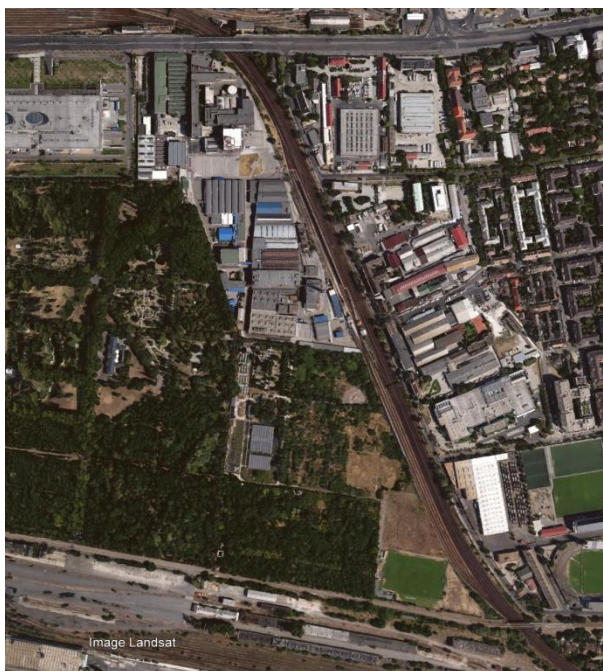


MŰ-HELY TERVEZŐ ÉS TANÁCSADÓ ZRT.
1065. Bp., VI. Bajcsy-Zsilinszky út. 31. I.
POB: 1368 BP 5. PF 215.
TEL: (36-1) 312 4570, FAX: (36-1) 312 2598
E MAIL: muhelyrt@muhelyrt.hu



BUDAPEST, VIII. JÓZSEFVÁROS



MTK SPORTKÖZPONT ELŐZETES VÁROSRENDEZÉSI T A N U L M Á N Y

BUDAPEST, 2016. MÁJUS

MEGRENDELŐ: MAGYAR TESTGYAKORLÓK KÖRE BUDAPEST

GENERÁLTERVEZŐ: MŰ-HELY TERVEZŐ ÉS TANÁCSADÓ ZRT.

TERVEZŐK:

településrendezés	Nagy Béla dr.	Mű-Hely Zrt.	TT/1É 01-0022
	Tasi Ákos	Mű-Hely Zrt.	
víziközmű-rendszer	Bíró Attila	KÉSZ Kft.	MK 1-2456
energiaellátás, hírközlés	Hanczár Zsoltné	KÉSZ Kft.	MK 1-2418
zöldfelületek	Sólyom Rudolf	PERSOL 2000 Kft.	TK 01-5131
környezetvédelem	Sólyom Rudolf	PERSOL 2000 Kft.	TK 01-5131
közlekedés	Rhorer Ádám	Közlekedés Kft.	
örökségvédelem	Frankó Ákos	Mercedes és Tsa. Bt.	NKÖM: 8166-5/2009.
régészet	Gyuricza Anna		SZAK.ENG. SZ: SZ-56/2008

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

ÖSSZEFOGLALÓ

A tervezési terület lehatárolása: Budapest Főváros VIII. kerület, Józsefváros, Kerepesi út– MÁV vasútvonal – Salgótarjáni út – Kerepesi úti temető (Nemzeti Sírkert) – ARÉNA Bevásárlóközpont által határolt része.

A célok megvalósítása – városrendezési szempontból lényegében – két módon lehetséges:

1. a hatályos JÓKÉSZ-ben és a JKSZT-ben rögzített feltételek között vagy
2. a hatályos Fővárosi Rendezési Szabályzat alapján kidolgozott Kerületi Építési Szabályzat szerint

A településrendezési eszközök módosításának célja, a területen elhelyezkedő területek (MTK, temető, volt MICHELIN gumigyár) tervezett funkciói és a hatályos fővárosi-, illetve kerületi szabályozások közötti összhang biztosítása, valamint a terület fejlesztéséhez szükséges építészeti feltételek megteremtése. A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a tervezési terület:

- **korlátozások:** a városrendezési vizsgálat nem tárt fel olyan településrendezési körülményeket, amelyek *a módosításokat követően* nem tennék lehetővé a terület fejlesztését, de biztosítani kell a szükséges követelményeket (területfelhasználás, környezeti állapot, közlekedés, közmű stb.),
- **BATRT:** a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény 5.§ (7) bekezdés szerint a területen beépítésre szánt területek kijelölhetők, de a terület nagy kiterjedésű zöldterületi települési térség” besorolású részén csak zöldterület, továbbá sportolási célú terület, valamint temetőterület jelölhető ki.
- **TSZT 2005:** a Fővárosi Közgyűlés 1125/2005.(V.25.) számú határozatával jóváhagyott Településszerkezeti Terv (TSZT) és a tervezett területhasználat korlátozásokkal összehangolható (a temető területfelhasználási egységbe sorolt terület nem vagy csak korlátozottan használható) (a TSZT 2005 legkésőbb 2018. december 31-ig alkalmazható),
- **TSZT 2015:** módosítás esetén az 50/2015.(I.28.) Főv.Kgy. határozattal elfogadott Budapest Főváros Településszerkezeti Terve (TSZT 2015) és az erre alapozott Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ) alkalmazandó
- **Józsefváros Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS):** a tervek összehangolása szükséges, mert az Asztalos Sándor utcai feltáró út törlésre került az TSZT 2015 szerint.
- **közlekedési** szempontból a Kerepesi út és a Salgótarjáni út megfelelő megközelítést biztosítanak, a terület közlekedési feltárása biztosítható, a funkciók megfelelő szervezésével
- **a közműrendszer** biztosított, a kiépített hálózati csatlakozások segítségével megoldott, illetve a konkrét igényekkel összehangolható
- **egyéb:** az előírt és a célszerű védőtávolságok (vasútvonal, vezetékek, temető) figyelembe vételével a tervezett fejlesztések ütemezetten megvalósíthatók.
- **védelemre javasolt** épület a területen nem található.
- **A tervek kidolgozásának időigénye** mintegy 2-3 hónap. A **BATRT** előírásaitól a 76/2009. Korm.rendelet szerinti engedély megszerzésének legrövidebb időigénye ~2-6 hónap. A folyamat **314/2012.(XI.8.) Korm.rendelet**ben meghatározott főbb szakaszainak időigénye teljes eljárás szerint legalább 9-12 hónap. Tárgyalásos eljárás szerint 2-6 hónap.

