – Pongrác út – Mázsa tér – Bihari utca – Jegenye utca által határolt terület) magasház elhelyezésre, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 méter lehet. Az érintett terület ma alulhasznosított, részben beépítetlen ezért a *„Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület”* jelölés érinti, továbbá az FRSZ-ben a III. párkánymagassági kategóriára vonatkozó 7. – 8. § és 11. §-ok előírásait kell alkalmazni.



FRSZ 1. mellékletének Mázsa tér és környékének területére vonatkozó részlete



FRSZ 3. mellékletének Mázsa tér és környékének területére vonatkozó részlete

1.4. HATÁLYOS KERÜLETI TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK VONATKOZÁSAI

A kerületi településrendezési eszköz feladata, hogy a településszerkezeti tervvel összhangban a tervezési területre meghatározza a helyi építési követelményeket, jogokat és kötelezettségeket.

A tervezési területre több, Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzata által jóváhagyott kerületi építési szabályzat és szabályozási terv van hatályban.

A **Gép u. - Pongrác út - Pongrác köz - Kőbányai út által határolt területre a 34/2003. (VII. 17.) ÖK** rendelettel elfogadott szabályozási terv van hatályban, amely a 12/2006. (III.17.) ÖK rendelettel módosult. A terv a terület nagy része telepszerű lakóterület, a Kőbányai út mentén szabadonálló beépítésű intézményterületet jelöl ki a szabályozás, illetve a környék parkolási gondjainak enyhítésére parkolóház számára jelöl ki területet.

L7-X/K jelű telepszerű lakóterület építési övezet, a terület beépítése kialakult a KVSZ-ben így került rögzítésre ezért nem tartalmaz e területre vonatkozó beépítési paramétereket.

I-X/P jelű intézményterület építési övezet, parkolóház építése céljára kijelölt
Az építési övezetben parkolóház rendeltetésű épület helyezhető el, annak földszinti alapterületének max. 10 %-án a parkolóház rendeltetéséhez kapcsolódó kiskereskedelmi egység helyezhető el.

Az építési övezetre vonatkozó beépítési paraméterek:

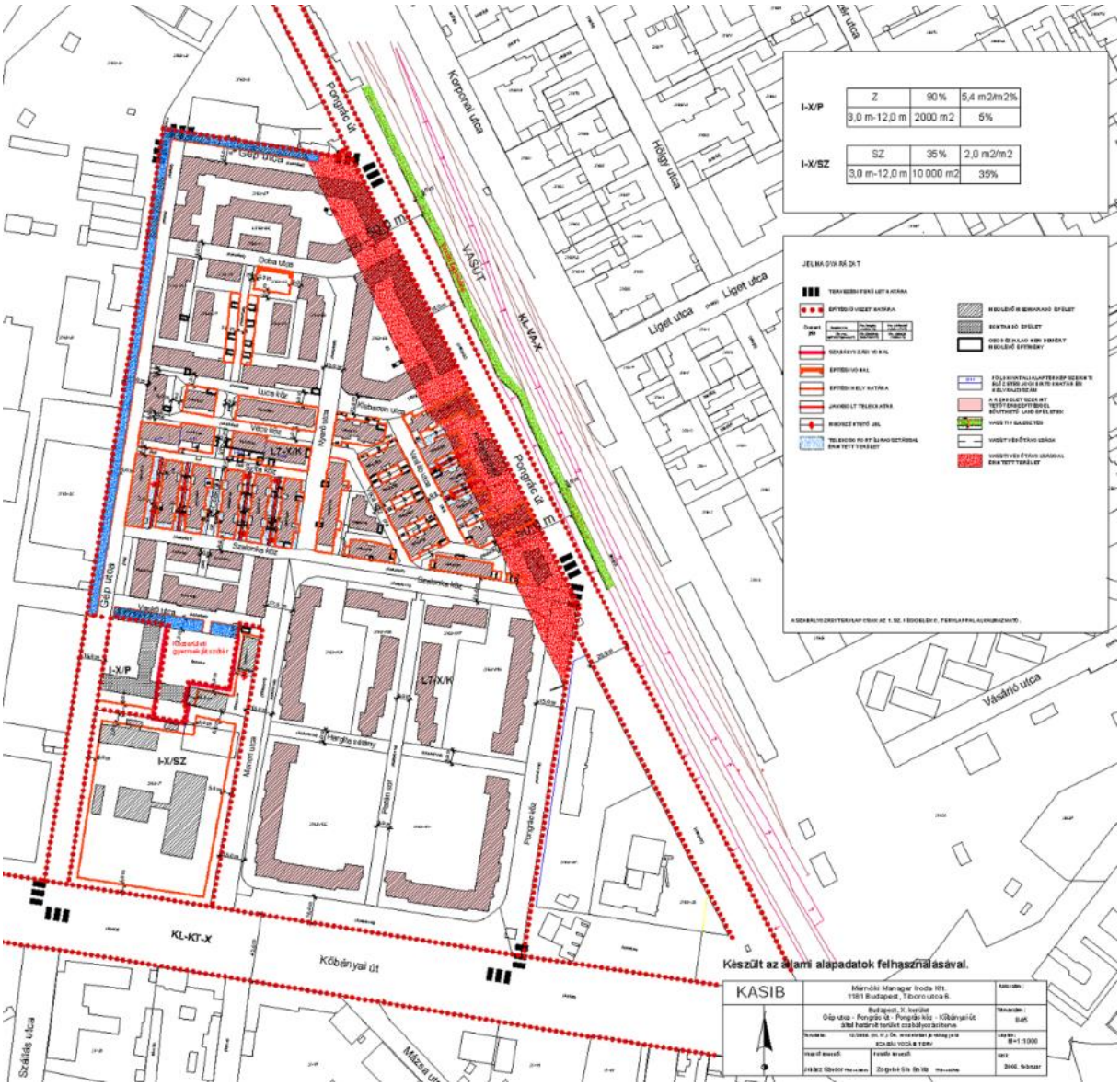
Kialakítható legkisebb telekterület:	2000 m²
Beépítési mód:	zártsorú
Beépítés mértéke terepszint felett:	90 %
terepszint alatt:	
Építménymagasság legkisebb:	3,0 m
legnagyobb:	12,0 m
Szintterületi mutató:	5,4 m²/m²
Legkisebb zöldfelület mértéke:	5 %

I-X/SZ jelű intézményterület építési övezet (szabadonálló beépítéási mód szerint építhető be)
Az építési övezetben az alábbi rendeltetésű épületek létesíthetők:

- oktatási épület,
- művelődési és kulturális célúépületek,
- egészségügyi épületek,
- igazgatási épületek és
- lakóépületek.

Az építési övezetre vonatkozó beépítési paraméterek:

Kialakítható legkisebb telekterület:	10 000 m²
Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mértéke terepszint felett:	35 %
terepszint alatt:	
Építménymagasság legkisebb:	3,0 m
legnagyobb:	12,0 m
Szintterületi mutató:	2,0 m²/m²
Legkisebb zöldfelület mértéke:	35 %



Hatályos 34/2003 (VII.17.) Budapest Kőbányai Önkormányzati szabályozási tervlapja

A **Horog utca – Pongrác út - Gép utca – Kőbányai út álta hahtárolt területre a 18/2006 (IV.14.) ÖK** rendelettel elfogadott szabályozás hatályos. A tervezési területen ma is alapvetően a gazdasági területhasználat az uralkodó, amelyen a terv nem kíván változtatni, a sajátos jellemzőik és területi elhelyezkedésük alapján két építési övezet kialakítását javasolja. A Kőbányai út menti déli területrészt M-X/SZ-1 jelű míg az északit M-X/SZ-2 jelű munkahelyi építési övezetbe sorolja. Mind két területen a beépítés módja szabadonálló, valamint az elhelyezhető rendeltetések is megegyeznek, amelyek a védőtávolságot nem igénylő üzemi jellegű tevékenységek, a raktározás, kereskedelem, kutatás, fejlesztés építményei, valamint parkolóház.
A két területrész a beépítési paraméterekben különbözik, a Kőbányai út mentén sűrűbb és magasabb beépítést enged meg.
Az építési övezetek beépítési paraméterei a KÉSZ alapján az alábbiak:

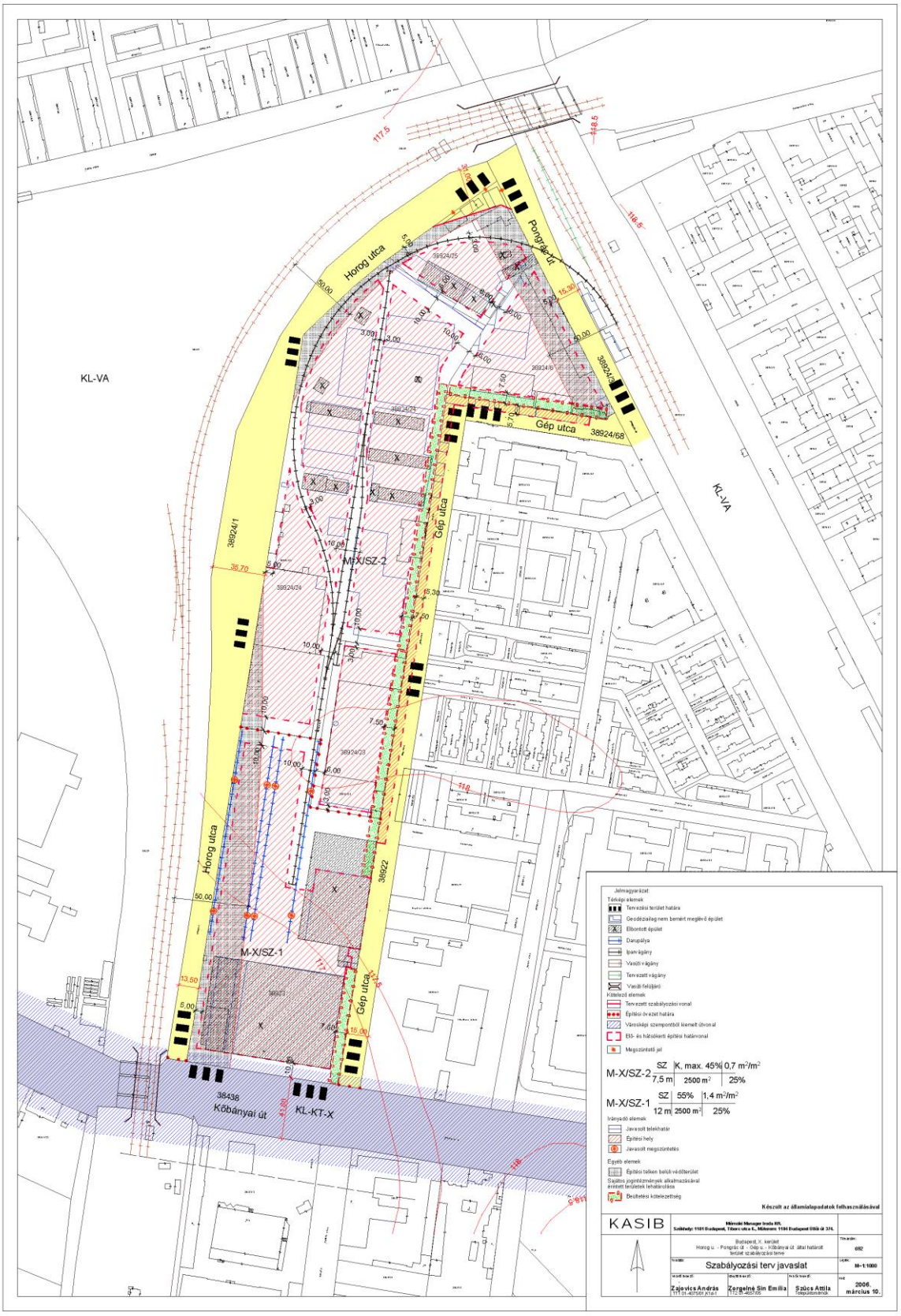
M-X/SZ-1 jelű munkahelyi építési övezet

Kialakítható legkisebb telekterület:	2500 m²
Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mértéke terepszint felett:	55 %
terepszint alatt:	
Építménymagasság legkisebb:	-
legnagyobb:	12,0 m
Szintterületi mutató:	1,4 m²/m²
Legkisebb zöldfelület mértéke:	25 %

M-X/SZ-2 jelű munkahelyi építési övezet

Kialakítható legkisebb telekterület:	2500 m²
Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mértéke terepszint felett:	K (kialakult), max. 45 %
terepszint alatt:	
Építménymagasság legkisebb:	-
legnagyobb:	7,5,0 m
Szintterületi mutató:	0,7 m²/m²
Legkisebb zöldfelület mértéke:	25 %

A tervezési területet határóló utak beépítésre nem szánt, közlekedési célú területek, amelyek közül a Kőbányai útat KL-KT-X jelű közúti közlekedési övezetbe sorolt, míg a továbbiak keretövezetbe nem sorolt közterületek.
A szabályozási terv a Horog utca és a Pongrác út mentén kijelöli a szélső vágánytengelytől mért 50,0 méteres védőtávolságot, amelynek beépítése korlátozásokkal lehetséges, valamint a Gép utca mentén a területről keletre lévő intézményi és lakó területek védelme érdekében 7,5 méteres zöld felület kialakítására beépítési kötelezettséget ír elő.



Hatályos 18/2006 (IV.14.) Budapest Kőbányai Önkormányzati szabályozási tervlapja

A X. kerület központjának a **Liget tér és környezetére (Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – MÁV vasútvonal által határolt területre** a 23/2006 (V.19.) ÖK rendelettel elfogadott kerületi építési szabályzat és szabályozási terv van hatályban.

Az építési övezetek beépítési paraméterei a KVSZ alapján az alábbiak:

VK-X/1 jelű városközponti terület építési övezete, amelyben további épületek elhelyezése nem megengedett, a meglévő épületek sem vizszintes , sem magassági értelemben nem bővíthetők.

Az építési övezet beépítési paraméterei az alábbiak:

Kialakítható legkisebb telekterület:	1000 m²
Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mértéke terepszint felett:	meglévő
terepszint alatt:	meglévő
Építménymagasság legkisebb:	-
legnagyobb:	meglévő
Szintterületi mutató:	meglévő
Legkisebb zöldfelület mértéke:	30 %

VK-X/2 jelű városközponti terület építési övezete, amelyre az alábbi előírások vonatkoznak:

- az építési övezetben a kereskedelmi célú bruttó szintterület legfeljebb 1500 m²,
- Füzér utca, Vásárló utca saroképület gépjármű behajtója, ill. gazdasági bejárata a Vásárló utca felől alakítható ki,
- a Kőrösi Csoma Sándor sétány 2. szám alatti épület gépjármű behajtója, ill. gazdasági bejárata a Vásárló utac felől alakítható ki,
- az épületek gyalogos felülettel érintkező földszintjeinek legalább 60 %-án üzletek létsítendők, kirakat jellegűportál kialakítással.

Az építési övezet beépítési paraméterei az alábbiak:

Kialakítható legkisebb telekterület:	600 m²
Beépítési mód:	zártsorú
Beépítés mértéke terepszint felett:	75 %
terepszint alatt:	100 %
Építménymagasság legkisebb:	10,0 m
legnagyobb:	12,0 m
Szintterületi mutató:	3,5 m²/m²
Legkisebb zöldfelület mértéke:	10 %

VK-X/3 jelű városközponti terület építési övezete, amelyre az alábbi előírások vonatkoznak:

- az építési övezetben a kereskedelmi célú bruttó szintterület legfeljebb 1500 m²,
- az épületek gyalogos felülettel érintkező földszintjeinek legalább 60 %-án üzletek létesítendők, kirakat jellegű portál kialakítással.

Az építési övezet beépítési paraméterei az alábbiak:

Kialakítható legkisebb telekterület:	600 m²
Beépítési mód:	zártsorú
Beépítés mértéke terepszint felett:	75 %
terepszint alatt:	80 %
Építménymagasság legkisebb:	12,0 m
legnagyobb:	24,0 m
Szintterületi mutató:	5,0 m²/m²
Legkisebb zöldfelület mértéke:	10 %

VK-X/INT jelű városközponti terület építési övezete, amelyre az alábbi előírok vonatkoznak:

- az építési övezetben a kereskedelmi célú bruttó szintterület legfeljebb 12000 m²,
- Az épületek gazdasági bejárata az autóbusz-pályaudvar és a gyalogos sétány felől nem nyílhat,
- az épületek gyalogos felülettel érintkező földszintjeinek legalább 60 %-án üzletek létesítendők, kirakat jellegű portál kialakítással.
- a Szabályozási tetrven jelölt közkert jelleggel megtartandó területként jelölt részen a zöldfelületek aránya legalább 50 % kell legyen.

Az építési övezet beépítési paraméterei az alábbiak:

Kialakítható legkisebb telekterület:	2000 m²
Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mértéke terepszint felett:	80 %
terepszint alatt:	100 %
Építménymagasság legkisebb:	9,5 m
legnagyobb:	15,0 m
Szintterületi mutató:	3,0 m²/m²
Legkisebb zöldfelület mértéke:	-

L7-X/1 jelű telepszerű lakóterület építési övezete, amelyre az alábbi előírások vonatkoznak:

- az építési övezetben új épület nem helyezhető el, a meglévő épületek vizszintes és magassági értelemben sem bővíthetők.

Az építési övezet beépítési paraméterei az alábbiak:

Kialakítható legkisebb telekterület:	2000 m²
Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mértéke terepszint felett:	meglévő, kialakult állapot
terepszint alatt:	meglévő, kialakult állapot
Építménymagasság legkisebb:	meglévő, kialakult állapot
legnagyobb:	meglévő, kialakult állapot
Szintterületi mutató:	meglévő, kialakult állapot
Legkisebb zöldfelület mértéke:	30 %

KV-IK-X/1 jelű különleges intézményi funkciókkal vegyes használatú közlekedési terület, amelyre az alábbi előírások vonatkoznak:

- Az építési övezetben térszinten az autóbusz-pályaudvarhoz tartozó létesítményeken kívül csak közkert jelleggel kialakított zöldterület, gyalogosfelület, valamint az emeleti szintekre vezető függőleges közlekedők építményei helyezhetők el.
- az építési övezetben legfeljebb 4000 m² kereskedelmi célú bruttó szintterület helyezhető el.
- Az autóbusz-pályaudvar fölött létesíthető épületben legalább 300 gépkocsi részére kell parkolóhelyet biztosítani.
- Biztosítani kell e Vásárló utca és a Korponai utca között a gépjárművek átközelekdését.
- A zöldfelületi minimum legalább 15 %-át talajkapcsolattal rendelkező zöldfelületként kell kialakítani.
- A Liget tér Szabályozási teven közhasználatra átengedett területeként jelölt részén 200 m²-ként 1 db. közepes, vagy nagy lombkoronát fejlesztő előnevelt, városstűrő fa ültetendő.
- A tervezett buszpályaudvar és parkolóház tetőfödémén minimálisan 20 cm termőréteg vastagságú tetőkert alakítandó ki.

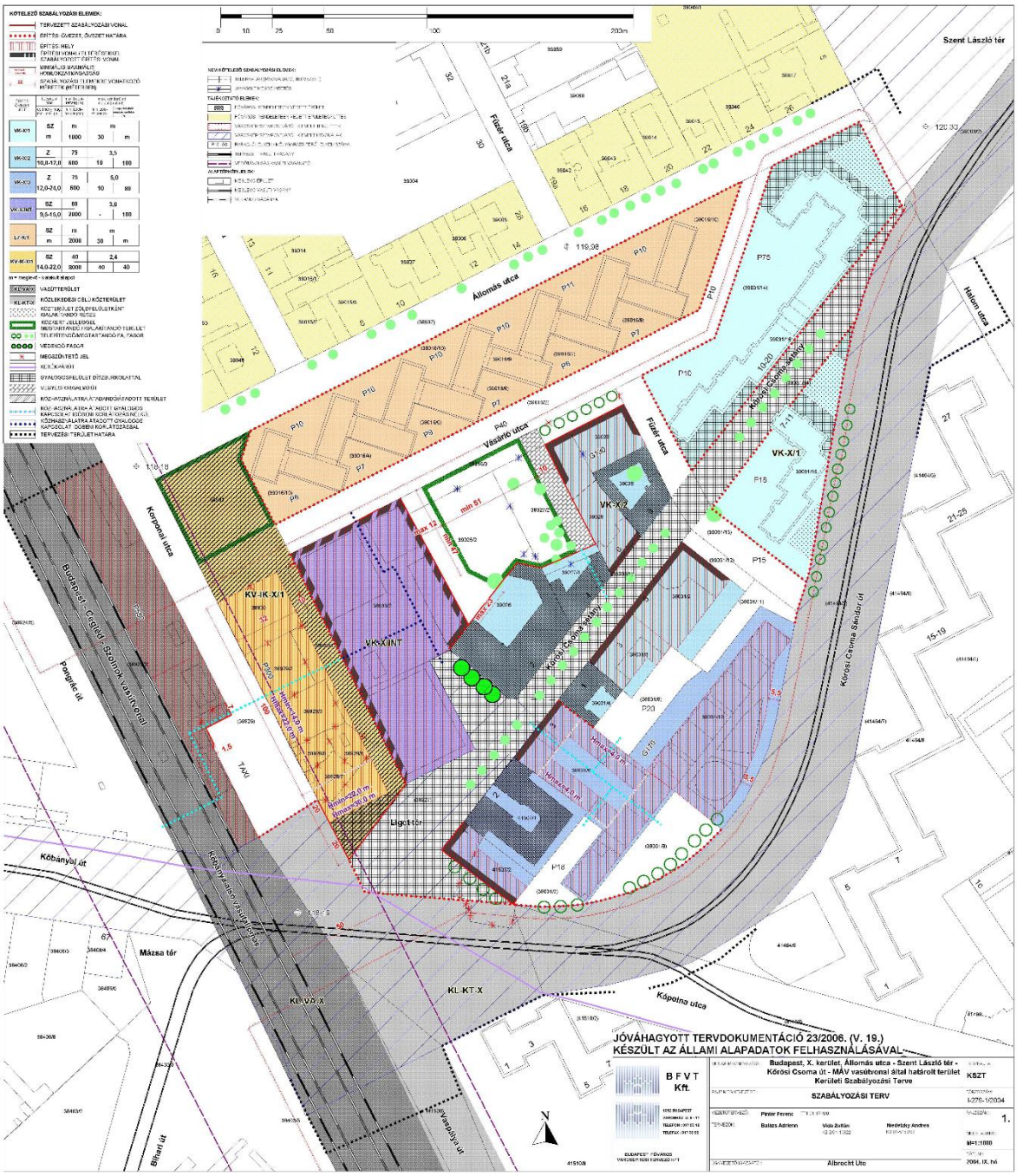
Az építési övezet beépítési paraméterei az alábbiak:

Kialakítható legkisebb telekterület:	8000 m²
Beépítési mód:	szabadonálló
Beépítés mértéke terepszint felett:	40 %
terepszint alatt:	40 %
Építménymagasság legkisebb:	14,0 m
legnagyobb:	22,0 m
Szintterületi mutató:	2,4 m²/m²
Legkisebb zöldfelület mértéke:	40 %

A KVSZ-ben megahtározott övezetek:

KL-KT-X jelű közúti közlekedési terület övezete, a Kőrösi Csoma Sándor út területe, amelyen az előírások szerint üzemanyagtöltő és kocsimosó nem helyezhető el.

KL-VA-X jelű kötöttpályás közlekedési terület a tervezési tetrületet déloről határoló vasúti terület. A szabályozási terven jelölt építési helyen belül ltesílő parkolóházban legalább 300 férőhelyet P+R jelleggel kell üzemeltetni.



Hatályos 23/2006 (V.19.) Budapest Kőbányai Önkormányzati rendelet szabályozási tervlapja

A X. kerület **Mázsa tér és környezetére (Pongrác út – Pongrác köz – Kőbányai út – Monori utca – Jegenye utca – Bihari út – Mázsa utca – Koch utca – Barabás utca által határolt területre** a 17/2014. (VI.27.) ÖK rendelettel elfogadott kerületi építési szabályzat és szabályozási terv van hatályban.

A tervezési területen kijelölt **VK/X/1 és VK/X/2 jelű városközponti terület** építési övezetek, amelyek több önálló rendeltetési egységet magába foglaló igazgatási, irodai, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely-szolgáltató, egyházi, oktatási, egészségügyi és szociális valamint lakóépületek elhelyezésére szolgálnak.

Az építési övezetekre az alábbi előírások vonatkoznak:

- magánút kialakítható,
- lakás a létesíthető bruttó szintterület 40 %-án létesíthet,
- főútvonalak tengelyétől mért 50 méteren belül lakás rendeltetési egység, huzamosabb tartózkodásra szolgáló helyiség nem alakítható ki,
- legfeljebb 6000 m² kereskedelmi célú bruttó szintterület létesíthető,
- kereskedelmi céélú csarnoképület kizárólag terepszint alatt, vagy terepszint felett kereskedelmi célú épületben létesíthető,
- üzemanyagtöltő állomás kizárólag épületben, annak földszintjén, vagy pinceszintjén létesíthető,
- épület legmagasabb pontja legfeljebb 30 méter lehet,
- legkisebb földszinti szintmagasság 4,5 méter,
- honlokzatok egybefüggő hossza legfeljebb 60 méter lehet,

A **VK/X/1** építési övezet beépítési paraméterei az alábbiak:

Kialakítható legkisebb telekterület:	10 000 m²
Beépítési mód:	zártsorú
Beépítés mértéke terepszint felett:	70 %
terepszint alatt:	80 %
Építménymagasság legkisebb:	12,5 m
legnagyobb:	30,0 m
Szintterületi mutató:	3,5 m²/m²
Legkisebb zöldfelület mértéke:	20 %

A **VK/X/2** építési övezet beépítési paraméterei az alábbiak:

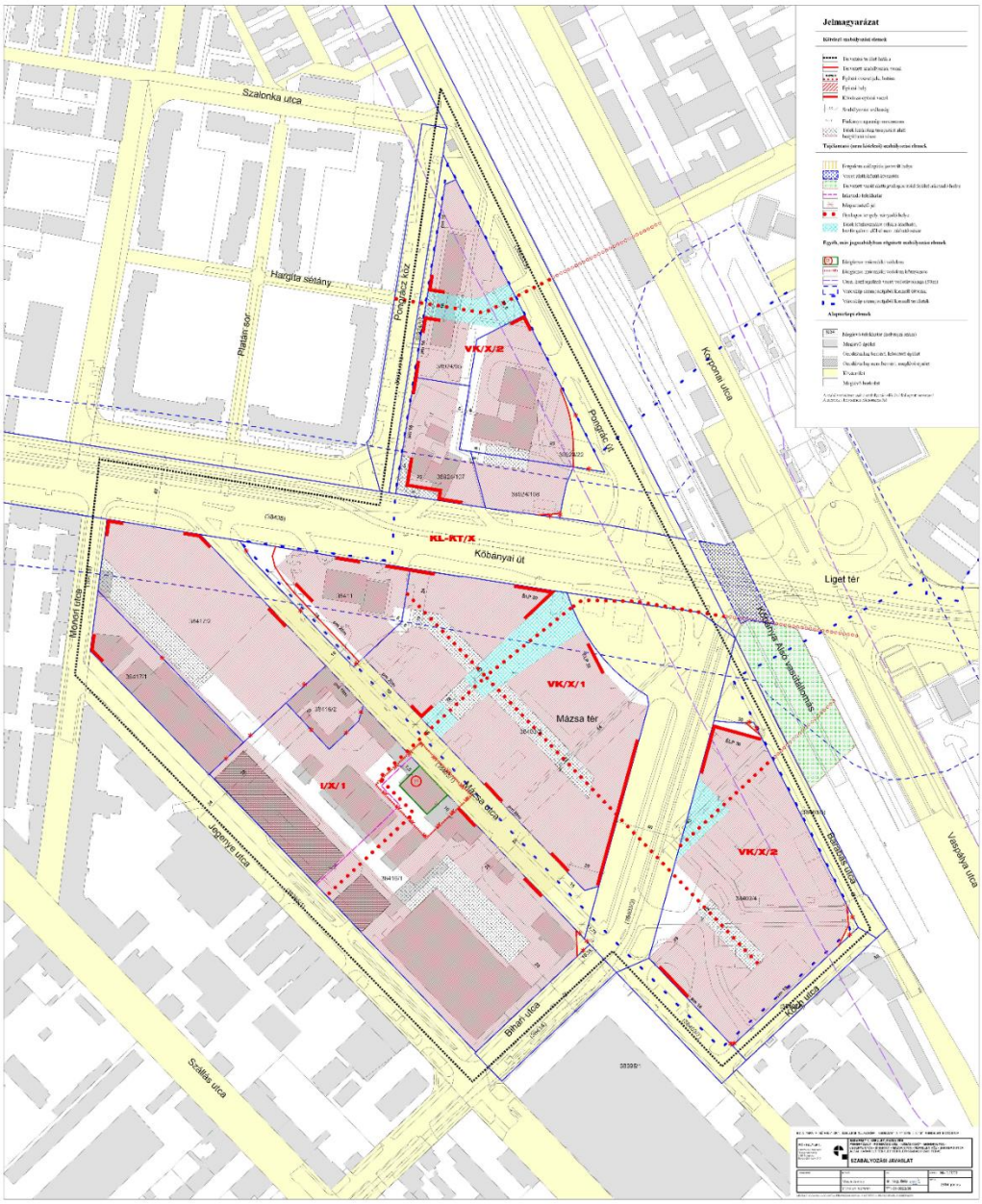
Kialakítható legkisebb telekterület:	10 000 m²
Beépítési mód:	zártsorú
Beépítés mértéke terepszint felett:	70 %
terepszint alatt:	80 %
Építménymagasság legkisebb:	12,5 m
legnagyobb:	30,0 m
Szintterületi mutató:	3,0 m²/m²
Legkisebb zöldfelület mértéke:	20 %

A tervezési terület Mázsa utca és a Jegenye utca közötti része **I/X/1 jelű intézményi terület** építési övezet, területén elsősorban ellátási, igazgatási és irodai, valamint kiskereskedelmi funkciójú épületek helyezhetők el.
Az **I/X/1** jelű építési övezetre az alábbi előírások vonatkoznak:

- üzemanyagtöltő állomás nem helyezhető el,
- lakás létsítése megengedett legfeljebb a létesíthető bruttó szintterület 40 %-án,
- főútvonalak tengelyétől mért 50 méteren belül lakás rendeltetési egység, huzamosabb tartózkodásra szolgáló helyiség nem alakítható ki,
- épület legmagasabb pontja legfeljebb 25 méter lehet,
- legkisebb földszinti szintmagasság 4,5 méter,
- honlokzatok egybefüggő hossza legfeljebb 100 méter lehet,

Az **I/X/1** jelű építési övezet beépítési paraméterei az alábbiak:

Kialakítható legkisebb telekterület:	5000 m²
Beépítési mód:	zártsorú
Beépítés mértéke terepszint felett:	70 %
terepszint alatt:	80 %
Építménymagasság legkisebb:	6,0 m
legnagyobb:	22,0 m
Szintterületi mutató:	2,0 m²/m²
Legkisebb zöldfelület mértéke:	-



Hatályos 17/2014 (VI.27.) Budapest Kőbányai Önkormányzati rendelet szabályozási tervlapja

1.5. ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA

1.5.1. Jelenlegi területhasználat vizsgálata

A teljes tervezési terület jelenlegi területhasználata sokrétű. A vasúttól keletre található részeken a nagyvárosias lakóterületek a jellemzők, amelyet kereskedelmi, szolgáltató, intézményi használatú részek és egy nagy zöldfelület egészít ki. A különböző területhasználatú egységeket jelentős méretű közlekedési területek veszik körül, amelyek egy része kizárólag gyalogos közlekedési terület. A vasúttól nyugatra és a Kőbányai út északra nagyvárosias, kisvárosias és kertvárosias lakóterület egyaránt megtalálható, a nagyvárosias lakóterületek jelentős zöldfelülettel egészülnek ki. A Gép utca és a Monori utca között intézményi területen oktatási létesítmények helyezkednek el. További intézményi használatú terület a Pongrác köz és Pongrác út találkozásánál található egészségház területe, valamint a Pongrác út mentén elhelyezkedő templom. A templomot gyalogos közlekedési terület öleli körül. Kettő kisebb kereskedelmi használatú rész található a lakóterületben, valamint a benzinkút a Kőbányai úttól mentén északra. A benzinkút mellett jelentős méretű alulhasznosított területek találhatók. A Kőbányai úttól délre három jelentős méretű használaton kívüli telek található, amelyeken kívül kereskedelmi, szolgáltató területhasználat jelenik meg a Mázsa utca mindkét oldalán.

1.5.2. Telekstruktúra vizsgálata

A vasúttól nyugatra található telkek struktúrája a Liget térnél nem követi az épített környezet napjainkra kialakult állapotát. A Liget tér és a Kőrösi Csoma Sándor út találkozásánál álló társasház épülete rálóg a Liget tér közterületére, a Korponai utca mentén a buszpályaudvar területe pedig több kisebb telekből áll össze. A vasúttól nyugtra található lakóterület telekstruktúrája szabályosabb képet mutat. A Vaskő utcától és a Szalonka köztől északra, szélesebb gépjárműforgalomra is alkalmas és keskenyebb kizárólag gyalogos, kerékpáros közlekedésre alkalmas közterületek tagolják, ettől a vonaltól délre széles közterületek és nagyméretű telkek találhatók. A Horogutca és a Gép utca között nagyméretű telkek helyezkednek el. A Kőbányai úttól délre a tervezési területet jellemzően nagyméretű telkek alkotják.

1.5.3. Tulajdonviszonyok vizsgálata

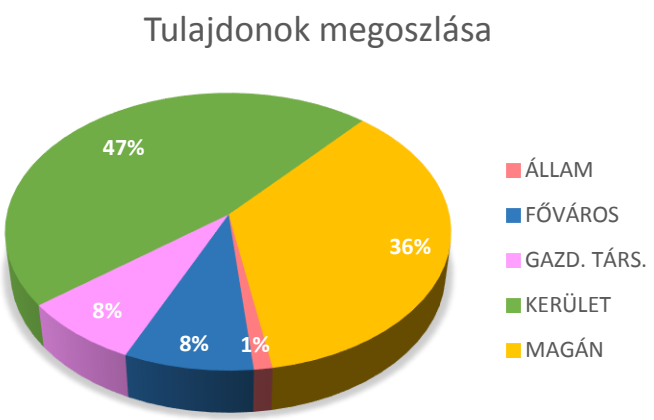
A tulajdoni viszonyok a földhivatali nyilvántartás alapján került feltűntetésre a tervben. A tervezési terület jelentős hányada a X. kerületi önkormányzat tulajdonát képezi. Kerületi tulajdonú a 38403/2 és a 38403/4 hrsz. telek, amelyek jelentős fejlesztési potenciállal rendelkeznek, ezeken kívül intézmények, lakóépületek és közterületek tartoznak a kerület tulajdonába, kiemelendő a 38405 hrsz. telek, amely vasúti terület, de a kerület tulajdonát képezi.

A vizsgálatban magántulajdonként szerepelnek a társasházak és a magánszemélyek által birtokolt ingatlanok. A Kőbányai út – Gép utca – Pongrác út közötti területen találhatók többségében a társasházak, valamint a Vásárló utca és a Kőrösi Csoma Sándor sétány (továbbiakban sétány) mentén. A magántulajdonú telkek a Gép utca menti gazdasági területnél, valamint a Mázsa utca és Jegenye utca közötti tömbben találhatók.

A Gép utca és Horog utca közötti tömb, valamint a Mázsa utca és Jegenye utca közötti tömbök jelentős része gazdasági társaságok tulajdonában van. Gazdasági társaság tulajdonát képezik a Kőbányai út menti benzinkutak, valamint a Pongrác út melletti használaton kívüli irodaház telke. A vasút keleti

oldalán a sétány mentén kettő áruház tartozik gazdasági társaság tulajdonába, valamint a Liget tér egy kisebb telke.

A Fővárosi Önkormányzat tulajdonát a városszerkezeti jelentőségű utak, a Liget tér, az autóbusz-pályaudvar és a Liget téri áruház egy része alkotják. Állami tulajdont képez a 38925/3 hrsz. telek, amely az érintett vasúti szakasz északi része.



