

**Budapest Főváros X. kerület  
Kőbányai Önkormányzat  
Alpolgármestere**

**Előterjesztés  
a Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság részére**

**a Budapest Főváros X. kerület, Fehér út – Albertirsai köz – Albertirsai út – Korponai utca – Kolozsvári út – Jászberényi út – Maglódi út – Indóház utca – Jászberényi út – MÁV területek telekhatára – Keresztúri út – M4 autópálya tervezett bevezető szakasza által határolt terület Kerületi Építési Szabályzata és Szabályozási Terve módosításának kezdeményezéséről**

**I. Tartalmi összefoglaló**

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete megalkotta a Budapest Főváros X. kerület, Fehér út – Albertirsai köz – Albertirsai út – Korponai utca – Kolozsvári út – Jászberényi út – Maglódi út – Indóház utca – Jászberényi út – MÁV területek telekhatára – Keresztúri út – M4 autópálya tervezett bevezető szakasza által határolt terület Kerületi Építési Szabályzatának és Szabályozási Tervének (a továbbiakban: KSZT) jóváhagyásáról szóló 37/2011 (IX. 29.) önkormányzati rendeletét.

A KSZT készítésének célja a Budapesti elővárosi vasúthálózat fejlesztése projekt I. ütemének, ezen belül a „Keleti pu. csatlakozó vonalszakaszainak elővárosi célú fejlesztése – I/a ütem” megnevezésű alprojektnek az előkészítése volt.

A közelmúltban módosítási kérelem érkezett a terület egy részére, a Jászberényi út – Indóház utca – Maglódi út által határolt tömbre vonatkozóan. A módosítás a hatályos I-X/SZ-1 építési övezetet megszünteti, helyette új építési övezetet alkot, megváltozott paraméterekkel.

A változtatás célja, hogy a jelenleg autós kiszolgáló funkciókkal beépült területen (OMV üzemanyagtöltő állomás, autómosó, bezárt autós gyorsétterem) a volt gyorsétterem épületeinek elbontása után, a parkolók egy részének megtartása és átalakítása mellett egy új, tervezett 1460 m<sup>2</sup> bruttó beépített alapterületű áruház kerülhessen elhelyezésre.

A megváltozott tulajdonosi szándékok alapján a fontosabb tervezési szempontok az alábbiak:

- A szabályozott telek megosztása, és a terület két részre osztása,
- a tömbben egy építési hely lehatárolása,
- az előkert méretének pontosítása,
- vegyes beépítési mód kialakítása annak érdekében, hogy a tervezett áruház és az OMV autómosó épülete összeépíthető, de az üzemanyagtöltő állomás épülete szabadon állóan is elhelyezhető legyen,
- a minimális zöldfelületi arány 35 %-ról 20%-ra történő csökkentése,
- a legnagyobb építménymagasság 12,0 méterről 6,0 méterre történő változtatása.

A településrendezésre vonatkozó jogszabályok 2013. január 1-jei módosításai – az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban: Étv.) 30/A. §-a és a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (IX. 8.) Korm. rendelet 15. §-a – tartalmazzák azt a lehetőséget, hogy az önkormányzatnál telepítési tanulmánytervvel lehet kezdeményezni a

településrendezési tervek módosítását, valamint az annak készíttetésére vonatkozó településrendezési szerződés megkötését.

## **II. Hatásvizsgálat**

A környezet jellemzően közlekedési – elsősorban vasúti – terület, ahol nagyobb részben ehhez kapcsolódik a területhasználat is; de a vasúti területek egy részét a vasúti funkcióktól független, új gazdasági területek, munkahelyi és ipari funkciók töltik ki. A feleslegessé vált vasúti területek használata és funkcióváltása jelentősen hozzájárult a terület heterogén funkcionális szerkezetének kialakulásához. A Jászberényi út mentén a területhasználatot elsősorban telephelyi funkciók határozzák meg, kisebb részben keveredve szociális, kiszolgáló, esetenként lakófunkciókkal.

Az áruház a terület déli részén, a fásított parkoló a Jászberényi út – Maglódi út csomópont felőli részén kerülne elhelyezésre. A tervezett beépítés a szomszédos területek beépítését nem módosítja, azokra hatással nincs. Az áruház árufeltöltése és gazdasági bejáratának közvetlen megközelítése a kiépített Indóház utca felől biztosítható. Az OMV üzemanyagöltő állomás és autósó kiszolgálási rendszere, beépítése, épületállománya nem változik.

A hatályos fővárosi tervek alapján a módosításnak elvi és jogszabályi akadálya nincsen. Az Étv. 30/A. §-a alapján a mellékelt tanulmánnyal kezdeményezhető a hatályos KSZT módosítása.


## **III. A végrehajtás feltételei**

A terv módosításának támogatásáról a Képviselő-testület hatáskörrel rendelkező bizottsága dönt. Pozitív döntés esetén a településrendezési terv módosításával kapcsolatosan az Étv. 30/A. §-a szerint településrendezési szerződést kell kötni a terület tulajdonosának (területfejlesztőnek) az Önkormányzattal és tervezési szerződést a tervezővel. Ezt követően indíthatja el a Főépítési Csoport a tervmódosítást a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 41. §-a szerinti egyszerűsített eljárással.

## **IV. Döntési javaslat**

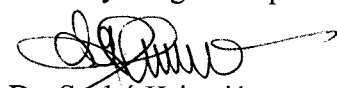
Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottsága meghozza az előterjesztés 1. mellékletében foglalt határozatot.

Budapest, 2014. május „11.”



Radványi Gábor

Törvényességi szempontból ellenjegyzem:



Dr. Szabó Krisztián  
jegyző

**Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete  
Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottságának**

**.../2014. (... ..) határozata**

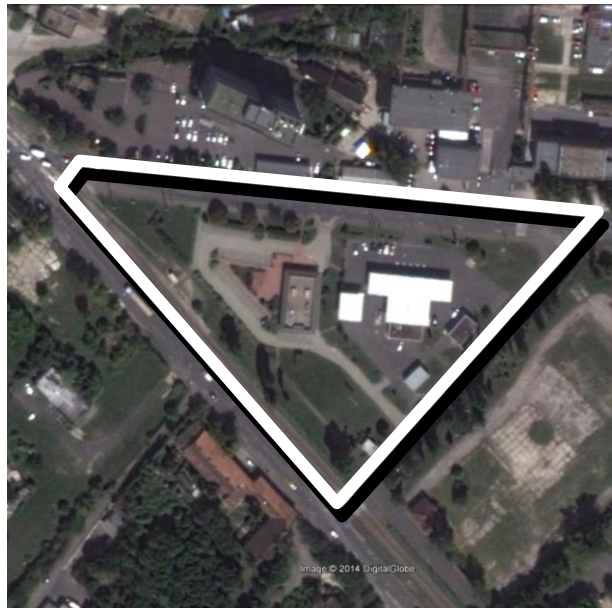
**a Budapest Főváros X. kerület, Fehér út – Albertirsai köz – Albertirsai út – Korponai utca – Kolozsvári út – Jászberényi út – Maglódi út – Indóház utca – Jászberényi út – MÁV területek telekhatára – Keresztúri út – M4 autópálya tervezett bevezető szakasza által határolt terület Kerületi Építési Szabályzata és Szabályozási Terve módosításának kezdeményezéséről**

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottsága egyetért a Budapest Főváros X. kerület, Fehér út – Albertirsai köz – Albertirsai út – Korponai utca – Kolozsvári út – Jászberényi út – Maglódi út – Indóház utca – Jászberényi út – MÁV területek telekhatára – Keresztúri út – M4 autópálya tervezett bevezető szakasza által határolt terület Kerületi Építési Szabályzata és Szabályozási Terve módosításának kezdeményezésével, és felkéri a polgármestert a szükséges településrendezési szerződés előkészítésére.

Határidő: 2014. május 31.  
Feladatkörében érintett: a kerületfejlesztési és külkapcsolati szakterületért felelős alpolgármester  
a Főépítési Csoport vezetője



# TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV



## X. KERÜLET KÖBÁNYA MAGLÓDI ÚT – JÁSZBERÉNYI ÚT – INDÓHÁZ UTCA ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET RENDEZÉSÉHEZ

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

2014. MÁJUS HÓ

**MEGRENDELŐ:** **BIJÓ ÉLELMISZER KFT.**

**GENERÁLTERVEZŐ:** **MŰ-HELY TERVEZŐ ÉS TANÁCSADÓ ZRT.**

**TERVEZŐK:**

településrendezés	Nagy Béla dr.	Mű-Hely Zrt.	TT/1É 01-0022	.....
	Erdei Gyula	Mű-Hely Zrt.	TT 01-3948	.....
	Tasi Ákos	Mű-Hely Zrt.	TT/1 01-3936	.....
Beépítési Terv	adatszolgáltatás	BIJÓ Élelmiszer Kft.		
régészet	Gyuricza Anna	Alkmaeon Fortis Kft.	LLTK B5COGJ	.....