A fenti adottságok, illetve problémák a településrendezési eszközök módosítása során kezelhetők, illetve kezelendők.

A TOVÁBBTERVEZÉS SORÁN FIGYELEMBE VEENDŐ SZEMPONTOK

A hatályos kerületi szabályzat módosítása esetén az OTÉK, Budapest Településszerkezeti Terve (TSZT 2015) és a Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ) alkalmazandó a Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) kidolgozása és a továbbtervezés során számos szempontot célszerű figyelembe venni.

A szabályozás (KÉSZ) és a továbbtervezés során az alábbi szempontokat célszerű figyelembe venni:

- A terület a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény (2011) alapján a terület egy részén beépítésre szánt területek kijelölhetők, de egy része (temető) „nagy kiterjedésű zöldterületi települési térség” besorolású, amelynek területén az 5.§ (7) bekezdés szerint „A nagy kiterjedésű zöldterületi települési térségben csak zöldterület, továbbá - a beépítésre szánt és beépítésre nem szánt különleges terület területfelhasználási egység köréből - sportolási célú terület, valamint temetőterület jelölhető ki”.
- A Településszerkezeti Terv (TSZT 2015) alapján a tervezési terület Kerepesi út menti része „Szerkezetalkító fejlesztési céltérség” (intézményterület), míg a Salgótarjáni út menti terület „Jelentős közösségi rekreációs terület” besorolású. A Nemzeti Sírkert területe – amely érinti a területet – „Jelentős ökológiai potenciállal rendelkező összefüggő terület”.
- A terület az FRSZ alapján Vi-1 (Gksz-2), Gksz-2, K-T és K-Rek területfelhasználási egységbe sorolt.
- Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű, magassági szabályozást igénylő területek (egyres változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória).
- A területen műemlék nem található.
- A területen védett vagy védelemre javasolt épület, építmény nem található, de a Kerepesi úti jellegzetes, íves homlokzatú főépület megtartása javasolt
- A terület „Potenciálisan talajszennyezett terület”, megfelelő kezelést igényel.
- A terület „Más jogszabállyal érvényesülő elemek”, „Tervi elemek, Karakterében megőrzendő temető, és jelentős zöldfelületű intézményterület”, illetve „Országos jelentőségű tájképvédelmi terület övezete” besorolású.

Kiemelt figyelmet igényel:

- a MÁV vasútvonal védőtávolsága (50m, illetve 250m), a beépítést ennek megfelelően célszerű megállapítani, és azt egyeztetni szükséges a MÁV illetékes szervezeteivel,
- kegyeleti okokból a Nemzeti Sírkert és a Salgótarjáni úti Izraelita temető határvonala,
- hogy a területet önálló közművek nyomvonala metszi át,
- a terület megközelítésének műszaki kialakítása és a forgalmi terhelés biztonságos elvezetése.
- a területfelhasználási egységek határvonalának megfelelő funkcionális szerkezet kialakítása (Nemzeti Sírkert és a vizsgált terület távlati telekhatára).
- a közterületek légtérarányainak megállapítása, különös tekintettel a Kerepesi úti megközelítés mentén kialakítható beépítés esetében.

ELŐKÉSZÍTÉS

A tervezési területre vonatkozóan több szempont vizsgálatával előkészítő tanulmányok készültek, melyek feltárták a terület összefüggéseit, a tervezett építési program követelményeit és a megvalósítás feltételeit.

A TERVEZÉSI TERÜLET

Budapest Főváros VIII. kerület, Józsefváros, Kerepesi út– MÁV vasútvonal – Salgótarjáni út – Kerepesi úti temető által határolt része.