1.5.4. Építmények vizsgálata

Funkció- és állagvizsgálat

Az épített környezet látványos lenyomata a terület gazdaság- és társadalomtörténetének. A vasútvonaltól keletre fekvő tervezési területen, az Állomás utca mentén paneles technológiával épült 10 szint magas „Z” alakban összeépített épületegyüttes található. A panelépületek homlokzatai az eredeti állapotot mutatják, nem került még sor a homlokzat megújítására. Földszintjeiket jellemzően garázsok foglalják el, néhány helyen kis üzletek telepedtek meg bennük. Liget téren található a F+1 szintes deckes rendszerű, bevásárló központnak épített épületegyüttes. Napjainkban is kereskedelmi, szolgáltatási funkciókat lát el. Az épületek állaga jellemzően leromlott, építésük óta nem újították fel. A Kőrösi Csoma Sándor út mentén a 80-as években, hagyományos építéstechnológiával épített F+4+T szintszámú lakóépület szalagház rendszer húzódik, melynek vonalvezetése kijelöli a gyalogos forgalmat a Szent László tér és a Kőrösi Csoma sétány között. Az épületek földszintjén többnyire kiskereskedelmi üzlethelyiségek találhatók. A Körösi Csoma sétány két oldalán zártsorú beépítés, F+1/3+T szintszámú, a helyi védelmet élvező lakóépületek és a földszinten kialakított kereskedelem, szolgáltató funkció biztosítja a „sétáló utca” jelleget. A történeti épületsort egy-egy, a 80-as években épített lakóépület szakítja meg. Az utca lakóépületei közé az északkeleti részén egy irodaépület ékelődik be, amelynek földszintjén posta üzemel. A tervezési terület délkeleti oldalán, a Kőrösi Csoma út mellett egy 80-as és 90-es években épített F+6/8 szintszámú, az út mentén falként végighúzódó lakóépület együttes található. A hangsúlyt egy F+8 szintes henger alakú lakóépület képezi. A területen elhelyezkedő épületek koruknak megfelelő állapotúak. A Kőbánya alsó vasúti megállóhely és peronszerkezet építménye műemléki védettség alatt áll, amelynek felújítása tervezési szakaszban van.

Állomás utcai panel épületek

Lakóépületek a Kőrösi Csoma Sándor út felöl

Kőbánya alsó vasútállomás

Korponai utcai vasúti terület

A vasúttól nyugatra fekvő tervezési területen a Kőbányai út - Horog utca - Gép utca által határolt területen nagytelkes gazdasági terület helyezkedik el, földszintes csarnok- és hozzájuk csatlakozó kiszolgáló épületekkel, raktározás, műhely, kereskedelem, szolgáltatás és iroda funkcióval. Az épületállomány jellemzően elhanyagolt, rossz állapotban találhatók.

A gazdasági és a lakóterület közt helyezkedik el a Szervátiusz Jenő Általános iskola F+1 szintes tömegével, hozzá kapcsolódó tornateremmel. Az iskola mögötti terület átalakulás előtt áll, beépítését, funkcióját tekintve ma még a vegyesség jellemzi. Megtalálhatók itt játszótér, felújított és rosszabb állagú földszintes épületek, ipari jellegű csarnok, gazdasági és közösségi funkciók egyaránt.

A Kőbányai út, Pongrác út sarkán elhelyezkedő használaton kívüli irodaépület F+8 szintes, elhanyagolt állapotban rontja a városképet, magassági mérete miatt meghatározó eleme a főútvonalak felől feltáruló látványnak.

A Monori utca, Pongrácz köz között elterülő lakóterület jellemzően F+3+T szintszámú, magas tetős panelépületekből áll, közéjük F+T kialakítású házgyári elemekből kialakított sorházak ékelődnek. Az emeletes panelházak nincsenek felújítva, építési koruknak megfelelő állapotban vannak. A sorház egységek között található eredeti állapotban levő, illetve homlokzati felújításon átesett épületrész is.

Gép utca, Pongrác út, Szalonka köz által határolt területen F+1/2/3+T szintszámú épületekből álló telepszerű lakóterület helyezkedik el. Néhány épületen megtörtént a homlokzatkorszerűsítés.

Laposdűlői telepszerű lakóterület

Kőbánya úti paneles lakóterület

Kőbányai út-Pongrác út sarok: használaton kívüli irodaépület

Horog utcai gazdasági terület

A Kőbányai út déli oldalán a tervezési területen belül csak a Jegenye utca és a Mázsa utca közötti tömb beépített, gazdasági terület, kereskedelem, szolgáltatás funkcióval. Az épületállomány építészeti érték tekintetében vegyes képet mutat. Megtalálható a Fővárosi rendelettel védett P+F+3 szintszámú volt magtárépület, amelynek jelenlegi funkciója raktár, és vendéglő is üzemel a földszinten, új építésű F+1 szintű üveghomlokzatú üzletház, valamint a korábban épült földszintes ipari épületek, amelyekben kivétel nélkül kereskedelemi, raktározási tevékenység folyik. A tömbbelsőben parkoló terület, illetve gazdasági udvar található. A Mázsa utca és a vasút által határolt terület egy MOL benzinkút kivételével beépítetlen.

Jegenye utcai új kereskedelmi épület

Mázsa utcai volt magtár épület

Beépítési jellemzők (magasság, beépítési mérték, beépítési mód)

Szintszám

Az épületek szintszámát tekintve a legváltozatosabb rész a tervezési területen az Állomás utca – Kőrösi Csoma Sándor út – Liget tér – Korponai utca által határolt tömb. A legmagasabb épületek az Állomás utca menti panelházak, amelyek 11 (F+10) szinttel rendelkeznek. A Kőrösi Csoma Sándor sétány északkeleti szakaszán az épületek 5 (F+4) szintesek, míg déli szakaszán változatosabb az összetétel. A déli szakasz északnyugati oldalán zömében 2 (F+1) szintesek az épületek, délkeleti oldalán pedig 4 (F+3) szintesek. A Liget tér és a Kőrösi Csoma Sándor út felé magasabb épületek találhatók, amelyek szintszáma 6 (F+5) szinttől egészen 9 (F+8) szintig terjed.

A vasúti területeken és a Mázsa utca és Jegenye utca közötti területen lévő telkek épületei jellemzően földszintesek. Ez utóbbi területen az újabb beépítések 2 szintesek (F+1), egyedüli 4 szintes épület a műemléki védettségű magtár épülete, ami 4 (F+3) szintes. A Pongrác út – Pongrác köz – Kőbányai út háromszögében a földszintes beépítés mellett a használaton kívüli irodaház rendelkezik magas szintszámmal (F+8), amely pontszerűen emelkedik ki a többi épület közül.

A lakóterület változatos összetételű. A Pongrác köz, Kőbányai út és a Monori utca mentén 5 (F+4) szintes lakóházak találhatók, míg a tömb belső részén a Szalonka köz és a Hargita sétány között földszintes épületek állnak. A Szalonka köztől északra, a Szita köz és a Kisbacon utca vonalától délre földszintes házak találhatók. Jellemzően 3 (F+2) szintesek a lakóházak a Gép utca mentén, valamint a Szita köz és a Kisbacon utca vonalától északra, a magasabb épületek között egy kisebb csoportban helyezkednek el földszintes épületek. A Gép utca – Vaskő utca – Monori utca – Kőbányai út által határolt tömbben az iskola épülete 2 (F+1) szintes, a többi csatlakozó épület pedig földszintes. A Horog utca és Gép utca közötti gazdasági területen kettő 2 (F+1) szintes irodaház kivételével földszintes csarnokok a jellemzők.

Szintterületi mutató

A tervezési terület összetétele a jelenlegi szintterületek alapján vegyes. A legmagasabb szintterülettel a Vásárló utca menti panelházak és a Kőrösi Csoma Sándor út menti lakóházak rendelkeznek. A vasútnak ezen (keleti) oldalán a többi telek jóval alacsonyabb szintterületi mutatóval rendelkezik. A tervezési terület Kőbányai úttól délre eső része jelenleg alacsony szintterületi mutatóval rendelkezik, a Jegenye és Mázsa utca közötti tömb átlagosan 0,6 m^2/m^2 mutatójú. A Kőbányai úttól északra eső részen a lakóterületek esetében a Gép utca menti, valamint a Hargita sétány menti lakóterület rendelkezik a környező telkek képest magas szintterületi mutatóval.

Tetőidom

A Pongrác út – Gép utca közötti lakóterületen a házak magastetős kialakítása jellemző. A Gép utcától nyugatra lévő gazdasági terület beépítettségére a vegyesség jellemző, megtalálhatók itt lapos és magastetős ipari csarnokok egyaránt. A Mázsa tér ma beépítetlen alulhasznosított terület, míg a tőle D-Ny-ra a Mázsa utca és Jegenye utca közötti területen a kereskedelem, iroda funkciók megjelenése jellemző, többségében új beépítésű lapostetős, egy-két szintes épületekkel. Magastetős a műemléki védelem alatt álló magtár épülete. A Kőrösi Csoma Sándor út és Állomás utca közötti területen az épületek többségét a házgyári, lapostetős épületek alkotják, a tömbbelsőben lévő kereskedelemi, intézményi funkciót ellátó épületekre a magastetős kialakítás jellemző.

Beépítési mód

A terület beépítési mód szempontjából változatos képet mutat. A Kőrösi Csoma Sándor sétány mentén a zártsorú beépítés jellemző, amelyet a lakótelepek úszótelkes beépítései egészítenek, valamint a jelenleg alulhasznosított bevásárlóközpont és a buszvégállomás kornyékének szabadonálló beépítései. A vasút nyugati oldalán a Kőbányai úttól északra egy zártsorú beépítésű telek kivételével a szabadonálló beépítés jellemző, mind a gazdasági, mind pedig a lakóterületek esetében. A Kőbányai úttól délre található területen szabadonálló és zártsorú beépítésű telkek találhatók.

1.5.5. Az épített környezet értékei

Műemlék

A tervezési területen kettő nyilvántartott műemlék található, amelyek Kőbánya-alsó vasútállomás részei, annak állomás épülete és peronrendszere.

Azonosító	Név
30547	Kőbánya-alsó vasútállomás
30548	állomásépület
30550	peronrendszer

Kőbánya alsó vasútállomás – állomásépület

Kőbánya alsó vasútállomás – peronrendszere

A tervezési terület Vásárló utca – 39031/13 hrsz.-ú közterület – Kőrösi Csoma Sándor út közötti része kiterjed a *30484* azonosító számú *Lechner Ödön művei helyszín* nevű világörökségi várományos terület védő területe.

Helyi védett elemek

Több, Fővárosi védelem alá tartozó elem is található a tervezési területen, mint például a Mázsa téren található egykori magtár épülete vagy a Kőrösi Csoma Sándor sétány egykori lakóháza, amely utóbbiban jelenleg egy áruház működik.

Hrsz.	Név
38416/1	eredetileg magtárépület
41507/1	lakóépület
39031/4	lakóépület
39026	eredetileg lakóépület
39027/1	lakóépület
39030	lakóépület

Egykori lakóépület

Egykori magtárépület

Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

BFVT Kft.

TERÜLETHASZNÁLAT VIZSGÁLAT

M = 1:3500

Jelmagyarázat

- Nagyvárosias lakóterületek
- Kisvárosias lakóterületek
- Kertvárosias lakóterületek
- Intézmény területek
- Kereskedelmi, szolgáltató területek
- Gazdasági területek
- Zöldfelületek területei
- Alulhasznosított, használaton kívüli területek
- Gyalogos közlekedési területek
- Közlekedési területek
- Vasútterület
- Vizsgált terület határa

Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

TULAJDON VIZSGÁLAT

M = 1:3500

BFVT Kft.

Jelmagyarázat

- X. kerületi Önkormányzat
- Budapest Fővárosi Önkormányzat
- Magyar Állam
- gazdasági társaság
- társasház, magán személy
- Vizsgált terület határa

Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

BFVT Kft.

ÉPÜLET FUNKCIÓ VIZSGÁLAT

M = 1:3500

Jelmagyarázat

- Gazdasági funkció
- Intézmény funkció
- Kereskedelmi funkció
- Üzemi funkció
- Lakó funkció
- Vegyes funkció
- Vizsgált terület határa

Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

BFVT Kft.

ÉPÜLET ÁLLAG VIZSGÁLAT

M = 1:3500

Jelmagyarázat

- Jó állagú
- Megfelelő állagú
- Rossz állagú
- Vizsgált terület határa

Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

BFVT Kft.

SZINTSZÁM VIZSGÁLAT

M = 1:3500

Jelmagyarázat

- F
- F+1
- F+2
- F+3
- F+4
- F+5
- F+6
- F+7
- F+8
- F+10
- Vizsgált terület határa

Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

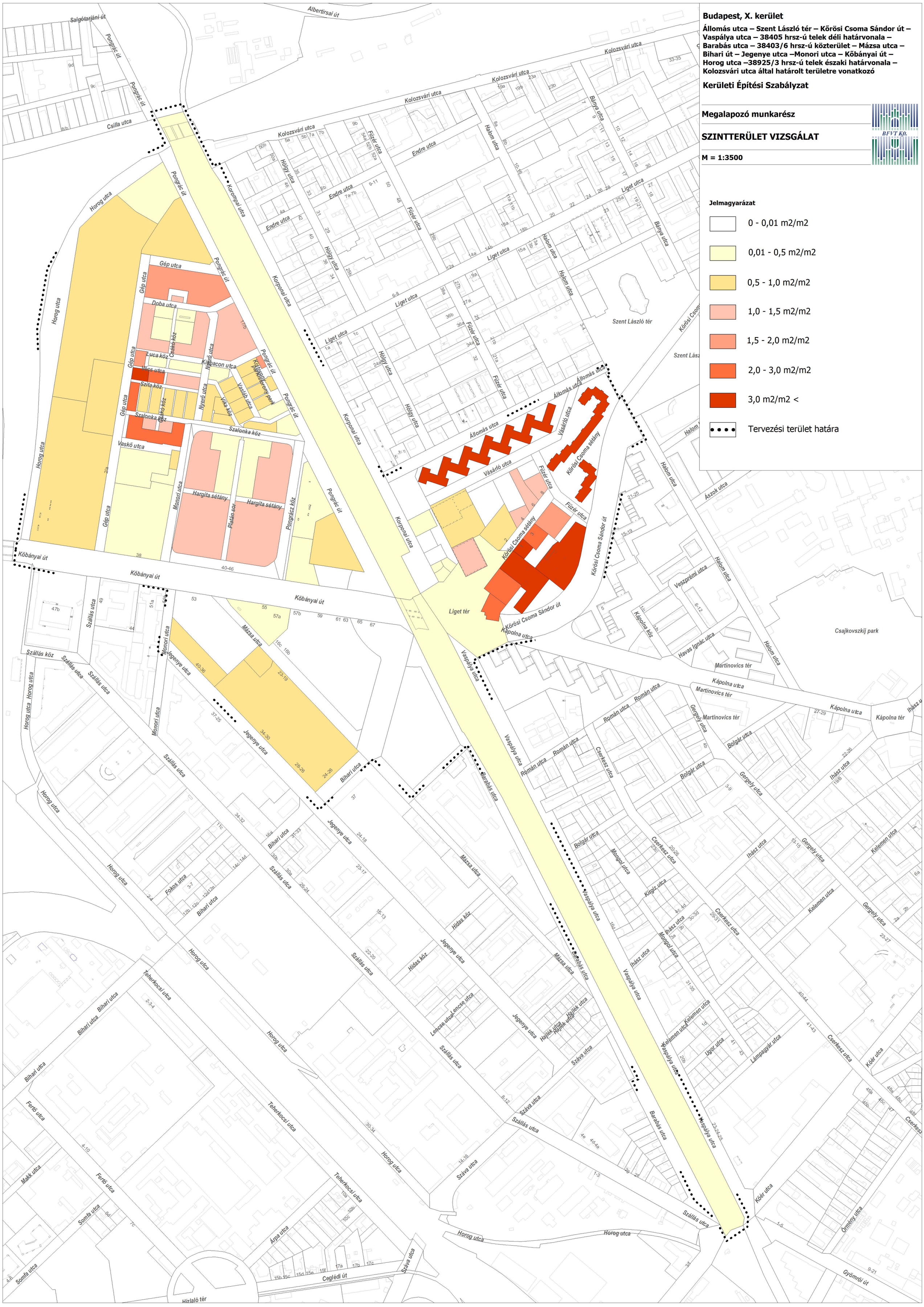
BFVT Kft.

SZINTTERÜLET VIZSGÁLAT

M = 1:3500

Jelmagyarázat

- 0 - 0,01 m2/m2
- 0,01 - 0,5 m2/m2
- 0,5 - 1,0 m2/m2
- 1,0 - 1,5 m2/m2
- 1,5 - 2,0 m2/m2
- 2,0 - 3,0 m2/m2
- 3,0 m2/m2 <
- Tervezési terület határa



Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

TETŐIDOM VIZSGÁLAT

M = 1:3500

BFVT Kft.

Jelmagyarázat

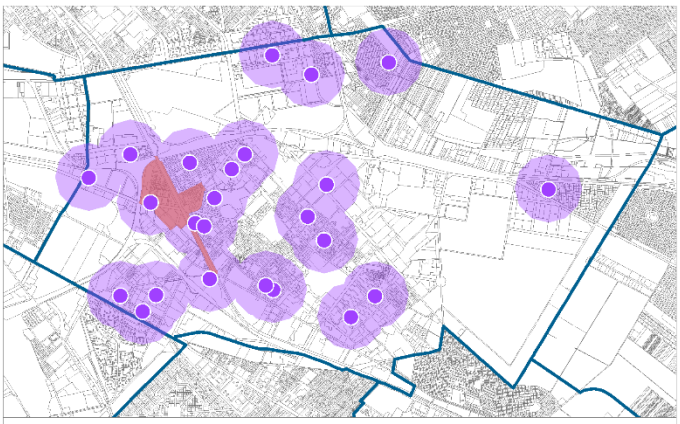
- Lapostető
- Magastető
- Vizsgált terület határa

1.5.5. Humán infrastruktúra vizsgálata

Oktatás, nevelés

Óvodai nevelés

Kőbányán összesen 24 óvoda működik, melyből 18 önkormányzati, egy állami, 3 alapítványi és 2 helyi cég (gyógyszergyárak) óvodája. Az önkormányzati óvodák férőhely-kapacitása összesen 2592 fő, melynek 90%-a volt kihasználva 2017-ben. A tervezési terület Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Csupa Csoda Óvodája található a Kőbányai út mentén.



● Óvoda

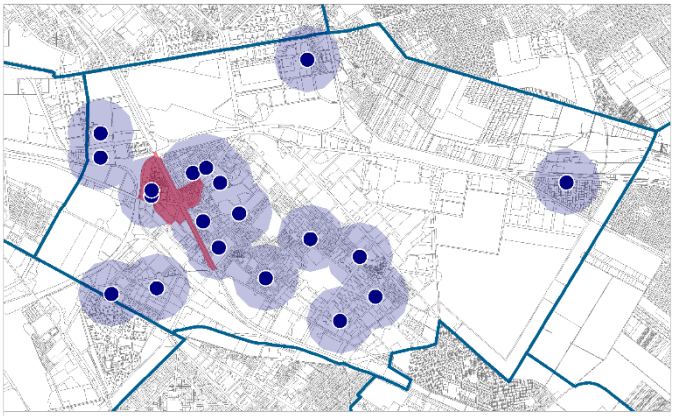
A tervezési terület környezetében 500 m-en belül elhelyezkedő óvodák:

Óvoda (OSA adatai)	2014			2017. 08.		
	Férőhely	Gyerekek száma	Kihasználtság (%)	Férőhely	Gyerekek száma	Kihasználtság (%)
Kőbányai Csupa Csoda Óvoda	100	97	97%	100	89	89%
Kőbányai Rece-fice Óvoda	102	97	95,1%	102	101	99,0%
Kőbányai Mászóka Óvoda	160	155	96,9%	160	145	90,6%
Kőbányai Bóbita Óvoda	157	151	96,2%	157	151	96,2%
Kőbányai Gyöngyike Óvoda	100	92	92%	100	96	96%
Jázmin Óvoda*						
Vízimanók Alapítványi Óvoda*						

* Nem önkormányzati fenntartású intézmény

Általános iskolai oktatás

Kőbányán 14 önkormányzati fenntartású általános iskolai oktatást nyújtó intézmény működött 2016-ban, ahol összesen 6033 gyermek tanult. Az állami iskolák kapacitás kihasználtsága 62% és 125% között van, hat iskola kihasználtsága van 98% felett. A Tervezési területen a Szervátiusz Jenő Általános Iskola működik.



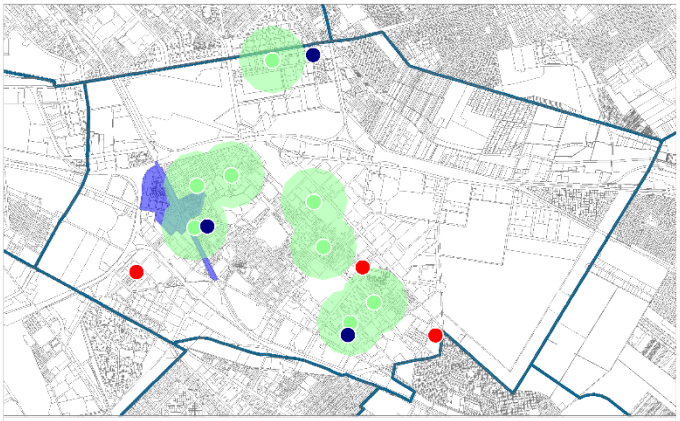
● Általánosiskolák és körzetek

A tervezési terület 500 méteres környezetében található általános iskola:

Intézmény neve	Cím	Férőhely	Kihasználtság (2016)
Szervátiusz Jenő Általános Iskola			
Szent László Általános Iskola			
Kroó György Zene- és Képzőművészeti Iskola			
Janikovszky Éva Magyar-Angol Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola			

Szociális intézmények

A szociális intézmények közül a legmeghatározóbb a Bárka Kőbányai Humánszolgáltató Központ.
A kerületben három időskorúak ellátását biztosító intézmény működik, amelyek közül a tervezési terület szomszédságában helyezkedik el az Őszirózsa Idősek Klubja a Román utca 4. alatt.
Hajléktalan és szociális ellátást biztosító három intézmény működik a kerületben, ezek a tervezési területtől távol esnek.



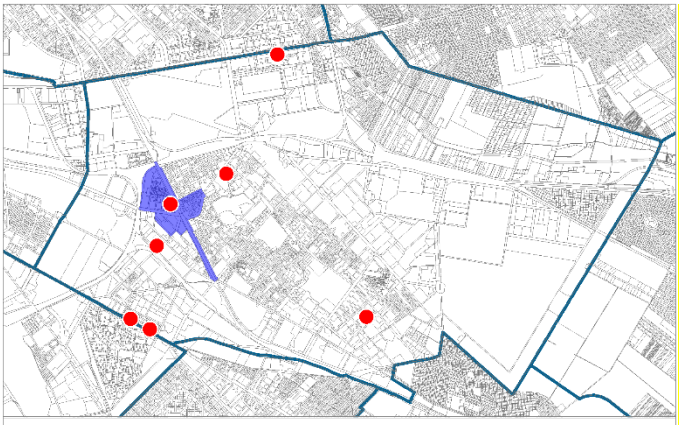
Bölcsőde ● Időskorúak ellátása ● Hajléktalan, szociális ellátás

A Budapest Kőbányai Önkormányzat Egyesített Bölcsődék tagintézményeinek száma 8, a férőhelyek száma összesen 590 fő. Az önkormányzati bölcsődék férőhely-kapacitásának 89%-a volt kihasználva 2017-ben. A tervezési terület környezetében 500 m-en belül elhelyezkedő bölcsődék:

Bölcsőde neve (címe)	Férőhelyek száma
Csillagfürt Bölcsőde	48
Cseperedők Bölcsőde	96
Apró Csodák Bölcsőde	72

Egészségügy

Kőbánya területén található legnagyobb egészségügyi intézmény a Bajcsy-Zsilinszky Kórház és Rendelőintézete, amelynek része a Kőbányai úton lévő X. kerületi Szakorvosi Rendelőintézet (Egészségház) is. 9 felnőtt és 6 gyermek házi orvosi rendelőhöz tartozó körzet van a kerületben.

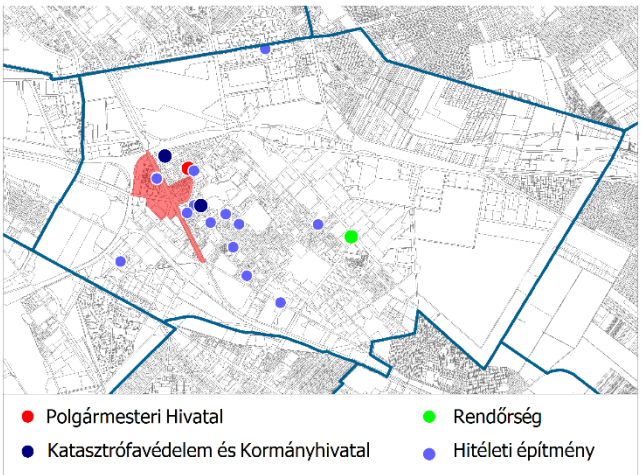


Orvosi rendelők és egészségügyi intézmények

A tervezési területen egy orvosi rendelő található a Pongrác köz mellett.

Közigazgatás, egyház

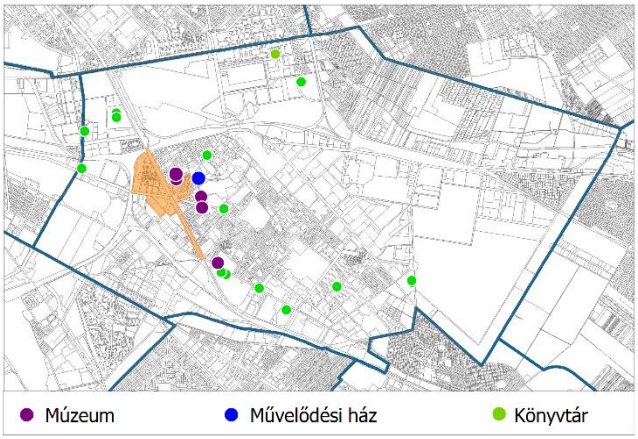
Kőbánya legkiemelkedőbb közigazgatási intézményei közé tartozik a kerületi önkormányzat és polgármesteri hivatal, a kerületi rendőrkapitányság és ügyészség, valamint a tűzoltóság. Kerületi bíróság más kerületben működik. Országos hatáskörű közigazgatási létesítmény a Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal Központ Állatgyógyászati Termékek Igazgatósága, valamint Kőbányán található a X., XVII., XVIII. Kerületi Népegészségügyi Intézet is.



A tervezési területen, a Pongrác úton található a római katolikus Föltámadott Krisztus templom.

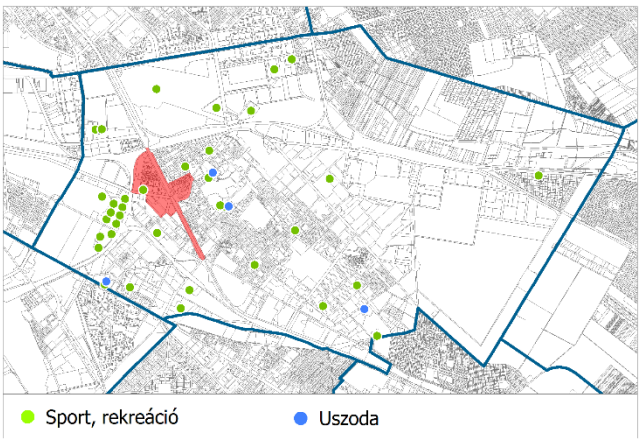
Kulturális intézmények

A Kőrösi Csoma Sándor Kőbányai Kulturális Központ (művelődési ház) több rétű kikapcsolódást biztosít és a tervezési területhez közel helyezkedik el.
A tervezési területhez közel helyezkednek el múzeumok, viszont könyvtárak már csak távolabb.



Sportintézmények

A főváros legnagyobb lovassport területe a kerület északnyugati részén lévő Kincsem park. További sportolási lehetőséget biztosítanak a kerületben lévő stadionok, sportpályák, és sporttelepek, valamint Budapest mértani közepénél lévő Kőbányai Sportközpont. Uszoda és strandfürdő Újhegy városrészben a kerület délkeleti részén található. Rekreációs területek közül kiemelendő a Népliget, amely fővárosi szinten is jelentős városi közpark.



A tervezési területen működő sportlétesítmény a Szervátiusz Jenő Általános Iskola tornaterme, kézilabdapályája és teniszpályája.

1.6. KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLATA

1.6.1. Hálózatok és hálózati kapcsolatok

Budapest országos szintű közúti kapcsolatrendszerének sugárirányú elemei közül a 31 sz. Budapest-Dormánd – Jászberény országos II. rendű főút fővárosi bevezető szakasza szeli ketté a tervezési területet, amely egyrészt a Hungária gyűrűhöz kapcsolódva a fővárosi Duna-hidak (Árpád híd és Rákóczi híd) elérhetőségét, másrészt a főváros keleti agglomerációjának országos közúti kapcsolatait is biztosítja.

A tervezési terület országos és fővárosi szintű kapcsolatrendszerének jelenlegi I. és II. rendű főúthálózati elemei:

- a Kőbányai út – Kőrösi-Csoma Sándor út – Jászberényi út – Pesti út (I. rendű főút)
- Vaspálya utca – Gyömrői út (II. rendű főút)
- (Mázsa tér) – Bihari utca – Ecseri út (II. rendű főút)

Fővárosi és kerületek közötti hálózati kapcsolatot nyújtó gyűjtőutak szintén érintik a Mázsa tér – Liget tér térségét:

- Pongrác út (gyűjtőút)
- a Korponai utca, a Kőrösi Csoma Sándor út és a Liget utca között (gyűjtőút)
- a Liget utca, a Korponai utca és a Halom utca között (gyűjtőút)
- a Kolozsvári utca, a Korponai utca és a Kőrösi Csoma Sándor út között (gyűjtőút)

Az országos jelentőségű kapcsolatot biztosító vasúthálózati elemek közül a tervezési terület északról, illetve nyugatról határoló vonalak a Keleti pályaudvarra, míg a területet É-D-i irányban kettészelő vasútvonalak a Nyugati pályaudvarra futnak be.

Az országos szintű kapcsolatrendszer vasúti elemei:

- Budapest, Keleti pu. – Hegyeshalom - Rajka vasútvonal (1 sz. vasúti fővonal),
- Budapest, Keleti pu. – Kunszentmiklós – Tass - Kelebia vasútvonal (150 sz. vasúti fővonal).
- Budapest, Nyugati pu. – Cegléd – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza - Záhony (100 sz. vasúti fővonal)
- Budapest, Nyugati pu. – Lajosmizse – Kecskemét (142 sz. vasúti mellékvonal)
- Budapest, Keleti pu. – Hatvan – Miskolc – Szerencs – Sátoraljaújhely (80 sz. vasúti fővonal)
- Budapest, Keleti pu. – Újszász – Szolnok – Békéscsaba – Lőkösháza (120 sz. vasúti fővonal)

A vasúti infrastruktúra utasforgalmi kapcsolódási pontjait a 100-as és 142-es számú vonalon Kőbánya-alsó vasúti megállóhely, a 80-as és 120-as számú vonalon Kőbánya-felső vasútállomás biztosítja. A tervezési terület közvetlen térségében a 1-es és a 150-es számú vasútvonal jelenleg nem rendelkezik megállóhellyel.

Fővárosi és kerületek közötti hálózati kapcsolatot nyújtó kötöttpályás közösségi közlekedési elemek szintén érintik a tervezési területet:

- 3-as villamos : Mexikói út – Gubacsi út/Határ út
- 28/28A villamos : Blaha Lujza tér, Népszínház utca - Izraelita temető/Új köztemető, Kozma utca

- 37/37A villamos : Blaha Lujza tér, Népszínház utca – Új köztemető, Kozma utca/Sörgyár
- 62/62A villamos: Rákospalota, MÁV telep – Blaha Lujza tér, Népszínház utca/Kőbánya alsó vasútállomás

A településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra elemei közül az alábbiek biztosítanak kapcsolatot a tervezési terület számára:

- a Kőbányai út mentén meglévő önálló kerékpárút az Orczy tér (Fiumei út) és a Liget tér között
- A Kőrösi Csoma Sándor úton a Liget tér és a Halom utca közötti kerékpársáv
- A Kápolna utcán a Kőrösi Csoma Sándor út és a Kőér utca között kapcsolatot biztosító kerékpáros nyomvonal

1.6.2. Közúti közlekedés

A vizsgált terület forgalmi szempontból legjelentősebb úthálózati eleme a Kőbányai út - Kőrösi Csoma Sándor út, amely I. rendű főúthálózati szerepet tölt be, 2x2 sávos útpályával és közúti vasúti pályával rendelkezik. A villamos az Orczy tér és a Mázsa tér közötti szakaszon az út északi oldalán, majd a Mázsa tértől az Éles sarokig középfekvésben halad. A Kápolna utcától kelet felé a füvesített villamos pálya épült. Az érintett útszakasz napi keresztmetszeti forgalma 35.000-45.000 E/nap.

A területtől nyugatra található Liget téri csomópont nagyban befolyásolja a Kőrösi Csoma Sándor út forgalmát. A kereszteződésen áthaladó forgalom a reggeli csúcsidőszakban, a belváros irányában csupán 850 E/óra, a forgalmi igények viszont meghaladják a biztosított kapacitást (rendszeresek a torlódások). A kedvezőbb helyzetű ellenirányban a városhatár felé tartó forgalom értéke 1040 E/óra. Az útvonal egész napos forgalomterhelése 25-30.000 E/nap/2 irány. A Liget tér – Mázsa tér csomópont 6 útvonal jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontrendszerét jeleneti. A csomópont struktúráját az alábbi kép mutatja be.

A vizsgált területet délről a gyűjtőút szerepkört betöltő Kápolna utca határolja, amely az egykori villamos közlekedésre szolgáló középfekvésű vágányzóna mellett 1-1 forgalmi sávval rendelkezik. Az utca forgalomterhelése a Kőrösi Csoma Sándor út felé 600 E/óra, a Kőér utca felé 450 E/óra. A 7-8.000 E/nap/2 irány forgalmat bonyolító, X. kerületi Önkormányzat tulajdonában lévő útvonal rehabilitációja szükséges.

Jelentősebb forgalmi szerepet tölt be a Halom utca, amely 2x1 forgalmi sávos útvonal autóbusz közlekedéssel, 15 m közterület szélességgel.

A lakó-funkcójú beépítés teljes területe a Halom utca kivételével átmenő közúti forgalomtól mentes forgalomcsillapított terület.

A vizsgált terület nagyobbik részét alkotó — a Kőrösi Csoma Sándor út – Kápolna utca - Halom utca által határolt — terület egésze Lakó-pihenő övezetbe van sorolva menetdinamikai küszöbök kiépítésével. A területen belüli utcák (Havas Ignác utca, Veszprémi utca, Kápolna köz) szabályozása kialakult, az utak közterületi szélessége 12-15 m között változik. A Halom utca – Halom köz – Bánya utca – Ászok utca által határolt terület Tempo 30-as zónába van sorolva a bejáratoknál menetdinamikai küszöbökkel. Az utcák kialakult szabályozási szélessége a lakóutcákon 12-15 m.

A vizsgált terület és térségének közúti közlekedési rendszere a Jelenlegi úthálózat tervlapon kerül bemutatásra.

1.6.3. Forgalmi vizsgálat

A Kőrösi Csoma Sándor út – Kőbányai út tengely, valamint a hozzá kapcsolódó magasabb rendű úthálózati elemek mind a fővárosi, mind az agglomerációból érkező hivatásforgalom tekintetében jelentős szerepet töltenek be. A helyszíni tapasztalatok alapján a tervezési területen megjelenő közúti forgalom - különösen a reggeli csúcsidőszakban - jelentős mértékben terheli a Kőrösi Csoma Sándor út – Kőbányai út nyomvonalát. A területen található jelentősebb csomópontokban (Kápolna utca, Vaspálya utca, Pongrác út) részben a forgalom nagyságából, részben a csomópontok optimálisnál sűrűbb elhelyezkedéséből adódóan rendszeresek a sorképződések, torlódások. Ennek a forgalmi helyzetnek abban a tekintetben van különösen nagy jelentősége, hogy a Kőrösi Csoma Sándor út – Kőbányai út tengely irányából, mint főirányból a fent említett csomópontokban – a Kőbányai út – Pongrác út kapcsolat kivételével – a balra nagy ívben történő kanyarodások jelenleg sem biztosítottak. (Emellett hiányzik továbbá a Pongrác út – Bihari utca tengely közvetlen egyenes irányú kapcsolata is.)