**MUNKATÁRSÁK** Varga Zoltán Mű-Hely Zrt.

## TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

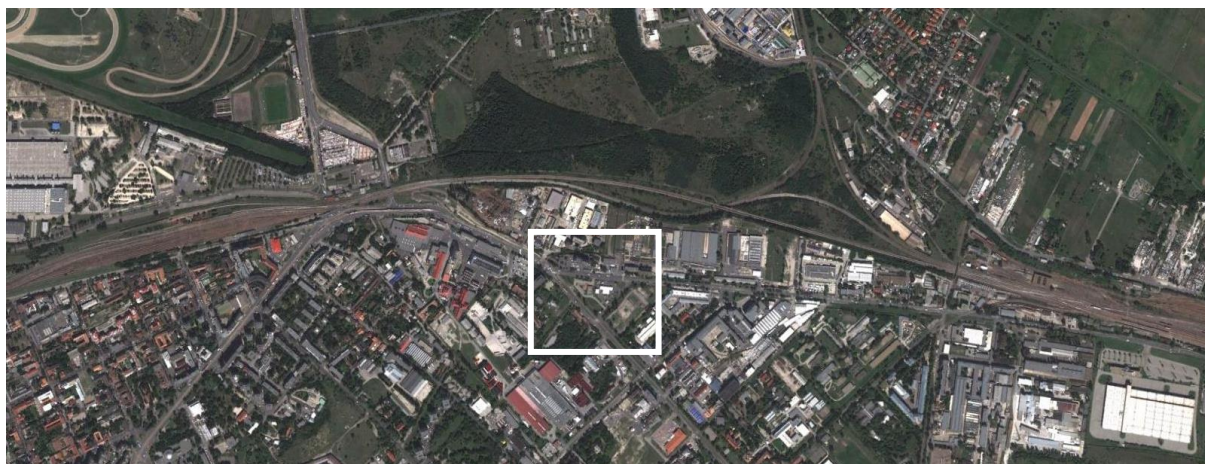
### A TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE, HATÁRAI

A vizsgált terület Budapest X. kerületének a Maglódi út – Jászberényi út – Indóház utca által határolt által határolt része.

A terület a MÁV Kőbánya Felső vasútállomás területétől délre, gazdasági célú, jellemzően munkahelyi területek között fekszik.

A közterületekkel körülvett tömb területén jelenleg egy üzemanyag-töltő állomás és egy üzemén kívüli gyorsétterem található.

A területen a meglévő gyorsétterem helyett kereskedelmi célú fejlesztés tervezett, mely az építési hely határának módosítását és az övezeti előírások módosítását teszi szükségessé.



A tervezési terület és környezete (forrás: Google Earth)

A jelen „Telepítési Tanulmányterv” a hatályos Kerületi Szabályozási Terv módosításának előkészítése érdekében készül, a terület a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 7. melléklete szerinti tartalommal.

## TARTALMI KÖVETELMÉNYEK

A terület a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 7. mellékletének előírásai az alábbiak:

*7. melléklet a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelethez*

### *A TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV ÉS A BEÉPÍTÉSI TERV RÉSZLETES TARTALMI KÖVETELMÉNYEI*

#### *1. A TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV TARTALMA*

*1.1. Az érintett terület (ingatlan) rövid bemutatása*

*1.2. A telek és a környezet vizsgálati bemutatása - a döntéshez szükséges mélységben*

*1.3. Beépítési terv a 2. pont szerint*

*1.4. A módosítás során elérendő célok összefoglalása, a szabályozás e célból módosítandó elemeinek összefoglalása*

*1.5. Szabályozási koncepció - javaslat a szabályozás módosítására (szöveges és/vagy rajzos munkarész - nem azonos a tényleges módosítási dokumentációval és nem helyettesíti azt)*

*1.6. A javasolt beépítés, változás várható infrastrukturális igényei közlekedés, közműfejlesztés, humán infrastruktúra fejlesztése, igénye*

*1.7. A javasolt beépítés, változás várható környezeti hatásai, rövid összefoglaló (az önkormányzat részletes kidolgozását kérheti)*

*1.8. Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetőségei, rövid összefoglaló (az önkormányzat részletes kidolgozását kérheti)*

## 1. AZ ÉRINTETT TERÜLET RÖVID BEMUTATÁSA



A tervezési terület és környezete (forrás: Google Earth)

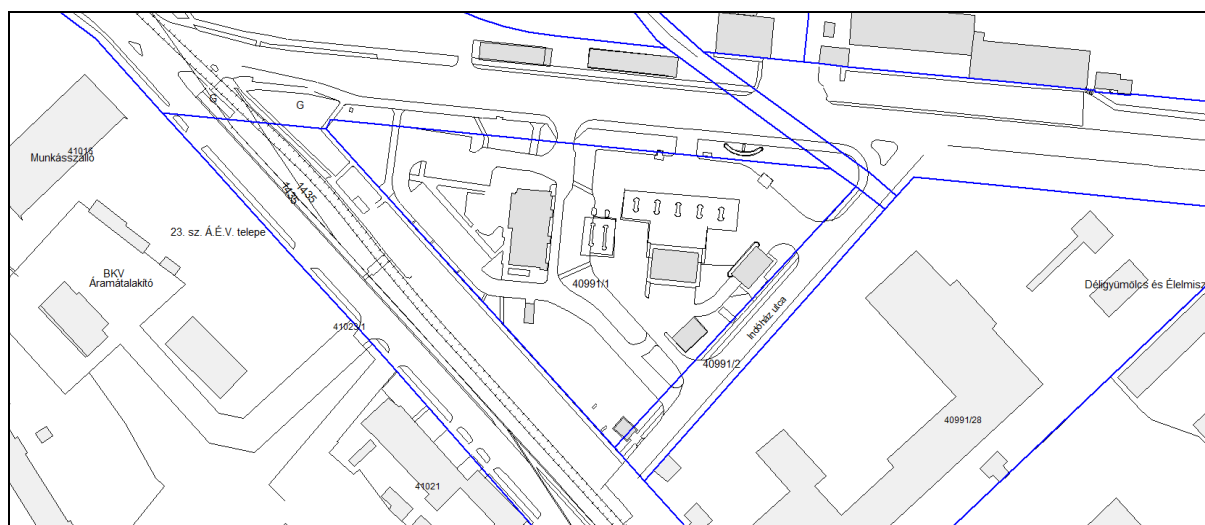
A Maglodi út – Jászberényi út – Indóház utca által határolt terület, mindhárom oldalán közlekedési területekkel szegélyezett tömböt egy telek (a hrsz 40991/1) alkotja:

- az üzemanyag-töltő állomás és autómosó ..... 4 247 m<sup>2</sup> területen
- az üzemén kívüli gyorsétterem ..... 5 138 m<sup>2</sup> területen.

A KSZT a terület két építési telekre történő felosztását és önálló beépíthetőségének tette lehetővé.