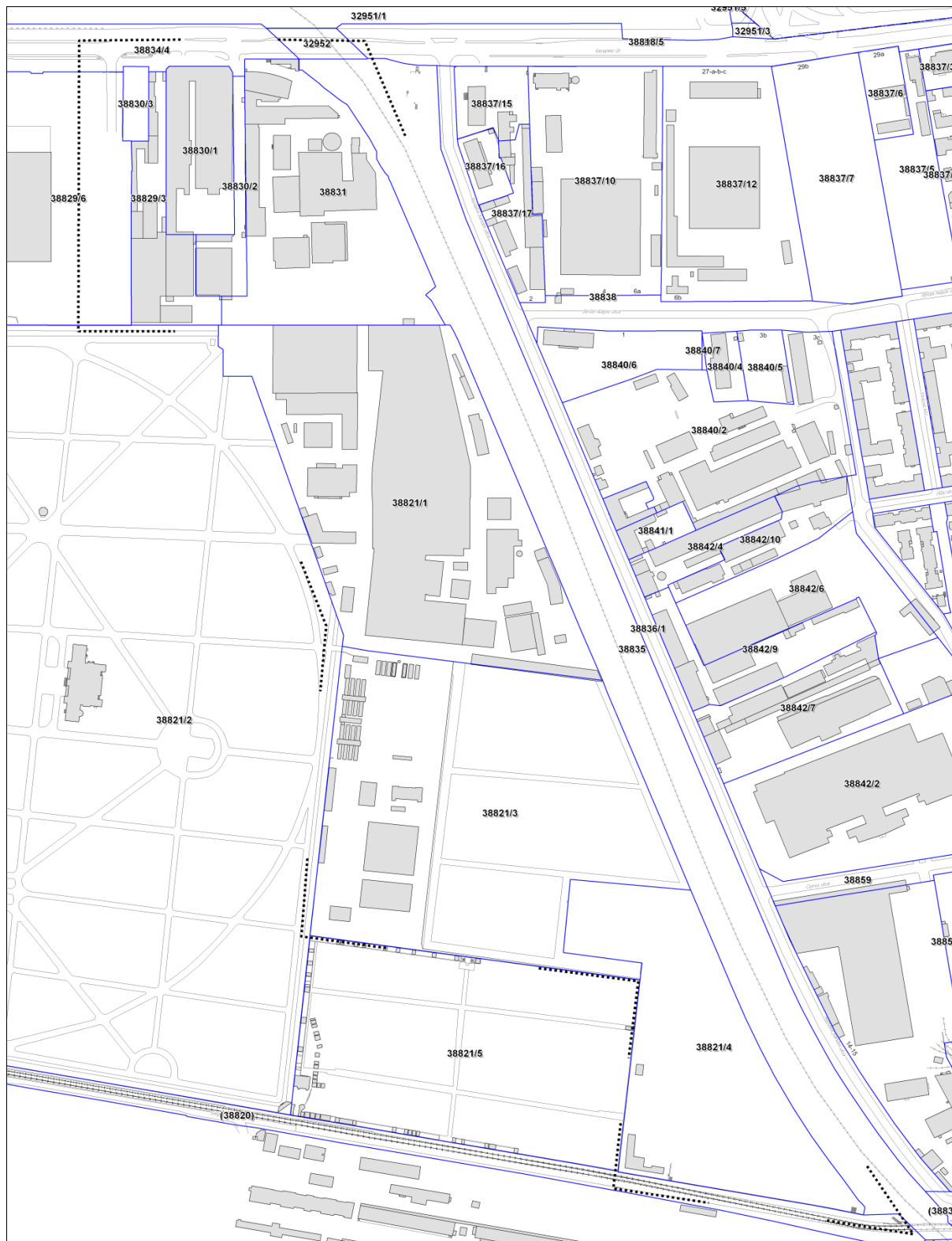


Légifotó a vizsgált területekről és környezetükről

A tervezési folyamat során javaslatot kell adni az MTK Sportközpont kialakításának városrendezési és városépítészeti-környezetalakítási megoldására.

TERVEZÉSI ALAPTÉRKÉP

A tervezési alaptérkép az állami földmérési adatok felhasználásával kidolgozott alaptérkép.



Tervezési alaptérkép

AZ ELŐZETES VÁROSRENDEZÉSI TANULMÁNY CÉLJA

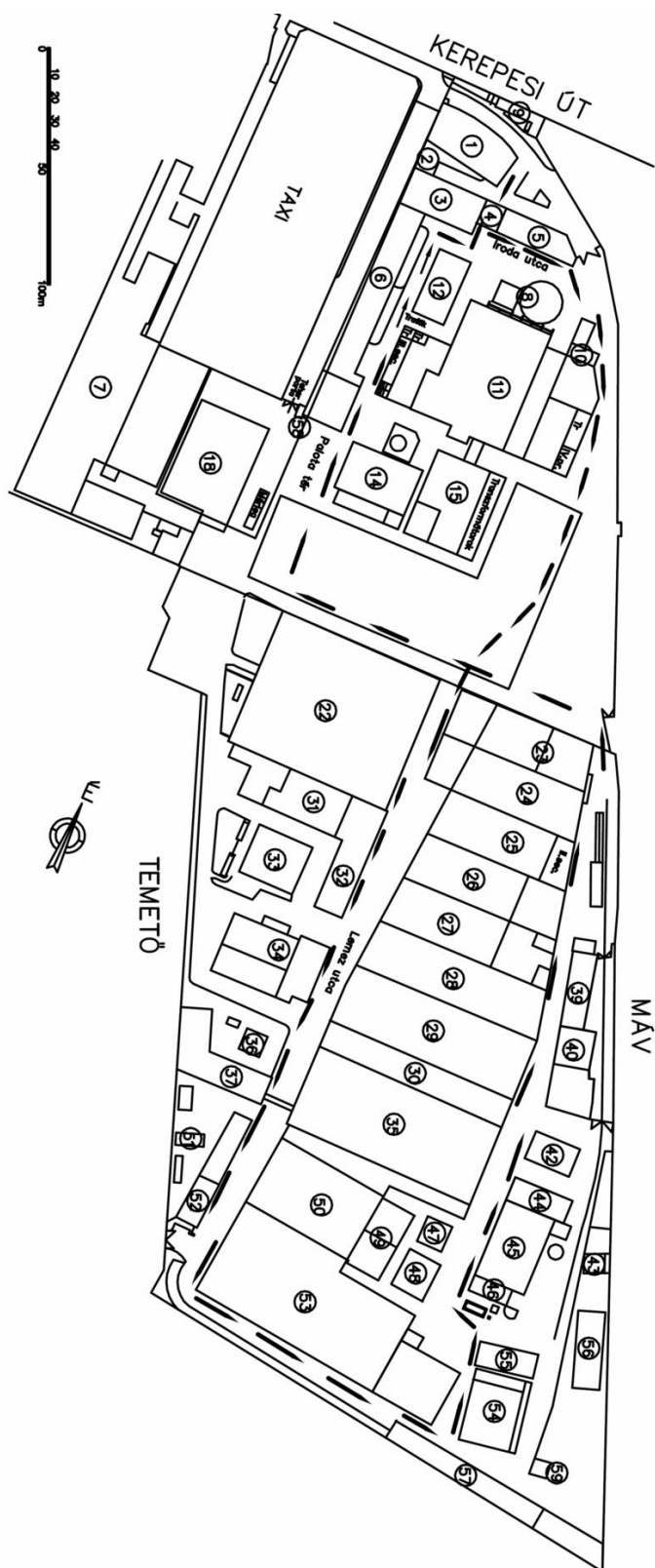
A terv céljai az alábbiak:

- a területre vonatkozó szabályozási terv módosításának előkészítésére az önkormányzat döntése szerint,
- megvizsgálja, hogy a Józsefváros Kerületi Építési Szabályzata (JÓKÉSZ) és a terület Kerületi Szabályozási Tervének (JKSZT) módosítása szükséges-e és ha igen, mely vonatkozásokban
- megvizsgálja, hogy Budapest hatályos településrendezési eszközei (Budapest Településszerkezeti Terve (TSZT 2015) és a Fővárosi Rendezési Szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelet (FRSZ) alapján az új Józsefváros Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) kidolgozása mely jellemzőkre terjedjen ki; ennek érdekében meg kell határozni
 - az MTK Sportközpont együttesének megfelelő színvonalú kialakításához és távlati fejlesztéséhez szükséges építészeti követelményeket
 - a környezet fejlesztéséhez szükséges szabályozási feltételeket.
- A szabályozási tervben kell meghatározni – az FRSZ alapján – a jogszabályban meghatározott alábbi fő szabályozási elemeket:
 - funkcionális kapcsolatok, rendeltetés,
 - beépítettség (%),
 - szintterületi mutató (épület m²/telek m²),
 - legkisebb zöldfelület aránya (%),
 - legnagyobb építménymagasság,
 - építészeti kialakításra vonatkozó előírások,
 - telekalakítás,
 - közlekedési lehetőségek és feltételek,
 - közművesítési lehetőség és feltételek (víziközművek, energiaellátás, távközlés stb.),
 - környezetfejlesztési követelmények (zöldfelület-fejlesztés, környezetvédelem).