Az Építési Szabályzat és a Szabályozási Terv tervezési területet érintő távlati beépítéshez kapcsolódó generált forgalom, valamint a természetes forgalomfejlődésből adódó többletforgalom levezetésére képes közlekedési infrastruktúra területigényének alátámasztására a kerületi Önkormányzat megbízásából közlekedési hatástanulmány készült. A szabályozási tervben a közlekedési létesítmények területbiztosítása – elsősorban a közúti közlekedés tekintetében – a hatástanulmány megállapításaira alapozva került meghatározásra.

Az Önkormányzat által a terv készítéséhez rendelkezésre bocsájtott közlekedési tanulmány megállapítja, hogy a Mázsa tér (Kőbányai út – Pongrác út – Bihari utca) és a Liget tér (Kőbányai út – Vaspálya utca – Korponai utca) csomópontja a jelenlegi kiépítés és szabályozás mellett is kapacitástartalékkal rendelkezik. A jelen állapot napi forgalomlefolyását a kiegyenlítettség jellemzi: a délelőtti és délutáni csúcsóra forgalmai ugyan meghatározhatóak, de az értékek az átlagos óraforgalomhoz képest nem kiugróan magasak.

A tervezett beépítéshez kapcsolódóan a területen mintegy 8.300 db új parkoló-férőhely létesül, a fejlesztések hatására megjelenő többletforgalom napi szinten meghaladja a 17.000 E/nap értéket. A hatástanulmány javaslata alapján a Mázsa téren teljes értékű, minden irányú kanyarodó mozgást lehetővé tevő négyágú csomópont kialakításával (a Kőbányai út – Bihari utca – Pongrác út csomópontjának korszerűsítése) a közlekedési hálózat az új beépítéshez kapcsolódó többletforgalmat kapacitáshatáron belül le tudja bonyolítani. Ennek alapján a korábbi KÉSZ közlekedési alátámasztó munkarészében szereplő nagyvonalú, a távlati forgalom lebonyolítására képes körgeometriájú jelzőlámpás csomópont megvalósítása nem indokolható, annak területbiztosítása a továbbiakban nem szükséges.

1.6.4. Vasúti közlekedés

A tervezési terület súlypontjában található Kőbánya-alsó vasúti megállóhelyet a Nyugati pályaudvarra befutó 100a sz. Budapest-Cegléd-Szolnok (-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony) és a 142 sz. Budapest–Lajosmizse- Kecskemét vasútvonalak érintik. A megállóhely kiszolgálását naponta 60-65 vonatpár biztosítja.

A vasúti pályának a Nyugati pályaudvar és Kőbánya-Kispest szakaszán mindössze 80 km/óra az engedélyezett sebesség, azonban a forgalom biztonsága érdekében a szerelvények csak 60 km/óra sebességgel közlekedhetnek. (Kőbánya-Kispest és Albertirsa között 120 km/óra, Albertirsa – Cegléd között 140 km/óra, Cegléd és Szolnok között 160 km/óra az engedélyezett sebesség.)

A 100a sz. kétvágányú, villamosított vasútvonal a nemzetközi vasúti törzshálózat részeként a főváros egyik legforgalmasabb, jelentős hivatásforgalmat lebonyolító elővárosi vonala. Ezen a vasútvonalon közlekednek továbbá a Debrecen-Nyíregyháza, valamint a Kecskemét-Szeged irányába haladó InterCity szerelvények is.

Budapest és Monor (mint zónahatár) között a személyvonatok ütemes menetrend szerint közlekednek. Minden második vonat közlekedik csak tovább Cegléd, vagy Szolnok állomásig. A Monorig közlekedő vonatok Monor és a Nyugati pályaudvar között minden megállóhelyen megállnak, míg a ceglédi és a szolnoki szerelvények zónázó jelleggel közlekednek. A zónázó vonatok Monorig csak Zugló, Kőbánya-alsó, Kőbánya-Kispest és Ferihegy állomásokon állnak meg.

A 142 sz. vasútvonal Nyugati pályaudvar és Lajosmizse közötti szakasza elsősorban a budapesti agglomeráció hivatásforgalmát szolgálja. A Kőbánya-Kispest állomásból való kiágazást követően egyvágányú vasútvonal a fővárosi agglomeráció egyetlen villamosítás nélküli vonalszakasza. A vonalon az engedélyezett sebesség a Nyugati pályaudvar és Kőbánya-Kispest vonalszakaszon 80 km/óra, az ettől távolabb eső szakaszokon 40 és 60 km/óra közötti.

A vasúthálózat és a feltárt területek, illetve a városi tömegközlekedési hálózat közötti tényleges kapcsolatot a vasúti megállók (pályaudvarok, állomások, megállóhelyek) jelentik. A kerület központjában található Kőbánya-alsó vasúti megálló ebből a szempontból optimális helyen található.

A vasúti megálló kiváló tömegközlekedési kapcsolatokkal rendelkezik. A megállóhely keleti oldalán található autóbusz-pályaudvar nyolc autóbusz-viszonylat (9,117,151,162,162A,185,217,262) végállomása, valamint két további (95,195) viszonylat is érinti.

A kerületet érintő közúti vasúti (villamos) hálózat elemei közül a vasúti megálló térségében a 3-as (Mexikói út - Gubacsi út), a 28/28A (Blaha Lujza tér – Izraelita temető/Új köztemető) és a 62/62A villamosnak (Rákospalota, MÁV-telep – Blaha Lujza tér/Kőbánya alsó vasútállomás) is van megállóhelye.

1.6.5. Közösségi közlekedés

Kötöttpályás közösségi közlekedés

Nagyvasúti közlekedés

A vizsgált terület közelében található 100. számú Budapest – Cegléd és 142. számú Budapest – Lajosmizse vasútvonalak közös kétvágányú, villamosított vasúti pályájának területe a távlati fejlesztési elképzelések megvalósítását is biztosító területi tartalékkal rendelkezik.

A két vasútvonal együttes kétirányú, Kőbánya alsó vasútállomáson megálló személyvonat forgalma napi 168 szerelvény. A Kőbánya alsó vasútállomás jelentős forgalmat bonyolít a városhatár és a belváros felé egyaránt.

A leromlott műszaki állapotú megálló mellett nincs P+R parkoló kiépítve, viszont számos villamos és autóbusz járattal – kedvező gyaloglási távolság mellett – biztosított az átszállás.

Közúti kötöttpályás közösségi közlekedés

A vizsgált terület nyugati határát jelentő Kőrösi Csoma Sándor úton több villamos viszonylat is közlekedik. A Kőrösi Csoma Sándor út a Kőbányai út – Maglódi út jelentette sugárirányú kapcsolat és a Bihari út – Fehér út jelentett körirányú kapcsolat közös, fonódó szakasza, melyből ez utóbbi tölt be fontosabb szerepet. A körirányú villamos közlekedés egyrészt a Ráckevei HÉV vonal és a Millenniumi Földalatti Vasút közötti közlekedést biztosítva átszállást tesz lehetővé az M2 és M3 metróvonalakkal, másrészt összeköti a Liget tér, Örs vezér tere, Bosnyák tér központokat. Ennek következtében a Kőrösi Csoma Sándor út 2-2,5 perc/irány sűrűségű villamosközlekedése – az alábbiak szerint – kétharmad részben a körirányú kapcsolatokat szolgálja. A villamos megállóknak a Kőbánya alsó vasútállomás térségében és a Szent László térnél is van megállója.

Járatszám	Végállomás 1	Végállomás 2	Kapcsolat típusa	Követési idő csúcsidőben (perc)
28	Blaha Lujza tér	Új köztemető	sugárirányú	10
3	Gubacsi út	Mexikói út	körirányú	6-7
62 A	Mázsa tér	Rákospalota MÁV telep	körirányú	7-8
62	Blaha Lujza ér	Rákospalota MÁV telep	vegyes	20 (csak csúcsidőben)

A Kőbányai út – Kőrösi Csoma Sándor útvonalhoz kapcsolódott egykor a Kápolna utca villamos közlekedése. Az 1912. évben megindult forgalom 1994. évben szűnt meg a kihasználatlansága miatt, a vágányhálózat máig nem került felszámolásra.

Közúti közösségi közlekedés

A vizsgált terület közösségi közlekedését a közúti vasút mellett az autóbusz-hálózat biztosítja, mivel mind a Kőrösi Csoma Sándor úton, mind a Kápolna utcán, mind a Halom utcán közlekedik egy vagy több járat. A területileg érintett viszonylatok az alábbiak:

Járatszám	Végállomás 1	Végállomás 2	Kapcsolat típusa	Követési idő csúcsidőben (perc)
9	Kőbánya alsó vasútá.	Óbuda-Bogdáni út	sugárirányú	6-7
162	Kőbánya alsó vasútá.	Maglód-Auchan áruház	sugárirányú	20-30
162A	Kőbánya alsó vasútá.	Rákoskeresztúr városkp.	sugárirányú	12-20
217	Kőbánya alsó vasútá.	Szarva csárda tér	vegyes	15
95	Puskás F. stadion	Felsőcsatári köz	körirányú	4-7
195	Puskás F. stadion	Rákoskeresztúr városkp.	vegyes	30
262	Kőbánya alsó vasútá.	Rákoskert, Erzsébet krt.	vegyes	15

A vizsgált terület ellátásában főként a Liget téri autóbusz végállomás járatai játszanak jelentős szerepet a teljes belvárost Óbudával összekötő Kőbányai út – Kőrösi Csoma Sándor útvonalon közlekedő 9-es járattal. A 9-es viszonylaton a Kőbányai úti szakaszán jelentős, 16.000 utas/nap/2 irány nagyságú a forgalom. A Kápolna utca egész napos utasforgalma azonban mintegy 11.000 utas/nap/2 irány. A legkisebb forgalmat a Halom utcában közlekedő 217-es járat 4.000 utas/nap/2 irány terhelése jelenti. *(A forgalmi adatok a Közlekedés Kft 2011 évi forgalomszámlálása alapján kerültek feltüntetésre.)*

A vizsgált terület és térségének közösségi közlekedési rendszere a Jelenlegi tömegközlekedési hálózat tervlapon kerül bemutatásra.

1.6.6. Kerékpáros és gyalogos közlekedés

A vizsgált terület kerékpáros kapcsolatát a Könyves Kálmán körút irányából a Kőbányai út északi oldalán, az útpálya és az oldalfekvésben lévő villamospálya között vezetett önálló kerékpárút biztosítja. A kerékpárút a körvasút és a ceglédi vasútvonal hídja alatti rövid szakaszokon - a rendelkezésre álló szűk keresztmetszet miatt - a gyalogos forgalommal közös felületen került átvezetésre.

A Liget téri csomópontban az önálló kerékpárút irányhelyes kerékpársávként folytatódik a Kápolna utca irányába. A Kápolna utcában a kerékpáros közlekedés létesítményei a Román utcáig irányhelyes kerékpársávként, majd annak folytatásaként a Martinovics tér – Csajkovszkij park – Óhegy utca útvonalon elválasztott gyalog- és kerékpárútként vezet a Kőér utcáig.

A Kőrösi Csoma Sándor úton a Kápolna utcától az Éles sarok felé a kerékpársáv a Halom utca térségéig került kijelölésre, míg az ellenkező irányban a kerékpárosok az autóbusz sávot használhatják.

A tervezési terület kiszolgáló útjainak hálózata – különösen a Tempo 30 zónaként és lakó-pihenő övezetként kijelölt területek - önálló kerékpáros infrastruktúra nélkül is alkalmasak a biztonságos kerékpározásra.

A közlekedési infrastruktúra elemek (Kőbányai út – Körösi Csoma Sándor út, vasútvonalak) által elválasztott intenzíven beépített lakóterületeken belüli gyalogoskapcsolatok az igényeknek megfelelően kiépültek, azonban a közlekedési elemeket keresztező, a szomszédos

Többek között hiányoznak a gyalogos kapcsolatok – a Kőbányai út menti, vasút alatt átvezető járda és kerékpárúton felül – a Vaspálya utca és a Mázsa tér, az Állomás utca és a Hargita sétány (Pongrác út) között, valamint a kerületközpont (Szent László tér, Kőrösi Csoma sétány) és a Népliget között.

A Kápolna utca – Kőrösi Csoma Sándor csomópontjában a külön szintű gyalogos-keresztezés helyet gyalogosbarát, szintbeni kapcsolatot biztosító gyalogátkelőhelyek kerültek kijelölésre.

1.6.7. Parkolás

A tervezési terület lakótelepein (az Állomás utca–Halom utca–Kőrösi Csoma Sándor út-Kápolna utca és a Kőbányai út–Pongrác köz-Szalonka köz-Monori utca által határolt területek) a többszintes lakóépületek általában nem rendelkeznek telken belüli parkolóval.

A Korponai utca - Állomás utca – Vásárló utca által határolt terület kivétel ez alól, itt a lakóépületek alsó szintjén létesült minimális számú garázs (kb. 50 lakásonként 8 férőhely), de ezekben a helységben is jellemzően kereskedelmi és szolgáltató tevékenység folyik. Szintén rendelkezik telken belüli parkolóval a Kőrösi Csoma Sándor út menti újabb beépítésű társasház is.

A lakótelep parkolási igényeit emiatt jellemzően a közterületi felszíni parkolók biztosítják. Az Állomás utcához kapcsolódó, mintegy 1.500 lakást magába foglaló területen mintegy 230 kiépített parkolóhely található, ezen felül mintegy 260 férőhelyet (szegély menti párhuzamos parkolás, egyéb burkolt felületek, stb.) foglalnak el a parkoló járművek.

A Liget téren az autóbusz végállomás és a vasúti megálló térségében a kereskedelmi és szolgáltató létesítmények, valamint a közösségi közlekedési megállóhelyek kiszolgálására további 50 kijelölt várakozóhely létesült.

A Kőbányai út–Pongrác köz-Szalonka köz-Monori utca által határolt területen a lakásokhoz közvetlenül csatlakozó közterületeken mintegy 230 db kiépített, és kb. 60 szegély menti párhuzamos, szokásjog alapján használt parkoló található.

A Pongrác út-Gép utca-Vaskő utca-Nyerő utca-Kisbacon utca által határolt lakóterületi beépítés esetében - az egy telken elhelyezett lakások számától függetlenül - a sűrű beépítés csak egyes ingatlanokon (pl. Vaskő utca, Doba utca egyes telkei) tette lehetővé a rendeltetésszerű használathoz szükséges parkolóhelyek telken belüli elhelyezését Ezért kevés kivételtől eltekintve a személygépkocsik parkolása és tárolása is jellemzően közterületen történik.

A kétirányú gépjárműforgalomra alkalmas szélességű burkolattal rendelkező utcaszakaszokon (pl. Vaskő utca, Szalonka köz, Doba utca, Luca köz) általános az egyoldali, szegély menti párhuzamos parkolás. A Nyerő utcában a járművek mindkét oldalon, félig a szegélyre felállva parkolnak.

A Gép utca északi részén 32 db, a Vaskő utcában további 10 db személygépkocsi elhelyezésére alkalmas sorgarázs épült. Az utca Doba utca és Vaskő utca közötti szakaszán a személygépkocsik jellemzően a lakóépületekkel szemközti zöldfelületre felállva parkolnak, ahol mintegy 25 autó helyezhető el.

A Gép utca északi részén 32 db, a Vaskő utcában további 10 db személygépkocsi elhelyezésére alkalmas sorgarázs épült. Az utca Doba utca és Vaskő utca közötti szakaszán a személygépkocsik jellemzően a lakóépületekkel szemközti zöldfelületre felállva parkolnak, ahol mintegy 25 autó helyezhető el.

A keskeny, csak mintegy 2,5-3 m szélességű burkolat elhelyezésére alkalmas közterületeken (pl. Csákó köz, Szita köz) a parkoló gépjárművek mind az ingatlanok megközelítését, mind a gyalogos és kerékpáros forgalmat akadályozzák.

A Pongrác út-Kisbacon utca-Nyerő utca-Szalonka köz által határolt területen található lakóingatlanok telkei általában alkalmasak a személygépkocsik telken belüli elhelyezésére, azonban a járműtárolás ezen a területen is a közterületen történik.

A vizsgált területet érintően a Kőrösi Csoma Sándor út-Kolozsvári utca-Bánya utca-Liget utca-Halom utca-Szent László tér-Állomás utca-Korponai utca-Liget tér-Kőrösi Csoma Sándor út-Halom utca-Ászok utca-Bánya utca által határolt terület (beleértve a határoló utakat és tereket, kivéve a Kőrösi Csoma Sándor út és a Liget tér) és a Kőbányai út-Monori utca-Jegenye utca-Bihari út-Horog utca-Fokos utca-Szállás utca-Szállás köz-Szállás utca által határolt terület, (szintén beleértve a határoló utakat és tereket) a „Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról” szóló 30/2010. (VI.4.) Főv. Kgy. rendelet alapján meghatározott korlátozott várakozási övezetbe tartozik, azonban a díjfizetési kötelezettség jelenleg (2018. július) még nem lépett érvénybe.

A kerület közigazgatási területére –így a vizsgált terület is- a parkolóhely-építési kötelezettség helyi szabályozásáról szóló 31/2005 (VI. 17.) sz. Budapest Kőbányai Önkormányzati rendelet 2016. április 01-én hatályát vesztette.

Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLATA

BFVT Kft.

M = 1:3500

Jelmagyarázat

- Országos vasúti fővonal
- Közúti vasút (villamos)
- Közösségi közlekedéssel járt útvona
- Vasútállomás
- Villamos megállóhely
- Autóbusz-állomás
- Autóbusz-megállóhely
- Vizsgált terület határa

1.7. TÁJI ÉS TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK VIZSGÁLATA

1.7.1. Természeti adottságok

A tervezési terület a Pesti-hordalékkúp-síkság kistáj része. A hullámos síkságot a Duna bal parti mellékfolyóinak völgyei szabdalták Ny-K-i irányban. A folyó hajdani tevékenységét jelzi a kistájra jellemző folyóvízi (homok-kavics) üledék. A kistáj mérsékelten meleg, száraz éghajlatú, évi középhőmérséklete 10,0-10,2 °C, évi csapadékösszege 560-580 mm. Az uralkodó szélirány az ÉNY-i.

1.7.2. Tájhasználat, tájszerkezet

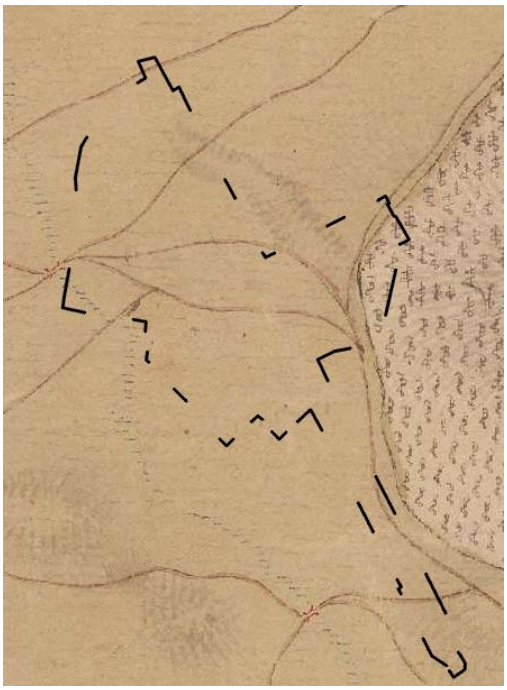
Tájtörténeti vizsgálat

A tervezési terület a kerület központjához közel helyezkedik el, négy városrész határán fekszik: Gyárdűlő, Laposdűlő, Ligettelek és Óhegy része. Az I. katonai felmérés szerint a terület a XVIII. században szántóterület volt és néhány út haladt át rajta. A II. katonai felmérés szerint a XIX. század első felében már kiépültek a vasútvonalak és több jelentős útvonal, melyeket fasor szegélyezett és hozzávetőlegesen a mai Kőbányai úttal, valamint a Kőrösi Csoma Sándor úttal azonosíthatók. A déli területrészen néhány nagyobb épület helyezkedett el, a keleti rész pedig park terület volt. A környéken ekkor már megkezdődött a beépítés, de mértéke még nem számottevő. A III. katonai felmérés és kataszteri térképek szerint a XIX. század második felében óhegyi, ligetteleki és gyárdülői rész is intenzíven beépített, csak a Mázsa tér áll szabadon, illetve a laposdűlői rész, melyen városi haszonbéres földek találhatók. A Gyárdűlő területén sertés állások voltak jellemzőek. Az úthálózat ekkor már többnyire megegyezik a maival. Az 1941-es katonai felmérés alapján már az egész terület, vagyis a laposdűlői rész is beépült, azóta viszont a beépítési mód és a település karaktere jelentősen megváltozott.

2. ábra: A Liget tér és a Kőrösi Csoma sétány az 1950-es években (forrás: Fortepan)

1. ábra: A Kispilóta cukrászda a Mázsa téren 1964-ben (forrás:)

A szabadságharc során az épületek súlyosan megrongálódtak és helyreállítás helyett a későbbiekben többnyire új panel épületeket húztak fel azzal a szándékkal, hogy egy új budapesti alközpont jöjjön létre. Ekkoriban jelölték ki a Kőrösi Csoma Sándor út mai, szélesebb nyomvonalát. Időközben azonban a közeli Örs vezér tere jelentősebb központtá vált.



6. ábra: I. katonai felmérés (1783)

5. ábra: II. katonai felmérés (1861)

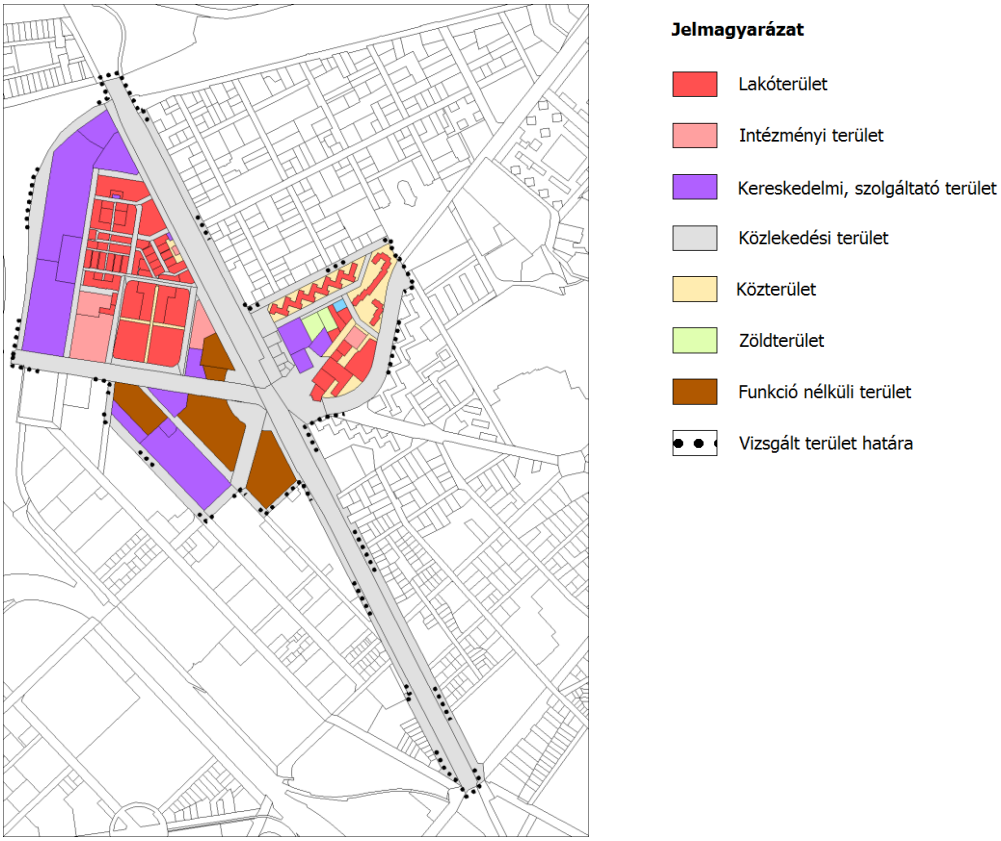
4. ábra: III. katonai felmérés (1872-1884)

3. ábra: Magyarország katonai felmérés (1941)

Tájhasználat értékelése

A tervezési területen domináns a beépítettség, a zöldfelületi borítottság kevésbé jelentős. A vasúttól keletre fekvő terület vegyes lakó, kereskedelmi, illetve intézményi terület, ahol a kiskereskedelmi funkció dominál. A nyugati terület, a Kőbányai úttól északra zömében lakóterület, a Kőbányai úthoz közelebb néhány intézményi, szolgáltató épület kapcsolódik, valamint a Horog utca mentén a kereskedelmi funkció van jelen. Ezen a területrészen a zöldfelületi borítottság jelentősebb, viszonylag nagy kiterjedésű zöldfelületekkel rendelkezik. A Kőbányai úttól délre fekvő terület zömében

kereskedelmi funkciót lát el, jellemzőek a raktárépületek. A Mázsa tér környéke jelenleg beépítetlen. A tervezési területet nagy forgalmú közlekedési területek tagolják.



7. ábra: Tájhasználat vizsgálat

Védett, védendő természeti értékek, területek

Nemzetközi, országos, illetve helyi természetvédelmi oltalom alá eső terület, valamint tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete nem érinti a tervezési területet.

A főváros településszerkezeti terve alapján, a Kőbányai úton településképvédelmi jelentőségű meglévő fasor található. A Hargitai sétányon, valamint a Platán soron értékes idős platánfákból álló fasor húzódik. A Kőrösi Csoma Sándor sétány 2. számú épülete mellett 4 idős értékes platán, a Kőrösi Csoma Sándor sétány 4. számú épület mögött, a játszótér mellett értékes facsoport található. Mindemellett a tervezési területen további értékes fasorok találhatóak, melyeknek nagy szerepük van a településökológia viszonyok és a városi klíma javításában. Ezen értékes faegyedek, facsoportok, illetve fasorok megőrzése kiemelten fontos.

1.8. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER VIZSGÁLATA

1.8.1. Zöldfelületi rendszer elemei, zöldfelületi kapcsolatok

A zöldfelületi rendszer elemei ökológiai jellemzőjük, illetve rekreációs használatuk alapján kategorizálhatók. A rendszer hálózatszerűségét lineáris, illetve területi elemek kapcsolatrendszere alakítja ki. A tervezési terület zöldfelületi rendszerét túlnyomóan a közhasználatú és egyéb kondicionáló zöldfelületek, fasorok alakítják. Önálló közpark, közkert, illetve erdő nem található a tervezési területen, csak a beépítést övező zöldfelületek jelennek meg közhasználatú zöldfelületként. A tervezési terület rekreációs funkciói: sportpályák, játszóterek, melyek jellemzően a tervezési terület északi felén, a lakó funkcióhoz kapcsolódva helyezkednek el.

Jellemzően zöldfelület-hiányos a terület nyugati részén található gazdasági funkciójú sáv, ahol a telephelyek területe szinte teljes egészében burkolt, csak néhány facsoporttal rendelkezik.

Fasorok

A közterületi fasorok a zöldfelületi rendszer szerves részét képezik. Különös jelentőséggel bírnak a sűrű beépítettségű területeken, ahol a közhasználatú zöldfelületek aránya alacsony. A Kőbányai úton a fővárosi településszerkezeti terv szerint településképvédelmi jelentőségű meglévő fasor található, melynek szerepe elsősorban a szomszédos lakóterület számára környezetvédelmi szempontból is kiemelkedő. Jelentős fasor található még a Kőrösi Csoma sétányon, a Kőrösi Csoma Sándor úton, az Állomás utcában, a Korponai utcában, a Pongrác úton, a Pongrácz közben, a Jegenye utcában, a Barabás utcában, a Monori utcában, a Hargita sétányon, a Platán soron, a Vaspálya utca északi részén, valamint a Gép utca déli szakaszán.

Közhasználatú zöldfelületek

A tervezési területen közpark, illetve közkert nem található. A tervezési területen két közhasználatú játszótér található a Vásárló utcában és a Vaskő utcában. A Vásárló utcai játszótér mellett egy szabadon látogatható kisebb méretű sportpálya is található. Kutyafuttató nincs a területen.

A 2008-ban megalakult KŐKERT Kőbányai Kerületgondnoksági és Településüzemeltetési Non-profit Közhasznú Kft. látja el a kerületi tulajdonban lévő parkok és egyéb zöldfelületek (pázsit, cserje, parkfa) fenntartását, a játszóterek, sétányok gondozását és egyéb területek takarítását (hulladék elszállítása stb.).

Lakókertek

A zöldfelületi rendszer részét képezik a lakóterületek zöldfelületei is, melyek jellemzően a Gép utca, Pongrác út, Szalonkaköz, Vaskő utca által közrezárt területen jellemzőek. Jelentős zöldfelületi aránnyal rendelkeznek a Hargita sétány és Platán sor társasházi kertjei, valamint a Doba – Nyerő – Kisbacon utca – Pongrácz út által határolt tömb belső kertje. A többi lakóházhoz kapcsolódó kertek rendkívül kicsik és nagyrészt burkoltak.

Intézmény kertje

A tervezési területen a Szervátiusz Jenő Általános Iskola jelenik meg, mint magas zöldfelületi aránnyal rendelkező intézménykert. Az intézmény sportpályával rendelkezik és területén jelentős a lombkorona borítottság.

Egyéb kondicionáló zöldfelület

A vasúti területek mentén ruderális, spontán fejlődött növénytársulások jelennek meg. A Mázsa téren jelenleg használaton kívüli telkeken gyepfelület és cserjésedés jellemző. Ezek a területek kevésbé értékes zöldfelületek, jelen állapotukban a hősziget-hatás mérséklésében van szerepük.

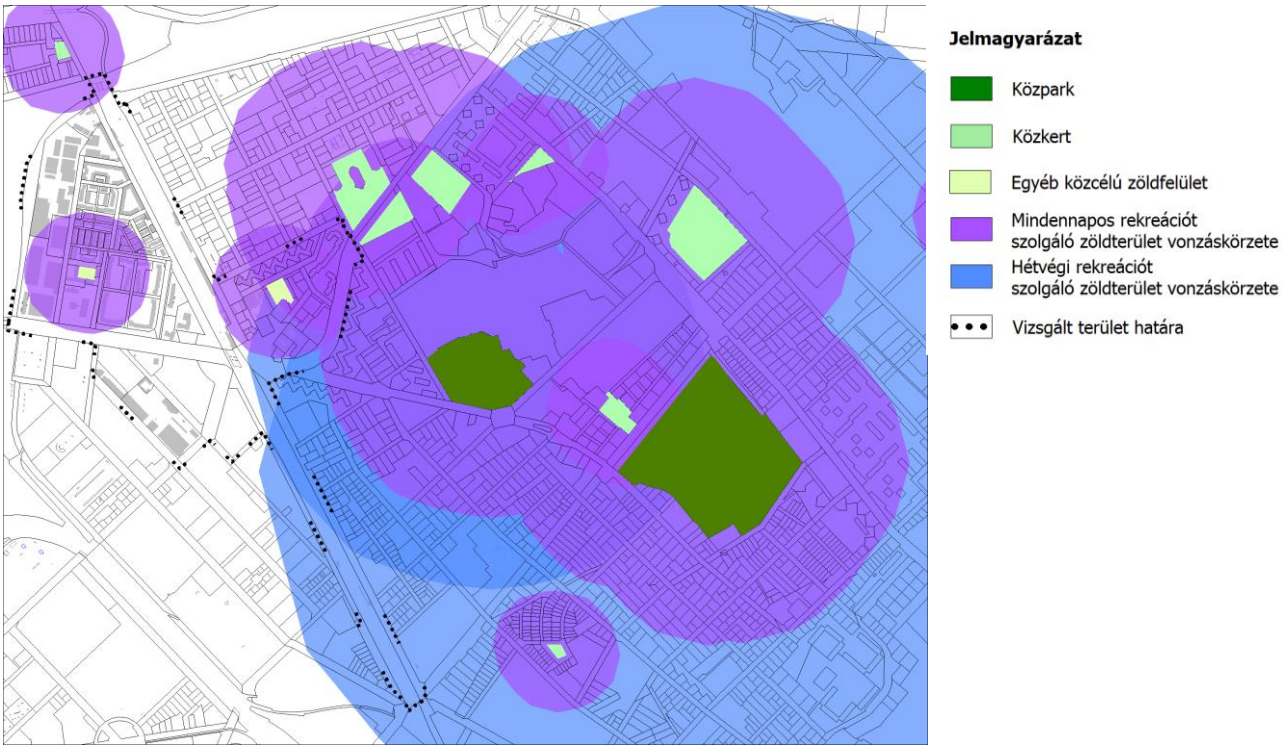
A Kőrösi Csoma Sándor úton a villamospálya 7-16 m szélességben intenzíven fenntartott gyepfelülettel borított, mely kedvezően befolyásolja a környék zajterhelését, illetve alacsony felszínhőmérsékletű.

A tervezési területen egy intenzív fenntartású, gyeppel és cserjékkel kialakított tetőkert található a Kőrösi Csoma Sándor út 6. szám alatt.

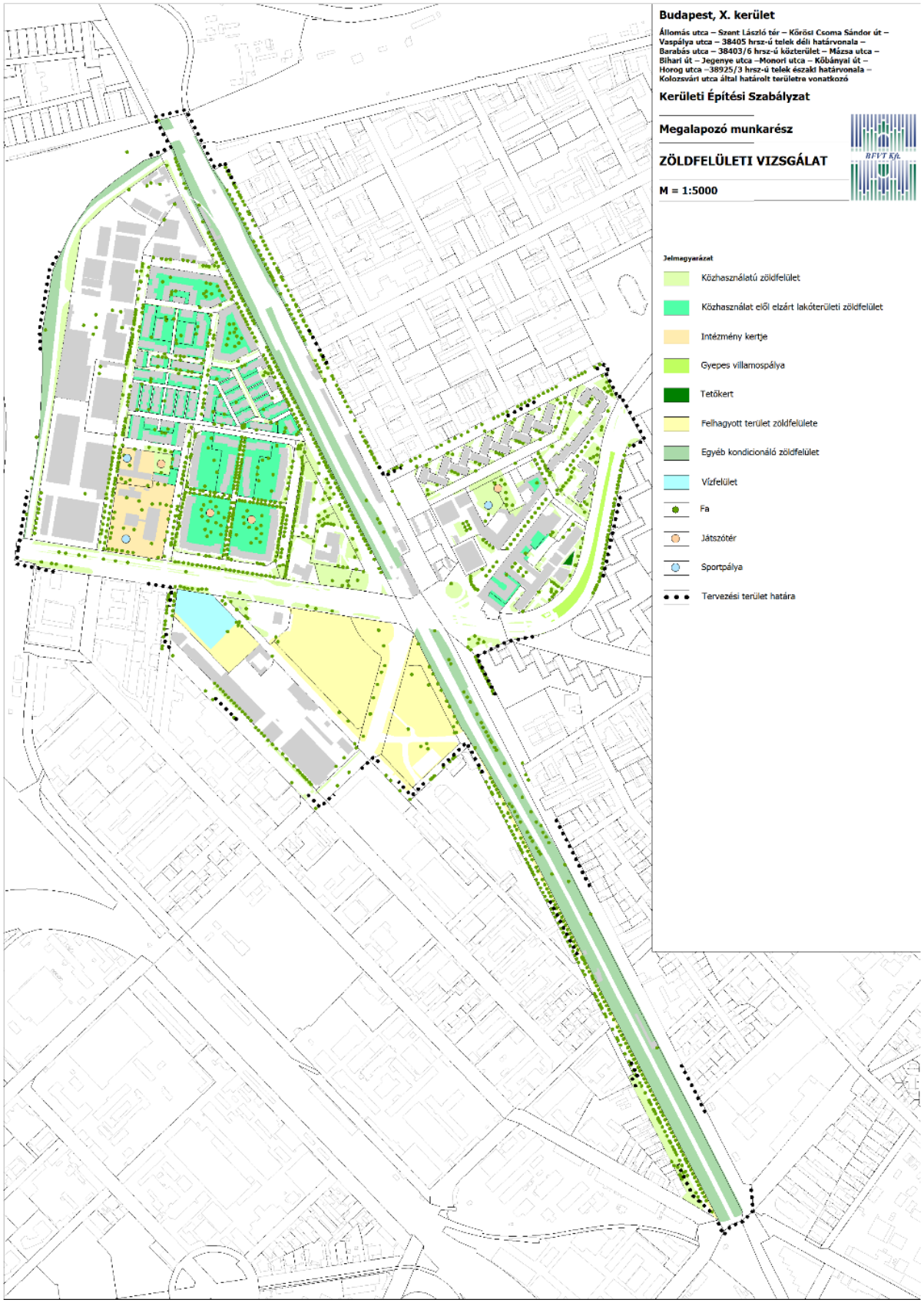
1.8.2. Zöldfelületi ellátottság

A tervezési terület zöldfelületi ellátottsága közepes, önálló közkertek, közparkok nem találhatók a tervezési területen, rekreációra elsősorban a Vaskő utcai és a Vásárló utcai játszótéren van lehetőség, melyet jellemzően a szűk környék lakossága vesz igénybe. A tervezési terület közelében azonban több közpark is található, elsősorban attól keletre: Csajkovszkij park, Rottenbiller park, Óhegy park, számos játszótér, sportpálya és kutyafuttató, valamint nyugatra a Népliget található. Továbbá a tervezési területtel határos a Szent László tér.