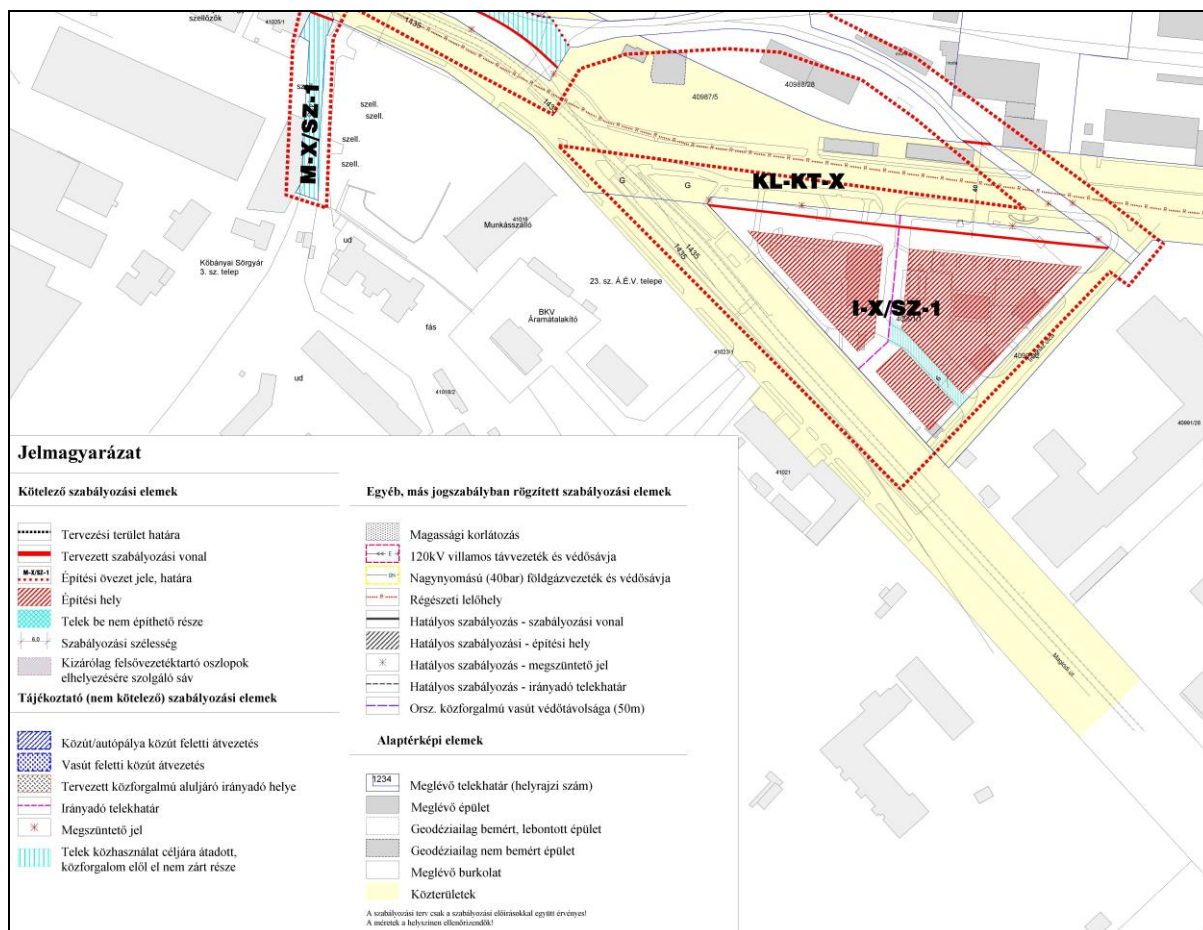
### TULAJDONVIZSGÁLAT

HRSZ	MŰVELÉSI ÁG	TULAJDONOS	TERÜLET	KEZELŐ	SZOLGALOM
40991/1	kivett étterem, udv. tároló, benzinkút	OMV Hungária Ásványolaj Kft.	9285	-	-



A terület alaptérképe





A terület hatályos szabályozási terve a KSZT vonatkozó szelvényén (részlet)

A hatályos KSZT a területen – az eredeti elképzeléseknek megfelelően – három épület, épületcsoport elhelyezését teszi lehetővé; három építési helyet jelölve ki, eltérő előkert mértékkel.

## 2. A TELEK ÉS A KÖRNYEZET VIZSGÁLATI BEMUTATÁSA

A tervezési terület a korábban a Budapest X. kerület Fehér út – Albertirsai köz – Albertirsai út – Korponai utca – Kolozsvári út – Jászberényi út – MÁV területek telekhatára – Keresztúri út – M4 autópálya tervezett bevezető szakasza által határolt és a Jászberényi út – Fátyolka utca – Bogáncsvirág utca – Tarkarét utca tömbjére vonatkozó KSZT részeként került szabályozásra.

### TERVI ELŐZMÉNYEK VIZSGÁLATA

A terület távlati fejlesztési lehetőségeinek feltárására a hatályos tervek

- a Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT),
- a Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályzat (BVKSZ)
- a területre vonatkozó Kerületi Szabályozási Terv (KSZT)

felhasználásával került sor.

## BUDAPEST TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE (2005.)

A környezet jelenlegi területfelhasználását vasúti, közlekedési és ipari jellegű (gazdasági célú) területek keveredése határozza meg. Ebben helyezkedik el az autós szolgáltatásokat nyújtó tömb.

### TERÜLETFELHASZNÁLÁS



BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK		KÜLÖNLEGES TERÜLET	
<b>LAKÓTERÜLET</b>		<b>KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖZMŰTERÜLET</b>	
Ln-T	NAGYVÁROSIAS (sűrű beépítésű és 12,5 m feletti megengedett legnagyobb építménymagasságú) települési lakóterület (szt. max. 3,0)	K-BK	Nagy bevásárlóközpontok és nagykitejedésű kereskedelmi célú területek (szt. max. 1,0)
Ln-Z	NAGYVÁROSIAS (sűrű beépítésű és 12,5 m feletti megengedett legnagyobb építménymagasságú) zártori lakóterület (szt. max. 3,5*)	K-TP	Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei (tematikus park) (szt. max. 2,0)
Lk	KISVÁROSIAS (sűrű beépítésű 12,5 m-t meg nem haladó megengedett legnagyobb építménymagasságú) lakóterület (szt. max. 1,5)	K-EÜ	Egészségügyi területek (kórház, szanatórium, gyógyszálló, gyógyüdülő) (szt. max. 2,0)
Lke	KERTVÁROSIAS (laza beépítésű, 7,5 m-t meg nem haladó megengedett legnagyobb építménymagasságú) lakóterület (szt. max. 0,6)	K-SP	Nagykitejedésű sportolási célú területek, strand, szabadidő eltöltés, rekreáció (szt. max. 1,0)
<b>VEGYES TERÜLET</b>		K-ÁN	Állat- és növénykertek területei (szt. max. 1,0)
<b>TELEPÜLÉSKÖZPONT VEGYES TERÜLET</b>		K-T	Temetők területei (szt. max. 0,5)
Vi-VK	Városközpont vegyes terület (szt. max. 4,5*)	K-HT	Honvédelmi területek (szt. max. 2,0)
Vi-VR	Városrészközpont vegyes terület az elővárosi zóna kivételével (szt. max. 3,5*)	K-H	Hulladékkezelő-, lerakók területei (települési szilárd és folyékony, egyéb veszélyes, radioaktív stb.) (szt. max. 1,0)
Vi-VRE	Városrészközpont vegyes terület az elővárosi zóna területén (szt. max. 2,5*)	K-KÜ	Közlekedésszemmi terület (szt. max. 2,0)
Vk	KÖZPONTI VEGYES TERÜLET (szt. max. 3,5)	<b>BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK</b>	
<b>GAZDASÁGI TERÜLET</b>		<b>KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖZMŰTERÜLET</b>	
Gk-sz	KERESKEDELMI, SZOLGÁLTATÓ TERÜLET (szt. max. 2,0)	KÖu	Általános közlekedési terület
Gip	IPARI TERÜLET (szt. max. 1,5)	KÖk	Vasúterület
<b>ÚDÜLŐTERÜLET</b>		KÖI	Repülőtér
		Z	ZÖLDTERÜLET
		E	ERDŐTERÜLET

Budapest hatályos Településszerkezeti Tervének (TSZT) kivonata

A TSZT szerint a vasút melletti területek gazdasági területek, azon belül jellemzően kereskedelmi, szolgáltató területek.

## KÖZLEKEDÉS (KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS)



FELSZINI  
KIALAKÍTÁS

MEGLÉVŐ ELEMÉK

FELSZINI KIALAKÍTÁS	ALATTI KIALAKÍTÁS	HÁLÓZATI FUNKCIÓ BELTERÜLETEN
		-
		"a"
		"b"
		"b"

Gyorsforgalmi út  
 Országos jelentőségű főút  
 Fővárosi jelentőségű főút  
 Kerületközi, kerületi jelentőségű főút  
 Közúti, vasúti felüljáró  
 Gépjárműforgalomtól védett és kiemelten védett terület