A fenti célok elérésének követelménye a magasabb szintű terveknek történő megfelelés, illetve a tervek közötti összhang igazolása, illetve megteremtése.

FOTÓDOKUMENTÁCIÓ

A MICHELIN HUNGÁRIA ABRONCSGYÁRTÓ KFT. HELYSZÍNRAJZA



A terület épületállománya

A HELYSZÍNRAJZ SZÁMOZOTT ÉPÜLETEINEK MEGNEVEZÉSE

- | | |
|---|--|
| 1. Vezérig. épület | 31. Öltöző ép., járműfenntartás |
| 2. Konyha | 32. 10 KV -os fogadó, VII. sec áll. |
| 3. Művelődési otthon, orvosi rendelő | 33. Targonca szín, óvóhely |
| 4. Gyári személyi porta | 34. Expedíciós épület, IP, GQA |
| 5. Igazgatóság /Könyvtár épület/ | 35. Radiál épület /Kerékpár ép./ |
| 6. Kutató épület | 36. Halastó |
| 7. TAUFORM Kft. | 37. Gyárvezetői épület |
| 8. Sprinkler víztartály | |
| 9. Közért épület | 39. Akkumulátor töltő / Forróvíz telep |
| 10. I. primer és secunder állomás | 40. II. sz. hűtőtorony |
| 11. Henger üzem, IV. prim., III. sec. áll | |
| 12. Labor épület | 42. V. primer és sec. áll. |
| | 43. Veszélyes hulladék átmeneti tároló |
| 14. Forgácsoló műhely | 44. IV. sz. kazán |
| 15. Pomini ép., IV. sec., IX. sec. áll. | 45. Kazánház |
| | 46. Vízlágyító |
| 18. Ker. áru és vámraktár /Légrugó ép./ | 47. Kompr. ház /Űveg ház/ |
| | 48. Kompr. ház (közép nyomású) |
| 22. Kalandor csarnok | 49. Regeneráló, VI. prim., VI, VIII. sec. áll. |
| 23. I. csarnok: vizsgáló áll., raktár | 50. Előkészítő, felépítő üzemrész |
| 24. II. csarnok: raktár | 51. Gázpalack tároló |
| 25. III. csarnok: raktár, II. sec. áll. | 52. Üzemvitel épület |
| 26. IV. cs. FMU | 53. Előkészítő üzem |
| 27. V. cs. Operatív karb. üzem I.csarnok | 54. Operatív és központi karb. üzem |
| 28. VI. csarnok: vulkanizáló üzem | 55. Szelektív hulladéktároló 1 |
| 29. VII. csarnok: vulkanizáló üzem | 56. Szelektív hulladéktároló 2 |
| 30. VIII. csarnok: vulkanizáló üzem | 57. Vegyesipar |
| | 58. Teherporta |
| | 59. Alkatrészműhely |



Kerepesi úti látvány az új vasúti híd és a vizsgált terület felé



Kerepesi úti látvány az új vasúti híd és a vizsgált terület felé



Az új hídszerkezet



A gumigyár igazgatósági bejárata



A gumigyár és a Főtaxi központi épülete



Gumigyár, 1. Vezérigazgatósági épület



A Gumígyár forgalmi bejárata Főtaxi mellett



A forgalmi bejárat a Főtaxi épülete mellett



A 2, 3, 6-os épületek a bejárati út mentén



Parkolóhely a lebontott 13-as épület helyén



Parkolóhely a lebontott 13-as épület helyén



A bejárati útvonal a Puskás F. stadion felé



14. épület, volt forgácsoló műhely



A 22. csarnok látványa a 14. ép. felől



A terület-belső látványa a 14-es épület felől



A terület-belső látványa a 14-es épület felől



A 6. épület, háttérben a parkoló területe



A 15. Pomini épület



A 11. épület, balra a 15. téglaburkolatos ép.



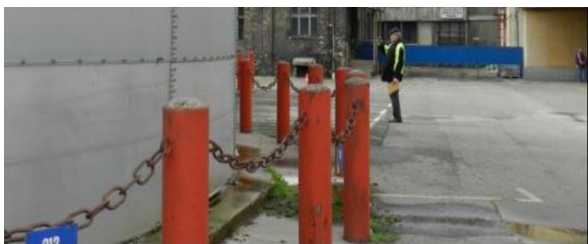
A 15. és a 11. épületek közötti átlátás



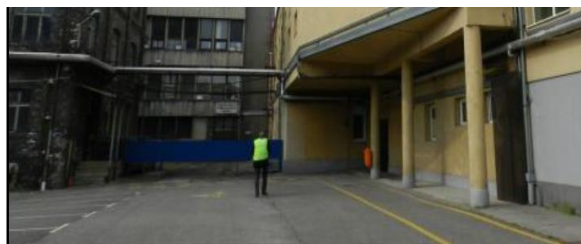
A terület vasút menti látványa Dél felé



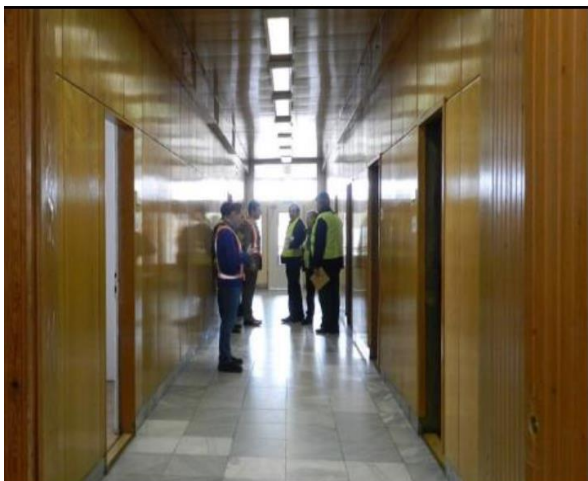
A 3-4-5. épület jobbra, balra a Spinkler-tartály