A közcélú rekreációs zöldterületek vonzáskörzetét szemléltető térkép jól érzékelteti, hogy a tervezési területnek csak a keleti része esik a mindennapos rekreációt ellátó zöldterület vonzáskörzetébe. A tervezési terület nyugati felén csak egy kisebb közcélú zöldfelület vonzáskörzete jelenik meg. A hétvégi rekreációt is ellátó közparkok vonzáskörzete is elsősorban a keleti területet fedi, azonban a Népliget hétvégi rekreációt ellátó vonzáskörzete a teljes tervezési területet magában foglalja. Budapest Zöldinfrastruktúra Koncepciója szerint az érintett zöldterületek mindennapos rekreációs vonzáskörzete 150 és 300 m, míg a hétvégi 500 és 1000 m között mozog. Az egyéb közcélú zöldfelületek vonzáskörzete 150 m. Ugyanakkor hozzá kell tenni, hogy a vizsgálat légvonalban számol, a tényleges elérési útvonalak változhatnak a közlekedési folyosók és elérési útvonalak függvényében.



A hétvégi és a mindennapos rekreációt szolgáló zöldterületek vonzáskörzete



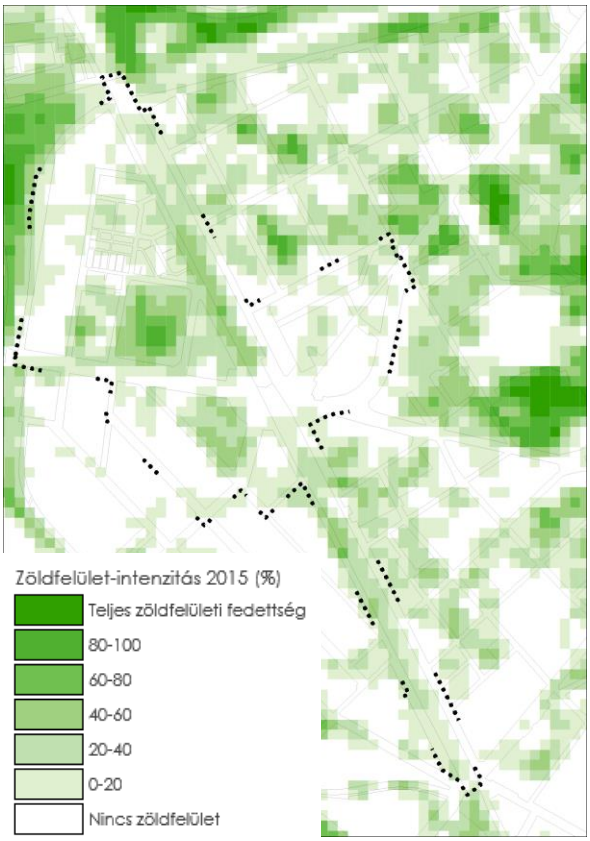
Zöldfelületi rendszer elemeinek vizsgálata

1.8.3. Zöldfelületi intenzitás és zöldfelület-borítottság

A terület és a térség zöldfelületi viszonyai jól jellemezhetők a zöldfelületi intenzitás bemutatásával. A zöldfelületi intenzitás vizsgálatához a Budapesti Corvinus Egyetem, Tájtervezési és Területfejlesztési Tanszék kutatási eredményeit használtuk fel. A vizsgálat alapját képező adatbázis 2015-2016-ban rögzített Landsat 8 műholdfelvétel felhasználásával készült. A zöldfelületi intenzitás érték (ZFI) a zöldfelület intenzitását jellemző %-érték, amely az adott területre eső zöldfelületek arányát (területi kiterjedés és borítottság minősége is) fejezi ki. Az érték nagysága nem egyezik meg a zöldfelületek tényleges nagyságával. (Pl. egy zárt lombkorona szint alatt lévő szilárd burkolat nem érzékelhető a felvételeken.)

A térképen jól láthatóak az alacsony zöldfelület-intenzitású területek, ahol az érték 20% alatti, ezek jellemzően a terület keleti része, a Kőbányai út-Kőrösi Csoma Sándor út csomópontja, a Gép utcától nyugatra fekvő terület, valamint a Mázsa utca—Jegenye utca közötti terület. Viszonylag magas zöldfelületi intenzitással az üresen álló Mázsa téri tömb, a vasút területe, valamint a nyugati lakótömb bír, ahol az érték jellemzően 20-60%. A Monori utca, Szalonka köz, Pongrácz köz és Kőbányai út által határolt tömb belső részén a legmagasabb a zöldfelület-intenzitás érték, mely megközelíti a 100%-ot, vagyis közel teljes borítottság jellemzi.

A zöldfelület-borítottságot vizsgáló térkép a zöldfelület-intenzitás vizsgálathoz hasonlóan, műholdfelvételekből interpretált elemzésen alapul. Hibalehetősége viszonylag magas, de tájékoztatáshoz felhasználható. A vizsgálat nem tartalmaz adatokat a zöldfelületek vitalitására vonatkozóan, illetve a lombkorona alatti területeket sem veszi figyelembe. A térkép alapján az látható, hogy a vizsgálati területen belül a Mázsa tér környéki üresen álló telkeken, valamint a vasút mentén, illetve a villamospálya keleti szakaszán többnyire gyepfelületek találhatóak. A tervezési terület többi részén, a zöldfelületeken mindenütt nagy a lombkorona borítottság aránya, illetve az út menti fásítások, fasorok is kirajzolódnak.



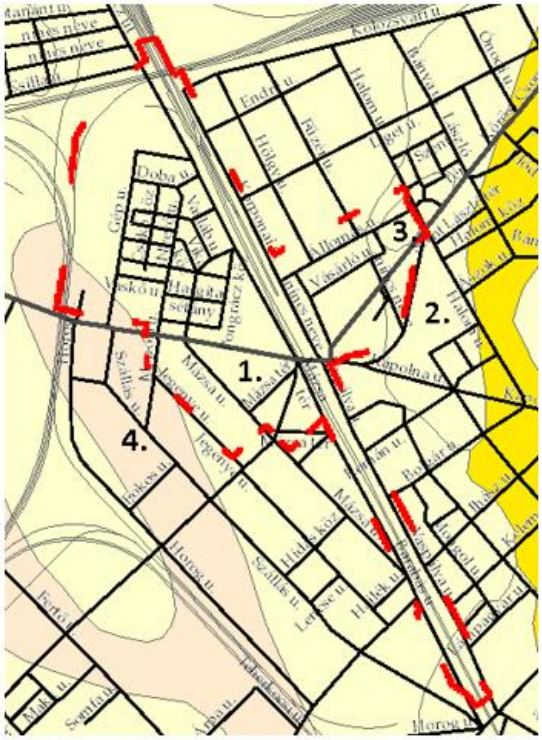
Zöldfelület-intenzitás értéke 2015-ben

Zöldfelület-borítottság 2015-ben

1.9. KÖRNYEZETVÉDELEM

1.9.1. Talaj

A tervezési terület földtani állapotát meghatározza a lepelhomok, valamint keleti határán kőzetlisztes homok, kőzetliszt, agyag és huminites öntésiszap, déli részén kavics, homokos kavics található. A terület fedetlen földtani állapotát elsősorban a homokos agyag, agyagmárga határozza meg, valamint déli részein a kőzetlisztes agyag, agyagmárga, keleti határain az oolitos mészkő, mészmárga, bentonitosodott riolittufával is megtalálható.



1. Lepelhomok
2. Kőzetlisztes homok, kőzetliszt, agyag
3. Huminites öntésiszap
4. Kavics, homokos kavics

Földtani térkép (forrás: map.mbfsz.gov.hu/bpmg40/)

1. Homokos agyag, agyagmárga
2. Kőzetlisztes agyag, agyagmárga
3. Oolitos mészkő, mészmárga, bentonitosodott riolittufával

Felszíni földtani térkép (forrás: map.mbfsz.gov.hu/fdt100/)

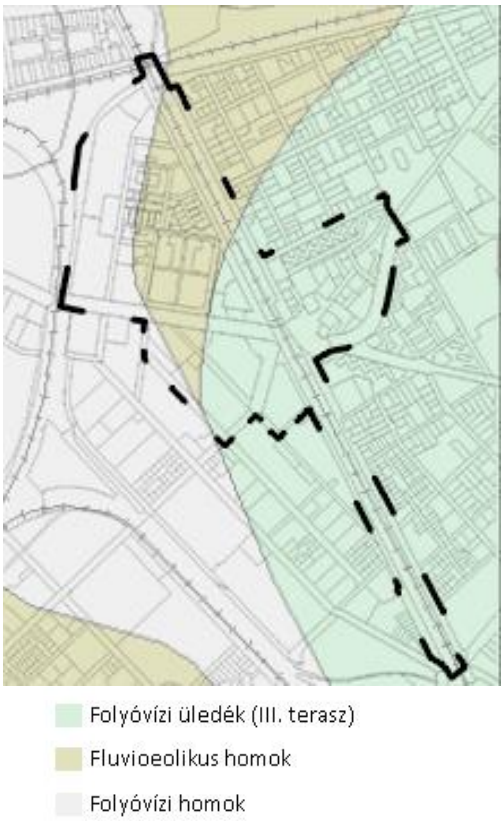
A terület talaja a Pongrácz köztől keletre folyóvízi üledék (III. terasz). A terület északi részén fluvioeolikus homok található (Szalonka köz, Hargitai sétány környéke). A terület keleti részén végig folyóvízi homok alapkőzet található.

A Mázsa téren a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályának tudomása szerint kármentesítéssel érintett területek találhatóak az egykori OMV üzernanyag-töltő állomás helyén, a 38403/4 és 38403/6 hrsz. alatti ingatlanokon. Ezen ingatlanokon a földtani közeg és felszín alatti víz valószínűsíthetően alifás szénhidrogén, benzol, toluol, etil-benzol, xilolok, egyéb alkil-benzolok, policiklikus aromás szénhidrogének szempontjából szennyezett.

1.9.2. Felszíni és felszín alatti vizek

A terület közelében nem található vízfolyás, a Rákos-patak legközelebb 3 km-re, a Duna 4,5 km-re található. Árvízveszély nem érinti a területet. A Mázsa utca és a Monori utca kereszteződésénél egy megkezdett mélyalapozás után egy 4 600 m^2 kiterjedésű vízfelszín alakult ki, mely előtört talajvíz, valamint megrekedt csapadékvíz, mely a csatornahálózatba beömlött és ezáltal környezetvédelmi problémát okozott. A terület magántulajdonban van (hrsz. 38417/2).

A tervezési terület keleti része karsztos terület a főváros Településszerkezeti Terve szerint. A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet alapján a karsztos területek a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területnek minősülnek, amelyekre vonatkozó előírásokat a kormányrendelet tartalmazza. A karsztvízbázis védelme érdekében e területeken fokozott figyelem fordítandó a vízháztartás megváltoztatása, a szennyvízkezelés tervezése, kivitelezése során. Karsztos területen bármely eredetű, szennyezett víz elszikkasztása nem megengedhető, a telkek beépítése, csak közművesítés esetén, a szennyvizek biztonságos elvezetése mellett támogatható.



Fedetlen földtani térkép (forrás: map.mbfsz.gov.hu/bpmg40/)

A karsztos területeknek köszönhetően a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet értelmében a terület „kiemelten érzékeny” felszín alatti vízminőség-védelmi kategóriába tartozik, ahogy az egész kerület.

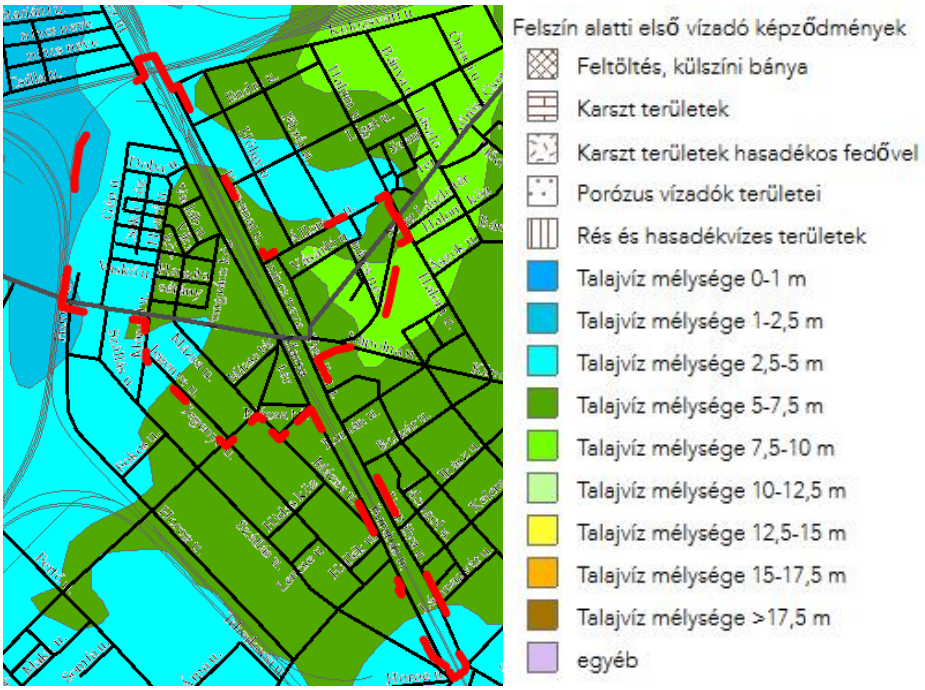
A talajvíz átlagos mélysége 5 m. A talajvíz mélysége nyugat felé haladva emelkedik, a tervezési terület keleti határán 7,5-10 m, a nyugati határán már csak 1-2,5 m.

A tervezési terület teljes területe az „Országos Területrendezési Tervről" szóló 2003. évi XXVI. törvény 3/7. melléklete alapján az Országos vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozik.

A tervezési terület ivóvízbázis védőövezet nem érint. A Magyar Állami Földtani Intézet által készített Budapest Felszín alatti első vízadó képződményeinek térképe alapján a tervezési terület egy kis része magas talajvízállású terület lehet, melyre a tervezés során figyelemmel kell lenni.

A tervezési terület érinti az „sp.1.13.1 Duna bal parti vízgyűjtő - Vác-Budapest" sekély porózus víztestet, melynek állapota mennyiségi szempontból jó, de gyenge kockázatú, kémiai állapotát tekintve gyenge minősítésű.

A vízgyűjtő-gazdálkodási tervben a víztestekre meghatározott környezeti célkitűzés a jó állapot elérése illetve fenntartása.



1. ábra: Talajvíz mélysége (forrás: map.mbfsz.gov.hu/bpmg40/)

1.9.3. Levegőminőség

A X. kerület a 4/2002. (X. 7.) KVVM rendelet alapján a "Budapest és környéke" légszennyezettségi agglomerációba tartozik. A levegőterhelési határértékeket a 4/2011. VM rendelet rögzíti.

A tervezési területen légszennyezettségi automata mérőállomás nem üzemel. Az OLM Budapesten mért éves átlagos szálló por és nitrogén-dioxid adatai alapján, a tervezési területhez legközelebb eső Gergely utcai állomás adatai a többi mérőállomás adataihoz viszonyítva jó értékeket mutatnak a 2006-2016-os időszakban és az értékek nem érték el a határértékeket.

Mérőállomás	PM_{10} ($\mu g/m^3$)											NO_2 ($\mu g/m^3$)										
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Pesthidegkút	32	24	19	28	31	31	27	26	25	23	22	33	23	20	19	20	23	21	n.a.	n.a.	18	17
Tétény / Budatétény	n.a.	n.a.	41	n.a.	22	30	24	23	n.a.	29	25	n.a.	n.a.	40	36	38	33	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Csepel	n.a.	42	35	32	n.a.	n.a.	n.a.	27	26	29	n.a.	n.a.	n.a.	28	22	25	29	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Honvéd telep	54	44	32	31	30	34	31	n.a.	n.a.	n.a.	27	47	44	33	29	34	35	31	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Széna tér	30	24	37	37	38	37	31	32	31	44	33	54	56	55	40	49	57	n.a.	52	n.a.	52	46
Erzsébet tér	50	46	32	36	37	40	36	36	33	39	34	n.a.	52	54	49	51	55	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

Kosztolányi tér	49	37	39	29	29	29	n.a.	n.a.	29	34	n.a.	60	51	47	46	46	44	n.a.	45	32	31	37
Baross tér / Teleki tér	41	n.a.	35	37	35	39	25	29	n.a.	n.a.	28	56	n.a.	40	37	38	41	37	37	33	39	37
Kőrakás park	54	43	39	31	37	35	29	28	27	28	27	34	34	34	29	31	31	30	26	22	26	26
Gergely u.	-	31	29	30	28	30	26	23	25	n.a.	n.a.	n.a.	38	38	35	33	37	33	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Gilice tér	38	30	32	30	28	33	30	30	29	29	27	38	28	27	28	34	31	n.a.	21	20	28	26
Káposztás megyer	-	-	-	-	27	31	26	26	n.a.	n.a.	23	-	-	-	-	n.a.	27	11	24	n.a.	n.a.	37

2. ábra: PM_{10} és nitrogén-dioxid éves átlagos koncentrációja Budapesten

n.a.: a mérési adatok mennyisége kisebb, mint 75%; - : nincs mérés

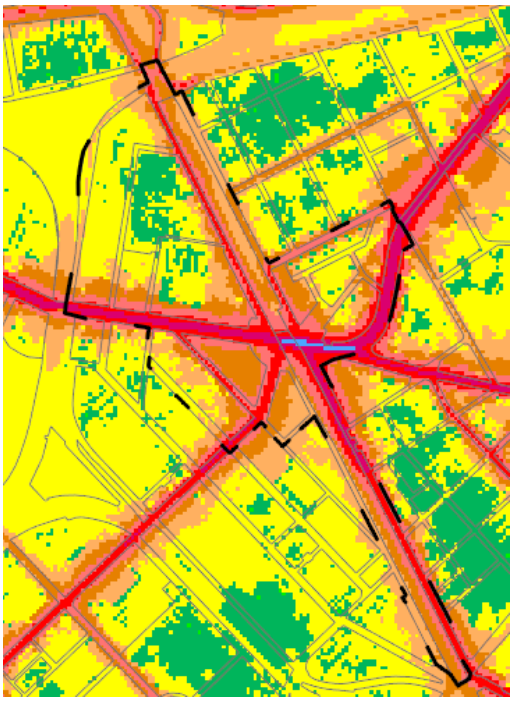
Az egységes környezethasználati engedélyhez kötött üzemeltetők közül a tervezési területen nincs jelen helyhez kötött légszennyező pontforrások üzemeltetője. A tervezési terület déli határán azonban több ilyen üzem is található.

A 2010-2014-es évek kerületi környezetvédelmi programja tartalmaz a területre vonatkozó légszennyezettségi mérési eredményeket (2009-es adatok). A légszennyezettség a tervezési terület közelében, a Kőrösi Csoma sétány 16. szám alatt található ponton mért eredmények alapján mutatható be, amelyek szerint NO_x tekintetében a forgalmi csúcsidőszakban órás határérték túllépések tapasztalhatók.

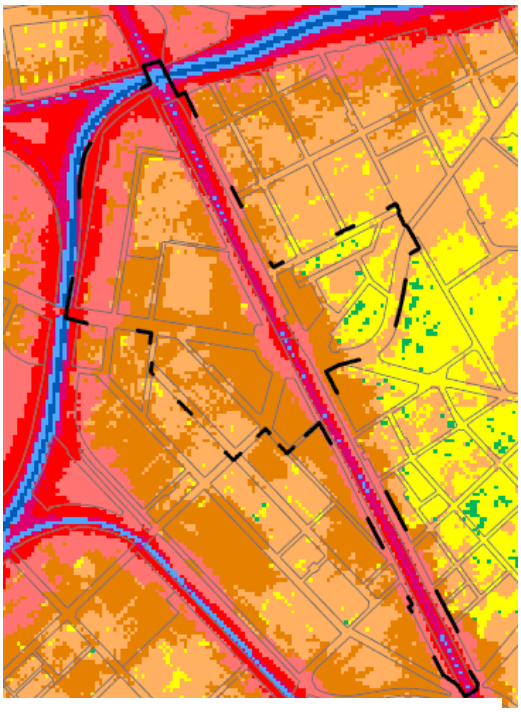
1.9.4. Zaj- és rezgésterhelés

A területen jelentős a zajterhelés, amely az átmenő és határoló vasútvonalak, a Kőrösi Csoma Sándor út, a Kőbányai út forgalmának következménye. Ezen főút- és vasútvonalak mentén a zajszint meghaladja a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM rendeletben meghatározott vonatkozó határértékeket. A terület felett nem található légifolyosó, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közlekedési zajszintje határérték alatti. Az üzemi zajszint nem haladja meg a határértéket.

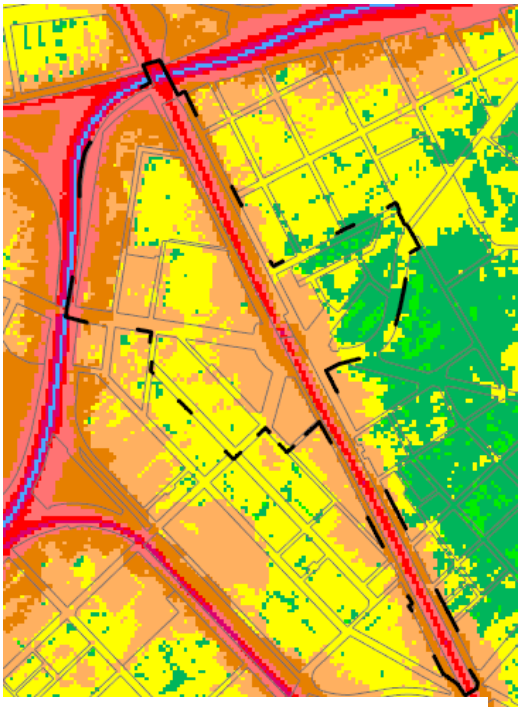
3. ábra: Közúti zajterhelés nappal



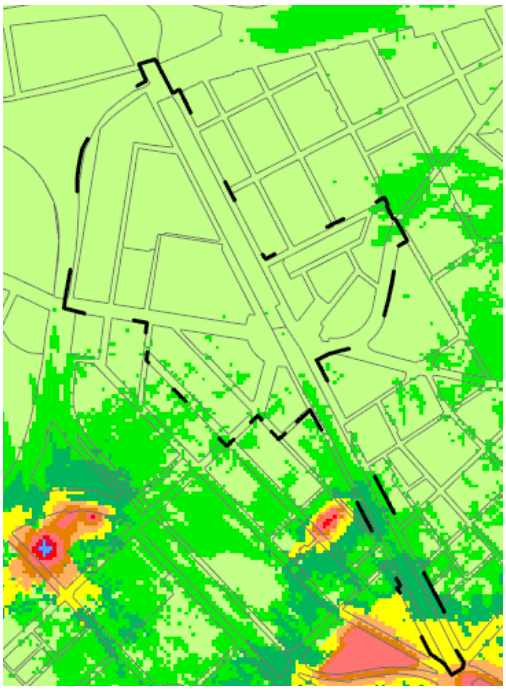
4. ábra: Közúti zajterhelés éjjel



3. ábra: Vasúti zajterhelés nappal

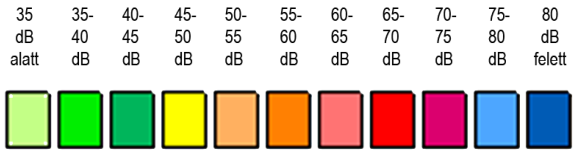


4. ábra: Vasúti zajterhelés éjjel



5. ábra: Üzemi zajterhelés nappal

6. ábra: Üzemi zajterhelés éjjel



Határérték kisvárosias lakóterületen főúttól, vasúti fővonaltól származó zajra: nappal 65 dB, éjjel 55 dB, üzemi zajra: nappal 50 dB, éjjel 40 dB.

Forrás: https://geoportal.budapest.hu/Kornyezetvedelem/ZAJ/2007/Agglo/

A 2009-2014-es évek kerületi környezetvédelmi programja tartalmaz a területre vonatkozó zajterhelési mérési eredményeket (2009-es adatok).

Zajmérési pont helye	5 perces egybefüggő időtartamra vonatkozó egyenértékű A-hangnyomásszint (dBA)	Vonatkozó határérték
Kőrösi Csoma Sándor út 6/d (közúti zajterhelés)	66	65
Kolozsvári utca – Korponai utca kereszteződése (közúti zajterhelés)	63	65
Kőbányai út és Szállás utca kereszteződése (közúti zajterhelés)	69	65
Gép utca Doba utca kereszteződése (közúti zajterhelés)	57	55
Állomás utca és Füzér utca kereszteződése (közúti közlekedés)	63	60
Kolozsvári utca – Korponai utca kereszteződése (vasúti zajterhelés)	63	60

A tervezési terület határain mért közúti és vasúti zajterhelési értékek többnyire kismértékben meghaladták az előírt határértékeket. (A vonatkozó határértékeket, az út hierarchiájának és az övezetnek megfelelően a 27/2008. KvVM-EüM rendelet tartalmazza.)

2010-ben az Önkormányzat megbízta a Hangmérnök Tervező és Szolgáltató Kft-t, hogy az Einhell Hungária Kft. (Budapest X. kerület, Mázsa tér 7/5.) irodaházának többszöri panaszára vasúti zajméréseket végezzen. Az épület tetőtéri, emeleti részén irodák találhatók, amelyek ablakaival szemben húzódik a 100A jelű vasúti fővonal. A szakértők a 16 órás mérés során 218 szerelvény és szerviz autó elhaladását figyelték meg. Az elvégzett vizsgálatok alapján megállapítható, hogy az Einhell Hungária Kft. irodaépülete mellett felvett mérési pontban, nappal a vasúti közlekedés által létrehozott zajterhelés megítélési hangnyomásszintje 64 dB(A), így a zajhatárérték túllépés nem volt kimutatható.

1.9.5. Hulladékgazdálkodás, köztisztaság

A tervezési területen a rendszeres hulladékelszállítást a FKF Zrt. végzi. Az elszállítás a társasházaknál heti 2-3 alkalommal igénytől, illetve területi adottságtól függően, panelházas lakótelepeken heti 3 alkalommal történik. A közterületen elhagyott hulladék begyűjtését a Kőkert Kft. végzi.

A tervezési területen a közterületi gyűjtőpontok (hulladékgyűjtő szigetek) a házhoz menő szelektív gyűjtés kiterjesztésének következtében megszűntek.

A házhoz menő szelektív hulladékszállítással a kerület 100%-ban lefedett. A gyűjtőtartályok ürítési gyakorisága: családi házas övezetben négyhetente egyszer, társasházas övezetben hetente egyszer.

A terület a zöldhulladék-gyűjtési területnek nem része.

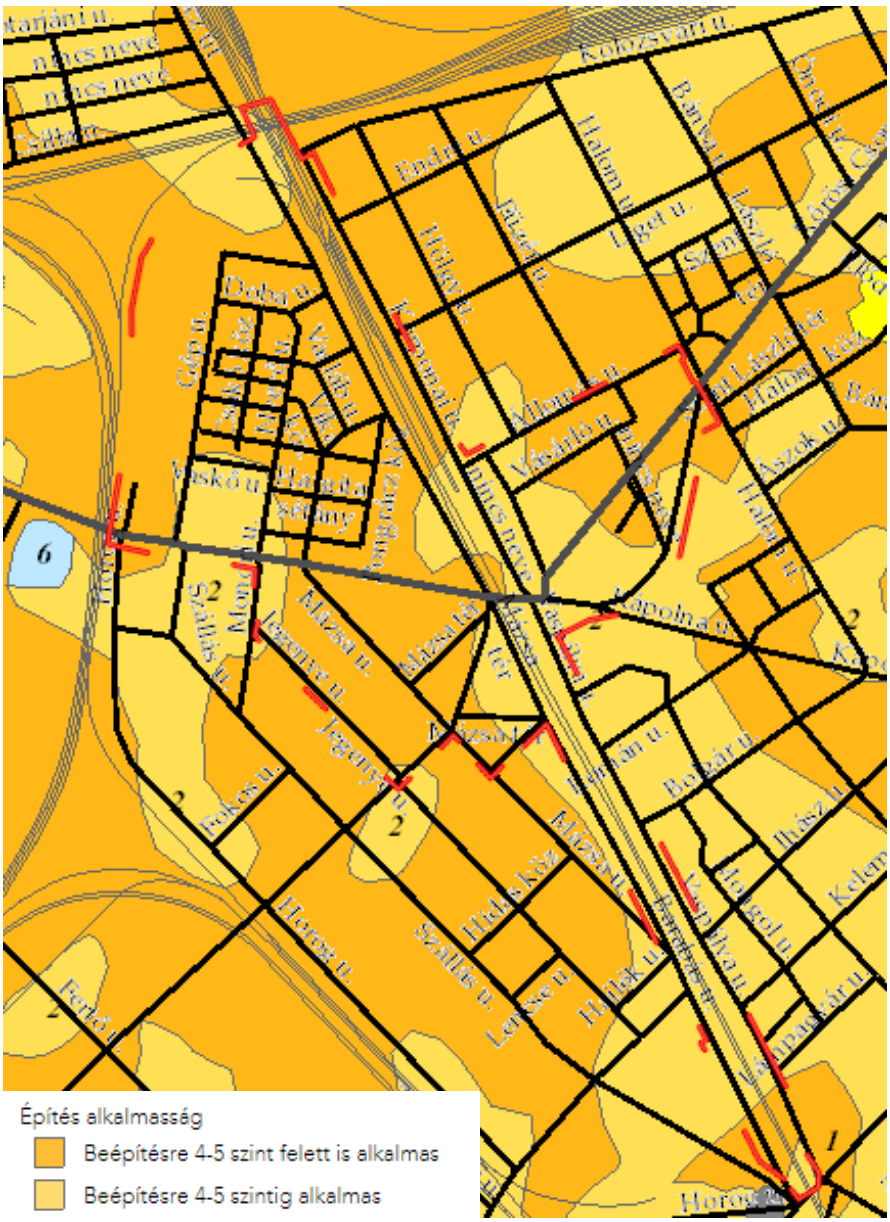
A Mázsa tér környéki felhagyott telkeken nagy mennyiségű elbontatlan építési alap és egyéb törmelék van, amelynek rendezett elszállítása fontos feladat.

A tervezési területen, 2014-es adatok szerint nincsen veszélyes hulladékot termelő üzem, csak a tervezési területtől délre, a Xelia Kft. és a CEVA-Phylaxia Oltóanyagtermelő Zrt., melyek gyógyszeralapanyag gyártással foglalkoznak.

1.10. KATASZTRÓFAVÉDELEM

1.10.1 Építésföldtani korlátozások

A Magyar Földtani és Geofizikai Intézet térképe szerint a tervezési terület egyes részei beépítésre 4-5 szintig alkalmasak, de a terület nagy része beépítésre 4-5 szint felett is alkalmas. Barlangok, alábányászott, csúszás- és süllyedésveszélyes, földrengés-veszélyeztetett illetve feltöltött területek nem érinti a tervezési területet.



1.10.2. Vízrajzi veszélyeztetettség

A vizsgált terület árvédelmi szempontból védett, árvíz tekintetében nem veszélyeztetett.

1.10.3. Tevékenységből adódó korlátozások

A tervezési területen nem található veszélyes üzem.

1.11. KÖZMŰVIZSGÁLAT

1.11.1. Vízellátás

A vizsgált terület és annak térségének vízellátásáról egyrészt a 20. számú Pesti alap nyomászóna, másrészt a 23. számú kelet-pesti felső nyomászóna vezetékei gondoskodnak. Az ivóvízellátást és a megfelelő tűzivíz igényt a Fővárosi Vízművek Zrt. biztosítja.

A 20. számú Pesti alapzóna vezetékei a vizsgált terület délnyugati részére eső ingatlanokat látják el ivóvízzel, míg a vizsgált terület többi részén található ingatlanok vízellátásáról a 23. számú Keletpesti felső nyomászóna vezetékei gondoskodnak.

Jelentősebb átmérőjű (DN ≥ 300) ivóvízvezeték a következő helyeken található a vizsgált területen és környezetében:

- Kőbányai út – Kápolna utca nyomvonalon: DN 1000 – DN 800 – DN 600 (anyaga: gömbgrafitos öntött vas (GÖV)) – 20. számú nyomászóna,
- Mázsa utca: DN 300 (anyaga: GÖV) - 20. számú nyomászóna,
- Barabás utca – Száva utca nyomvonalon: DN 300 (anyaga: acél, GÖV) – 20. számú nyomászóna,
- Kőér utca: DN 500 (anyaga: öntött vas) – 20. számú nyomászóna,
- Kőér utca: a DN 500-as vezetékkel párhuzamosan DN 300 (anyaga: acél, GÖV) – 23. számú nyomászóna,
- Gergely utca – Kápolna utca – Liget tér nyomvonalon: DN 300 (anyaga: acél, GÖV) – 23. számú nyomászóna,
- Ihász utca – Gergely utca nyomvonalon: DN 400 (anyaga: öntött vas) – 23. számú nyomászóna.

A vizsgált terület elosztóhálózata jellemzően DN 200-as, DN 150-es, DN 125-ös és DN 100-as átmérővel épült ki, anyagát tekintve pedig GÖV, öntött vas, KPE és acél.

A vizsgált terület és környezetében ipari vízvezetékek is találhatók:

- Fertő utca – Ceglédi út – Száva utca – Szállás utca Gyömrői út nyomvonalon: DN 800, öntött vas anyagú ipari vízvezeték,
- Kőér utca – Cserkesz utca nyomvonalon: DN 200, acél anyagú ipari vízvezeték,
- Vaspálya utca – Korponai utca nyomvonalon: DN 300, acél anyagú ipari vízvezeték.

A vizsgált terület tűzivíz biztosítása földalatti és föld feletti tűzcsapokkal történik. Vizsgálva a tűzcsapok 100 m-es ellátási körzetét megállapítható, hogy a vizsgált területen található olyan terület (Horog utca környezete), amely területet nem fed le az ellátási körzet. Ennek oka valószínűleg az, hogy egyes területeken egyedileg kerültek kialakításra a tűzivíz ellátó rendszerek, illetve egyéb módon (nem az ivóvízhálózatról) történik a szükséges oltóvízigény biztosítása.

1.11.2. Csatornázás

A vizsgált területen és környezetében a meglévő csatornák egyesített rendszerben épültek ki. Mind a szennyvízelvezetést, mind a csapadékelvezetést a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. biztosítja az egyesített rendszerű csatornahálózat révén. A vizsgált terület a Ferencvárosi Szivattyútelep vízgyűjtő

területéhez tartozik. Az egyesített csatornahálózatok által összegyűjtött vizek befogadója tehát a Ferencvárosi Szivattyútelep, majd pedig az Észak-pesti Szennyvíztisztító Telep.

Nagyobb átmérőjű csatornák a vizsgált területen és környezetében az alábbi helyeken található:

- Kolozsvári utca – Hölgy utca – Endre utca – Pongrác út: Ø 120 – 92/138 – 100/150 – 120/180 vasbeton, ÜPE és beton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Liget utca – Korponai utca – Kőbányai út: Ø 196 – Ø 210 – Ø 220 méretű, vasbeton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Füzér utcában: Ø 80 acél anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Gép utcában: 60/90 beton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Kőrösi Csoma sétány: 63/95 tégla anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Kőrösi Csoma Sándor út – Liget tér: 70/105 – 100/150 beton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Bihari utca: 70/110 – 138/207 tégla és ÜPE anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Jegenye utca: 60/90 beton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Szállás utca egyes részein: 60/90 beton anyagú, 84/126 és 63/95 tégla anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Horog utca egyes részein: Ø 80 acél anyagú és 63/95 beton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Kápolna utca – Román utca – Mázsa tér: 70/105 – Ø 100 – Ø 135 – 140/210 tégla, PVC és vasbeton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Bolgár utca – Vaspálya utca – Száva utca: 70/105 tégla anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Bolgár utca – Cserkesz utca: 70/105 – Ø 140 tégla és vasbeton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Gyömrői út – Kőér utca: 90/135 – Ø 150 beton és vasbeton anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Ihász utca: Ø 80 acél anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- Gergely utca: Ø 100 acél anyagú egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna.