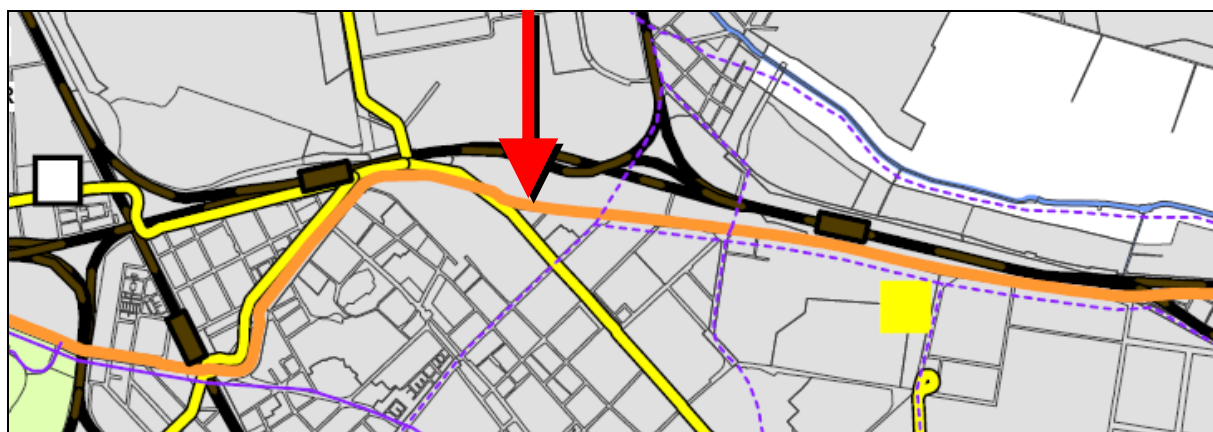
HÁLÓZATI FUNKCIÓ  
BELTERÜLETEN

TERVEZETT ELEMÉK

		Gyorsforgalmi út
		Országos jelentőségű főút
		Fővárosi jelentőségű főút
		Kerületközi, kerületi jelentőségű főút
		Fontosabb külön szintű közúti csomópont
		Közúti, vasúti felüljáró

Közúti közlekedési hálózat (TSZT)

## KÖZLEKEDÉS (KÖTÖTTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉS)



FELSZINI  
KIALAKÍTÁS

MEGLÉVŐ ELEMÉK

	Vasút állomás és megállóhely
	Közúti gyorsvasút, közúti vasút (villamos) járműtelep
	Egyéb járműtelep (autóbusz, trolibusz)

TERVEZETT ELEMÉK

	Közúti gyorsvasút
	Közúti vasút (villamos)
	Közforgalmú vasútvonal

TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK








	Gyűjtőút, lakóút
	Kerékpár főhálózat (meglévő/tervezett)
	Belső zóna forgalmesillapításra kijelölendő területe
	Gépjárműforgalomtól védett és kiemelten védett terület

Kötöttpályás közforgalmú közlekedési és kerékpárút hálózat (TSZT)









## ÉPÍTÉSZETI ÉS TERMÉSZETI ÖRÖKSÉG VÉDETT ÉS VÉDELEMRE TERVEZETT ELEMEI



## VÉDETT ELEMEK:

-  Világörökség területei
-  Műemléki jelentőségű területek
-  Egyedi határozattal kijelölt műemléki környezet
-  Fővárosi értékvédelmi területek  
(az 54/1993. (1994. II. 1.) Főv. Kgy. számú rendelet és módosításai alapján fővárosi védettségű épületegyüttesek)
-  Védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek
-  Nyilvántartott régészeti lelőhelyek
-  Országos jelentőségű védett természeti területek

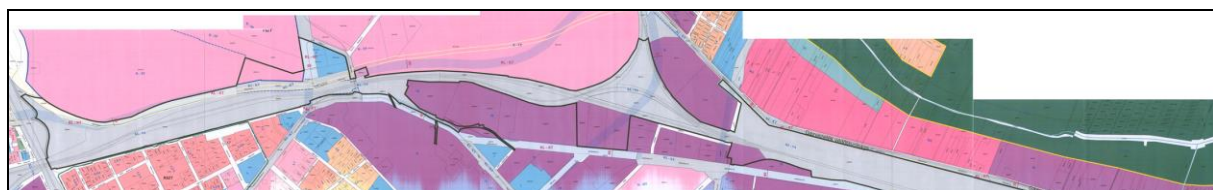
## VÉDELEMRE TERVEZETT ELEMEK:

-  Városképi, városzerkezeti szempontból kiemelten védendő karakterű területek
-  Városképi, városzerkezeti szempontból védendő karakterű területek
-  Városképileg kiemelten kezelendő, látványérzékeny nyomvonal
-  A város látványának feltárulása szempontjából kiemelten kezelendő nyomvonal
-  Védelemre javasolt erdőterületek
-  Védelemre javasolt jelentős zöldfelületű intézménykertek
-  Védelemre javasolt közparkok, terek, kertek
-  Védelemre javasolt temetők

Építészeti és természeti örökség védett és védelemre tervezett főbb elemei (TSZT)

## A KÖRNYEZET KERETÖVEZETI BESOROLÁSAI

## KIVONAT A FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERVBŐL (FSZKT)



A terület a Fővárosi Szabályozási Keretterv szerint

- I jelű keretövezetbe (a vizsgált tömb),
- KL-KT jelű (Közlekedési célú terület) keretövezetbe,
- KL-VA jelű (Vasúti létesítmények elhelyezésére szolgáló terület) keretövezetbe sorolt.

**A HATÁLYOS KSZT VONATKOZÓ ELEMEI**

A hatályos KSZT vizsgált tömbre vonatkozó előírásai az alábbiak:

**Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testületének****37/2011 (IX. 29.) önkormányzati rendelete**

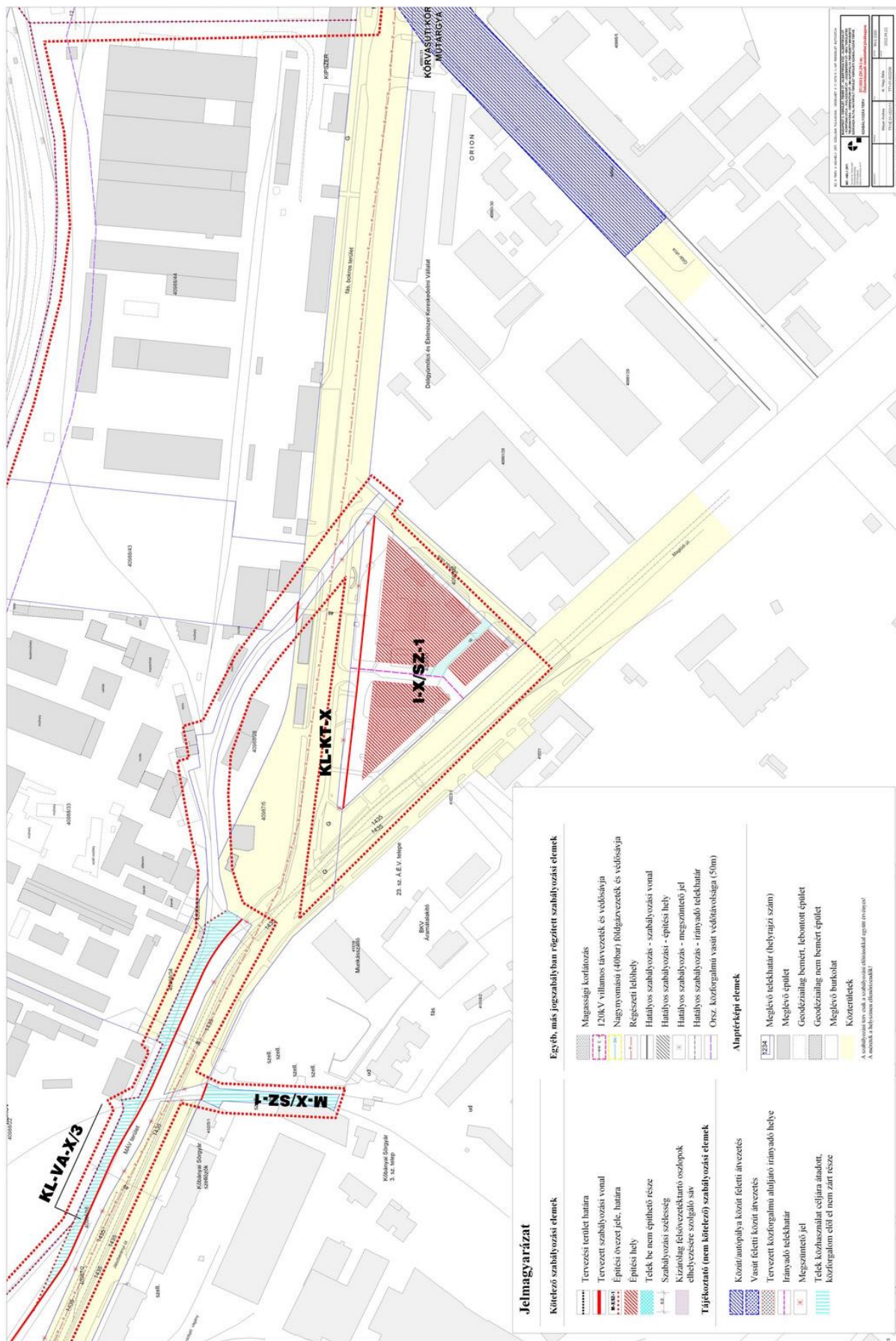
**a Budapest X. kerület, Fehér út – Albertirsai köz – Albertirsai út – Korponai utca – Kolozsvári út – Jászberényi út – Maglói út – Indóház utca – Jászberényi út – MÁV területek telekhatára – Keresztúri út – M4 autópálya tervezett bevezető szakasza által határolt terület Kerületi Építési Szabályzatának és Szabályozási Tervének jóváhagyásáról**