. épület zárja



5-4-3. ép, volt központi épületek



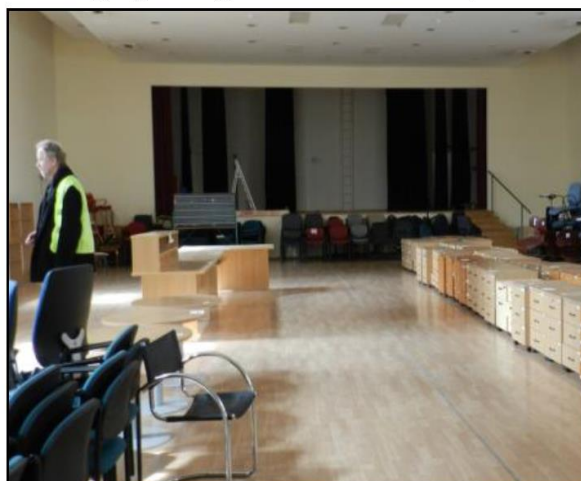
volt Vezérigazgatóság belső



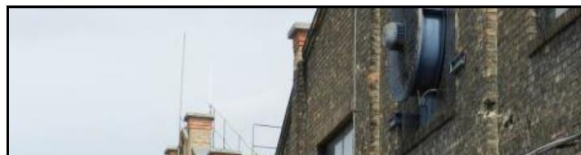
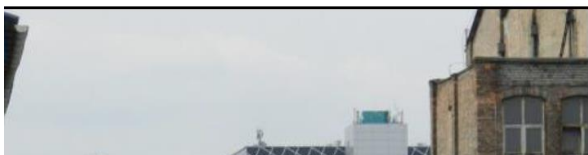
A volt igazgatóság kiürített felső szintje



tás alatt álló Puskás F. stadionra



A volt színház terem a Művelődési otthonban





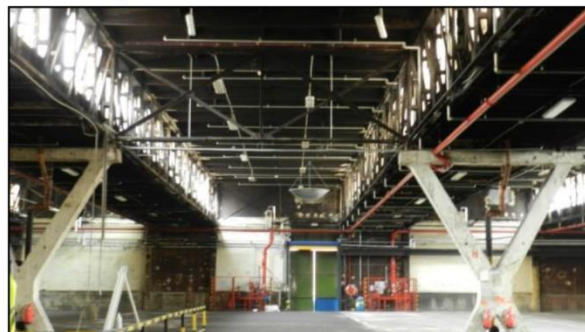
A jó állapotú díszterem



A Michelin-porta



Nagy belső csarnokterek,



Csarnok, szerkezeti kialakítás



Csarnokok 22, 32. épületek



Csarnokok utcaképe a Köztetető felé



37. gyárvezetés és 34. Radiál épületek



Gyári főutca az 50. 53. sz. üzemi épületeknél



Átjárás a Temető felé



Feltárási út a MÁV-vasútvonalak felé



Építmények a vasúti terület mentén



Hírközlési torony (volt gyárkémény)



Tartályok, vezetékek



Tartályok, vezetékek

MTK SPORTTERÜLETEK, NEMZETI SÍRKERT



Épül az új MTK-Hidegkúti N. stadion



Épül az új MTK-Hidegkúti N. stadion



MTK, építési terület,



MTK, építési terület



MTK és BKK terület határán



MTK és BKK terület határán



Gyalogos út az Mtk-terület és a töltés között



Az MTK gyakorló területe



Az MTK gyakorló területe a villamos vágányok felől



Az MTK gyakorló területe, jobbra a MÁV terület határa



MTK gyakorló terület, romos öltöző és szociális épület



A temetőbe vezető belső feltáró út a sportpálya felől



Visszatekintés a sportpálya felé



Gondozatlan terület az Izraelita temető határán



Eldobált sírkövek az Izraelita temető határán



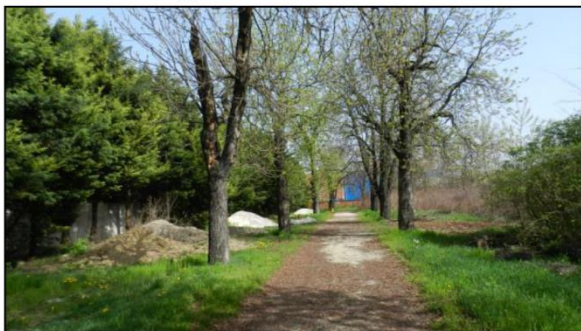
Igényes kialakítású régi izraelita síremlék