A vizsgált területen és környezetében található a Liget téri szennyvízátemelő, a Liget téri gyalogos aluljáróban. Az átemelő beépített névleges kapacitása: 8 l/s.

1.11.3. Villamosenergia-ellátás

A terület szomszédságában több elektromos alállomás is üzemel. A térség középfeszültségű hálózatának táppontjai a Népliget alállomás, a Gyakorló utcai Rákosfalva 120/10 kV-os alállomás. A vizsgálati területtől déle a Kispest alállomás található.

Az alállomásokat betápláló 120 kV-os hálózatok a vizsgálati területet nem érintik. Az alállomásokból a területre érkező 10 kV-os kábelek hurkolják fel a 10/0,4 kV-os transzformátorokat, amelyekről a fogyasztók ellátása megoldott.

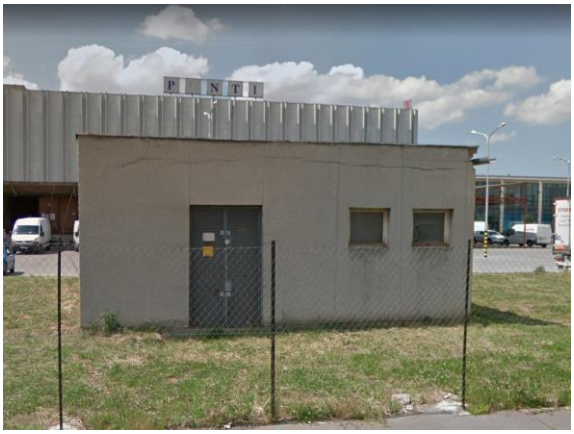
10 kV-os középfeszültségű földkábel hálózat üzemel a Kőbányai úton, a Monori utcában, a Hargita sétányon, a Pongrácz közben, a Platán soron, a Nyerő utca – Kisbacon utca nyomvonalon, a Pongrác

úton, a Korponai utcában, a Liget tér térségében nagyszámban, a Kápolna utcában – Kőrösi Csoma Sándor út nyomvonalon, a Kőrösi Csoma sétányon, a Füzér utcában, a Vásárló utcában, az Állomás utcában és a Vaspálya utcában. Emellett megtalálható a középfeszültségű hálózat a Monori utcában, a Bihari utcában és Mázsa utcában is.

10/0,4 kV-os transzformátor pinceszinten elhelyezve

Épületben elhelyezett 10/0,4 kV-os transzformátor

28421 sz. betonházas transzformátor a Mázsa utcában



24213 sz. 10/0,4 kV-os transzformátor épületben elhelyezve a Mázsa utcában

10/0,4 kV-os transzformátorok szekunder kapcsaitól indított villamos hálózat biztosítja a térség kisfeszültségű ellátását.

A kisfeszültségű erőátviteli hálózat vegyes képet mutat, jellemzően földkábeles kialakítású a vizsgálati terület nagy részén, ugyanakkor szigetelt szabadvezetékes kialakítással létesült a Nyerő utca térségében, a Mázsa utca és a Barabás utca egy-egy szakaszán.

A terület meglévő közvilágítás-rendszerének táppontjait a 10/0,4 kV-os állomásokba telepített közvilágítási kapcsolóegységek képezik. A területen üzemelő közvilágítási hálózat a kisfeszültségű erőátviteli hálózathoz hasonlóan jellemzően földkábeles. Szabadvezetékes közvilágítási hálózat a kisfeszültségű hálózattal közös oszlopsoron létesült.

1.11.4. Gázellátás

A kerület gázellátását a főváros részére kiépített I.-es számú nagynyomású gázkörvezeték biztosítja. Az NKM (korábban: FŐGÁZ) nagynyomású gázhálózata a Salgótarjáni úton érkezik a Zách utcai gáznyomásszabályzóhoz, ahol a térség nagyközépnyomású gázhálózatának egyik táppontja található. Az innét kiinduló DN 700 HA 6 bar nagyközépnyomású földgáz elosztóhálózati gerinc a Pongrác úton DN 500 mérettel létesült, és halad végig a vizsgálati területen. A Mázsa tér térségében DN 400 HA mérettel kettéágazik. Az egyik ág a Barabás utcában, a másik ág a Bihari utcában halad tovább. A Kőbányai úton DN 200 mérettel létesült.

A Kőbányai úttól északra eső terület ellátására a Pongrác út – Szalonka köz sarkán nagyközép/kisnyomású gáznyomásszabályzó létesült, innét kiinduló 30 mbar kisnyomású rendszer biztosítja a fogyasztók közvetlen gázellátását. A térség kisnyomású hálózatának fontos táppontja a Román utcai földbesüllyesztett kivitelű nyomásszabályzója, amely már a vizsgálati területen kívül esik, de az ellátásban részt vesz.

Pongrác út – Szalonka köz sarkén lévő épületben elhelyezett gáznyomásszabályzó

Román utcai földbe süllyesztett gáznyomásszabályzó

1.11.5. Távhőellátás

A vizsgálati területen a fővárosi távhőhálózat elérhető. A terület távhőrendszere a Kispesti Erőmű ellátási területéhez tartozik, gerinciránya Fv 2 DN 400 mérettel a Bihari utcában érkezik a területre.

A Liget tér térségében a hálózat kiterjedt rendszert alkot.

A terület hőellátásának biztosításához a távhőhálózat figyelembe vehető.

1.11.6. Elektronikus hírközlés

Vezetékes elektronikus hírközlés

A terület a Magyar Telekom Nyrt. ellátási területéhez tartozik. A terület a Kőér utca 17-es szám alatt üzemelő AXE típusú Kőbánya központ tápterülete.

A főbb közlekedési és feltáró utak mentén a járdaburkolatok alatt beton tömbcsatornás és műanyag védőcsöves postai alépítmények húzódnak. Az alépítményekben haladnak a területet ellátó, illetve az itt átmenő távközlőhálózati elosztó-, csatlakozó-, törzs- és átkérő-, valamint HTI kábelek.

Az előfizetői csatlakozások tápfejszekrényes kifejtő egységeken keresztül történnek.

A vizsgált területen, a Magyar Telekom hálózata mellett a DIGI Kft. telekommunikációs hálózatai épültek ki a Kőbányai úttól északra, a Kőrösi Csoma sétány és a Liget tér térségében.

A rendszer elemei alkalmasak valamennyi földi sugárzású telekommunikációs és a műholdas műsorszóró állomások nagyközösségi vételére.

A Telekom hálózata jellemzően alépítményben üzemel, de megtalálhatóak légkábeles szakaszok is a területen.

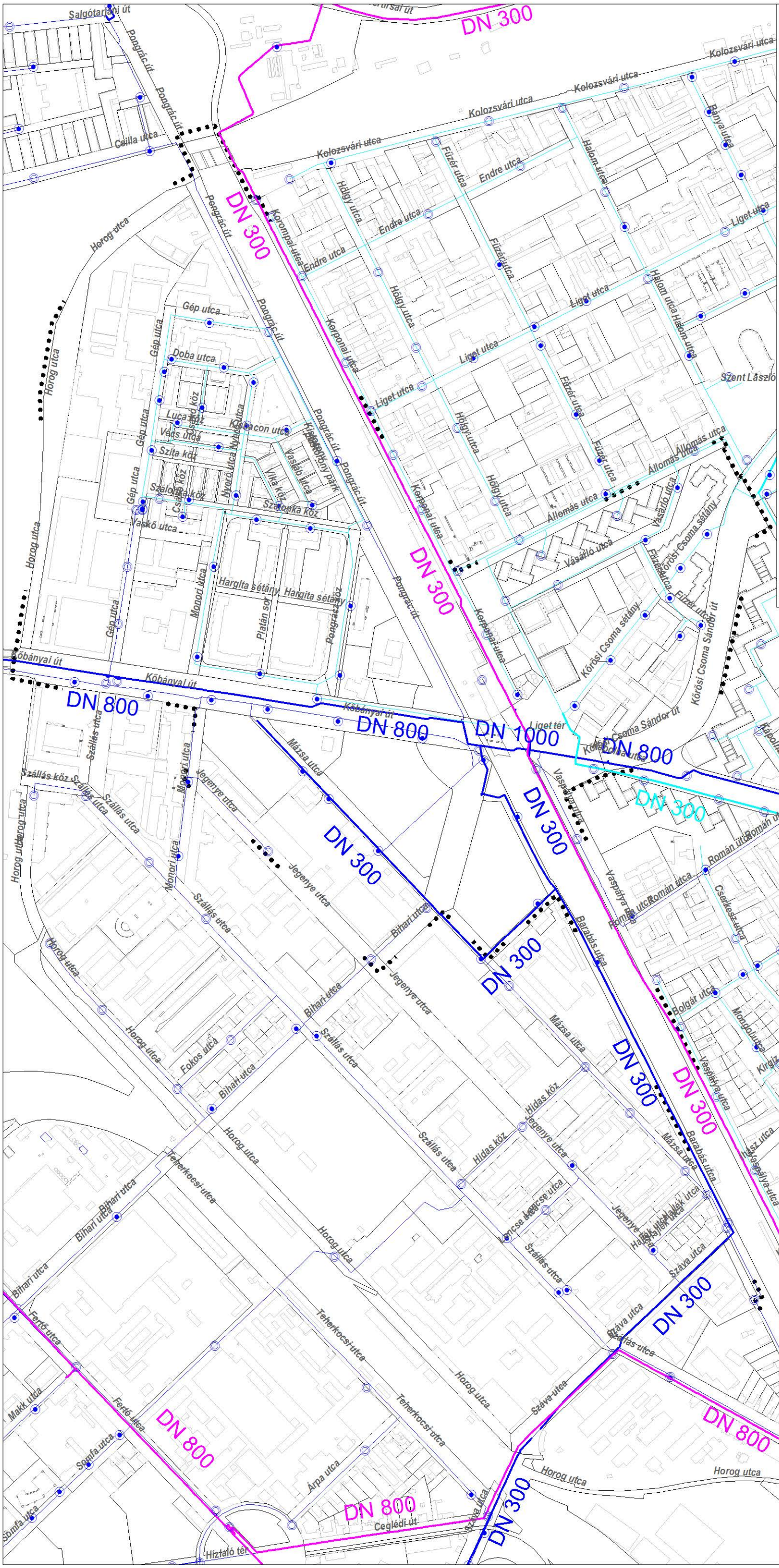
Az Invitech alépítményben létesített optikai hálózata szintén megtalálható a területen, az a Horog utca – Kőbányai út – Szállás utca nyomvonalon létesült, másrészt a Pongrác út – Bihari utca – Mázsa tér nyomvonalon létesült. Megtalálható emellett a Kápolna utca nyomvonalán is a regionális szerepkörű hálózat.

A Kőbányai úton az NSN TraffiCOM optikai hálózata üzemel, egyrészt alépítményben, másrészt föld feletti elhelyezéssel. A légkábelek a Bihari utca – Mázsa tér térségében is megtalálhatóak. A Pongrác út – Horog utca – Kőbányai út nyomvonalon ELMŰ hírközlő kábelhálózat létesült.

Vezeték nélküli elektronikus hírközlés

A vizsgált területen önálló antennatartó szerkezet nem került telepítésre, a mobil lefedettséget a vizsgálati területen már kívül eső épületek tetőszerkezetén elhelyezett mobil-telekommunikációs szektorsugárzók biztosítják. Mikrohullámú antennarendszer ugyanakkor megtalálható a területen, amely a Pongrác út – Kőbányai út sarkán lévő épület tetőszerkezetén elhelyezett antennatartó szerkezeten létesült.

A vizsgálati terület mobil távközlési ellátás szempontjából lefedettnek tekinthető, mindhárom szolgáltató hálózata rendelkezésre áll.



Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

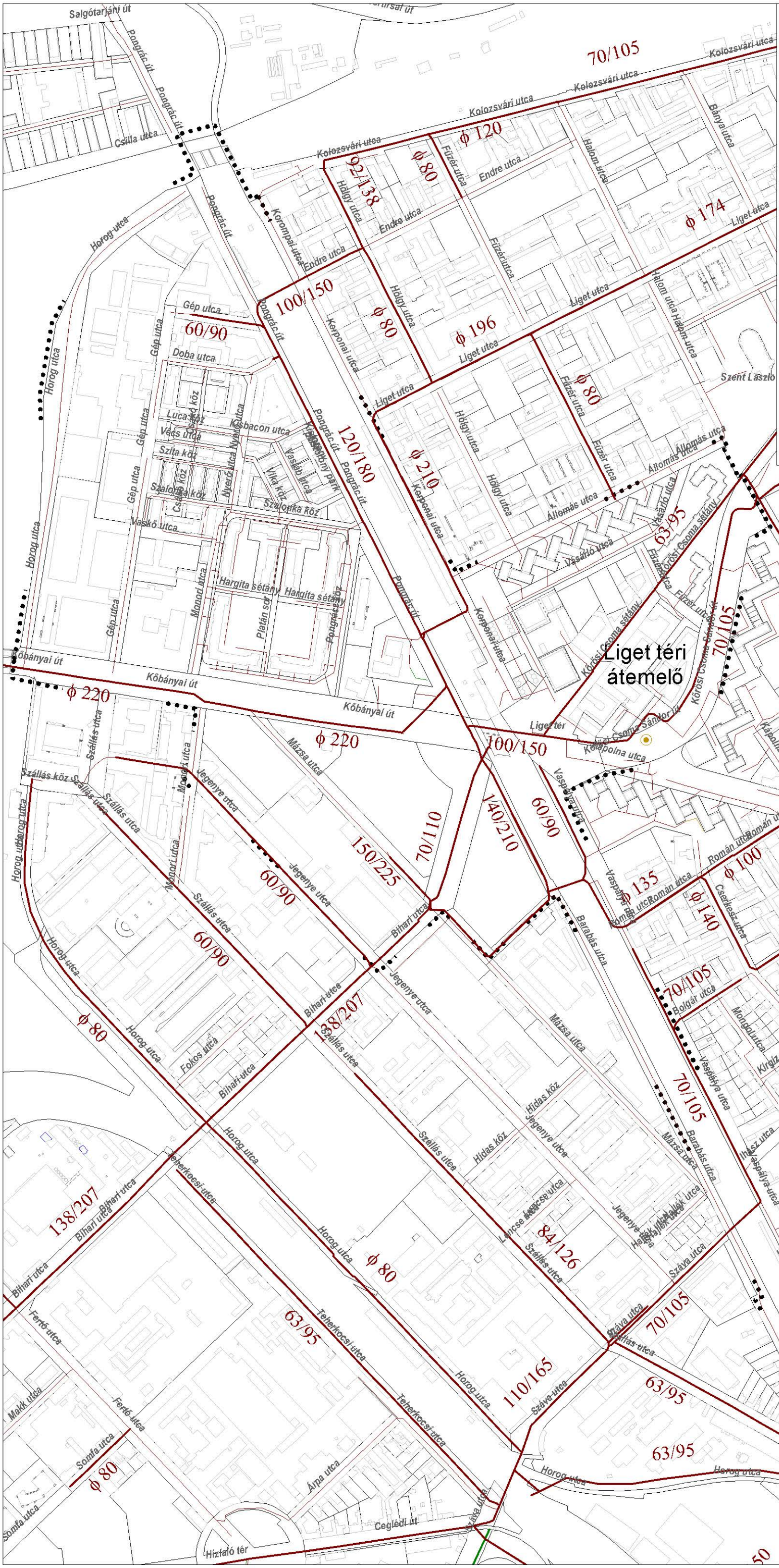
KÖZMŰVIZSGÁLAT
Vízellátás

M = 1:5000

BFVT Kft.

Jelmagyarázat

- Ivóvíz főnyomóvezeték (20. sz. zóna, DN >= 300 mm)
- Ivóvíz főnyomóvezeték (23. sz. zóna, DN >= 300 mm)
- Ivóvíz eloszóvezeték (20. sz. zóna, DN < 300 mm)
- Ivóvíz eloszóvezeték (23. sz. zóna, DN < 300 mm)
- Ipari víz vezeték
- Földalatti / föld feletti tűzcsap
- Vizsgált terület határa



Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

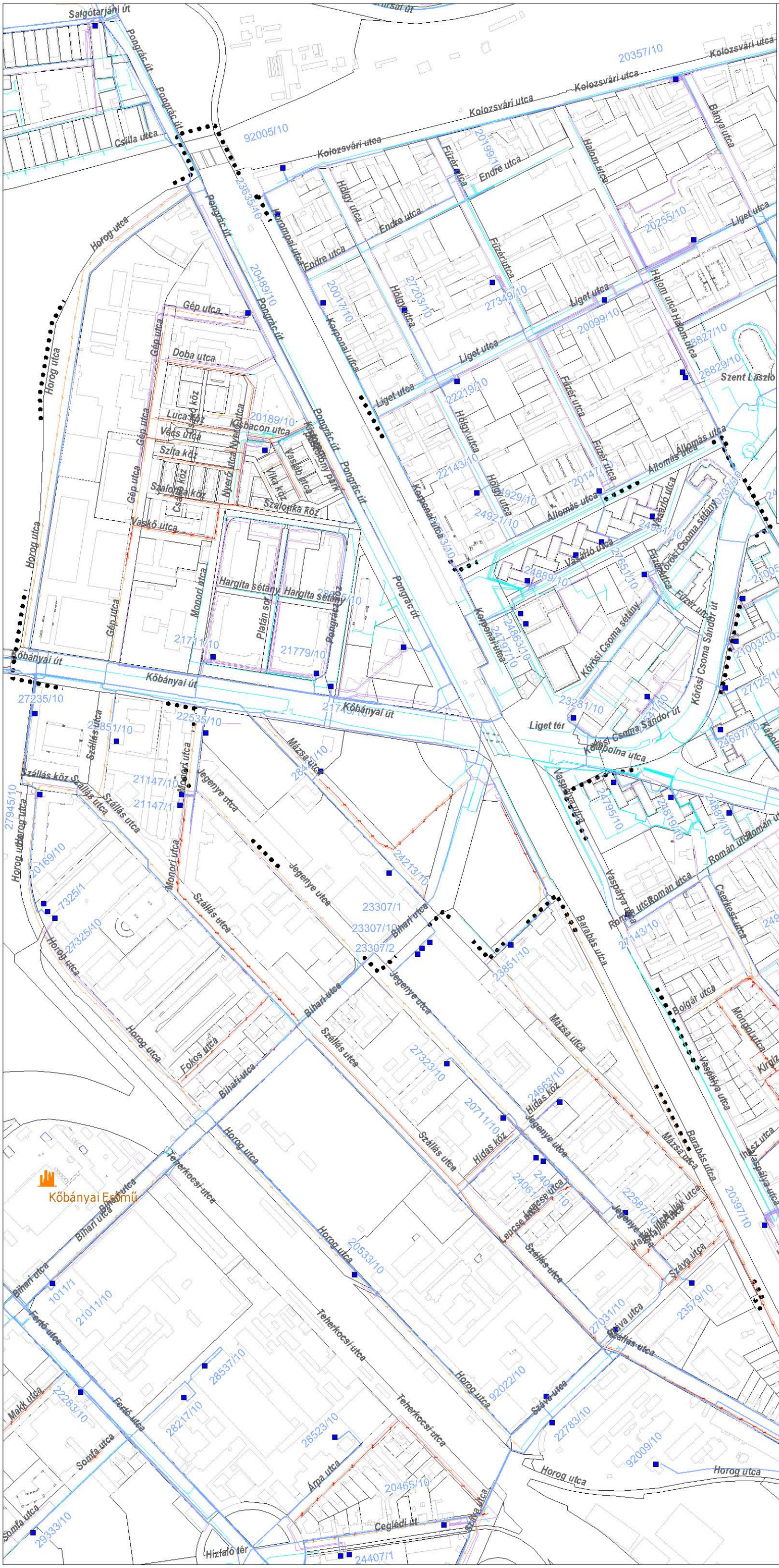
KÖZMŰVIZSGÁLAT
Csatornázás

M = 1:5000

BFVT Kft.

Jelmagyarázat

- Egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna
- Egyesített rendszerű csatorna
- Átemelő
- Vizsgált terület határa



Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

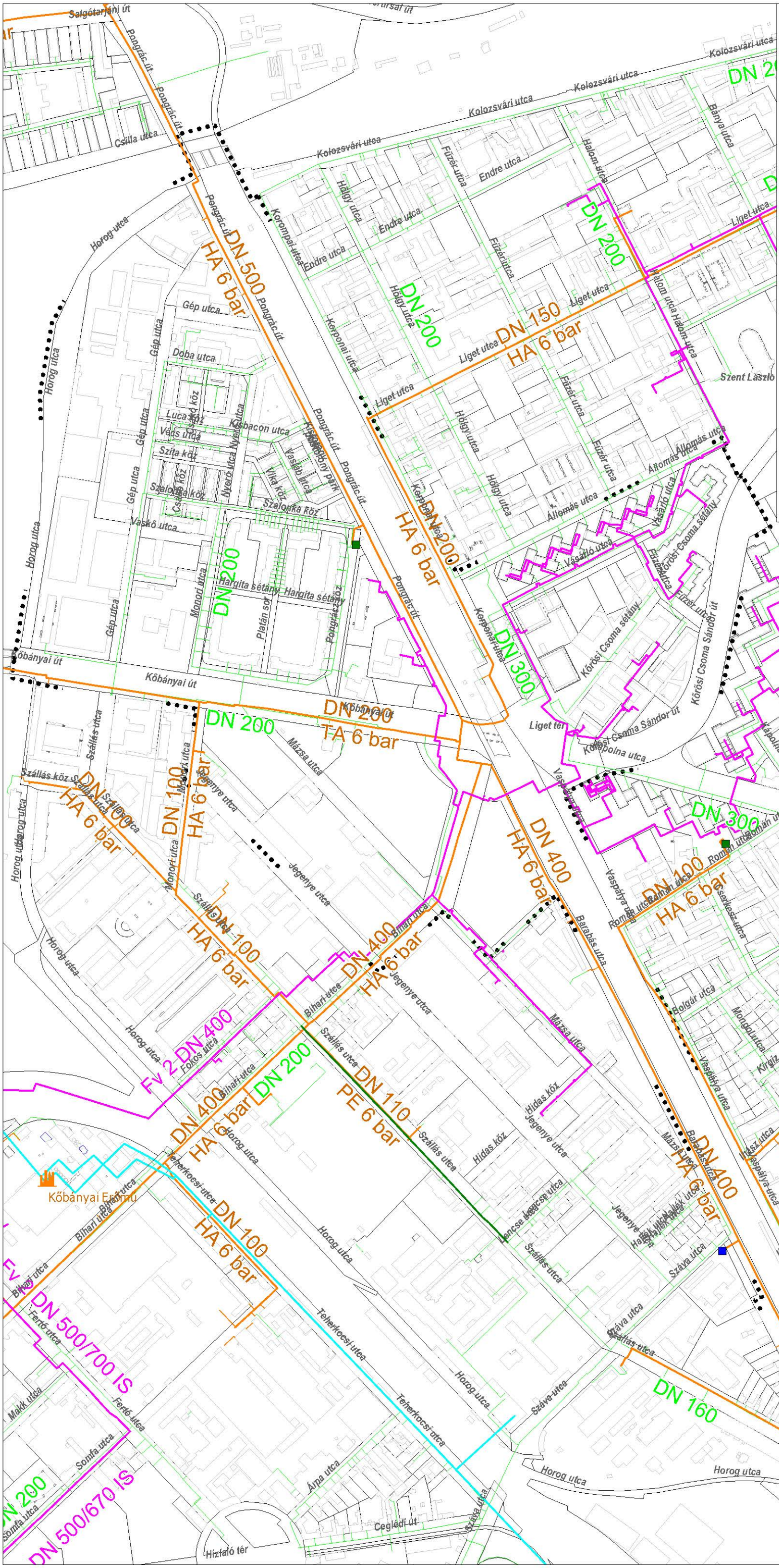
KÖZMŰVIZSGÁLAT
Villamosenergia-ellátás

M = 1:5000

BFVT Kft.

Jelmagyarázat

- 10 kV-os földkábel
- Kisfeszültségű erőátviteli légvezeték
- Kisfeszültségű erőátviteli földkábel
- Közvilágítási légvezeték
- Közvilágítási földkábel
- 10/0,4 kV-os transzformátor
- Erőmű
- Vizsgált terület határa



Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

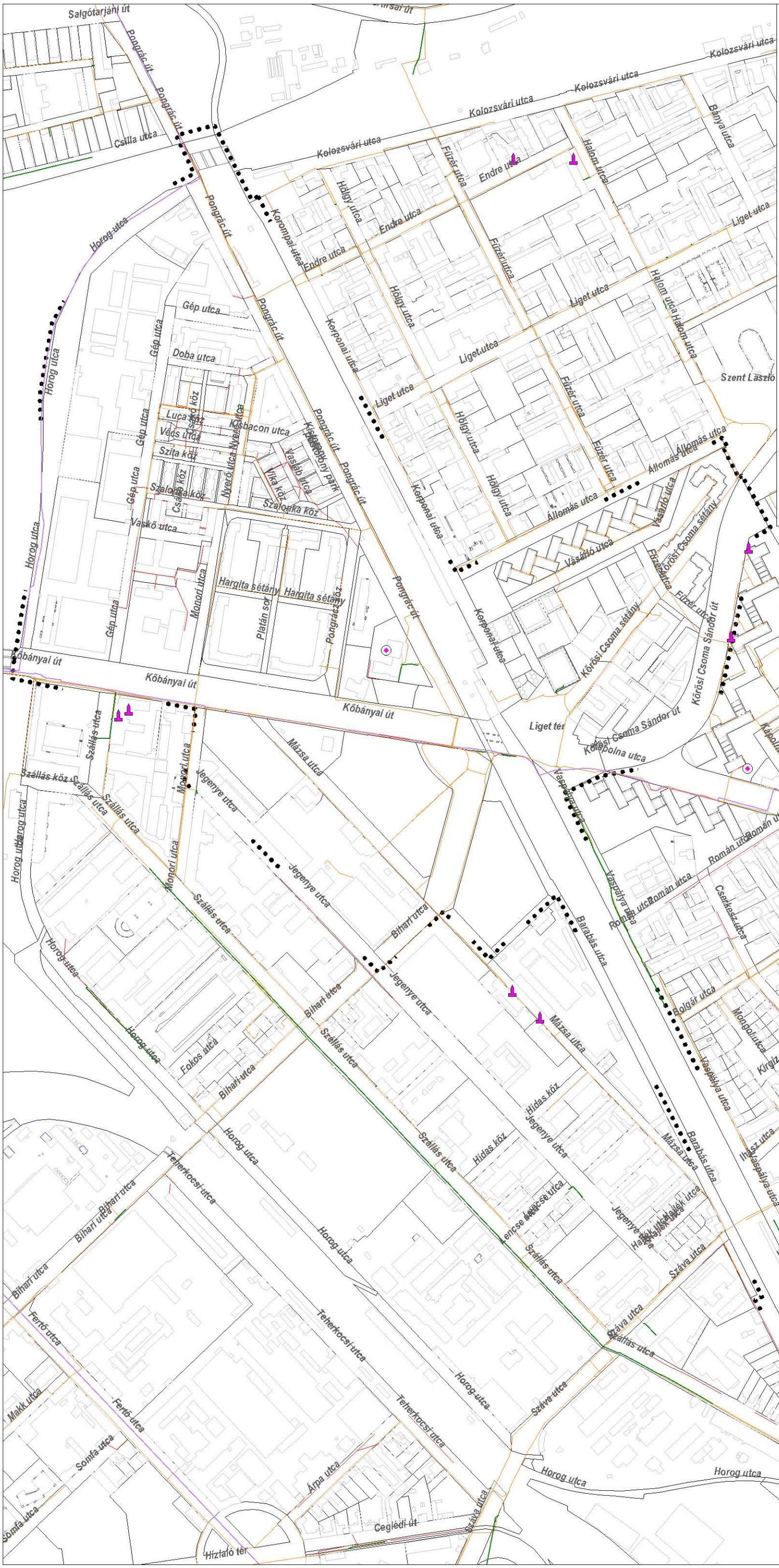
BFVT Kft.

KÖZMŰVIZSGÁLAT
Gáz- és távhőellátás

M = 1:5000

Jelmagyarázat

- Nagyközépnyomású gázvezeték
- Kisnyomású gázvezeték
- Hálózati gáznyomásszabályzó
- Ipari gáznyomásszabályzó
- Távhővezeték (FŐTÁV)
- Gőzvezeték (BERT)
- Erőmű
- Vizsgált terület határa



Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

KÖZMŰVIZSGÁLAT
Elektronikus hírközlés

M = 1:5000

BFVT Kft.

Jelmagyarázat

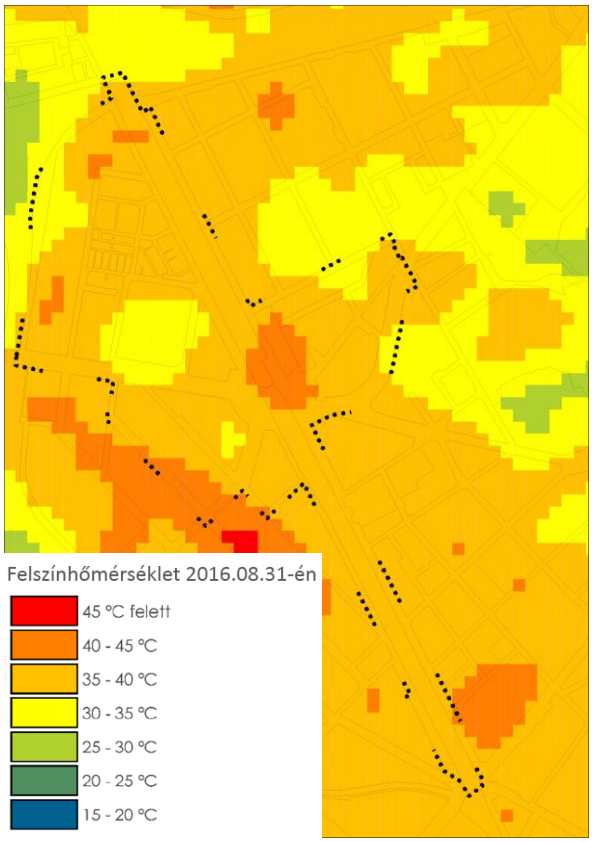
- Alépítmény
- Földkábel
- Légkábel
- Hírközlőkábel (ELMŰ)
- Mobil bázisállomás
- Mikrohullámú antenna
- Vizsgált terület határa

1.12. VÁROSI KLÍMA

A vizsgált terület a Pesti-hordalékkúp-síkság kistájon fekszik, mely mérsékelten meleg, száraz éghajlatú kistáj. A sűrű beépítettség, a burkolt területek magas aránya és az alacsony zöldfelületi borítottság miatt a nagyvárosi helyi klíma hátrányos jellemzői fokozottan jelentkeznek. A globális klímaváltozás hatásai szintúgy érződnek, melyeket felerősít a városi hősziget hatás (ld. 1.8.3. fejezet „Felszínhőmérséklet értéke 2016.08.31-én” című ábra).

Egész évben 1910-1940 óra napfénytartam a valószínű. Nyáron 770-780, télen mintegy 180 órán át süt a Nap. Az évi középhőmérséklet 10,2-10,6 °C, a nyári félév középhőmérséklete 17 °C körül alakul. A fagymentes időszak hossza megközelíti a 210 napot (ápr. 5. és nov. 1. között). Az évi csapadékösszeg körülbelül 520-550 mm. Leggyakoribb szélirány az ÉNy-i, az átlagos szélsebesség 2,5-3 m/s közötti.

A felszínhőmérséklet vizsgálatok rámutatnak a városokban kialakuló hősziget-jelenségre, ennek településökológiai problémáira.



Felszínhőmérséklet értéke 2016.08.31-én

A felszínhőmérsékleti térkép műholdfelvételek termális infratartománya alapján mutatja meg egy egységnyi terület felszínhőmérsékletét Celsius fokban. A felszínhőmérséklet összefüggésben van a területhasználattal, illetve a zöldfelület-intenzitással. A magas zöldfelület-intenzitású területeken, erdők, városi nagyparkok területén alacsony felszínhőmérséklet jellemző. A főváros felszínhőmérsékleti térképét a Szent István Egyetem Tájépítészeti és Településtervezési Karának Tájtervezési és Területfejlesztési Tanszéke készítette el 2016. augusztus 31-én készült Landsat 8 műholdfelvétel alapján. A térkép alapján elmondható, hogy a Liget téri csomópont, valamint a Jegenye utca környéke rendelkezik a legmagasabb felszínhőmérséklettel. A Monori utca, Szalonka köz, Pongrácz köz, Kőbányai út által határolt tömb, a Horog utca egy szakasza, valamint az Állomás utca környéke alacsonyabb értékekkel rendelkezik, ami a nagy lombkorona-borítottságnak, illetve zöldfelület-intenzitásnak tudható be.

Budapest, X. kerület
Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó
Kerületi Építési Szabályzat
Megalapozó munkarész
KÖRNYEZETÁLLAPOT VIZSGÁLAT
M = 1:2000
BFVT Kft.
Jelmagyarázat
Épület szintszámmal
Intézmény
Szobor, emlékmű
Értékes facsoport
Faegyed
Sportpálya
Játszótér
Rekreációs célú közterület
Közcélú zöldfelület
Sétány
Gyalogos felület
Intézménykert, -udvar
Lakókert, -udvar
Gazdasági terület, telephely
Rendezetlen terület
Csilla utca
Kolozsvári utca
Horog utca
Pongrác út
Korponai utca
Fűzér utca
Endre utca
Hűvös utca
Liget utca
Halom utca
Szent László tér
Gép utca
Doba utca
Csiló köz
Luca köz
Vincs utca
Szita köz
Szalonka köz
Vaskó utca
Nyírő utca
Kisbacon utca
Vitéz köz
Vasalló utca
Mogyoró utca
Monori utca
Csupa Csoda Óvoda
Szervátiusz Jenő Általános Iskola
Kőbányai út
Szállás köz
Szállás utca
Mázsa utca
Jegenye utca
Bihari utca
Állomás utca
Vásárló utca
Vaspálya utca
Kőbányai Egyesített Bölcsődék Központja
Kőrösi Csoma Sándor szobor
1956-os emlékmű
Kőbánya Alsó vasútállomás
Liget tér
Kőrösi Csoma Sándor út
Kápolna utca
Veszprém utca
Havas Ignác utca
Martinovics tér
Román utca
Bolgár utca
Gergely utca
Csertkész utca
Mongol utca
Kirgiz utca
Ihász utca
Kálmán utca
Ugor utca
Lampagyár utca
Köbölkút utca
Szává utca
Hajlik utca
Lencsés utca
Hídas köz
Telekkocsi utca
Fokos utca
Makk utca
Ferfi utca
Somfa utca
Árpa utca

2. HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

A tervezési terület elhelyezkedéséből adódóan a kerület kimagasló értékű területe, a kerületközpont részének tekinthető. A terület jelentős fejlesztési potenciállal rendelkezik, a közlekedési csomópont és számos, a kerület tulajdonában lévő teleknek köszönhetően, a kerületi Önkormányzat a közelmúltban visszavásárolt telkeket, ezáltal megerősítette befolyását a fejlesztések irányítási folyamatában, valamint a területen jelenlévő konfliktusok feloldására ad lehetőséget.

2.1. ÉRTÉKEK

Épített értékek:

A tervezési terület közepén helyezkedik el a **műemléki védelem** alatt álló Kőbányaalsó vasútállomás, valamint annak peronrendszere, amelyek koruk kimagasló építészeti alkotásai. Számos **fővárosi rendeletben védett épület** található a területen, amelyek a Mázsa utca menti egykori magtár épületén kívül a Kőrösi Csoma Sándor déli szakaszán helyezkedik el, ezek az épületek az egykori Liget tér és környezetének emlékét idézik fel. A Kőrösi Csoma Sándor sétány északi szakasza és közvetlenül szomszédos lakóépületek a Szent László tér **műemléki környezetének** részét képezik. A Kőbányai út–Pongrác köz–Pongrác út–Gép utca közötti **egyedi karakterű lakóterület** helyezkedik el, amelyet kisvárosias, többszintes és kertvárosias épületek alkotnak. A tervezési terület központi területén található beépítetlen és részben beépített telkek **jelentős fejlesztési potenciállal** rendelkeznek, amelyek a kerületközpont kiterjesztésére alkalmasak.