**II. FEJEZET****Beépítésre szánt területek****5. I-X/SZ építési övezetekre vonatkozó előírások****6. §**

- (1) Az "I-X/SZ-1" jelű építési övezet az intézményi területek közé tartozik.  
 (2) Az övezetek jellemzőit az alábbi táblázat tartalmazza:

építési övezet	TELEK						ÉPÜLET	
	beépítési mód	legnagyobb beépítettség	legnagyobb szintterület	zöldfelület legkisebb aránya	legkisebb területe	Terepszint alatti legnagyobb beépítettség	legnagyobb építmény- magassága	legkisebb építmény- magassága
		(%)	(m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	(%)	(m <sup>2</sup> )	(%)	(m)	(m)
<b>I-X/SZ-1</b>	<b>SZ</b>	<b>35</b>	<b>2,0</b>	<b>35</b>	<b>900</b>	<b>45</b>	<b>3</b>	<b>12</b>

- (3) Az övezet területén
- üzemanyagtöltő állomás, autómosó és kapcsolódó építmények,
  - 1500 m<sup>2</sup> nettó szintterületet meg nem haladó kereskedelem építmények,
  - vendéglátó épület (gyorsétterem, autós étterem),
  - szolgáltató épület
- helyezhetők el.



## FOTÓK A TERÜLETRŐL



Jászberényi út (2010)



ÖMV benzinkút, Jászberényi út (2010)



Gyorsétterem, Jászberényi út (2010)



Az ÖMV benzinkút és a gyorsétterem



ÖMV benzinkútja és a gyorsétterem a Jászberényi úton



Irodaházak a Jászberényi úton



Autószalon a Jászberényi úton



ÖMV benzinkút (2014)



Bezárt gyorsétterem (2014)



Bezárt gyorsétterem (2014)



Jászberényi út kelet felé (2014)



Jászberényi út kelet felé (2014)



ÖMV benzinkút (2014)

## FOTÓK A TERÜLETRŐL



Jászberényi út felé (2014)



Jászberényi út (2014)



Az Indóház utca



Maglói út villamosmegálló (2014)



Indóház utca, OMV benzinkút (2014)



Maglói út villamosvonal (2014)



Indóház utca, OMV benzinkút (2014)



Maglói út villamosmegálló (2014)  
(forrás: Mű-Hely Zrt., Google)



## TERÜLETFELHASZNÁLÁS

**A környezet** jellemzően közlekedési – elsősorban vasúti – terület, ahol nagyobb részben ehhez kapcsolódik a területhasználat is; de a vasúti területek egy részét a vasúti funkcióktól független, új gazdasági területek, munkahelyi és ipari funkciók töltik ki. A feleslegessé vált vasúti területek használata és funkcióváltása jelentősen hozzájárult a terület heterogén funkcionális szerkezetének kialakulásához. A Jászberényi út mentén a területhasználatot elsősorban telephelyi funkciók határozzák meg, kisebb részben keveredve szociális, kiszolgáló, esetenként lakófunkciókkal.

**A vizsgált terület** a Jászberényi út és a Maglódi út sarkán alakult ki. A terület autós kiszolgáló funkciókkal épült be: részben az OMV üzemanyag-töltő állomás, autómosó, részben bezárt autós gyorsétterem foglalja el a területet.

A terület mellett több közösségi közlekedési megállóhely is található (Jászberényi út 161, 161A, 162, 162A, 168E, 262 autóbusz, Maglódi út 37, 37A villamos, 85E autóbusz).

## ÉPÍTÉSZETI VIZSGÁLAT

**A környezet** beépítése építészeti heterogén, a XIX. századvégi, XX. századeleji épületek keverednek a II. világháború után épült épületekkel, beépítetlen, illetve felhagyott területekkel.

**A vizsgált területen** az autós funkciók kiterjedt bővülésének időszakában épült autós funkciók kaptak helyet (üzemanyag-töltő állomás, autómosó, autós gyorsétterem).

**A területen védett épületek, épületegyüttesek nem találhatók.**

## BEÉPÍTETTSÉG, SZINTTERÜLETI MUTATÓ

**A környezetben** a vasútüzemi területek beépítettsége jellemzően 5% alatti. Ez csak azokon a területeken emelkedik meg, ahol a telephelyi, raktározási funkciók is megtalálhatók. Jelentősebb beépítés a Jászberényi út menti munkahelyi területen található. Ugyanez jellemző a szintterületi mutató vonatkozásában is, de a szintterületi mutató a sűrűbben beépített területeken is legfeljebb az 1,3 értéket éri el. A nagy területű vasúti területeken néhol magasabb a beépítés intenzitása, az épületek sűrűbben helyezkednek el, de a telkek területére vetített értéke minimális.

**A vizsgált területen** a beépítettség ~15% körüli értéket mutat (az előtető jelentős területet fed le), de a szintterületi mutatóba beszámítandó terület jelenleg ennél sokkal kisebb, ~0,1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> alatti értékben állapítható meg. **A telek jelenlegi – szabályozás előtti – területe 9385 m<sup>2</sup>, amelyet a hatályos szabályozási terv a Jászberényi út távlati szélesítése érdekében szabályozási vonallal érint és mintegy 8646 m<sup>2</sup>-re csökkent. Ezzel a beépítettség ~15% fölé emelkedik és a szintterületi mutató is ennek megfelelően kis mértékben nő.**



A jelenlegi beépítés jellemzői, adatai (forrás: adatszolgáltatás)

## A JELENLEGI ADATOK, MUTATÓK

A területet a hatályos KSZT szabályozásai érintik, így a kialakult állapot és a hatályos KSZT állapot között eltérések tapasztalhatók a vizsgált telek (tömb) területének csökkenése miatt.

Adatok, mutatók	Jelenlegi beépítés (szabályozás előtt)	Jelenlegi beépítés (szabályozás után)	változás a hatályos KSZT alapján
Telek területe (m <sup>2</sup> )	9 385	8 646	<b>-738,38</b>
Beépített terület (m <sup>2</sup> )	1 338	1 338	0,00
Beépítettség (%)	14,26	15,48	<b>+1,22</b>
Burkolt felület (m <sup>2</sup> )	4 772	4 442	<b>-329,90</b>
Zöld felület (m <sup>2</sup> )	3 274	2 866	<b>-408,48</b>
Zöld felületi arány (%)	34,89	33,15	<b>-1,74</b>
Szintterület (m <sup>2</sup> )	616	616	0,00
Szintterületi mutató (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	0,065	0,071	<b>+0,006</b>

### 3. BEÉPÍTÉSI TERV

A terület beépítési terve a megrendelői adatszolgáltatáson alapul. A tervezett áruház a terület déli részén, a fásított parkoló a Jászberényi út- Maglódi út csomópont felőli részén kerülne elhelyezésre. A tervezett beépítés a szomszédos területek beépítését nem módosítja, azokra hatással nincs.



A terület tervezett beépítése és a környezet jelenlegi beépítése (készült az adatszolgáltatás felhasználásával)



A terület tervezett beépítése (készült az adatszolgáltatás felhasználásával)

A beépítési terv bemutatja, hogy a telek tervezett megosztása után, milyen módon helyezhetők el a tervezett beépítés elemei. A tervezett telekalakítással kialakított két új telken a beépítés elhelyezhető.

A Jászberényi úti behajtók nem változnak, az áruház tehergépkocsival történő megközelítése a csakély forgalmú Indóház utca felől biztosítható.



A hatályos KSZT tervezett szabályozási vonala  
(készült az adatszolgáltatás felhasználásával)



A tervezett telekhatárok  
(készült az adatszolgáltatás felhasználásával)

## TERVEZETT ÁRUHÁZ

A volt gyorsétterem valamennyi épületének elbontása után, a parkolók egy részének megtartása és átalakítása után kerülhet elhelyezésre a tervezett áruház.

A tervezett áruház árufeltöltése és gazdasági bejáratának közvetlen megközelítése a kiépített Indóház utca felől biztosítható.