A köztemető felhagyott fólia-házai



A temetőkertészet gazdasági épületei



Az út a kertészet mellett, végén a gumigyár



A felüljáróra vezető emelkedő villamospálya



Kripta díszes kapuzata

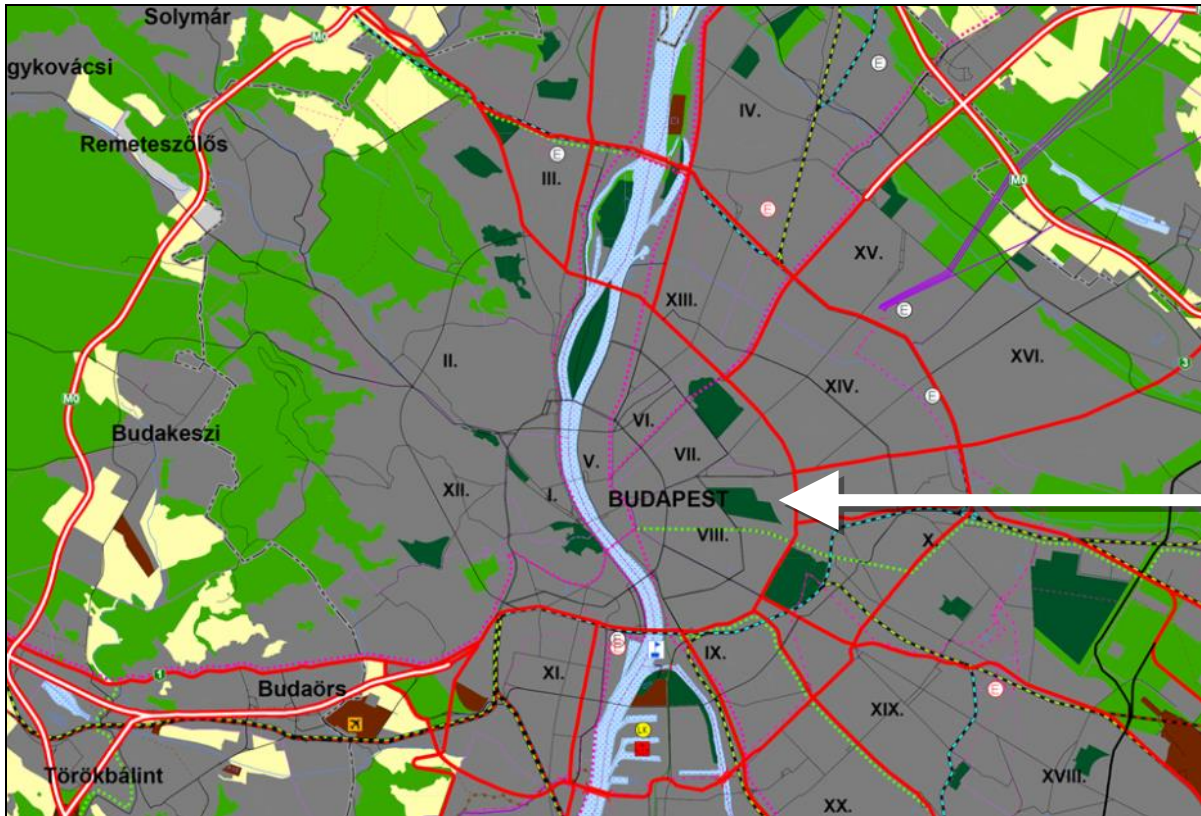


Régi síremlék

VIZSGÁLATOK

TERVI ELŐZMÉNYEK, TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEK

BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ TERÜLETRENDEZÉSI TERVE 2005./2011.



Budapesti Agglomeráció Területrendezési terve (BATrT) 2005./2011. Szerkezeti terv (kivonat)

A terület a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény alapján

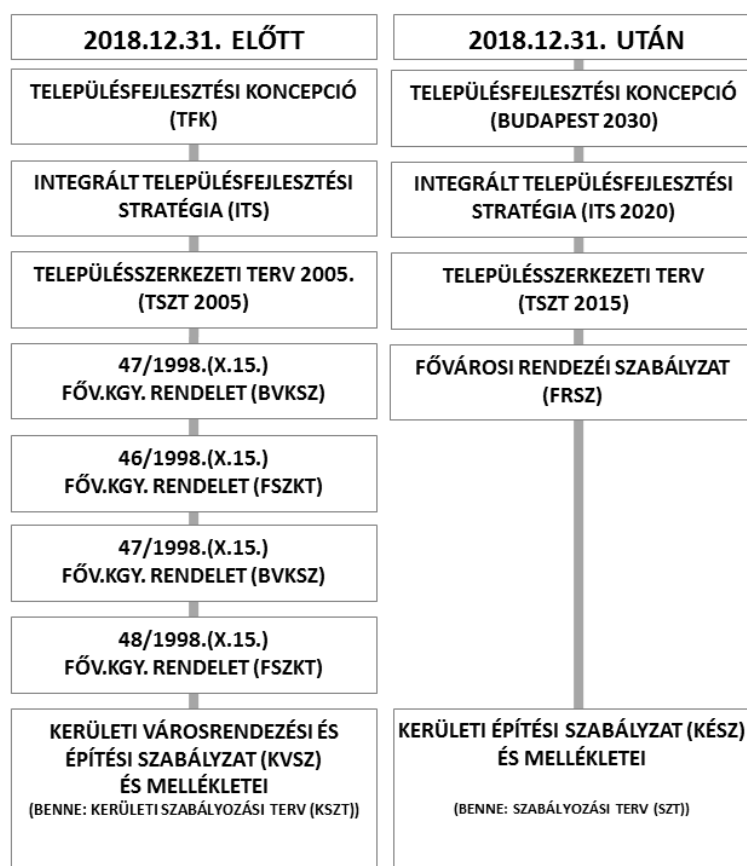
- a terület egy részén beépítésre szánt területek kijelölhetők, de
- egy része (temető) „nagy kiterjedésű zöldterületi települési térség” besorolású, amelynek területén az 5.§ (7) bekezdés szerint „A nagy kiterjedésű zöldterületi települési térségben csak zöldterület, továbbá - a beépítésre szánt és beépítésre nem szánt különleges terület területfelhasználási egység köréből - sportolási célú terület, valamint temetőterület jelölhető ki”.

Térségi Szerkezeti Terv alapján a területen beépítésre szánt területek kijelölhetők, de a terület nagy kiterjedésű zöldterületi települési térség” besorolású részén csak zöldterület, továbbá sportolási célú terület, valamint temetőterület jelölhető ki.

A MAGASABB SZINTŰ TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEK VIZSGÁLATA

A tervezés jelenlegi előkészítő szakaszában a tervezési folyamat eredménye nem ismert minden részletében, ezért meg kell vizsgálni azt is, hogy a tervezett fejlesztések programja megvalósítható-e a hatályos jogszabályok keretei között. Amennyiben nem kerülhet sor a kidolgozás alatt álló építési program beillesztésére a jelenleg hatályos és 2018.12.31-ig alkalmazható keretek közé, abban az esetben az új jogszabályi háttér alkalmazandó.

A tervek egymásra épülését az alábbi ábra szemlélteti.