Közlekedési értékek

A Kőrösi Csoma Sándor sétány, mint **gyalogos közterület** és hozzá közvetlenül kapcsolódó szintén gyalogos **közhasználatú területek**, mint fásított és zöldfelületekkel tagolt részek a helyi lakosok környezetének jobb minőségét erősítik. A Korponai utca és Liget tér mellett elhelyezkedő közösségi közlekedési csomópont **nagy forgalmú, közösségi közlekedési átszállóhely**, a vasút, a helyi és helyközi buszok, valamint a közelben haladó villamos vonalak köszönhetően, továbbá ezeknek köszönhetően számos **tömegközlekedési kapcsolati iránnyal** rendelkezik a terület.

Táji, környezeti és zöldfelületi értékek:

A tervezési területen több közcélú, **rekreációs zöldfelület** található sportpályával, játszótérrel, amelyek a lakosság mindennapos rekreációs igényét kielégítik, valamint kedvezően kiegészítik a tervezési területtel összefüggő zöldfelületi rendszert. A Kőbányai út mentén álló idős fák a fővárosi településszerkezeti terv szerint településképvédelmi jelentőségű **meglévő, értékes fasort** alkotnak. A tervezési területen jelenlévő fasoroknak jelentős kondicionáló szerepük van, a terület klimatikus, illetve levegőminőségi viszonyai szempontjából kiemelkedő értéket képviselnek. A területen több településképi és ökológia szempontból értékes idős fa, illetve **értékes facsoport** található.

2.2. PROBLÉMÁK

Az épített környezet problémái

A vasúttól keletre számos **alulhasznosított telek** található, amelyek jelenlegi állapotukban zavaróak a településképben és környezetük alacsony értékelését eredményezik. Jelentős méretű **használaton kívüli telek** található a Kőbányai út és Pongrác út találkozásánál, amely leromlott, funkcióját vesztett épületével vizuális konfliktust eredményez. A Mázsa utca mentén elhelyezkedő **beépítetlen területek** a kerületrész kialakulatlanságát mutatják, rendezetlen környezetet eredményeznek,

településszerkezetileg sem illeszkednek környezetükhöz, mivel ezeken a részeken **hiányzik a térfal**, mint szervező és határoló elem. A **gazdasági terület** északi része **rendezetlen és alulhasznosított**, amely **rossz állapotú épületállománnyal** rendelkezik, amelyek a korábbiakhoz hasonlóan a rendezetlen településképet erősítik. A Gép utca az **eltérő használatból adódó zavaró szomszédság** okoz problémát a gazdasági és lakó területek között, amely lakóterület értékvesztéséhez és minőségének romlásához vezet. A vasúttól nyugatra a Liget téren található kereskedelmi együttes **idegen beépítésű karaktere, környezetéhez nem illeszkedik beépítési módjával**, attól eltér, így környezetével együtt kialakulatlan struktúrát eredményez. A **vasút** déli **telke a X. kerület Önkormányzatának tulajdonát** képzi, amelynek esetében rendezetlenek a tulajdoni viszonyok. A Liget téren található **kiterjed, zöldfelület hiányos, rendezetlen közlekedési terület** található, amely zavaró hatással van a szomszédos lakóterületekre. A Kőbányai út (tervezési területet érintő szakaszának) keleti végénél a gazdasági terület egészen a főútig terjed, amely **funkciójában és karakterében sem illeszkedik** a szomszédos intézményi és lakó területekhez. A Liget térnél **közterületi telken álló épületrész** található, ahol a telekhatárok és tulajdonviszonyok rendezése szükséges. A karakteres települési struktúra a közelmúlt fejlesztései során sérült, így a **városközpont hiánya** a mai napig problémát jelent, amiből fakad a Liget tér jelenlegi kialakulatlan állapota.

Közlekedési problémák:

Kapcsolat és kapacitáshiányos csomópontok csoportja található a Mázsa téren és Liget téren, amelyek problémát okoznak a mindennapos közúti közlekedésben, torlódásokat eredmények. A vasút elválasztó hatásából adódóan **nincsenek megfelelő kapcsolatok** a keleti és nyugati oldala között, egyedül áthaladási lehetőség a Kőbányai út és Kőrösi Csoma Sándor út találkozásánál a vasúti felüljáró alatt, amelynek köszönhetően nem tud összekapcsolódni a két településrész. A Kőrösi Csoma Sándor út alatti **aluljáró funkcióját vesztette**, szerkezetileg és településképileg is zavaró környezetében. A Mázsa térnek és környezetének **nincs kapcsolata a Népliget irányába**, mind a gyalogos, mind a kerékpáros infrastruktúra hiányos. A Vásárló utca és Füzér utca környezete felszíni **parkolókkal túlterhelt közterületek, közhasználatú területek**, jelentős felületeket vesznek el a gyalogos és zöldfelületektől, amelyek a minőségi lakókörnyezet kialakításához elengedhetetlenek.

Táji, környezeti és zöldfelületi problémák

A tervezési területen átmenő és azt határoló vasútvonalak, a Kőrösi Csoma Sándor út, valamint a Kőbányai út **zaj- és légszennyezése** érinti leginkább a vizsgált területet, de a Mázsa tér – Bihari utca, Pongrác út és a Vaspálya utca forgalmából eredő terhelés is jelentős. A vasúti és a közúti zajterhelés nappal és éjjel egyaránt jelentősen túllépi a határértéket. Átlagosan 75-80 dB közé esik az érintett utak nappali zajterhelése, de a Kőbányai úton és a Kőrösi Csoma Sándor úton a 85 dB-t is meghaladja. A vasúti zajterhelés elsősorban a tervezési területet északnyugatról határoló vonalon számottevő, de a területet keresztül szelő pálya terhelése is jelentős, nappal 70-75 dB. A Mázsa téren a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályának tudomása szerint **kármentesítéssel érintett területek** találhatóak az egykori OMV üzernanyag-töltő állomás helyén, a 38403/4 és 38403/6 hrsz. alatti ingatlanokon. Ezen ingatlanok tekintetében tervezett építési tevékenységek végzésének feltétele a földtani közeg és felszín alatti víz tekintetében történő állapotvizsgálat elvégzése, összes alifás szénhidrogén, benzol, toluol, etil-benzol, xilolok, egyéb alkil-benzolok, policiklikus aromás szénhidrogének szempontjából. Az elvégzett állapotvizsgálat eredményei az építési engedélykérelem részét kell képezzék. A Kőbányai és Kőrösi Csoma Sándor utak városi jelentőségű főutak, amelyek **hiányos fasorokkal** rendelkeznek, amelyek településökológia és településképi szempontból is szükségesek.

Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

BFVT Kft.

ÉRTÉKTÉRKÉP

M = 1:3500

Jelmagyarázat

- Műemlék
- Fővárosi rendeletben védett épület
- Műemléki környezet területe
- Egyedi karakterű lakóterület
- Fejlesztési potenciállal rendelkező terület
- Gyalogos közterület/közhasználatú terület
- Tömegközlekedési kapcsolat irányok
- Nagyforgalmú, közösségi közlekedési átszállóhely
- Meglévő, értékes fasor
- Értékes facsoport
- Rekreációs zöldfelület
- Vizsgált terület határa
- Vizsgált területen belüli épületek
- Vizsgált területen kívüli épületek

Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca –38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

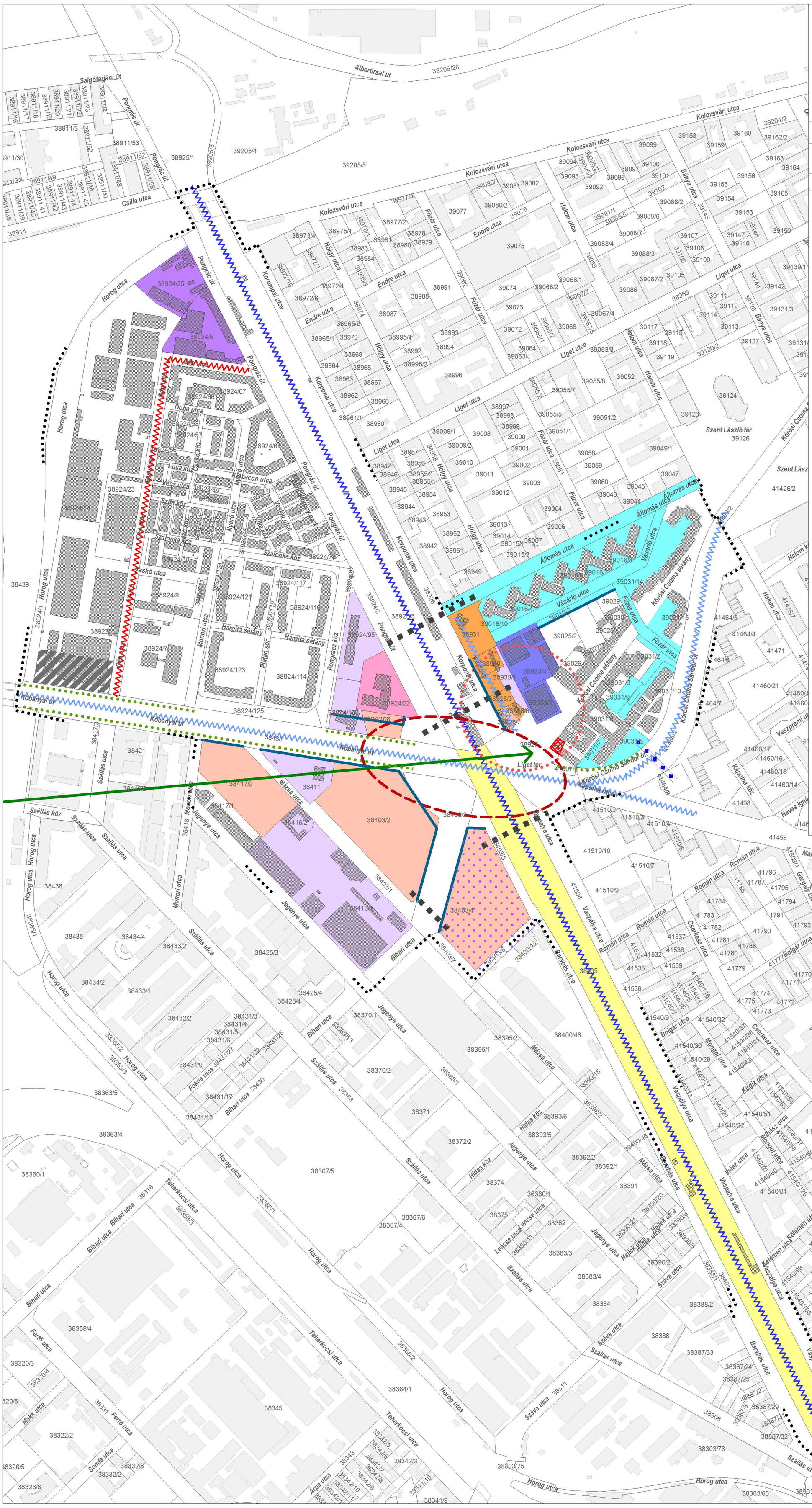
Kerületi Építési Szabályzat

Megalapozó munkarész

BFVT Kft.

PROBLÉMATÉRKÉP

M = 1:3500



Jelmagyarázat

- Alulhasznosított terület
- Használaton kívüli terület
- Rendezetlen, alulhasznosított gazdasági terület, rosszállapotú épített környezet
- Idegen beépítési karakter, környezetéhez nem illeszkedő beépítési mód
- Beépítetlen terület
- Parkolással terhelt közterület/közhasználatú terület
- Kármentesítéssel érintett terület
- Önkormányzati tulajdonban lévő vasúti terület
- Kiterjedt, zöldfelület hiányos, rendezetlen közlekedési terület
- Főút menti zavaró funkció és építészeti karakter
- Közterületi telken álló épület rész
- Kapcsolat és kapacitás hiányos csomópontok
- Városközpont hiány
- Eltérő területhasználatból adódó zavaró szomszédság
- Jelentős zaj- és elválasztó hatású vasútvonal
- Jelentős zaj- és légszennyező hatású útvonal
- Kapcsolat hiány
- Funkció vesztett aluljáró
- Kapcsolati hiány a Népliget irányába
- Hiányzó térfal
- Hiányzó fasor
- Vizsgált terület határa
- Vizsgált területen belüli épületek
- Vizsgált területen kívüli épületek

3. PROGRAM

3.1. ELŐZMÉNYEK BEMUTATÁSA

Kőbánya központja szűk területen, Szent László tér közvetlen környezetében őrzi történeti városszerkezetét és beépítését. A tértől délre elhelyezkedő, a Kőrösi Csoma Sándor út menti belvárosi területrészt nagyobb részben lerombolták a 70-es és 80-as évek szocialista építkezései során úgy, hogy a terület szerkezete is nagymértében eltorzult. Viszonylag épen maradtak fenn a vasúti megállóhely, a Liget utca és a Cserkesz utca köré szervezett mulatóliget egyes részei. E területrészek és elsősorban a múlt század elejéről megmaradt épületek képviselik ma Kőbánya központ hagyományait. A vasúttól délnyugatra lévő Mázsa téren és környékén az egykori területhasználat nyomán nem alakult ki karakteres városközponti beépítés. Itt a jelenleg beépítetlen barnamezős telkek fejlesztésre várnak. Jó minőségű fejlesztések eredményeként e térség, ha nem is a központ részévé, de annak kapujává alakítható. A fentiek alapján a tervezési területen új minőségű fejlesztésekre van szükség, amelyek erősítik, részben létrehozzák a hely egyedi karakterét, hozzájárulnak a kőbányai identitás, a polgárok kerületazonosságának és közösségi tudatának erősítéséhez.

A hosszú évek után a Mázsa tér fejlesztésének reális esélyei mutatkoznak. Ennek esélyeit nagymértékben javítja, hogy a kerületi önkormányzat 2015-ben hozott döntésének megfelelően visszavásárolta a Mázsa téri 38403/2 és 38403/4 ingatlanokat.

Azóta, e területre kormányzati támogatással multifunkcionális sportcsarnok és uszodakomplexum építésének előkészületei kezdődetek el. A 1800/2016. (XII. 20.) Korm. határozat rendelkezik a sportcélú infrastruktúra-fejlesztési beruházások forrásszükségletének biztosításáról. Így már nem csak álom a Mázsa tér fejlesztése, ami meghatározó jelentőségű, mert felgyorsíthatja a térség további területrészeinek fejlesztését is.

A MÁV a Kőbánya alsó műemléki védelem alatt álló vasúti megállóhely felújítását kezdeményezte, az erre vonatkozó műszaki tervek is elkészültek.

Ha már Kőbánya központ a neve a BKV végállomásnak, annak rendezése is sürgető feladat. Az intermodális csomópont fejlesztésére is készült korábban terv.

A vasúti megállóhelytől nyugatra lévő tömbben az Önkormányzat a Pongrác úti orvosi rendelő felújítását tervezi 2018-ban.

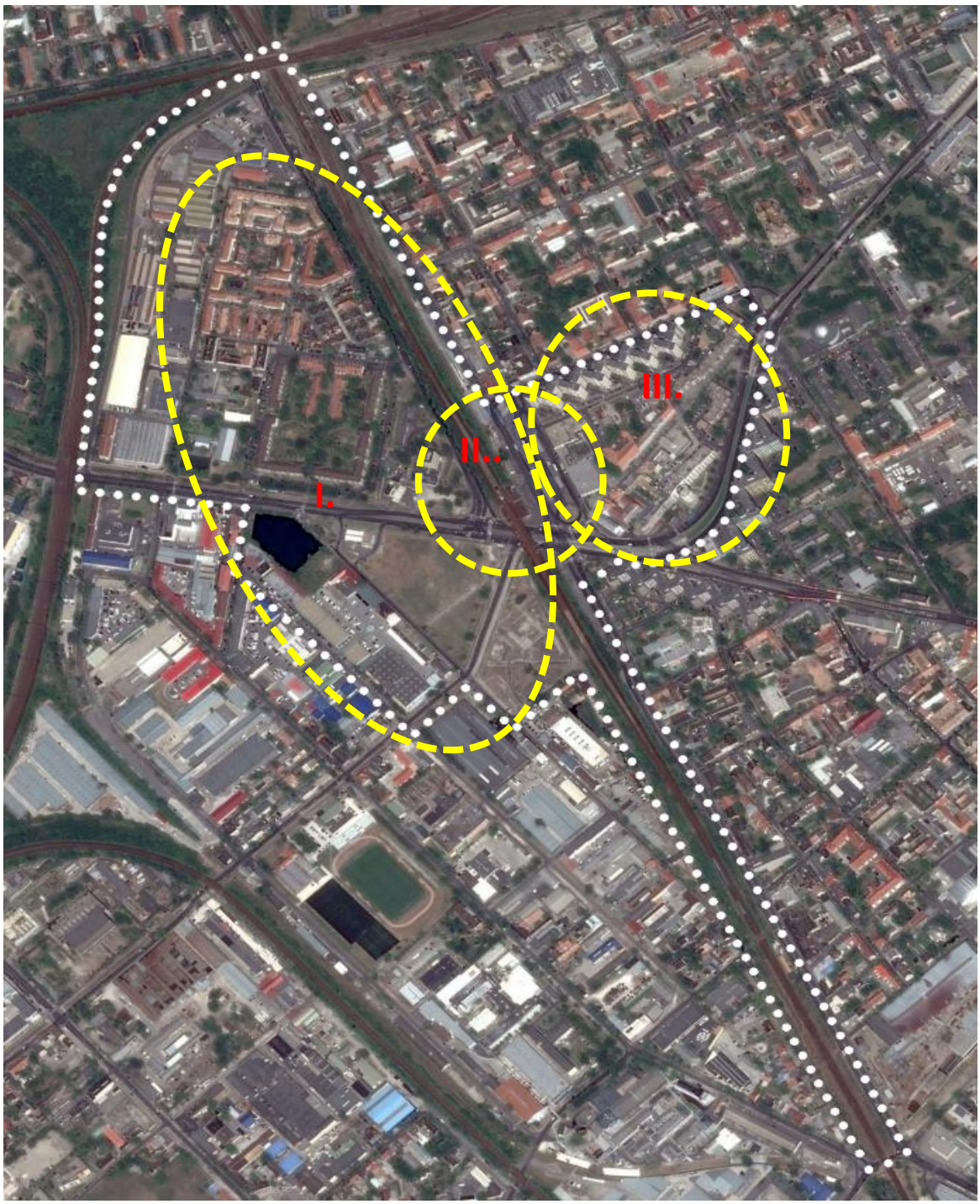
Magán beruházás keretében zajlik a Mázsa utca és Jegenye utcák közötti tömb fejlesztésének előkészítése.

Fenti tervek és programok a jelen tervezés alapjául szolgáltak, figyelembevételre kerültek, így a készülő szabályozás keretében megvalósíthatók lesznek.

3.2. PROGRAM ALAPKONCEPCIÓJA

A terület szerkezeti tagolódása

A vizsgálatok eredményei alapján a terv a tervezési terület adottságaként, annak hármas tagolódását rögzítette. A fő közlekedési útvonalak által széttagolt részek adottságai különbözőek, ezeket a fejlesztési lehetőségek meghatározásánál eltérő mérlegelését igényelnek. A terv az egyes területrészek közötti kapcsolatok reálisan megvalósítható, minél erőteljesebb bővítését irányozza elő.



A tervezési terület hármas tagolódása:

- **I. számú területrész - *Mázsa tér környezetében lévő intézményi területek, telepszerű beépítésű lakóterületek, gazdasági területek* - jelentős fejlesztési potenciállal rendelkező térség**
- **II. számú területrész - *Kőbánya alsó vasúti megállóhely és vasúti területek* - közlekedési csomóponti átszállási helyszín**
- **III. számú területrész - *Liget tér és Kőrösi Csoma Sándor sétány környéke* - Kőbánya városközponthoz közvetlenül kapcsolódó terület, mely magába foglalja az autóbusz-végállomás területét is**

3.3. TSZT MÓDOSÍTÁSI JAVASLAT

A terület fejlesztését megalapozó településrendezési eszközök összhangjának biztosítása céljából módosítani szükséges Budapest Főváros Településszerkezeti tervét.

A módosítás az tervezési terület egyik régóta megoldásra váró problémájának megoldása érdekében történik. A Korponai utca mentén (III. számú területrészben) lévő, jelenleg terjengős, jelentős területi kiterjedésű autóbusz végállomás átalakítása időszerű, mert nem felel meg a korszerű követelményeknek. A terület nehezen átjárható gyalogosan, ezért átalakítása indokolt. A tervben jelenleg két alternatívát tartalmaz az autóbusz végállomás átépítésére:

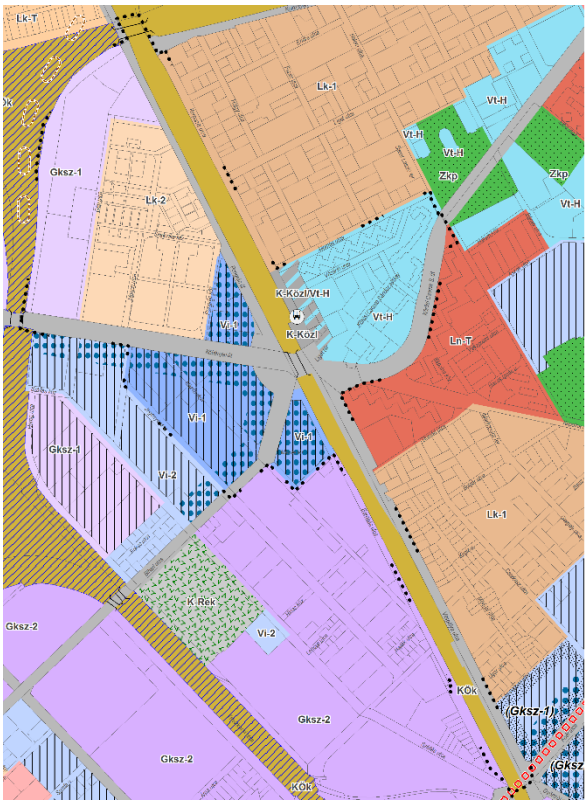
„A” változat szerint – területe kis mértékben csökken, részlegesen felülépíthető.

„B” változat szerint – területe beépül, a megállóhelyek az útszegély mellett helyezkednek el, az autóbuszok tárolása a vasút területén történik

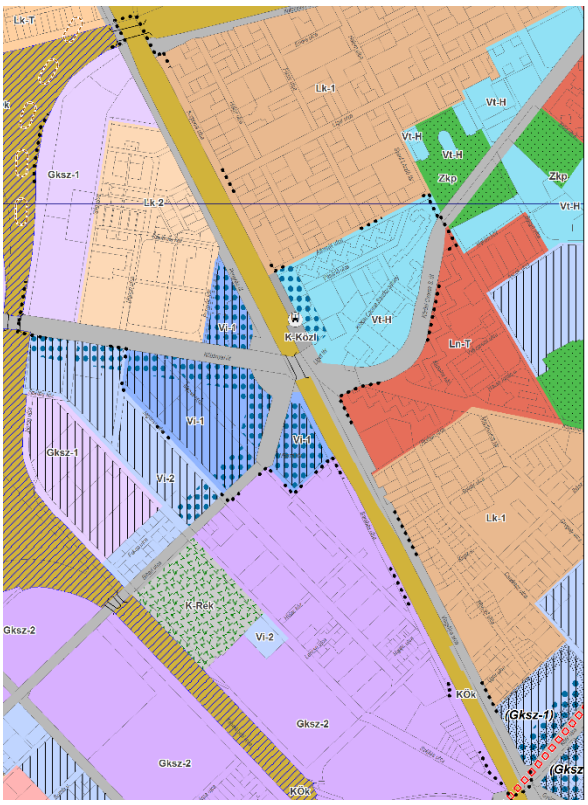
Jelenleg az autóbusz végállomás területe a hatályos TSZT-ben *K-Közl* jelű, *közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló különleges terület* területfelhasználási egységbe van sorolva.

A TSZT módosítás javaslat az autóbusz végállomás kialakításának függvényében eltérő.

Az „A” változat szerint az állomás a jelenlegi helyén marad, részleges felülépítését lehetővé tevő építési övezet kijelölhető, ennek megfelelően a TSZT kétszintű – **K-Közl jelű, *közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület* és Vt-H jelű, *kiemelt jelentőségű helyi központ terület* –** területfelhasználási egységbe sorolja.



TSZT módosítási javaslat – „A” változat



TSZT módosítási javaslat - „B” változat

A „B” változat szerint az állomás kiköltözika jelenlegi helyéről, a megállók a utcai járdaszegély mellett helyezkednek el, az autóbusz számára tárolóhelyek a MÁV területén helyezkednek el. Az autóbusz végállomás és részben a meglévő kereskedelmi létesítmény helyén új, nagyvárosias, vegyes funkciójú beépítés létesül. A tervezett épületegyüttes földszintjein a környező városi szövethez jobban illeszkedő funkciók helyezhetők el.

3.4. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

Általános szabályozási célkitűzések

- megfelelően rugalmas szabályozási keret kialakítása a területhasználat, telekstruktúra, beépítési intenzitás és markáns építészeti karakter fejlesztéséhez
- befogadó szabályozási keretek rögzítése, amely lehetővé teszi a jelenleg ismert fejlesztési projektelképzelések megvalósítását, de akár más eltérő fejlesztéseket is
- a terület jó működését biztosító közterületi rendszer kiszabályozása, amelyen megfelelő kapacitású úthálózati fejlesztések megvalósíthatóak
- hatályos kerületi településrendezési eszközökben meghatározott építési jogok lehetőség szerinti megtartása
- zöldfelületi tagoltságot biztosító szabályozás
- az alkalmazott építési övezetek kialakításánál a hatályos fővárosi településrendezési eszközökkel (TSZT és FRSZ) való összhang biztosítása.

Szabályozási javaslat területrészenként

I. számú területrész – Mázsa tér környezetében lévő intézményi területek, telepszerű beépítésű lakóterületek, gazdasági területek

Településszerkezeti fejlesztések

A barnamerős területeken tervezett sportfejlesztések megvalósítását és a létesítmények optimális működtetését lehetővé tevő városszerkezet kialakítása érdekében szükséges:

- a Mázsa utca szabályozásának a 38411 hrsz.-ú telket érintő pontosítása
- a vasút hosszú távlatú fejlesztéséhez szükséges, a Pongrác utat és a 38924/22 hrsz.-ú telket, valamint a 38403/4 és 38403/5 hrsz.-ú telket érintő szabályozás meghatározása
- a terület kedvező zöldfelületi tagolását biztosító zöldfelületi arányok előírása

A tervezett övezeti rendszer és javasolt előírásai

Vi-1/1 jelű, intézményi, jellemzően zártsorú beépítésű terület építési övezetbe sorolt a Mázsa tér, a Kőbányai út – Bihari utca – Mázsa utca, valamint a Kőbányai út – Pongrác köz – Pongrác út által határolt terület. Az építési övezet több önálló rendeltetési egységet magába foglaló igazgatási, irodai, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely-szolgáltató, oktatási, egészségügyi és szociális, sport rendeltetésű épületek, valamint lakóépületek elhelyezésére szolgálnak.

Az építési övezetre javasolt előírások:

- lakás a létesíthető bruttó szintterület 40 %-án létesíthet,
- főútvonalak tengelyétől mért 50 méteren belül lakás rendeltetési egység, huzamosabb tartózkodásra szolgáló helyiség nem alakítható ki,
- legfeljebb 6000 m² kereskedelmi célú bruttó szintterület létesíthető,
- kereskedelmi céélú csarnoképület kizárólag terepszint alatt, vagy terepszint felett kereskedelmi célú épületben létesíthető,
- üzemanyagtöltő állomás kizárólag épületben, annak földszintjén, vagy pinceszintjén létesíthető,
- épület legmagasabb pontja legfeljebb 65 méter lehet,
- legkisebb földszinti szintmagasság 4,5 méter,
- homlokzatok egybefüggő hossza legfeljebb 60 méter lehet,

Vi-1/2 jelű, intézményi, jellemzően zártsorú beépítésű terület építési övezetbe sorolt a Kőbányai út – Mázsa utca – Bihari utca – Jegenye utca által határolt terület. Az építési övezet több önálló rendeltetési egységet magába foglaló igazgatási, irodai, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely-szolgáltató, oktatási, egészségügyi és szociális, sport rendeltetésű épületek, valamint lakóépületek elhelyezésére szolgálnak.

Az építési övezetre az alábbi előírások javasoltak:

- üzemanyagtöltő állomás nem helyezhető el,
- lakás létsítése megengedett legfeljebb a létesíthető bruttó szintterület 40 %-án,
- főútvonalak tengelyétől mért 50 méteren belül lakás rendeltetési egység, huzamosabb tartózkodásra szolgáló helyiség nem alakítható ki,
- épület legmagasabb pontja legfeljebb 22 méter lehet,
- legkisebb földszinti szintmagasság 4,5 méter,
- homlokzatok egybefüggő hossza legfeljebb 100 méter lehet.

Vi-1/3 jelű, intézményi, jellemzően zártsorú beépítésű terület építési övezetbe sorolt a Kőbányai út – Pongrác köz – Pongrác út által határolt terület. Az építési övezet több önálló rendeltetési egységet magába foglaló igazgatási, irodai, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely-szolgáltató, oktatási, egészségügyi és szociális, sport rendeltetésű épületek, valamint lakóépületek elhelyezésére szolgálnak.

Az építési övezetre az alábbi előírások javasoltak:

- lakás létsítése megengedett legfeljebb a létesíthető bruttó szintterület 40 %-án,
- főútvonalak tengelyétől mért 50 méteren belül lakás rendeltetési egység, huzamosabb tartózkodásra szolgáló helyiség nem alakítható ki,
- épület legmagasabb pontja legfeljebb 65 méter lehet,
- homlokzatok egybefüggő hossza legfeljebb 100 méter lehet.

Gksz-1/1 jelű, gazdasági, jellemzően szabadonálló beépítésű terület építési övezetbe sorolt a Kőbányai út – Horog utca – Gép utca által határolt terület. Az építési övezet több önálló rendeltetési egységet magába foglaló igazgatási, irodai, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely-szolgáltató, oktatási, egészségügyi és szociális, sport rendeltetésű épületek, valamint Lakóépületek nem helyezhető el.

Az építési övezetre az alábbi előírások javasoltak:

- üzemanyagtöltő állomás nem helyezhető el,
- lakás létsítése megengedett legfeljebb a létesíthető bruttó szintterület 40 %-án,
- főútvonalak tengelyétől mért 50 méteren belül lakás rendeltetési egység, huzamosabb tartózkodásra szolgáló helyiség nem alakítható ki,
- épület legmagasabb pontja legfeljebb 12 méter lehet,
- homlokzatok egybefüggő hossza legfeljebb 100 méter lehet.

Lk-2/1 jelű, kialakult beépítésű lakóterület építési övezetbe sorolt a Kőbányai út – Pongrác út – Vaskő utca – Monori utca által határolt terület.

Az építési övezetre az alábbi előírások javasoltak:

- a meglévő épületek semalaprajzi, sem magassági bővítése nem megengedett,
- a terület közterületein és a határoló utcákon felszíni garázs-építmény nem létesíthető.

Lk-2/AI jelű, alapfokú intézményi, jellemzően szabadonálló beépítésű terület építési övezetbe sorolt a Kőbányai út – Gép utca – Vaskő utca – Minori utca által határolt terület.

Az építési övezetre az alábbi előírások javasoltak:

- új lakás létsítése nem megengedett,
- a Kőbányai út tengelyétől mért 50 méteren belül huzamosabb tartózkodásra szolgáló helyiség nem alakítható ki,
- épület legmagasabb pontja legfeljebb 12 méter lehet.

Építési övezet jele	Vi-1/1	Vi-1/2	Vi-1/3	Gksz-1/1	Lk-2/1	Lk-2/AI
beépítési mód	zártsorú	zártsorú	zártsorú	szabadonálló	kialakult	szabadonálló
min. telek	10000 m2	5000 m2	10000 m2	2500 m2	kialakult	2000 m2
legnagyobb beépítési mérték felszín felett	70%	70%	70%	55%	kialakult	35%
legnagyobb beépítési mérték felszín alatt	80%	80%	80%	–	kialakult	–
általánosan felhasználható szintterületi mutató	3,5 m^2/m^2	2,0 m^2/m^2	3,0 m^2/m^2	1,4 m^2/m^2	kialakult	2,0 m2/m2
kizárólag parkolásra fordítható szintterületi mutató	1,5 m^2/m^2	1,0 m^2/m^2	1 m^2/m^2	–	–	1,0 m2/m2
min. zöldfelület	15%	20%	15%	25%	kialakult	35%
max. magasság	65,0 m	22,0 m	65,0 m	12,0 m	kialakult	12,0 m

II. számú területrész – *Kőbánya alsó vasúti megállóhely és vasúti területek* - intermodális közlekedési csomóponti elem területe

KÖk jelű közlekedési terület övezetben az utasforgalom minél magasabb szintű kiszolgálása érdekében az utasforgalmi létesítmények megújítása, valamint a vasút és az egyéb közösségi közlekedési alágazatok közötti átszállási kapcsolatok kiépítése, javítása a MÁV célja, ennek érdekében a KÉSZ vasúti területet javasolt szabályozásai:

- a vasútterület hosszú távon tervezett vágányszám-növelés helybiztosítása érdekében Ny-i irányban, a szabályozási terven jelölt szakaszon, kiszélesedik,
- vasútterület K-i oldalán, a szabályozási terven jelölt helyeken, a vasúti megállóhelyet kiszolgáló személygépkocsi , továbbá a BKK közösségi közlekedését kiszolgáló autóbuszparkolók kerülnek elhelyezésre,
- a műemléki védettségű Kőbánya alsó vasúti megállóhely tervezett fejújításának megvalósíthatósága érdekében, a vasutat külön szintben keresztező gyalogos átjáró szabályozott a peron déli végénél,
- az Állomás utca vonalában különszintű gyalogos átjáró helye szabályozott.

A hosszú távú vasútfejlesztés során, a területen áthaladó újabb két vágány tervezett. A bővítés műszaki tervei még nem készültek el, de könnyen belátható, hogy a műemlék Kőbánya alsó vasútállomás – legalábbis annak híd és peronrendszere – nehezen, vagy egyáltalán nem illeszthető a korszerű követelményekhez, ezért az épületegyüttes védettségének fenntartása és tervezett felújítása számos kérdést vet fel. Mindez a KÉSZ-t nem érinti, abban a MÁV által igényelt területigény biztosítva lesz.

III. számú területrész - *Liget tér és környéke* - Kőbánya városközponthoz közvetlenül kapcsolódó terület, mely magába foglalja az autóbusz-végállomás területét is

Vt-H/1 jelű, kiemelt jelentőségű helyi központ területe építési övezetbe sorolt a Kőrösi Csoma Sándor sétány északi szakaszának két oldalán található lakóterület. Az úszótelkes, szabadonállóan beépült

lakóterületen további új beépítés nem helyezhető el, a meglévő épületek sem magassági, sem vízszintes értelemben nem bővíthetők.

Vt-H/2 jelű, kiemelt jelentőségű helyi központ területe építési övezetbe sorolt a tömb közepén a Kőrösi Csoma Sándor sétány és a Vásárló utca között lévő lakóterület. A jellemzően zártsorúan beépült lakóterületen ahhoz zártsorúan illeszkedő új beépítés valósítható meg, a tömbre előírt 2,0 m²/m² általános szintterületi mutató érték betartása mellett. Kizárólag parkolásra fordítható 2,0 m²/m²-es szintterületi mutató érték mellett parkolók építése javasolt a felszíni parkolási hiány mérséklése érdekében. Az építési övezetben a kereskedelmi célú bruttó szintterület legfeljebb 500 m²nagyságig létesíthető. A Füzér utca, Vásárló utca saroképület és a Kőrösi Csoma Sándor sétány 2. szám alatti épület gépjármű behajtója, ill. gazdasági bejárata a Vásárló utca felől alakítandó ki.

Vt-H/3 jelű, kiemelt jelentőségű helyi központ területe építési övezetbe sorolt a Kőrösi Csoma Sándor sétány és a Kőrösi Csoma Sándor út által határolt területen található zártsorú, vegyes beépítésű terület. Az építési övezetben a kereskedelmi célú bruttó szintterület legfeljebb 1500 m²nagyságig létesíthető. Az épületek gyalogos felülettel érintkező földszintjeinek legalább 60 %-án üzletek létesítendők, kirakat jellegű portál kialakítással.

Vt-H/4 jelű, kiemelt jelentőségű helyi központ területe építési övezetbe sorolt az autóbusz pályaudvar területétől északra lévő, szabadonállóan beépült elsősorban intézményi funkciókat tartalmazó terület. Az építési övezetben legfeljebb 12000 m² kereskedelmi célú bruttó szintterület létesíthető. Az épületek gazdasági bejárata nem nyílhat az autóbusz-pályaudvar és a gyalogos sétány felől. Az épületek gyalogos felülettel érintkező földszintjeinek legalább 60 %-án üzletek létesítendők, kirakat jellegű portál kialakítással.