A tervezett áruház épületének személybejárata a Maglódai út – Jászberényi út sarok felé tájolt, így a közösségi közlekedési megállók felől jó elérés biztosítható. Ide került – a volt gyorsétterem parkolójának átalakításával – a vásárlók részére kialakított személygépkocsi parkoló is.

## AZ OMV ÜZEMANYAGTÖLTŐ ÁLLOMÁS ÉS AUTÓMOSÓ

Az OMV üzemanyag-töltő állomás és autómosó kiszolgálási rendszere, beépítése, épületállománya nem változik, de a Jászberényi út szabályozással a belső burkolatok Jászberényi út felőli szegélye átépítésre szorulna.

## 4. A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELÉRENDŐ CÉLOK ÖSSZEFOGLALÁSA

### TERVEZÉSI SZEMPONTOK

A megváltozott tulajdonosi szándékok alapján a fontosabb tervezési szempontok az alábbiak:

1. a szabályozott telek megosztása, és a terület két részre osztása
2. a tömbben egy építési hely lehatárolása
3. az előkert mérete pontosításra kerül
4. vegyes beépítési mód kialakítása annak érdekében, hogy a tervezett áruház és az OMV autómosó épülete összeépíthető, de az üzemanyagtöltő állomás épülete szabadonállóan is elhelyezhető legyen (BVKSZ 37.§ (3) b) pont és 40.§ (10) bekezdés)
5. a zöldfelületek 20%-ra csökkentése (mert a zöldfelületek jelentősen csökkennek a Jászberényi út szabályozási szélességének növelése jellemzően a meglévő zöldfelületeket csökkenti)
6. a legnagyobb építménymagasság 12,0 méterről 6,0 méterre csökken.

### A SZABÁLYOZÁS E CÉLBŐL MÓDOSÍTANDÓ ELEMINEK ÖSSZEFOGLALÁSA

A hatályos KSZT módosítandó elemei az alábbiak:

1. **a hatályos szabályozási előírásokban az alábbi változtatások szükségesek:**
  - 1.1. a beépítési mód megváltoztatása
  - 1.2. a Jászberényi út mentén az előkert mértékének 5 m értékben történő megállapítása
  - 1.3. a Maglódi út mentén az előkert mértékének 5 m értékben történő megállapítása a hatályos KSZT tervlapján jelölt értéknek megfelelően
  - 1.4. az Indóház utca mentén az előkert mértékének 3 m értékben történő megállapítása a hatályos KSZT tervlapján jelölt értéknek megfelelően
  - 1.5. a legkisebb zöldfelület arányának 35%-ról 20%-ra csökkentése
  - 1.6. a legnagyobb építménymagasság csökkentése 12,0 méterről 6,0 méterre
  - 1.7. fásítás előírása az épület közterület felőli oldalán.
2. **a hatályos szabályozási tervben az alábbi változtatások szükségesek:**
  - 2.1. az építési hely határvonalának módosítása (előkertek)
  - 2.2. az építési hely határának módosítása
  - 2.3. a javasolt telekhatárok módosítása.

**További változtatás nem szükséges.**

## 5. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

A szabályozási előírásokban az alábbi módosítások szükségesek:

építési övezet	telek						épület	
	beépítési mód	legnagyobb beépítettség	legnagyobb szintterület	zöldfelület legkisebb aránya	legkisebb területe	terepszint alatti legnagyobb beépítettség	legkisebb építmény-magassága	legnagyobb építmény-magassága
		(%)	(m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	(%)	(m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	(m)	(m)
<b>I/X/SZ-1</b> <b>I/X/V-1</b>	<b>SZ V</b>	<b>35</b>	<b>2,0</b>	<b>35 20</b>	<b>900</b>	<b>45</b>	<b>3,0</b>	<b>12,0 6,0</b>

A Szabályozási Tervben az alábbi módosítások szükségesek:



A hatályos KSZT szerinti

- az előkertek előírt mérete a szabályozási tervlapon a Jászberényi út mentén 5,0 méterre változik, a Maglói út mentén 5,0 méter, az Indóház utca mentén 3,0 méter, a KSZT szerint,
- építési hely ennek megfelelően módosul.

**További változtatás nem szükséges.**

## 6. A JAVASOLT VÁLTOZÁS VÁRHATÓ INFRASTRUKTURÁLIS IGÉNYEI

A területen tervezett 1.500 m<sup>2</sup> bruttó kereskedelmi célú szintterületet meg nem haladó áruház alig egyharmada a szabályozásban megengedett mértéknek, így a KSZT kidolgozása során a méretezés alapjául meghatározott érték, ami azt jelenti, hogy a telek tervezett megosztása után még további 8.000 m<sup>2</sup> bruttó szintterület beépítésére is lehetőség volna a hatályos KSZT alapján.

A tervezett épület a megengedett 9.600 m<sup>2</sup> legnagyobb bruttó szintterület ~15%-a.

A volt gyorséttrem bruttó beépített alapterülete 1.338 m<sup>2</sup>, míg a tervezett épület 1.460 m<sup>2</sup>.

Az elbontásra kerülő gyorséttrem és az új épület mérete között mindössze +122 m<sup>2</sup>.

**A fentiek alapján megállapítható, hogy a tervezett fejlesztés nem okoz változást a KSZT által előírányzott infrastruktúra igényekben.**

### KÖZLEKEDÉS

A tervezett fejlesztés megközelítése a jelenlegi behajtókon biztosítható, egy új Maglódi út felőli kapcsolat kialakításával.

### KÖZMŰFEJLESZTÉS

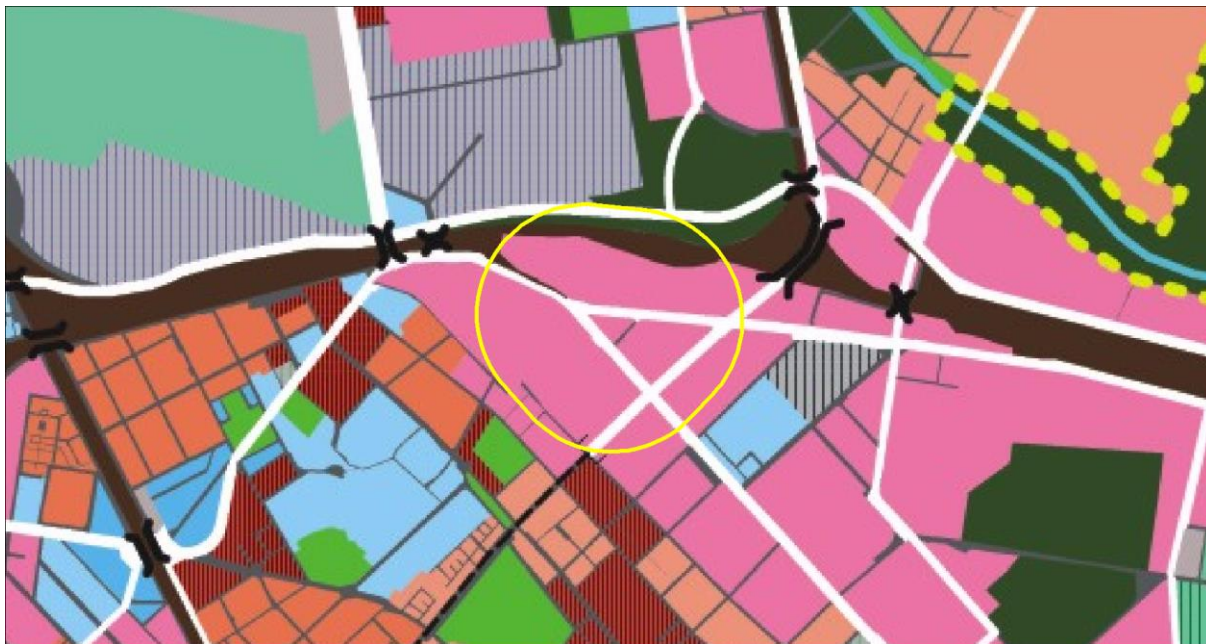
A tervezett beépítés közműfejlesztési feltételei biztosíthatók.

### HUMÁN INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉS

A tervezett funkció a humán infrastruktúra fejlesztését nem igényli.

## 7. A JAVASOLT BEÉPÍTÉS, VÁLTOZÁS VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSAI

A tervezett áruház fejlesztés által generált közúti forgalom – az épület mérete miatt – nem számottevő. Ez a forgalom a Jászberényi út és a Maglódi út, jellemzően munkahelyi területei között bonyolódik le, ami nem jelent jelentős növekményt sem a jelenlegi forgalomhoz, sem a korábbi gyorsétteremhez viszonyítva.