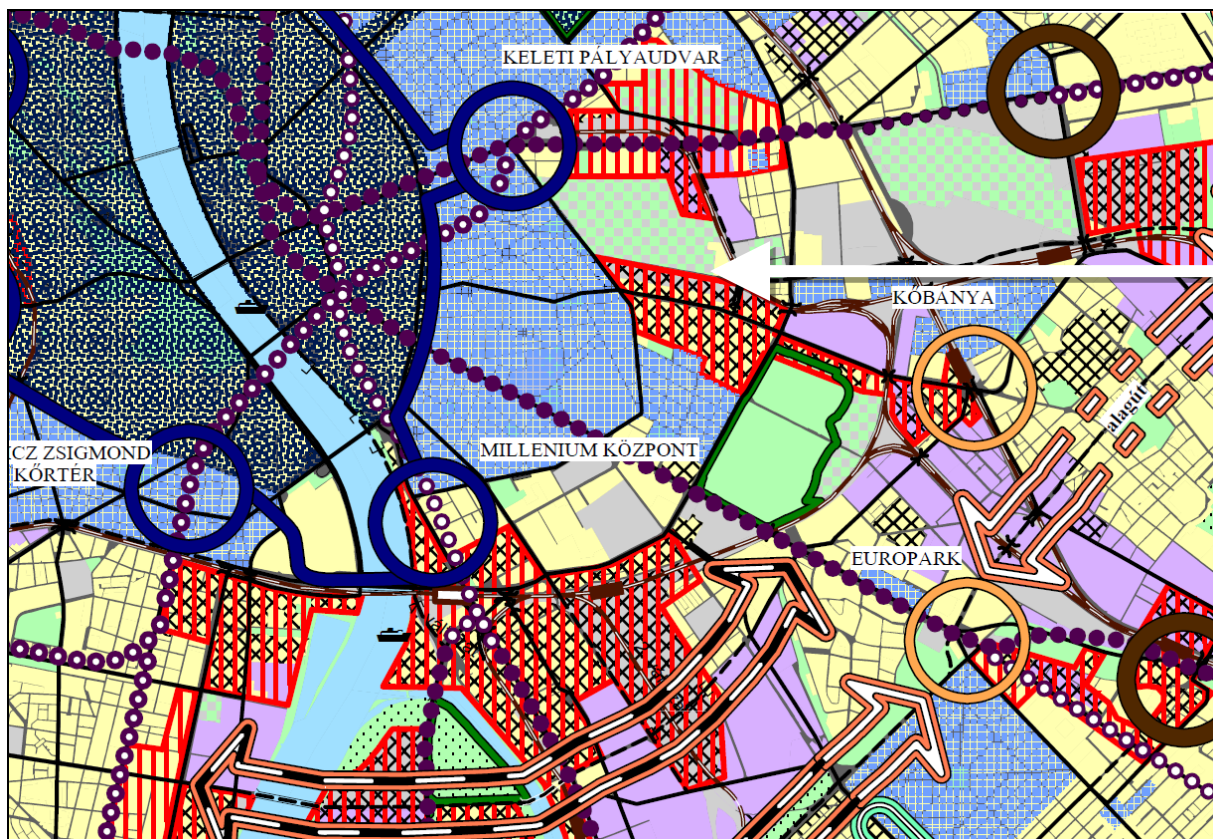


A tervek rendszere a hatályos jogszabályok keretei között

A Budapest településrendezési eszközeit mindkét folyamat esetén együtt kell alkalmazni az Országos Településrendezési és Építési Követelményekről (OTÉK) szóló 253/1997.(XII.20.) Korm.rendelettel. A hatályos kerületi szabályzat alkalmazása esetén a 2012.08.06-i állapotú OTÉK alkalmazandó. A korábbi jogszabályi rendszerre épülő, hatályos Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzatok (KVSZ) 2018.12.31-ig alkalmazhatók, de már nem módosíthatók. 2018.12.31. után már csak a KÉSZ alkalmazható.

BUDAPEST TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE 2005.

FUNKCIONÁLIS SZERKEZET



KÖZPONTOK	ZÖLDTERÜLETI FEJLESZTÉS	
Városközpont határa	Zöldfelületi fejlesztési terület	
Városközpontokhoz kapcsolódó városrészközpont	Ökológiai szempontból szerkezeti jelentőségű fejlesztendő zöldfelületi elem	
Intermodális szerepkörrel fejlesztendő városrészközpont	Természetközeli állapotú, városszerkezetet meghatározó zöldfelület	
Egyéb városrészközpont	Összvárosi jelentőségű közpark	
FEJLESZTÉSI ÉS ÁTALAKULÓ TERÜLETEK	ÉRTÉKVÉDELEM	
Városszerkezeti jelentőségű átalakuló területeket tartalmazó területi egység	Városképi, városszerkezeti szempontból kiemelten védendő karakterű terület	
Nagy jelentőségű, elsősorban lakóterületi fejlesztések	Városképi, városszerkezeti szempontból védendő karakterű terület	
Infrastruktúra-feltételhez kötött, jelenleg külterületi fejlesztési, funkcióváltó terület	<th>TÁJÉKOZTATÓ ÉS ALAPTÉRKÉPI ELEMOK</th>	TÁJÉKOZTATÓ ÉS ALAPTÉRKÉPI ELEMOK
Beltérületi funkcióváltó terület	Vegyes városias területek	
KÖZLEKEDÉSFELJESZTÉS	Gazdasági területek	
Prioritást igénylő, területfejlesztő hatású körirányú közúti elem	Jelentős zöldfelülettel rendelkező különleges területek	
Prioritást igénylő, egyéb körirányú közúti elem	Különleges terület	
A belső területek tehermentesítése szempontjából prioritással rendelkező közúti elem	Zöldterület, zöldfelület	
Környezeti beavatkozást igénylő meglévő főhálózati elem	Vasút	
Meglévő, tervezett sugárirányú kötőpályás közforgalmú elem	Beltérületi határvonal	
Meglévő, tervezett főhálózati elem		
Az M0 autópálya gyűrű fontosabb csomópontjai (meglévő/tervezett)		

A Kerepesi út mentén tetszőleges övezet kijelölhető, a többi jelentős zöldfelülettel rendelkező különleges terület, illetve vegyes terület.