Vt-H/5 jelű, kiemelt jelentőségű helyi központ területe építési övezetbe sorolt a Vásárló utca és Állomás utca közötti meglévő telepszerű beépítésű lakóterület. A szabadonállóan beépült lakóterületen további új beépítés elhelyezése nem kívánatos, és a meglévő épületek sem magassági, sem vízszintes értelemben nem bővíthetők. A lakóépületek közterületén gépkocsi parkoló nem helyezhető el.

K-Közl/Vt-H jelű, vegyes közlekedési és kiemelt jelentőségű helyi központ területe építési övezetbe sorolt a jelenlegi autóbuszpályaudvar egy részének területe. A végállomás funkció a tervek szerint megszüntetendő, vagy megtartása esetén többszintes területhasználat biztosításával fejlesztendő. Megszüntetése esetében a beépítések földszintjei a környező városi szövethez jobban illeszkedő funkciókkal tölthetők meg.

Építési övezet jele	Vt-H/1	Vt-H/2	Vt-H/3	Vt-H/4	Vt-H/5	K-Közl/Vt-H
beépítési mód	szabadonálló	zártsorú	zártsorú	zártsorú	szabadonálló	zártsorú
min. telek	1000 m2	600 m2	600 m2	2000 m2	2000 m2	2000 m2
legnagyobb beépítési mérték felszín felett	kialakult	75%	75%	80%	kialakult	80%
legnagyobb beépítési mérték felszín alatt	kialakult	100%	80%	100%	kialakult	100%
általánosan felhasználható szintterületi mutató	kialakult	2,0 m2/m2	5,0 m2/m2	3,0 m2/m2	kialakult	3,0 m2/m2
kizárólag parkolásra fordítható szintterületi mutató	–	2,0 m2/m2	2,0 m2/m2	1,25 m2/m2	–	1,25 m2/m2
min. zöldfelület	–	10%	10%	10%	–	–
max. magasság	kialakult	14,0 m	24,0 m	20,0 m	kialakult	20,0 m

Közlekedési területekre vonatkozó előírások

- A közúthálózat elemeit tervezési osztályba kell sorolni. Meg kell határozni a közutakon elhelyezhető építmények funkcióját, nagyságát, helyét. A tervezett fejlesztési elképzelések megvalósításához a hiányzó közterületeket ki kell szabályozni.

- A közlekedési létesítmények elhelyezésére szolgáló övezetek a TSZT-vel és az FRSZ-szel összhangban kerülnek meghatározásra. Ennek megfelelően a településszerkezeti jelentőségű közutak (a II. rendű főutak és a településszerkezeti jelentőségű gyűjtőutak) a KÖu-3, illetve a KÖu-4 övezetekbe, a kerületi jelentőségű, forgalmi szerepet betöltő gyűjtőutak és a kiszolgáló utak Kt-Kk övezetbe kerülnek besorolásra. Az önálló gyalog- és kerékpárutak Kt-Kgy övezetbe kerülnek. A kötöttpályás közlekedés elemei (országos közforgalmú vasútvonalak, illetve az önálló nyomvonalon vezetett közúti vasút (villamos) vonalak létesítményei KÖk övezeti besorolást kapnak.

- Meghatározásra kerül a vasúti területeken elhelyezhető építmények nagysága, helye, funkciója.

- A hatályos tervekben szereplő szabályozási előírásokat és szabályozási vonalakat felül kell vizsgálni és aktualitásuk esetén továbbra is érvényben kell tartani.

- A kerület morfológiai adottságai kedveznek a kerékpáros közlekedés elterjedésének. A rendeltetésszerű használathoz kötődő kerékpártárolók létesítését kötelezővé kell tenni.

- A közúthálózat forgalmának üzemét részben az üzemanyagtöltő állomások biztosítják, a létesítmények és a környezetük konfliktusmentességét garantáló előírásrendszer meghatározása szükséges.

Személygépjárművek elhelyezésére, tárolására vonatkozó előírások

- Az egyes létesítmények rendeltetésszerű használatához létesítendő parkoló férőhelyszám megállapítását jelenleg az országos jogszabályi előírás (253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet 42. §-a és 4. sz. melléklete) szabályozza. A motorizáció természetes növekedése a személygépjármű-ellátottság növekedését vonja maga után, amely az ország egyes eltérő gazdasági mutatójú területein a gépjármű-elhelyezés mértékének tekintetében is más-más normatív érték megállapítását indokolhatja.

- A gépjármű-elhelyezési problémák megelőzésére a rendeltetésszerű használathoz szükséges parkolóhelyek számát a terület közösségi közlekedési ellátottságát figyelembe véve, funkciónként meghatározott módon javasolt szabályozni. Ezért az új beépítés lehetőségét biztosító, a jelentős rekonstrukcióval érintett, vagy az átalakuló területeken a parkolás-szabályozás területi- és rendeltetés szerinti differenciált alkalmazása szükséges. A nagykapacitású és valós közlekedési alternatívát nyújtó tömegközlekedési vonalak mentén (vasút, villamos), és a hivatás-forgalomhoz kapcsolódóan alacsonyabban, a lakó funkcióhoz kapcsolódóan magasabban határozva meg a biztosítandó parkoló létesítési kötelezettséget.

- A hagyományosan nagyvárosias, telepszerű beépítéssel rendelkező lakóterületek meglévő parkolóhely hiányát utólagosan, a parkolás-gazdálkodás alternatívákat biztosító eszközeivel kell kezelni. Ezeken a területeken preferálni kell a személygépjárművek épületben (a már beépült területeken elsősorban önálló parkolási létesítményekben, az újonnan beépülő területeken az épületek részeként kialakításra kerülő parkolókban) való elhelyezését.

- A közterületek átalakítása, átstrukturálása keretében azokat alapvetően mentesíteni kell a magántulajdont jelentő személygépjármű-tárolás feladatától, ezért a rendeltetésszerű használathoz szükséges parkolóhelyek közterületen való elhelyezése nem támogatható.
- A Kőbánya alsó vasúti megálló térségében a jelentős forgalmat lebonyolító kötöttpályás közösségi közlekedési eszközökre (vasút, villamos) való átszállás elősegítése és a környező lakóterületek közterületeinek parkolás alóli tehermentesítése érdekében – a meglévő létesítményeken felül – P+R és B+R parkolók létesítésére alkalmas területek kijelölése szükséges.

Tervezési mutatók

Az övezeti paraméterek alapján a tervezési terület tömbjeiben az alábbi szintterületek kialakítására nyílik lehetőség:

Tömbök sorszáma	1. tömb	2. tömb	3. tömb	4. tömb	5. tömb	6. tömb
építhető általános szintterület	52455,08 m²	71364,78 m²	38244,11 m²	41282,41 m²	67314,3 m²	92859,49 m²
építhető kizárólag parkolásra fordítható szintterület	22480,75 m²	30584,9 m²	12748,04 m²	24707,68 m²	33657,15 m²	–

Zöldfelületekre vonatkozó szabályozási elemek

A „telek zöldfelületként fenntartandó részén”, kerti gyalogút és játszókert kivételével, új építmény nem elhelyezése nem javasolt.

A „kialakítandó védőzöldsáv”-val jelölt részen télen is takaró lomb- és tűlevelű örökzöldeket is tartalmazó háromszintes növényállományú zöldfelület létesítendő.

A szabályozási terv egyéb szabályozási elemei

A közterületi fásítással („megtartandó szerkezeti jelentőségű fasor”, „megtartandó egyéb fasor”, „telepítendő szerkezeti jelentőségű fasor”, „telepítendő egyéb fasor”) jelölt útszakaszok létesítése vagy teljes keresztmetszetet érintő felújítása esetén (a közlekedés és a közműlétesítmények helyigényének, valamint a fák életterének közműmentes biztosításával), útsorfa minőségű, előnevelt, várostűrő fákból fasor telepítendő, a meglévő fasorok megtartandók, kiegészítendők.

A területen található értékes fák „megtartandó fa”-ként jelöltek, törzsüktől számított 3,0 méter sugarú a területen belül 0,5 méternél mélyebben a talaj bolygatása, a fa lombkoronájának terepszinti vetületén belül (út-, illetve térburkolat kivételével) új építmény létesítése nem javasolt.

A program kettő szabályozási koncepciót tartalmaz, amelyek az autóbusz végállomás területére vonatkozó részeikben különböznek.

3.5. KÖRNYEZETALAKÍTÁSI JAVASLAT

A környezetalakítás általános szempontjai

- a tervezett szabályozást figyelembe veszik, alátámasztják
- területrészenként eltérő karakterű beépítési javaslatok kerültek megfogalmazásra
- komfortot biztosító funkcionális elrendezés
- közterületek arányos berendezése

- városépítészeti téralakzatok kialakítása
- építészeti hangsúlyok elhelyezése
- zöldfelületi tagolás optimális kialakítása

Tervezett környezetalakítási javaslatok

A program a javasolt KÉSZ alátámasztására 3 db („A”, „B” és „C” jelű) környezetalakítási változatot tartalmaz. A különböző változatok területrészekre eltérő beépítést mutatnak, a megoldások csereszabatosak. Az egyes változatok megfogalmazása során figyelembevételre kerültek a korábbi, a vasúti megállóhelyre, az intermodális csomópontra és a sportlétesítmények elhelyezésére készült műszaki, illetve tanulmánytervek.

Környezetalakítási javaslat – „A” változat

Környezetalakítási javaslat „A” változat

E javaslat többnyire az ismert fejlesztési elképzeléseket felhasználva került megfogalmazásra.

- Az 1-es tömbben önkormányzati területen a tervezett uszoda helyezkedik el. (Igény esetén itt más vegyes funkciójú beépítés – pl. az egykori piac – is kialakítható.) A Barabás utca egy szakaszának kialakított telken magas zöldfelületi arány létesíthető.
- A 2-es tömbben, ugyancsak önkormányzati területen a multifunkcionális sportcsarnok helyezkedik el. A javasolt elrendezés szerint a létesítmény számára bőségesen áll rendelkezésre hely, így a szabadtéri pályák terepszinten helyezhetők el, magas zöldfelületi arány alakítható ki.
- A 3-as tömbben új épület elhelyezése nem tervezett. A 38924/95 hrsz.-ú önkormányzati területen az Egészségház felújítása tervezett, így az ingatlan központi helyzetéhez képest alulhasznosított marad. A 38924/10 hrsz.-ú telken lévő üzemanyagtöltő állomás változatlan kialakításban tovább működik. A 38924/22 hrsz.-ú telken szállodafejlesztési szándék ismert, amely a meglévő épület felújításával valósul meg. Célszerű lenne bevonni a tervezett fejlesztésbe a csatlakozó 38924/108 hrsz.-ú önkormányzati tulajdonú telket is..
- A 4-es tömbben, fővárosi önkormányzati területen, az autóbusz-végállomás felülépítésével és a kereskedelmi célú épületegyüttes helyén új, vegyes funkciókkal kialakított beépítés van megfogalmazva. Az új beépítés a vasút és a beépített területek körötti gyaloglási távolságot lerövidíti, urbánusabb és barátságosabb környezetet képez. A Vásárló utca menti kerületi önkormányzati telkeken parkoló-lemez , parkosított tetején gyermekjátszótér helyezkedik el. Ez a fejlesztés rehabilitálja a környező közterületeket, csökkenthető a felszínen parkoló autók száma, növekednek a zöldfelületek, amelyeknek k jelenleg nagy hiánya mutatkozik a lakóépületek környezetében.
- Az 5-ös tömbben tervezett beépítés vegyesen tartalmaz kereskedelmi és lakófunkciót. A területre készült részletes beépítési és műszaki tervek állnak már rendelkezésre.
- A 6-os tömbben a gazdasági funkciók továbbra is megmaradnak. A telephelyeket kiszolgáló forgalmat fokozatosan a Horog utcára kell átirányítani, innen nyithatók a telephelyek újabb kapubehajtói. A fokozatos, spontán fejlődés eredményeként az elavult épületállomány helyét új épületek veszik át. Településképi szempontból kedvező lenne, ha a Kőbányai út melletti csarnoképület helyén tervezett új reprezentatív épület megvalósulna. A telephelyek Gép utca felőli megjelenését a kialakítandó védő zöldsáv javítja.
- A 7-es tömbben a Nagy-Pongrác és a későbbi építésű lakótelepek kialakultnak tekinthetők. Itt a közterületek rendezése, kialakításuk színvonalának emelése a további cél. Változásra a Gép – Vaskő – Monori utcák által határolt, oktatási intézményeket magába foglaló tömbben lehet számítani, ahol óvoda fejlesztésének igénye merült fel, amely meglévő épület bővítésével oldható meg.

Összegzés:

A javaslat szerint a Mázsa téri önkormányzati telkek fejlesztési potenciálja csak alacsonyabb intenzitási fokon hasznosul, ellenben a tervezett sportlétesítmények körül gazdag zöld környezet alakítható ki, ami a térnek kedvező, markáns zöldkaraktert nyújt. A sportlétesítmények, különösen a multifunkcionális sportcsarnok városképi fontossága jelentősen felértékelődik, mivel a Mázsa tér arculatának egyedüli meghatározójává válik. Ugyancsak megnövekszik a Mázsa utca délnyugati térfalának településképi jelen tősége, amelyre nagyobb távolságokról adódik rálátás. A Kőbányai út

markáns térfalai továbbra is hiányozni fognak. A 3-as tömb telkei is alacsony szinten hasznosulnak, itt továbbra is a meglévő irodaépület tömege fog magassági hangsúlyt képezni.

Mázsa tér – döntés előkészítő tanulmány látványterve – TSPC Kft. generál tervező konzorcium

Környezetalakítási javaslat – „B" változat

Környezetalakítási javaslat „B" változat

Ez a javaslat is többnyire az ismert fejlesztési elképzeléseket felhasználva került megfogalmazásra.

- Az 1-es tömbben önkormányzati területen a tervezett uszoda helyezkedik el. (Igény esetén, helyén más vegyes funkciójú beépítés – pl. az egykori piac – is kialakítható.
- A 2-es tömb önkormányzati területén a multifunkcionális sportcsarnok helyezkedik el kompakt elrendezésben. A szabadtéri pályák az épület nyugati oldala mellett helyezkednek el. A telek nyugati részén, vegyes városias funkciókkal történő fejlesztés valósítható meg, de ehhez a 38411 hrsz.-ú telek tulajdonosával közös megegyezés és közös fejlesztés szükséges.

- A 3-as tömbben a 38924/95 hrsz.-ú önkormányzati területen az Egészségház felújítása tervezett, így az ingatlan központi helyzetéhez képest alulhasznosított marad. A 38924/10 hrsz.-ú telken lévő üzemanyagtöltő állomás módosított építési hely keretében fejleszthető. A 38924/22 hrsz.-ú telken szállodafejlesztés tervezett, a csatlakozó önkormányzati tulajdonú telket célszerű lenne a fejlesztésbe bevonni.
- A 4-es tömbben – az autóbusz-végállomás átalakítását követően – fővárosi önkormányzati területen álló kereskedelmi célú épületegyüttes helyén új beépítés javasolt a földszinten kereskedelmi, az emeleten vegyes intézményi funkciókkal. A Vásárló utca menti kerületi önkormányzati telkeken parkoló-lemez építése javasolt, parkosított tetején gyermekjátszótér létesítése. Ez a fejlesztés a környező közterületek rehabilitálását segíti elő.
- Az 5-ös tömbben tervezett vegyes, kereskedelmi és lakófunkciók elhelyezésére elkészült részletes beépítési tanulmánytervek állnak rendelkezésre.
- A 6-os tömbre vonatkozó javaslat a korábbi változatokban foglaltakkal azonos.
- A 7-es tömbre vonatkozó javaslat is azonos a korábbi változatokban foglaltakkal.

Mázsa tér – döntés előkészítő tanulmány látványterve – TSPC Kft. generál tervező konzorcium

Összegzés:

E javaslat szerinti kialakítás hatékonyabb területhasználatot eredményez. A központi fekvésű telkek a legjobban hasznosulnak. A Kőbányai út mentén kialakuló városias beépítés jut a leghangsúlyosabb szerephez a városképben, erősíti a Mázsa tér nagyvárosias karakterét.

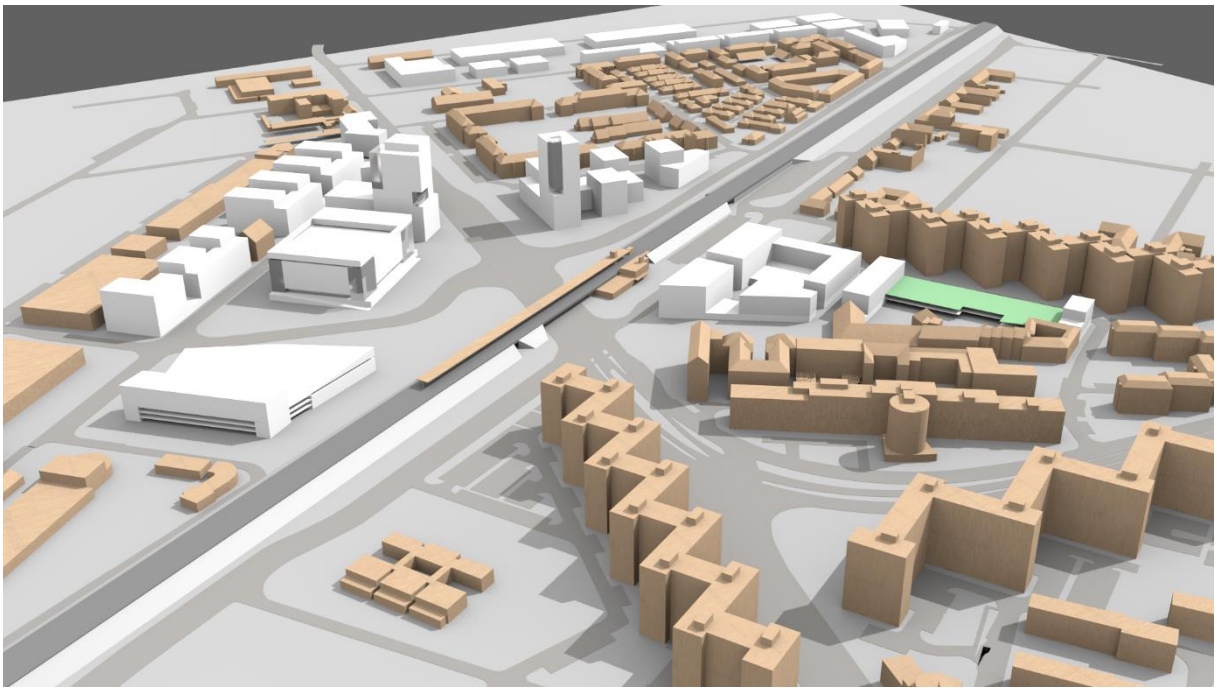
Környezetalakítási javaslat – „C” változat

Környezetalakítási javaslat „C” változat

Ez a javaslat a sportcélú fejlesztések kompakt elrendezését javasolja, e mellett olyan beépítéseket ábrázol, amelyek megvalósítása csak a Fővárosi Önkormányzat és a X. kerületi Önkormányzat, valamint érintett magán tulajdonosok együttműködése esetén lehetséges. A tervezett beépítés legjobban kihasználja a beépítési lehetőségeket, így a változatok közül a leghatékonyabb. A Liget tér javasolt kialakításához az előzőktől eltérő szabályozási javaslatot kell alkalmazni.

- Az 1-es tömbben vegyes városias funkciókkal történő fejlesztésre nyílik lehetőség, mivel az uszoda elhelyezése a 2-es tömbben javasolt. Itt újra felépíthető a piac, vagy más városias használat alakítható ki.

- A 2-es tömbben önkormányzati területen elhelyezett sportkomplexum (uszoda és sportcsarnok egy épületben, egymás feletti kialakításban) komplex, de gazdaságos megvalósítás lehetőségét hordozza. A telek ÉNy-i sarkában, a 38411 hrsz.-ú telek tulajdonosával közös megegyezés esetén további, vegyes városias funkciókkal történő fejlesztés is megvalósítható úgy, hogy a meglévő üzemanyagtöltő állomás az új fejlesztésbe integrálható.
- A 3-as tömbben teljesen új beépítési struktúra kialakítása javasolt, amelybe akár integrálhatók a meglévő Egészségház és az üzemanyagtöltő állomás funkciói is.
- A 4-es területen a Liget tér eredeti téralakzatának visszaállítása javasolt, ami nagymértékben hozzájárulna a hely identitásának helyreállításához. Ennek megvalósítása érdekében azonban a meglévő, kedvezőtlen kialakítású kereskedelmi épületkomplexumot a tulajdonos Fővárosi Önkormányzat és a Skála áruház magántulajdonosával egyetértésben el kell bontani és a szabályozott paramétereket kihasználva a helyszínre illő, gazdaságos, 21. századi színvonalú beépítést javasolt létrehozni. Átjárható, megtartó együttes megvalósítása révén Kőbánya központjának valós kibővítése lenne elérhető.
- Az 5-ös tömbben tervezett vegyes, kereskedelmi és lakófunkciók elhelyezésére elkészült részletes beépítési tanulmánytervek állnak rendelkezésre.
- A 6-os tömbre vonatkozó javaslat a korábbi változatokban foglaltakkal azonos.
- A 7-es tömbre vonatkozó javaslat is azonos a korábbi változatokban foglaltakkal.



Összegzés:

E javaslat szerinti kialakítás a leghatékonyabb területhasználatot és a változatok közül a legkedvezőbb településképet eredményezheti. A központi fekvésű telkek a legjobban hasznosulnak. A magasabb épülettömegek a Kőbányai út mentén és a Mázsa téren képeznek városépítészeti hangsúlyokat, amelyek eloszlása arányos. A beépítés nagyvárosias, központi karaktere ebben a változatban a legerősebb. Az egy épületbe foglalt sportcsarnok és uszoda tömege illeszkedik a Mázsa térre tervezett reprezentatív épületek sorába. A Liget tér történeti múltjának felidézése a helyi identitástudat erősítését szolgáló kiemelkedő gesztus.

Mázsa tér – döntés előkészítő tanulmány látványterve – TSPC Kft. generál tervező konzorcium

3.6. KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI JAVASLATOK

A településrendezési terv a keretei között megvalósítható, távlati fejlesztésekhez kapcsolódó többletforgalom levezetésére képes közlekedési infrastruktúra helyigényének megfelelő közlekedési területeket kell, hogy biztosítson.

Közúti közlekedés

A jelen szabályozási tervvel párhuzamosan készülő közlekedési hatástanulmány megállapítása szerint a tervezési területen és térségében megvalósítható új beépítések által generált többletforgalom nem teszi szükségessé a korábban tervezett jelzőlámpás körgeometriájú csomópont megvalósítását. A hatástanulmány megállapítása értelmében a szükséges távlati áteresztőképesség a Kőbányai út–Pongrác út–Bihari utca csomópontjának korszerűsítésével biztosítható. Ennek a tervezett csomópontnak az elhelyezkedése közel azonos a körgeometriájú csomópont dél-nyugati szektorával. Ennek megfelelően a szabályozás a közlekedési hatástanulmánnyal alátámasztott geometriájú csomópont területbiztosítását javasolja, azonban a modellezés és a távlati forgalmak alakulásának bizonytalansága miatt a nagyobb kapacitású körgeometriájú csomópont helyigényének megfelelő terület továbbra is beépítésre nem szánt területi besorolásban marad.

A Kőbányai út - Mázsa utca – vasútvonal által határolt terület telkeinek gépjárművel való megközelíthetősége az alacsonyabb rendű úthálózati elemek – jelen esetben a Mázsa utca – irányából biztosítható. Ehhez a Mázsa utca jelenleg lezárt szakaszát ismételten meg kell nyitni a közúti forgalom számára. Az új beépítés következtében megnövekedő kapcsolati és kiszolgálási igények szükségessé teszik a Mázsa utca jelenlegi 2x1 sávos kialakításának bővítését. Az utca optimális szélessége 2+1 forgalmi sáv esetén 18,5-20,0 m.

Vasúti közlekedés

A tervezési terület nyugati határán a TSZT és az FRSZ új vasúti megállóhely elhelyezésének lehetőségét tartalmazza a körvasút és a Kőbányai út keresztezésében. A tervezett Kőbányai úti vasúti megállóhelytől mintegy 1,5 km-re délre, az Üllői út keresztezésénél szintén egy új vasúti átszállási pontot kialakíthatósága szerepel a városi közösségi közlekedési hálózattal való kapcsolat biztosítása érdekében. Mindkét megálló elhelyezése a közöttük lévő rövid távolság miatt műszaki és vasútüzemi szempontból kedvezőtlen. A közösségi közlekedési kapcsolatai révén magasabb szintű szolgáltatási színvonalat biztosító Üllői úti vasúti megálló megvalósítása (elsősorban az M3 metróvonal miatt) prioritást élvez, ezt fogja tartalmazni a Népliget és a Bihari út térségére készülő helyi építési szabályzat is.

A tervezési területen áthaladó 100 sz. Budapest – Cegléd – Szolnok vasútvonal városi-elővárosi közlekedésének kapacitás-bővítése érdekében a MÁV hosszú távon többlet-vágányok elhelyezését tervezi. A 3. és 4. vágány építését jelentő bővítés szükséges területbiztosítását megalapozó elfogadott, részletes vágánytervek még nem állnak rendelkezésre.

Az érintett pályaszakaszon a MÁV Zrt.-vel történt egyeztetések során a vasút üzemeltetőinek képviselői eltérő álláspontot képviselnek abban, hogy a vágányok távlati bővítése a vasút által jelenleg elfoglalt ingatlan területén felül igényli-e többlet-terület biztosítását.

A vasúti megálló felvételi épületének és peronjának műemlékké történő nyilvánítása alapvetően meghatározza, hogy a szükséges vágánybővítések a meglévő vasúti pálya nyugati, Pongrác út és

Barabás utca felőli oldalán helyezhetőek el. A területbiztosítás szempontjából „kedvezőtlenebb” (a rézsűk területigényével is számoló) alternatíva, hogy az új vágányok elhelyezése a jelenlegi telekhatártól számítva megközelítőleg 15 m szélességű többlet-területet igényel. A másik lehetőség, hogy a jelenlegi rézsűk helyett támfalak épülnek, így a többlet-vágányok az előzetes vázlatok alapján a vasúti megállóhely térségében mintegy 4,0-6,0 m többlet-terület biztosítását igénylik.

A fejlesztés területigényének bizonytalansága miatt a szabályozási terv a vasúti területet a TSZT-nek és az FRSZ-nek megfelelően határozza meg, azzal a kiegészítéssel, hogy a megállóhely térségében a vasút területét a vágányok elhelyezéséhez minimálisan szükséges 4,0-6,0 m szélességű területsávval bővíti. A vasút Kőrösi Csoma Sándor út és Kőér utca közötti szakaszának nyugati oldalán a tervezett létesítményeket azonban annak figyelembe vételével kell elhelyezni, hogy a vasútfejlesztése a nagyobb területet igénylő rézsűs kialakítással valósul meg. Ennek megfelelően a terv a KÖk övezet határától számított 15,0 (24,5) m széles területet nem beépíthető területsávként szabályozza.

A Kőbányai úttól délre eső vonalszakaszon a Kőrösi Csoma Sándor út és a Kőér utca között a vasúti pálya által igénybevett terület a kerületi önkormányzat tulajdonában van, tehát a terület rendezetlen. A vasúti terület tulajdon-viszonyai a HÉSZ-től független eljárás keretében kerülnek rendezésre.

A TSZT a fővárosi vasúthálózat keleti és nyugati vonalcsoportja között közvetlen vasúti összeköttetés megteremtését tartalmazza a Pongrácz út középső szakaszának térségében, térszín alatt. A távlati kapcsolat kialakítása a tervezési területet, illetve annak vasúti infrastruktúráját nem érinti.

Közösségi közlekedés

A Mázsa téren a 3-as és a 62A villamos számára megállóhely csak az Örs vezér tér irányába került kialakításra, az Ecseri út felé haladó villamosok megállója hiányzik. A megállóhely kialakítása a meglévő közterületeken kívül többlet-területet nem igényel.

A „Kőbánya-alsó mh.” autóbusz-állomás területének racionalizálására, ún. intermodális csomópont kialakítására a kerületi önkormányzat megbízásából 2014-ben készült megvalósíthatósági tanulmány. A szabályozási terv a megvalósíthatósági tanulmányban szereplő autóbusz-állomási elrendezést veszi alapul. jelenleg az autóbusz-állomás által igénybevett terület szélessége kb. 60 m, ami az állomásépület mellett kialakítandó le- és felszállóhelyek kialakításával kb. 22,0-25,0 m-re csökkenthető. Az így felszabaduló közlekedési területeket azonban továbbra is beépítésre nem szánt területként (közlekedési- és közmű, vagy zöldterület) szükséges szabályozni.

Az autóbuszok csúcsidőn kívüli tárolása a megvalósíthatósági tanulmánynak megfelelően a Korponai utca Állomás utcától északra eső szakaszán, vasúti terület részbeni igénybevételével történik.

Az intermodális csomópont kialakításához kapcsolódóan a Korponai utca közúti forgalom elől lezárásra kerül a Kőrösi Csoma Sándor utca és Állomás utca közötti szakaszon. Ezt az utcaszakaszt távlatban csak a közösségi közlekedés járművei vehetik igénybe. A korlátozás elsősorban forgalomtechnikai beavatkozást igényel, szabályozási vonzata nincs.

Kerékpáros- és gyalogos közlekedés

A Kőbányai út Mázsa tértől nyugatra eső szakaszán a kerékpárút a közút és az oldalfekvésben vezetett villamospálya közötti keskeny területsávban halad. A megfelelő szélességű kerékpárút kialakíthatósága, illetve a Liget tér és a Népliget közötti kerékpáros kapcsolat biztosítása érdekében

javasolt a Kőbányai út déli oldalán szabadon álló közterületen önálló kerékpáros infrastruktúra kiépítése. A beavatkozás a Pongrác út és a Mázsa utca közötti szakaszon idegen területet érint.

Kőbánya városközpont (Szent László tér), a Népliget és a Közlekedési Múzeum közötti nagyvonalú sétány, gyalogostengely kialakíthatósága érdekében a Kőbányai út északi oldalán, a Monori utca és a Gép utca közé eső szakaszon (Szervátusz Jenő Általános Iskola) idegen terület igénybevétele szükséges. A sétány terület-biztosítását 5,0 m-es irányadó járdaszélességgel javasolt figyelembe venni.

A Kőbánya alsó vasúti megállóhely felvételi épületének, illetve peronjának megújításához kapcsolódóan tervezett gyalogos-kerékpáros aluljáró kialakításával új akadálymentes gyalogos peronkapcsolat létesül a Vaspálya utca és a Mázsa tér irányából. Az aluljáró, illetve a peronkapcsolat megvalósítása idegen-területek igénybevételét nem igényli.

Szintén új vasúti aluljáró kialakítása javasolt a Korponai utca és a Pongrác utca között az Állomás utca folytatásában a Szent László tér és a Hargita sétány menti lakóterület gyalogos és kerékpáros kapcsolatainak biztosítása érdekében.

Gépjármű-elhelyezés, parkolás

A lakótelepekre jellemző parkoló-hiány csökkentése, és a közterületek zsúfoltságának mérséklése érdekében önálló parkolási létesítmény (parkolólemez, vagy parkolóház) kialakítása javasolt a Vásárló utca mentén.
A közösségi közlekedési átszállóhelyekhez kapcsolódó parkolási igények kielégítésére a Liget téren és a Vaspálya utcánál vasúti területen a kötöttpályás közlekedési (vasút és villamos) megállókhoz kapcsolódóan elsősorban P+R rendszerű parkolók kialakítása javasolt.

3.7. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ JAVASLAT

A zöldfelületi értékek megőrzése mellett jelentős zöldfelület-fejlesztési lehetőségek adódnak a tervezési területen. A terület nagy része átalakul, új beépítések, funkcionális változások várhatók, amely a környezet- és ezen belül zöldfelületi rendezést von maga után.

A magas zöldfelület-intenzitás segíti a környezetvédelmi problémák mérséklését, így törekedni kell a teljes tervezési területen a magas zöldfelületi borítottság kialakítására. A közterületi faállomány jelentős kondicionáló szerepet tölt be, mérsékelve a környezeti ártalmakat és a városi hősziget hatást. Cél a meglévő faállomány életterének megőrzése, illetve az újonnan kialakításra / átalakításra kerülő közterületek olyan szabályozása, amely lehetővé teszi, hogy a faegyedek számára megfelelő élettér jöjjön létre. A dendrológiai (és településkép szempontjából is) értékes faállomány, faegyedek és fasorok védelmének biztosítása is szükséges.

A tervezett beépítés helyének kijelölésénél a meglévő értékes fák, facsoportok figyelembe vételre kerültek, így azok megőrizhetők. Ilyen értékes faegyedek találhatók a Vásárló utcai játszótér és sportpálya térségében, valamint a Liget téren. A jelenlegi fasorok kiegészítése szükséges, például a Kőrösi Csoma Sándor úton. Fontos az újonnan kialakított parkoló felületek fásítása, az ökológiai viszonyok, valamint az árnyékolás javítása érdekében. Az utak mentén kialakításra kerülő új fasorok ültetésénél fokozottan környezettűrő, a nagyvárosi ártalmakat elbíró fafajok alkalmazása javasolt. A terv fajazonos közterületi fásítást javasol a tervezési területen található utak mentén.

A tervezési területen több helyen is megjelennek közhasználatú zöldfelületek. Egyrészt cél a meglévő közhasználatú zöldfelületek rekreációs felhasználása, valamint új zöldterületek kialakítása. A tervezési terület jelenleg zöldterületekben hiányos, így javasolt új a zöldfelületek kialakítása, az Állomás utca nyugati részén. A Vásárló utcában található játszótérrel és sportpályával rendelkező közhasználatú zöldfelület helyén süllyesztett parkolóház létesítését javasolja a terv, azonban a meglévő funkció helyben megmaradna a parkolóház tetején.

A közcélú zöldfelületek kialakítása során figyelembe kell venni a jövőben felmerülő funkcionális igényeket, és azokat ki kell szolgálni, így az új zöldfelület hozzájárul a terület településökológiai viszonyainak javulásához, valamint a területet használók rekreációs igényeinek kielégítéséhez (pl.: játszótér). A jelenlegi buszpályaudvar átépítésével lehetőség nyílik a Liget tér rendezésére. Míg az „A" és a „B" változatokban a Kőrösi Csoma sétány tölcsér-szerűen kiszélesedő torkolatában, a sétány mintegy lezáró elemeként jelenik meg, addig a „C" változatban az alulhasznosított és építészeti szempontból értéket nem hordozó áruházépület helyén az egykori történelmi Liget tér térszerkezeti visszaállítására van lehetőség. Településképi, -szerkezeti és zöldfelületi szempontból legkedvezőbb az utóbbi változat, amely szerint egy új élhető, magas színvonalú városi tér, agóra alakítható ki.

Mivel mind a Kőbányai út és a Kőrösi Csoma Sándor út, mind a vasút a terület közepén halad át, jelentős izolációs hatás érvényesül. A nyugati és a keleti területek kapcsolatát erősíti az átjárhatóság biztosítása, amely során mind gyalogos, mind pedig kerékpáros összeköttetések épülnek ki. Ennek érdekében nem csak a közúton, hanem a vasúti töltésen keresztül is új összeköttetések valósulnának meg alagutak kiépítésével.

A terv a tervezett és meglévő közkerteket, közparkokat fasorok kialakításával kapcsolja össze, megteremtve a hálózatszerű zöldfelületi rendszert. Jelentős zöldfelületi kapcsolat alakul ki a tervezési terület és a Népliget között, a javaslat szerint a Kőbányai út mentén egy több fasoros sétány-tengelyen válik elérhetővé a Népliget.

A javasolt beépítés csökkenteni fogja a terület jelenlegi zöldfelület-intenzitását a megnövekedett burkolt felületek következtében. Ezt a negatív hatást azonban kompenzálja a jelenleginél nagyobb mértékű fásítás, mely kondicionáló hatása révén kiegyenlítheti a felszínhőmérsékletet, így a városi hősziget-hatás kevésbé fog érvényesülni. Az új épületek környezetében azok színvonalát emelő fogadóterek és közösségi terek kialakítása javasolt.