A terület 400 méteres körzetében nincs lakóterület.



## 8. ÖRÖKSÉGI VAGY KÖRNYEZETI ÉRTÉK SÉRÜLÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

### KÖRNYEZETI ÉRTÉK

A területen védett természeti érték nem található.

### TELEPÜLÉSTÖRTÉNET<sup>1</sup>

Kőbánya a múlt század végéig önálló település volt, majd az 1950-es évekig a főváros peremkerületének számított. A kerület történetét a legutóbbi időkig jelentősen meghatározó Kewer (Kőér) hegy első említése IV. Béla egy adomány leveléből maradt ránk. A "hegy" 147 m-es magasságával valóban kimagasodik a Pesti- síkságból s névből következtetve már a XIII. században ismerték kőbányáit. Történelmileg a legelső szerepet a Rákos mezejét uraló Királydomb, valamint a Rákos patak legelőiben dús, hal- és vadállományban gazdag térsége játszotta, ami egészen a török hódoltságig az országgyűlések, valamint király- és kormányzóválasztások színhelye volt. A területet mindvégig Pest városa birtokolta. A Pest városától távol eső bányákban már a XVII. századtól intenzív kitermelés folyt, amit a város építőanyag igénye csak növelt az évszázadok során. A *kőfejtés* már a török hódoltság vége felé ismert volt, de a termelés ipari méretekben csak az 1838. évi nagy pesti árvíz utáni újjáépítések során bontakozódott ki, és a kiegészítést követően tetőzött. Az alábányászott területek védelme érdekében a Főváros elrendelte a bányák aláboltozását, de a még gazdaságosan kitermelhető mészkő a 19. század végére elfogyott, és így a bányákat bezárták.

A XVIII. századtól kezdve Kőbánya másik jelentős gazdasági forrása a szőlőtermesztés és a bortermelés volt. Két szőlőhegy volt a környéken, az Ó-hegy és az Új-hegy, mindkettő helyét ma utca nevek őrzik. A főváros egyesítése után a városszabályozási terv Kőbányát ipartelepnek jelölte ki, s így dacára annak, hogy Kőbánya ebben az időben még kifejezetten szőlőhegy volt, az ipari vállalatok évről-évre szaporodtak s mindinkább több tért foglaltak el a szőlőművelés területéből.

A XIX. század folyamán Kőbánya gazdasági életének harmadik jelentős forrása a sertéskereskedelem volt. Amikor a XVIII. században Pesten megtiltották a sertések tartását, a sertéskereskedők nagy része a mai kőbányai vasútvonal mentén vásárolt telkeket a hizlaldák számára.

<sup>1</sup> Budapest X. kerület, Fehér út - Albertirsai köz - Albertirsai út - Korponai u. - Kolozsvári út - Jászberényi út - MÁV területek telekhatára - Keresztúri út - M4 autópálya tervezett bevezető szakasza által határolt terület Kerületi Szabályozási Terve, kiegészítve a Jászberényi út - Fátyolka utca – Bogáncsvirág utca - Tarkarét utca tömbjével (Mű-Hely Zrt. 2010.)

A hízaldák mellett szállodák is épültek az idelátogató kereskedők számára. Az 1895. évben azonban kiütött a sertésvész, melynek következtében a kőbányai sertéskereskedelem egyre nagyobb hanyatlásnak indult.

A városrész iparának első nyomait már abban az időben megtaláljuk, amikor budapesti gyáriparról még beszélni sem lehetett. A XIX. század első éveiben Kőbányán voltak az első téglagyárak, melyeket a nagymennyiségű és könnyen felszínre hozható agyag vonzott ide.

Az első téglagyárak felállítása után, az ötvenes években felépültek az első sörgyárak, melyek a kőbányászat idejéből visszamaradt hatalmas pincék miatt települtek meg. A hatvanas évek vége felé felépültek a Kőbányai úton az első vasgyárak, melyek a későbbi hatalmas vasgyárak első alapjait képezték. Miután 1872-ben Budapest megalakulásával a főváros tizedik kerülete lett, nagy lendületet adott az ipar fejlődésének a főváros közgyűlésének 1875. évi 555. kgy. sz. határozata, melyben Kőbánya szőlőhegyi jellegét megszüntette s kimondta, hogy a telkek Kőbánya területén bármily ipari célra szabadon felhasználhatók. Ettől az időtől kezdve az ipar egyre rohamosabb fejlődésnek indult, ami nem csak a kerület fejlődésének adott új lendületet, hanem a térség társadalmát is alapvetően átalakította. Kőbánya munkáskerületté vált, lakossága rohamos növekedésnek. Ebben fontos szerepet játszott a *vasúthálózat*, aminek nem csak legfontosabb vonalai és elágazásai sűrűsödtek a térségben, hanem iparvágányok kihúzásával új nehézipari, nagy szállítás-igényű üzemi telephelyek megtelepedésének kedvezett. A trianoni menekültek jelentős részét is itt helyezték el először vagonokban, majd szükségtelepeken. Ekkor alakultak ki azok a nyomortanyák és bádogyárosok melyek egészen a 60-as évekig rányomták bélyegüket a "munkás kerületre".

A két háború közt különböző minőségű, de jelentős számú kisebb lakótelep is épült.

A II. világháború után az ipar szerepe nem csak megnőtt, de szerkezete is átalakult. A MÁV területek elcsatolásával a vasipar jelentősége csökkent, de nőtt a villamossági, a híradás-technikai, a vegyipari és az élelmiszeripari gyárak jelentősége. A korszak gazdaság-politikai arculatának meghatározó vonása volt az államilag támogatott iparosítás. Az 1970-es években Kőbánya ipara foglalkoztatta a legtöbb embert Budapest területén.

A nyomortelepek felszámolása mellett megindult a tömeges állami lakásépítés is. Az 1970-es évek városfejlesztése átalakította a város hagyományos központját, a tájidegen magas házak megjelenésével a városközpont szerves fejlődését jelentősen megnehezítette. Az ipari kerületben fekvő szabad területek beépítésére viszonylag későn került sor a rossz talajviszonyok és a magas közműköltések miatt. A közvetlen térség második nagy beépülési periódusa a II. világháborút követően kezdődött el. Ekkor hosszabbították meg a Keresztúri utat egészen Rákoskeresztúr Akadémia-újtelep városrészéig, s épült be a Jászberényi út és a vasútterület közötti terület, és került sor a Jászberényi úti közúti felüljáró megépítésére.

A rendszerváltás újabb radikális átalakulást jelentett Kőbánya történetében. A nagyipari üzemek közül csak néhánynak sikerült pozícióját megtartania, esetleg fejlődésnek indulnia. A kerület ipari üzemeinek jelentős része megszűnt, a felhagyott üzemi épületeket részben kisebb vállalkozások hasznosítják. Ezzel párhuzamosan csökkent a foglalkoztatottság, megjelent a munkanélküliség. Egyes városrészek a gazdáltság és a fizikai leromlás következtében szlömösödésnek indultak.

A kerület egészére rányomják bélyegüket a megnövekedett forgalom környezeti ártalmi, valamint a helyenként nem kielégítő közbiztonság. Napjainkban a lakóparkok és a kereskedelemi-szolgáltatóipari központok látványos kiépülésével Kőbánya fejlődésének egy újabb, a korábbiaktól különböző szakasza folyik.

### A VASÚT TÖRTÉNETE A TERÜLETEN

Pest városának az 1840-es évek elejére kialakult településszerkezetét az új közlekedési eszköz, a vasút pályája tagolta tovább. 1846-ban adták át a Pest-Vác vasútvonalat, 1847-ben pedig megnyílt a Pest-Cegléd-Szolnoki vasútvonal is, amely Kőbányán vezetett keresztül. A Józsefvárosi pályaudvar fontosabb épületegységei 1865-re készültek el, a forgalomnak pedig 1867-ban adták át a vasutat és a pályaudvart. A Hatvani vonal kőbányai szakaszán két vasútállomás létesült: a Ligettelki dűlő D-i részén Kőbánya-Felső, a Felső Rákosi rétek D-i részén pedig Rákos vasútállomás. 1881-ben a már korábban kijelölt helyen megkezdték a később Keleti pályaudvarnak nevezett állomás építését.

A XIX. század nyolcvanas éveire Kőbánya nyugati része a Budapestet behálózó vasút egyik legjelentősebb, nagy kiterjedésű csomópontja lett: három vasútvonal találkozott a városrész északnyugati részén, s tovább bővült a hálózat a „Balparti körvasút” megépítésével, amelyen 1889-ben indult meg a forgalom. A Fehér úti aluljáró 1890-ben készült el.

A Fehér út és a Pongrác út között elhelyezkedő a Lóversenyter és kiállítási helyszín kiválasztásában szerepet játszott az a városfejlesztési tendencia, hogy Budapest főváros a nagy helyigényű közegészségügyileg veszélyes ipari és mezőgazdasági funkciókat már a XIX. század közepétől fokozatosan a még beépítetlen külvárosi részekre telepítette ki, valamint az, hogy a térség jó vasúti közlekedési kapcsolatokkal rendelkezett, ami kezdetben elsősorban az állatok, később pedig a mezőgazdasági gépek szállítása szempontjából volt döntő fontosságú. A BNV 1974-ben költözött ki a Városligetből a Hungexpo jelenlegi területére

Az 1920-as évek elejére kialakul az a vontató-vágányhálózat is, amely a Jászberényi út mentén található sörgyárakat, valamint a Téglagyár dűlő területére települt gyárakat, illetőleg a Fehér úti kiállítási helyszínt a fővonallal összekapcsolta.

**A területen védett, védendő építészeti örökség nem található.**

## RÉGÉSZET

### 1. VIZSGÁLAT

A régészeti örökség vizsgálatát a MŰ-HELY Tervező és Tanácsadó Zártkörűen Működő Részvénytársaság (1065 Budapest VI. Bajcsy Zs. u. 31.) megbízásából a Budapest X. kerület, Jászberényi út - Maglódi út - Indóház utca által határolt terület kerületi szabályozási terve módosításához szükséges örökségvédelmi hatástanulmány régészeti szakterületi részének elkészítéséhez végeztük. A régészeti örökség leírásánál a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény 71. § (1) bekezdése szerinti, a Lechner Lajos Tudásközpont által vezetett közhiteles hatósági nyilvántartásban található adatokat, valamint az ide vonatkozó szakirodalmat, a helyszíni szemle tanulságait vettük alapul.

#### A) TÖRTÉNETI LEÍRÁS, RÉGÉSZETI ÖRÖKSÉG FELMÉRÉSE AZ ÉRINTETT TERÜLETEN

A területről, az említett utcák által közrezárt területet figyelembe véve régészeti emlék nem ismeretes. A régészet látókörébe tartozó időszakból (1711. előtt) visszafelé haladva az időben a középkorból fennmaradt írásos dokumentumok alapján a pesti határ topográfiájában a vizsgált területen nem szerepel település. A XVIII. század végi katonai felmérésen a területen sem település, sem jellegzetes tereptárgy nem látható.



A 18. század végi II. József-féle katonai felmérésen a vizsgált terület és tágabb környezete.

A vizsgált terület kis terjedelmére tekintettel azonban nem érdektelen megnézni, hogy környezetében milyen régészeti-történeti adatokkal rendelkezünk, melyek esetleg befolyásolhatják a terület történeti megítélését. A területhez legközelebb eső régészeti lelőhelyek a Jászberényi út mentén a Kozma utca tájékáról ismertek. Ezeknek az őskori, illetve népvándorlás kori lelőhelyeknek az esetében fő telepítő tényezőként a Rákos-patakot lehet alapul venni. Ez alapján elmondható, hogy az ismert lelőhelyek láncolatát ezidáig a Rákos-patakot kísérő homokdűnéken lokalizálták. Ugyanebbe a vonulatba tartozik az 1940-es években a mai Gyakorló utca tájékán feltárt népvándorlás kori és honfoglalás kori temető. Az ismert lelőhelyek elhelyezkedését tekintve, főleg a távolságot figyelembe véve azonban látható, hogy a vizsgált terület kívül esik ezeknek a lelőhelyeknek a hatókörén.

## B) VÉDETTSÉGEK: TERÜLETI ÉS EGYEDI

A vizsgálat alá vont területen egyedi régészeti védelem alatt álló (jogsabályi határozattal védetté nyilvánított terület) ingatlan nem található. A vizsgálat alá vont területen a Lechner Lajos Tudásközpont által vezetett központi hatósági nyilvántartás alapján régészeti lelőhely nem található.

**Megállapítható, hogy a fentiekben leírtak alapján a 2001. évi LXIV. tv-ben meghatározott három régészeti kategória egyetlen feltételét sem teljesíti a vizsgált terület, így a terület jelen ismereteink szerint nem régészeti lelőhely, földrajzi-topográfiai elhelyezkedése alapján régészeti érdekű területnek sem minősül.**

## C) TERÜLETHASZNÁLAT ÉS TERÜLETI ÁLLAPOT A KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG ÖSSZEFÜGGÉS-RENDSZERÉBEN

A terület földrajzi-domborzati viszonyait tekintve teljesen sík. Mai beépítését megelőzően ipari területként raktárterületnek használták. Az üzemanyagtöltő állomás kiépítése során a mélységében is kiterjedt földmunkák során sem érkezett semmi jelzés régészeti emlék véletlenszerű előkerüléséről sem. Mivel a területről konkrét régészeti adattal nem rendelkezünk, így csak topográfiai helyzete alapján lehet korábbi történetére vonatkozóan következtetéseket levonni. A területnek a mintegy 200 évvel ezelőtti időig visszakövetkeztethető vízrajzi-domborzati viszonyaiból sem következik, hogy itt bármely történelmi korszakból származó maradvánnyal lehetne számolni.

## 2. VÁLTOZTATÁSI SZÁNDÉKOK

### A) TELEPÜLÉSHÁLÓZATI ÉS TERÜLETHASZNÁLATI, ÉS BEÉPÍTETTSÉGI VÁLTOZÁS

A területen szünetelő kereskedelmi tevékenység újraindításához szükséges a szabályozási tervben adminisztratív módosítások elvégzése.

## 3. HATÁSELEMZÉS

### A) A TERVEZETT BEAVATKOZÁS HATÁSA A RÉGÉSZETI ÖRÖKSÉG ELEMÉIRE (FOLYAMATOK IRÁNYA, VISSZAFORDÍTHATÓSÁGA)

A tervezett módosítások közül a telekalakítás adminisztratív jellegű, így régészeti érdekeket nem érint, az építményekre vonatkozó esetleges változtatások (földmunkával járó beruházások) a terület topográfiai elhelyezkedése miatt régészeti-történelmi rétegeket nem sértenek.

## B) RÉGÉSZETI EMLÉKEK FELTÁRTHATÓSÁGÁNAK MEGMARADÁSÁNAK, BEMUTATHATÓSÁGÁNAK VAGY PUSZTULÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI

Bár azt teljes bizonyossággal kimondani nem lehet, hogy egy bizonyos területen régészeti objektum esetleges előkerülése teljesen kizárt, jelen esetben a terület topográfiai elhelyezkedése alapján mai ismereteink nem támasztják alá a terület bármilyen fokú régészeti érintettségét.

A területen az 1. a) pontban vázolt adatok alapján csak szórványként, vagy váratlan lelet-előfordulásként jelentkezhetsz régészeti emlék. Erre vonatkozóan az 1. b) pontban idézett tv. alapján kell eljárni. Az esetleg előforduló leletet a területileg illetékes múzeumnál (jelen esetben Budapesti Történelmi Múzeum) be kell jelenteni

## 4. ÖSSZEFOGLALÓ

**A területen földrajzi-topográfiai elhelyezkedése okán, valamint az eddigi történelmi adatok alapján jelen ismereteink szerint nem várható régészeti objektum vagy lelet előkerülése, ezért a kerületi szabályozási tervben nem szükséges örökségvédelmi előírás beiktatása régészeti szempontból.**



Budapest, X., Jászberényi út- Maglódi út- Indóház utca által határolt terület helyszínrajza

## 5. NYILATKOZAT

Alulírott Adorjáné dr. Gyuricza Anna, régész, nyilatkozom, hogy a 395/2012. (XII. 20.) Korm. Rendelet előírásai alapján az örökségvédelmi hatástanulmány régészeti fejezete megfelel az örökségvédelmi jogszabályoknak és hatósági előírásoknak, továbbá, hogy az örökségvédelmi hatástanulmány elkészítésére jogosultsággal rendelkezem: szerepelek az adott örökségvédelmi területre vonatkozó szakértői névjegyzékben (régészeti lelőhelyvédelem), valamint rendelkezem régész szakirányú felsőfokú végzettséggel.

Budapest, 2014. április 24.

Adorjáné dr. Gyuricza Anna

LLTK azonosító: B5COGJ