3.8. KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK

Talaj- és felszín alatti vizek védelme

A Mázsa téren kármentesítéssel érintett területek találhatóak az egykori OMV üzemanyag-töltő állomás helyén, a 38403/4 és 38403/6 hrsz. alatti ingatlanokon. Ezen ingatlanokon a földtani közeg és felszín alatti víz valószínűsíthetően alifás szénhidrogén, benzol, toluol, etil-benzol, xilolok, egyéb alkil-benzolok, policiklikus aromás szénhidrogének szempontjából szennyezett. A fejlesztések során e területen a földtani közeg és felszín alatti víz tekintetében állapotvizsgálat elvégzése szükséges a fent felsorolt szennyezőanyagok szempontjából. A fejlesztések következtében talajszennyezéssel járó tevékenység nem folytatható a területen.

A tervezési terület keleti része karsztos terület. A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet alapján a karsztos területek a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny

területnek minősülnek, amelyekre vonatkozó előírásokat a kormányrendelet tartalmazza. A karsztvízbázis védelme érdekében e területeken fokozott figyelem fordítandó a vízháztartás megváltoztatása, a szennyvízkezelés tervezése, kivitelezése során. Karsztos területen bármely eredetű, szennyezett víz elszikkasztása nem megengedhető, a telkek beépítése csak közművesítés esetén, a szennyvizek biztonságos elvezetése mellett támogatható.

Az érzékeny vizek miatt kiemelten fontos mindennemű talajszennyezéssel járó tevékenység elkerülése. A talaj és a talajvizek védelme érdekében az újonnan létesülő parkolók nem épülhetnek vízáteresztő burkolattal, felszínükről a csapadékvizek olajfogó műtárgyon keresztül vezetendők a csatornába. A talaj védelme érdekében a területen a talaj pusztulását előidéző tevékenység nem végezhető.

Levegőtisztaság-védelem

A légszennyezés a fejlesztések megvalósítása nyomán várhatóan enyhén növekedik a teljes tervezési területen a megnövekedett gépjármű forgalom, valamint az új épületek fűtése következtében. Legfőképpen a Kőbányai út és a Kőrösi Csoma Sándor út fog jelentősebb légszennyezéssel járni. Elsősorban a nitrogén-oxidok, a szálló por és a szén-monoxid kibocsátásának növekedése várható. Hosszú távon a gépjárműállomány korszerűsödésével, a hibrid és elektromos meghajtású járművek térnyerésével ez a hatás egyre jelentéktelenebbé válhat. Az épületek fűtéséből adódó emissziók mérséklése érdekében a továbbtervezés során vizsgálni kell a megújuló energiaforrások hasznosításának lehetőségét.

Általános levegőminőség javító intézkedések között szükséges megemlíteni a korábban ismertetett zöldfelület-fejlesztési intézkedéseket, amelyek nagyban hozzájárulhatnak a helyi klíma és levegőminőség javulásához. A sűrű növénytelepítés a mikroklíma javításán túl különösen a szálló por megkötésében fejti ki jótékony hatását.

Zaj- és rezgésterhelés

A fejlesztési területek forgalmas útvonalak mellett találhatóak, így ezen területeken új, zajérzékeny lakó vagy egyéb zajérzékeny funkció elhelyezése nem javasolt. Az új beépítések azonban zajárnyékoló hatásuk révén csökkenthetik a lakóterületeket terhelő zajhatást. A szabályozási koncepció újonnan létesülő lakó rendeltetés kizárást javasolja a vasút és a fő közlekedési útvonalak mentén. A fejlesztések következtében zajszennyezés kisebb növekedése várható, legfőképpen a Kőbányai út és a Kőrösi Csoma Sándor út mentén.

Cél olyan szabályozás kialakítása, amely a jelentős forgalommal érintett útszakaszok mentén a zajártalomra kevésbé érzékeny funkciók telepítését segíti elő, illetve megköveteli a megfelelő telepítési távolságot.

A zaj- és rezgésterhelés mértékét zöldfelületi megoldásokkal is lehet csökkenteni. Legfőképpen az intenzívebb fásítások játszanak nagy szerepet a környezeti ártalmak csökkentésében, de egy fasor is komoly eredményeket tud elérni.

A zaj- és rezgésterhelés elleni védelemre vonatkozó előírásokat a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet, valamint a 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet tartalmazza.

Hulladékkezelés

A kommunális hulladékok gyűjtését a Fővárosi Önkormányzat közszolgáltatójaként az FKF Zrt. végzi. Az elmúlt években jelentősen fejlődött a hulladékgazdálkodási közszolgáltatás, különösen a szelektív hulladékgyűjtés infrastruktúrájának terén. Ugyanakkor a házhoz menő szelektív gyűjtés kiterjesztésével a közterületi gyűjtőpontok (hulladékgyűjtő szigetek) száma csökkent.

A tervezett fejlesztések a jelenlegi hulladékgazdálkodási rendszerbe bekapcsolhatók.

3.9. KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLAT

Vízellátás

A terv hatására a tervezési területen megjelenő ivóvíz növekményeket a következő táblázat foglalja össze:

Megnevezés	Építhető szintterület növekmény (m^2)	Becsült ivóvízigény (m^3/d)
1. jelű tömb	31 304	574
2. jelű tömb	42 456	121
3. jelű tömb	25 824	77
4. jelű tömb	28 242	174
5. jelű tömb	61 072	281
6. jelű tömb	172 506	276
Összesen	**361 404**	**1 503**

A területen a várható mértékadó tűzivízigény 4 200 l/perc, a várható jellemző érték azonban 1 800 l/perc.

A fentebb meghatározott ivóvízigények kielégítésére az alábbi fejlesztések szükségesek:

- DN 300-as vezeték építése a Mázsa téri DN 300-as és a Mázsa utcai DN 300-as vezetékek között, a tömb nyugati (2. tömb felöli) oldalánál,
- DN 300-as vezeték építése a Mázsa téri DN 300-as és a Kőbányai úti DN 150-es vezetékek között a tömb keleti oldalán, valamint a 2. tömb területén keresztül haladó DN 200-as vezeték megszűntetése a Mázsa tér és a Mázsa utca között. A Kőbányai úti DN 150-es vezeték felbővítésének szükségessége a tömb beépítési tervének ismeretében dönthető el.
- A Pongrác úti DN 150-es vezeték felbővítésének szükségessége a tömb beépítési tervének ismeretében dönthető el.
- A Vásárló utcai DN 100-as vezeték felbővítésének szükségessége a tömb beépítési tervének ismeretében dönthető el.
- A Monori utcai DN 150-es vezeték felbővítésének szükségessége a tömb beépítési tervének ismeretében dönthető el.
- A Gép utcai DN 150-es és DN 200-as vezetékek felbővítéseinek szükségessége a tömb beépítési tervének ismeretében dönthető el.

Pontos ivó- és tűzivízigények meghatározása a tényleges beépítés meghatározása után lehetséges, amikor ismeretesek a tervezett létesítmények, azok konkrét ivóvíz- és oltóvízigényei. Az adatok ismerete után a Fővárosi Vízművek Zrt. megkeresése szükséges a konkrét vízellátási feltételeket,

szükséges fejlesztéseket meghatározó elvi nyilatkozat kiadása, majd vízhálózati tervjóváhagyás céljából.

A vezetékek épülettől való legkisebb védőtávolságát, amit az MSZ 7487/2-80 szabvány tartalmaz, az építkezések során be kell tartani. A távolságok a vezeték átmérőjének függvényében változnak:

Vezeték belső átmérője (mm)	Távolság védőszerkezet, illetve fokozott védelem	
	nélkül	alkalmazásával
< 300	3,00	nincs megkötés
301-700	5,00	
701-1200	7,00	
1201 -	8,00	

Új ivóvízvezeték építése, meglévő átépítése és megszüntetése csak a Fővárosi Vízművek Zrt. hozzájárulása után történhet.

A biztonságos vízellátás érdekében új beépítés esetén célszerű körvezetékes hálózat kialakítása, mely által a nyomásviszonyok és a hálózat üzembiztonsága kedvezőbbé tehető, mint ágvezetékek létesítése esetén. Ahol a körvezetékes kialakítás nem lehetséges, ott a hálózati végpontnál végtűzcsap telepítése szükséges.

Vízvezeték átépítése során a megszűnő vezetékeket a földből el kell bontani, és a területet helyre kell állítani.

A kiépített ivóvízvezetékek a vízellátás mellett biztosítják a megfelelő tűzivíz szükségletet is. A tűzcsapok elhelyezésének alapfeltétele egyrészt hogy föld feletti kialakításúak, másrészt hogy biztosítaniuk kell a 100 m-es ellátási körzetet. Amennyiben a védendő épület tűzivíz igénye nem biztosítható a közterületen meglévő vagy kialakítandó tűzcsappal, úgy az ingatlanon belül további tűzcsap(ok) kialakítása szükséges.

Új beépítés esetén új vízvezetékekre, valamint a meglévő vízvezetékekre telepítendő tűzcsapok számát és annak pontos helyeit, valamint az oltóvízigény nagyságát a kiviteli tervek ismeretében (tűzszakaszok, szintszám, funkciók, stb.) az illetékes Tűzvédelmi Szakhatósággal egyeztetni szükséges.

Felhívjuk a figyelmet, hogy amennyiben a fogyasztó gazdálkodó szervezetnek minősül, és a korábban meghatározott lekötött vízmennyiség igénytől eltérő többlet vízigény merül fel, úgy a vízigénye után víziközmű fejlesztési hozzájárulást kell fizetnie a befizetés időpontjában érvényes áron, amelynek mértéke jelenleg 373 000 Ft/m^3/nap + ÁFA.

Csatornázás

Az elvezetni kívánt csapadékmennyiség becsült mennyisége az alábbiakat figyelembe véve:

- négy éves gyakoriságú, 10 perces intenzitású eső mennyisége Budapesten 274 l/s
- lefolyási tényezők: tető esetében 0,9, burkolt felület esetében 0,9, zöldfelületek: 0,1

A terv hatására a tervezési területen megjelenő szenny- és csapadékvíz növekményeket a következő táblázat foglalja össze:

Megnevezés	Építhető szintterület növekmény (m^2)	Becsült, keletkező szennyvíz mennyisége (m^3/d)	Becsült, keletkező csapadékvíz mennyisége (l/s)
1. jelű tömb	31 304	545	317
2. jelű tömb	42 456	115	430
3. jelű tömb	25 824	74	262
4. jelű tömb	28 242	166	302
5. jelű tömb	61 072	267	619
6. jelű tömb	172 506	262	1 276
Összesen	**361 404**	**1 428**	**3 207**

A pontos szennyvíz- és csapadékmennyiségek meghatározása a tényleges beépítés meghatározása után lehetséges, amikor ismertek a tervezett létesítmények, a keletkező konkrét elvezetni kívánt szenny- és csapadékvizek mennyisége. Az adatok ismerete után a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. megkeresése szükséges elvi nyilatkozat, majd szolgáltatói hozzájárulás kiadása céljából.

Csapadékvizek csak előtisztítást követően (mechanikai tisztítás legalább durva és finom uszadék szűrőből és homokfogóból kell, hogy álljon, valamint ezt ki kell egészíteni zsír- és olajfogóval) vezethetők a csatornába, befogadóba.

Új szennyvíz- és/vagy csapadékcsatorna építése, meglévő átépítése és megszüntetése csak a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. hozzájárulása után történhet.

Felhívjuk a figyelmet, hogy amennyiben a területről elvezetni kívánt szenny- és csapadékvíz mennyisége a lekötött szenny- és csapadékvíz mennyiségétől több, akkor a közcsatornába bevezetett szenny- és csapadékvíz mennyiség után egyszeri csatornamű fejlesztési hozzájárulást kell fizetni, melynek mértéke jelenleg nem lakásépítési célú beruházás esetén 539 000 Ft/m^3/nap + ÁFA.

Villamosenergia-ellátás

A terv hatására a tervezési területen megjelenő villamosenergia-igény növekményeket a következő táblázat foglalja össze:

Megnevezés	Építhető szintterület növekmény (m^2)	Becsült villamosenergia-igény (kW)
1. jelű tömb	31 304	500
2. jelű tömb	42 456	4 800
3. jelű tömb	25 824	2 200
4. jelű tömb	28 242	2 000
5. jelű tömb	61 072	3 600
6. jelű tömb	172 506	3 400
Összesen	**361 404**	**16 500**

Fenti energiaigények kielégítéséhez középfeszültségű hálózatfejlesztés szükséges. A megjelenő konkrét igények és a hálózat kiterheltségétől függően új 10 kV-os hurokzáró kábelívek kiépítése kerülhet szóba. Az új kábelívek szolgáltatnak majd primer feszültséget a tervezett új 10/0,4 kV-os transzformátorállomások részére.

Fenti igény nagyságrendi becslésen alapul, a tervezett funkciókat és az építhető szintterületet alapul véve, ezek a továbbtervezés során pontosítandóak.

A fogyasztási súlypontokba új közcélú 10/0,4 kV-os, épületben elhelyezett, vagy épített házas transzformátorállomás telepítése válik szükségessé.

A transzformátorállomásokat üzemviteli szempontból a tervezett épületek pince szintjén vagy földszintjén folyamatos, közvetlen közterületi megközelítés biztosításával kell elhelyezni.

Gázellátás

A terv hatására a tervezési területen megjelenő maximális gázigény növekményeket a következő táblázat foglalja össze:

Megnevezés	Építhető szintterület növekmény (m^2)	Becsült földgázigény (gnm^3/ó)
1. jelű tömb	31 304	70
2. jelű tömb	42 456	740
3. jelű tömb	25 824	370
4. jelű tömb	28 242	420
5. jelű tömb	61 072	800
6. jelű tömb	172 506	1 800
Összesen	**361 404**	**4 200**

A térségben földgázhálózati ellátás szempontjából két nyomásfokozatú vezetékhálózat üzemel. Az intézményi és ipari jellegű épületek hőellátó központjai jórészt a nagyközépnyomású hálózatról, míg a további, illetve a lakossági ellátás kisnyomású földgázvezeték hálózatokról kapnak gázellátást.

Fenti, a teljes tervezési területre vonatkozó becsült földgázigény-növekmények – a tervezett funkciókat és az építhető szintterületet alapul véve – a továbbtervezés során pontosítandóak.

A tervezett beépítés fogyasztóinak egy részének földgázellátása a meglévő kisnyomású vezetékhálózatról biztosítható. A nagyobb gázigény esetén rendelkezésre áll a nagyközépnyomású gázhálózat, lehetőség van az intézmények, irodaházak közvetlen nagyközépnyomásról történő ellátására is. Fenti becsült földgázigények kielégítésére javasolt műszaki megoldások a későbbiek során az érintett közműszolgáltató kapacitási és hálózati viszonyainak függvényében megváltozhatnak.

Távhőellátás

A tervezési területen a távhőellátás elérhető, az itt haladó gerinc- és elosztóvezetékek a lakóépületek jelentős részének környezetbarát hőellátását biztosítják. Hőellátás szempontjából javasolt a földgázzal szemben a hőigények távhővel történő kielégítését.

A terv hatására a tervezési területen megjelenő maximális hőigény-növekményeket a következő táblázat foglalja össze:

Megnevezés	Építhető szintterület növekmény (m^2)	Becsült hőigény (MW)
1. jelű tömb	31 304	0,6
2. jelű tömb	42 456	6,2
3. jelű tömb	25 824	3,1
4. jelű tömb	28 242	3,5
5. jelű tömb	61 072	6,7
6. jelű tömb	172 506	15,0
Összesen	**361 404**	**35,0**

A tervezési területen megjelenő hőigény kielégítéséhez hálózatfejlesztés szükséges. A Fővárosi távhőszolgáltató tájékoztatása szerint a tervezési területen lévő épületeket 2 x DN 400 és 2 x DN 300 méretű gerincvezeték látja el, ezeken a vezetékeken a jelenlegi állapotban mintegy 10 MW többletkapacitás áll rendelkezésre. Ugyanakkor 2019-ben tervezett a Kispesti Erőmű gerincvezetékének bővítése, amellyel a további felhasználói igények is kielégíthetővé válnak a térségben. A továbbtervezés során a pontos hőigényeket a szolgáltatóval mielőbb egyeztetni szükséges.

Megújuló energiaforrások alkalmazása

A területen jelentkező számottevő hő- és melegvíz igényének egy része megújuló energiaforrások hasznosításával fedezhető. Elsősorban napkollektorok elhelyezése kerülhet szóba, valamint vizsgálhatóak a geológiai adottságok, hőszivattyús rendszerek létesítésének gazdaságossága. Alkalmazásukkal jelentős energia megtakarítás érhető el. Napelemek elhelyezésével a tervezési területen jelentkező villamosenergia-igények egy része fedezhető.

.../2018. (.....) Önk. rendelet
1. melléklet

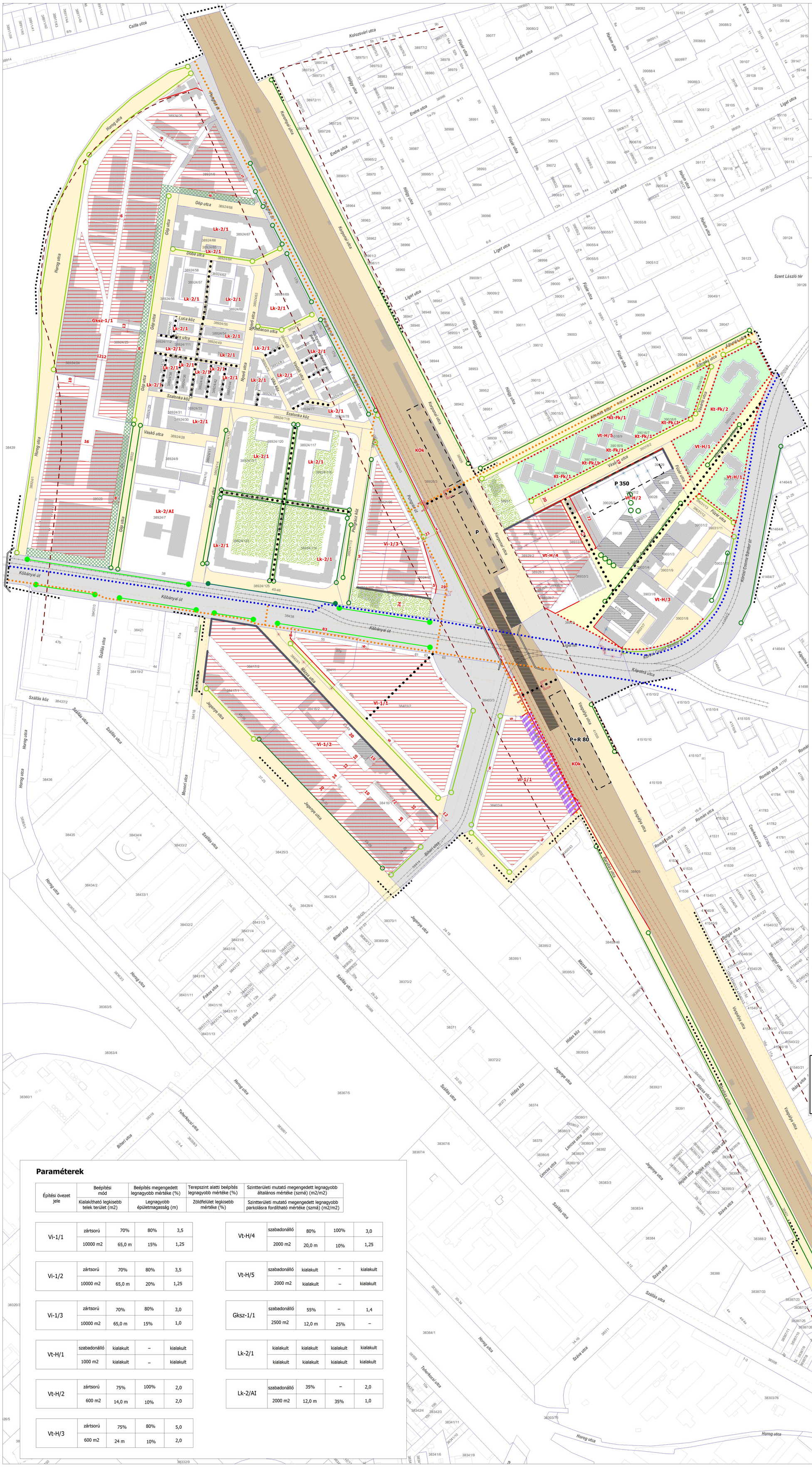
Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca 38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

M = 1:2000



Jelmagyarázat

A SZABÁLYOZÁS ALAPELEMEI

- Szabályozási vonal
- Szabályozási szélesség (12)
- Építési övezet, övezet határa
- Vi-1 Építési övezet, övezet jele
- KÖk Kötöttpályás közlekedési létesítmények területének övezete (KÖk)
- Közterületi övezetek

A SZABÁLYOZÁS MÁSODLAGOS ELEMEI

ÉPÍTÉSI TELEKRE, TELEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOZÁSI ELEMEK

- Megszüntetőjel
- Építési hely

EGYÉB SZABÁLYOZÁSI ELEMEK

- Megtartandó fa
- Megtartandó szerkezeti jelentőségű fasor
- Megtartandó egyéb fasor
- Telepítendő szerkezeti jelentőségű fasor
- Telepítendő egyéb fasor
- Telek zöldfelületként fenntartandó része
- Kialakítandó védőzöldsáv
- Közterületi zöldfelület
- Be nem építhető telekrész
- Biztosítandó gyalogos kapcsolat
- Meglévő / tervezett kerékpárút
- Meglévő közúti vasút (villamos)
- Vasútvonal
- P 10 Közforgalmú parkoló és férőhelyszáma

VÉDELEM, KORLÁTOZÁS, KÖTELEZETTSÉG

ÖRÖKSÉGVÉDELEM

- Fővárosi rendeletben védett épület
- Műemlék
- Világörökségi várományos terület

KÖZLEKEDÉSI ELEMEK KORLÁTOZÁSAI

- Vasútvonal védőtávolsága

TÁJÉKOZTATÓ ELEMEK

- Meglévő / tervezett híd, aluljáró
- Javasolt megszüntetőjel
- Tervezési terület határa

ALAPTÉRKÉPI ELEMEK

- Telekhatár
- 1234/5 Helyrajzi szám
- Meglévő épület

Paraméterek

Építési övezet jele	Beépítési mód	Beépítés megengedett legnagyobb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb általános mértéke (szmá) (m2/m2)
	Kialakítható legkisebb telek terület (m2)	Legnagyobb épületmagasság (m)	Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb parkolásra fordítható mértéke (szmá) (m2/m2)
Vi-1/1	zártsorú	70%	80%	3,5
	10000 m2	65,0 m	15%	1,25
Vi-1/2	zártsorú	70%	80%	3,5
	10000 m2	65,0 m	20%	1,25
Vi-1/3	zártsorú	70%	80%	3,0
	10000 m2	65,0 m	15%	1,0
Vt-H/1	szabadonálló	kialakult	–	kialakult
	1000 m2	kialakult	–	kialakult
Vt-H/2	zártsorú	75%	100%	2,0
	600 m2	14,0 m	10%	2,0
Vt-H/3	zártsorú	75%	80%	5,0
	600 m2	24 m	10%	2,0
Vt-H/4	szabadonálló	80%	100%	3,0
	2000 m2	20,0 m	10%	1,25
Vt-H/5	szabadonálló	kialakult	–	kialakult
	2000 m2	kialakult	–	kialakult
Gksz-1/1	szabadonálló	55%	–	1,4
	2500 m2	12,0 m	25%	–
Lk-2/1	kialakult	kialakult	kialakult	kialakult
	kialakult	kialakult	kialakult	kialakult
Lk-2/AI	szabadonálló	35%	–	2,0
	2000 m2	12,0 m	35%	1,0

BFVT Kft. BFVT KK. TELEFAX : 317 32 96 TELEFON : 317 53 18 VÁROSHÁZ U. 9 - 11 1052 BUDAPEST BUDAPEST FŐVÁROS VÁROSÉPÍTÉSI TERVEZŐ KFT	MUNKA MEGNEVEZÉSE : BUDAPEST X. KERÜLET ÁLLOMÁS UTCA – SZENT LÁSZLÓ TÉR – KŐRÖSI CSOMA SÁNDOR ÚT – VASPÁLYA UTCA – 38405 HRSZ-Ú TELEK DELI HATÁRVONALA -BARABÁS UTCA – 38403/6 HRSZ-Ú KÖZTERÜLET – MÁZSA UTCA – BIHARI ÚT – JEGENYE UTCA – MONORI UTCA – KŐBÁNYAI ÚT – HOROG UTCA – 38925/3 HRSZ-Ú TELEK ÉSZAKI HATÁRVONALA – KOLOZSVÁRI UTCA ÁLTAL HATÁROLT TERÜLETRE VONATKOZÓ RAJZ MEGNEVEZÉSE : SZABÁLYOZÁSI TERV TELEPÜLÉSTERVEZŐK : Ansrás István TT/1IÉ 01-0525; Tóth Péter É/1 01-0422; Horváth Ábel SZAKÁGI TERVEZŐK : Pető Zoltán Becsák Péter Orosz István Szabó Krisztián Niedetzky Andrea Bódi-Nagy Tök 01-2321 Tök 01-10856 TE, TH 05-1585 TV 01-16166 TK 01-5152 Anasztázia ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓ : Albrecht Ute	TERVFAJTA : ÉSZ TÖRZSSZÁM: I-702-1/2017 RAJZSZÁM : MÉRETARÁNY: M=1:2000 DÁTUM : 2018. július

.../2018. (.....) Önk. rendelet
1. melléklet

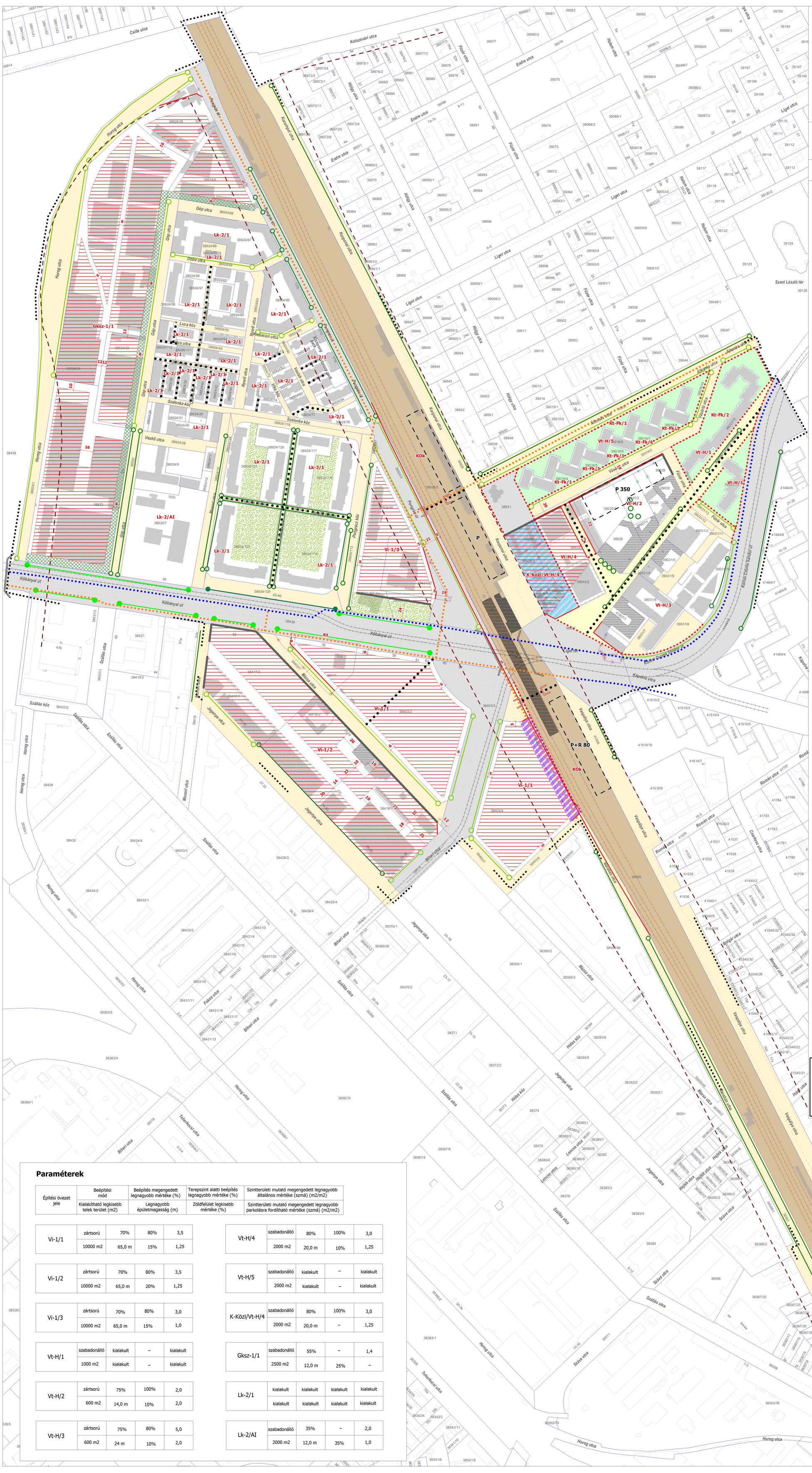
Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca 38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

M = 1:2000



Jelmagyarázat

A SZABÁLYOZÁS ALAPELEMEI

- Szabályozási vonal
- Szabályozási szélesség
- Építési övezet, övezet határa
- Vi-1 Építési övezet, övezet jele
- KÖk Kötöttpályás közlekedési létesítmények területének övezete (KÖk)
- Közterületi övezetek

A SZABÁLYOZÁS MÁSODLAGOS ELEMEI

ÉPÍTÉSI TELEKRE, TELEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOZÁSI ELEMEK

- Megszüntetőjel
- Építési hely

EGYÉB SZABÁLYOZÁSI ELEMEK

- Megtartandó fa
- Megtartandó szerkezeti jelentőségű fasor
- Megtartandó egyéb fasor
- Telepítendő szerkezeti jelentőségű fasor
- Telepítendő egyéb fasor
- Telek zöldfelületként fenntartandó része
- Kialakítandó védőzöldsáv
- Közterületi zöldfelület
- Be nem építhető telekrész
- Biztosítandó gyalogos kapcsolat
- Meglévő / tervezett kerékpárút
- Meglévő közúti vasút (villamos)
- Vasútvonal
- P 10 Közforgalmú parkoló és férőhelyszáma

VÉDELEM, KORLÁTOZÁS, KÖTELEZETTSÉG

ÖRÖKSÉGVÉDELEM

- Fővárosi rendeletben védett épület
- Műemlék
- Világörökségi várományos terület

KÖZLEKEDÉSI ELEMEK KORLÁTOZÁSAI

- Vasútvonal védőtávolsága

TÁJÉKOZTATÓ ELEMEK

- Meglévő / tervezett híd, aluljáró
- Javasolt megszüntetőjel
- Tervezési terület határa

ALAPTÉRKÉPI ELEMEK

- Telekhatár
- 1234/5 Helyrajzi szám
- Meglévő épület

BFVT Kft. BUDAPEST FŐVÁROS VÁROSÉPÍTÉSI TERVEZŐ KFT	MUNKA MEGNEVEZÉSE: BUDAPEST X. KERÜLET ÁLLOMÁS UTCA - SZENT LÁSZLÓ TÉR - KŐRÖSI CSOMA SÁNDOR ÚT - VASPÁLYA UTCA - 38405 HRSZ-Ú TELEK DÉLI HATÁRVONALA -BARABÁS UTCA - 38403/6 HRSZ-Ú KÖZTERÜLET - MÁZSA UTCA - BIHARI ÚT - JEGENYE UTCA - MONORI UTCA - KŐBÁNYAI ÚT - HOROG UTCA - 38925/3 HRSZ-Ú TELEK ÉSZAKI HATÁRVONALA - KOLOZSVÁRI UTCA ÁLTAL HATÁROLT TERÜLETRE VONATKOZÓ		TERVFAJTA: ÉSZ
	RAJZ MEGNEVEZÉSE: SZABÁLYOZÁSI TERV		TÖRZSSZÁM: I-702-1/2017
	TELEPÜLÉSTERVEZŐ: Ansrás István TT/1IÉ 01-0525; Tóth Péter É/1 01-0422		RAJZSZÁM:
	SZAKÁGI TERVEZŐK: Pető Zoltán Becsák Péter Tök 01-2321 Tök 01-10856 TE, TH 05-1585; Orosz István TV 01-16166; Szabó Krisztián Niedetzky Andrea TK 01-5152; Bódi-Nagy Anasztázia		MERETARÁNY: M=1:2000
	ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓ: Albrecht Ute		DÁTUM: 2018. július

Paraméterek

Építési övezet jele	Beépítési mód	Beépítés megengedett legnagyobb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb általános mértéke (szmá) (m2/m2)
	Kialakítható legkisebb telek terület (m2)	Legnagyobb épületmagasság (m)	Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb parkolásra fordítható mértéke (szmá) (m2/m2)
Vi-1/1	zártsorú	70%	80%	3,5
	10000 m2	65,0 m	15%	1,25
Vi-1/2	zártsorú	70%	80%	3,5
	10000 m2	65,0 m	20%	1,25
Vi-1/3	zártsorú	70%	80%	3,0
	10000 m2	65,0 m	15%	1,0
Vt-H/1	szabadonálló	kialakult	–	kialakult
	1000 m2	kialakult	–	kialakult
Vt-H/2	zártsorú	75%	100%	2,0
	600 m2	14,0 m	10%	2,0
Vt-H/3	zártsorú	75%	80%	5,0
	600 m2	24 m	10%	2,0
Vt-H/4	szabadonálló	80%	100%	3,0
	2000 m2	20,0 m	10%	1,25
Vt-H/5	szabadonálló	kialakult	–	kialakult
	2000 m2	kialakult	–	kialakult
K-Közl/Vt-H/4	szabadonálló	80%	100%	3,0
	2000 m2	20,0 m	–	1,25
Gksz-1/1	szabadonálló	55%	–	1,4
	2500 m2	12,0 m	25%	–
Lk-2/1	kialakult	kialakult	kialakult	kialakult
	kialakult	kialakult	kialakult	kialakult
Lk-2/AI	szabadonálló	35%	–	2,0
	2000 m2	12,0 m	35%	1,0

Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca 38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

BEÉPÍTÉSI TERV - A. VÁLZOZAT

M = 1:2000

- Tervezési terület határa
- Meglévő telekhatár
- Javasolt telekhatár
- F+1 — Meglévő épület szintszámmal
- F+1 — Tervezett épület szintszámmal
- Zöldtető
- Teljes értékű zöldfelület
- Faegyed, fasor
- Xxxx
- Gyalogos felület
- Telken belüli gépjármű közlekedésre szolgáló terület
- Közúti közlekedési felület
- Kerékpáros infrastruktúra
- Gyalogosforgalmi felületek
- Országos közforgalmú vasútvonal területe
- Közúti vasúti (villamos) pálya

Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca 38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

BEÉPÍTÉSI TERV - B. VÁLZOZAT

- Tervezési terület határa
- Meglévő telekhatár
- Javasolt telekhatár
- F+1 — Meglévő épület szintszámmal
- F+1 — Tervezett épület szintszámmal
- Zöldtető
- Teljes értékű zöldfelület
- Faegyed, fasor
- Xxxx
- Gyalogos felület
- Telken belüli gépjármű közlekedésre szolgáló terület
- Közúti közlekedési felület
- Kerékpáros infrastruktúra
- Gyalogosforgalmi felületek
- Országos közforgalmú vasútvonal területe
- Közúti vasúti (villamos) pálya

Budapest, X. kerület

Állomás utca – Szent László tér – Kőrösi Csoma Sándor út – Vaspálya utca – 38405 hrsz-ú telek déli határvonala – Barabás utca – 38403/6 hrsz-ú közterület – Mázsa utca – Bihari út – Jegenye utca –Monori utca – Kőbányai út – Horog utca 38925/3 hrsz-ú telek északi határvonala – Kolozsvári utca által határolt területre vonatkozó

Kerületi Építési Szabályzat

BEÉPÍTÉSI TERV - C. VÁLZOZAT

- Tervezési terület határa
- Meglévő telekhatár
- Javasolt telekhatár
- F+1 — Meglévő épület szintszámmal
- F+1 — Tervezett épület szintszámmal
- Zöldtető
- Teljes értékű zöldfelület
- Faegyed, fasor
- Xxxx
- Gyalogos felület
- Telken belüli gépjármű közlekedésre szolgáló terület
- Közúti közlekedési felület
- Kerékpáros infrastruktúra
- Gyalogosforgalmi felületek
- Országos közforgalmú vasútvonal területe
- Közúti vasúti (villamos) pálya