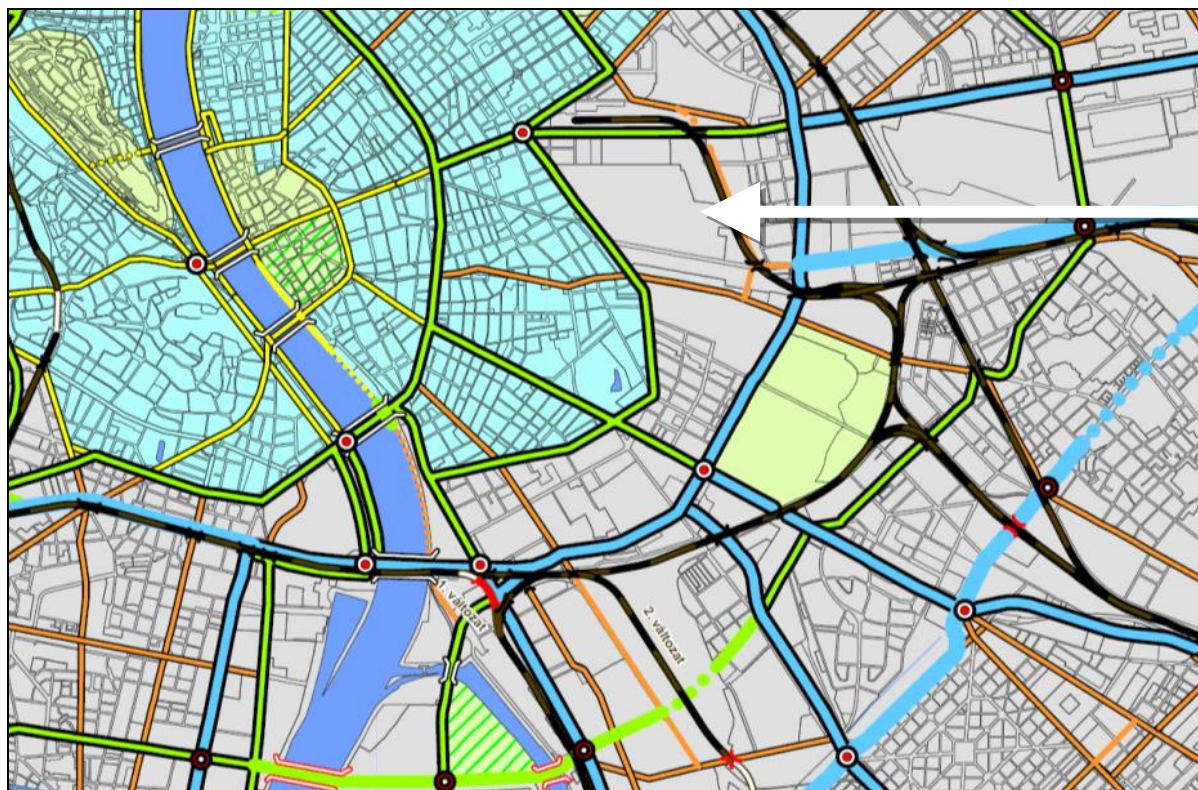
TERÜLETFELHASZNÁLÁS



LAKÓTERÜLET		BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK	
Ln-T	NAGYVÁROSIAS (sűrű beépítésű és 12,5 m feletti megengedett legnagyobb építménymagassági) telepzszerű lakóterület (szt. max. 3,0)	KÖu	Általános közlekedési terület
Ln-Z	NAGYVÁROSIAS (sűrű beépítésű és 12,5 m feletti megengedett legnagyobb építménymagassági) zártzsűrű lakóterület (szt. max. 3,5*)	KÖk	Vasúterület
Lk	KISVÁROSIAS (sűrű beépítésű 12,5 m-t meg nem haladó megengedett legnagyobb építménymagassági) lakóterület (szt. max. 1,5)	KÖl	Repülőtér
Lke	KERTVÁROSIAS (laza beépítésű, 7,5 m-t meg nem haladó megengedett legnagyobb építménymagassági) lakóterület (szt. max. 0,6)	Z	ZÖLDTERÜLET
VEGYES TERÜLET		E	ERDŐTERÜLET
TELEPÜLKÖZPONT VEGYES TERÜLET		MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET	
Vt-VK	Városközpont vegyes terület (szt. max. 4,5*)	Má	Általános mezőgazdasági terület
Vt-VR	Városrészközpont vegyes terület az elővárosi zóna kivételével (szt. max. 3,5*)	Mk	Kertes mezőgazdasági terület
Vt-VRE	Városrészközpont vegyes terület az elővárosi zóna területén (szt. max. 2,5*)	VIZGAZDALKODÁSI TERÜLETEK	
Vk	KÖZPONTI VEGYES TERÜLET (szt. max. 3,5)	V-FV	Folyóvizek medre és partja
GAZDASÁGI TERÜLET		V-ÁV	Állóvizek medre és partja
Gks	KERESKEDELMI, SZOLGÁLTATÓ TERÜLET (szt. max. 2,0)	V-VT	Vízbeszerzési területek
Gp	IPARI TERÜLET (szt. max. 1,5)	EGYÉB ELEMOK	
ÜDÜLŐTERÜLET			Tervezett alagút
Üu	ÜDÜLŐHÁZAS (sűrű beépítésű, 6,0 m épületmagasságot meghaladó) terület (szt. max. 1,0)		Tervezett beltéri határvonal
Üh	HÉTVEGHAZAS (laza beépítésű, 6,0 m épületmagasságot meg nem haladó) terület (szt. max. 0,2)	TÁJÉKOZTATÓ ELEMOK	
KÜLÖNLEGES TERÜLET			Infrastruktúra-feltételhez kötött, jelenleg kulturális fejlesztési, funkcióváltó terület
K-BK	Nagy bevásárlóközpontok és nagykereskedési kereskedelmi célú területek (szt. max. 1,0)		Beltéri funkcióváltó terület
K-TP	Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei (tematikuss park) (szt. max. 2,0)		Közigazgatási határ
K-EU	Egészségügyi területek (kórház, szanatórium, gyógy szálló, gyógyüdülő) (szt. max. 2,0)		Területfoglalási egységet kiszolgáló közterület
K-SP	Nagykereskedési sportolási célú területek, strand, szabadidő eltöltés, rekreáció (szt. max. 1,0)		Műtárgy
K-ÁN	Állat- és növénykertek területei (szt. max. 1,0)		AGGLOMERÁCIÓ
K-T	Temetők területei (szt. max. 0,5)		Települési terület
K-HT	Honvédelmi területek (szt. max. 2,0)		Egyéb terület
K-H	Hulladékkezelő-, lerakók területei (települési szilárd és folyékony, egyéb veszélyes, radioaktív stb.) (szt. max. 1,0)		Erdőterület
K-KÜ	Közlekedésszervező terület (szt. max. 2,0)		Mezőgazdasági terület
K-KT	Kikötő terület (szt. max. 2,0)		
Megjegyzés:			
* OTÉK-tól való eltérés, amely az infrastruktúra - feltételhez kötött és a beltéri funkcióváltó területeken nem alkalmazható.			

A Kerepesi út mentén tetszőleges övezet kijelölhető, a többi temető és vegyes terület.

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT



JÓVÁHAGYANDÓ ELEMÉK

FELSZÍN
KIALAKÍTÁS

FELSZÍN
ALATTI
KIALAKÍTÁS

HÁLÓZATI FUNKCIÓ
BELTERÜLETEN

MEGLÉVŐ ELEMÉK

	Gyorsforgalmi út	-
	Országos jelentőségű főút	"a"
	Fővárosi jelentőségű főút	"b"
	Kertületközi, kertületi jelentőségű főút	"b"
	Forgalomcsillapított főút	"c"
	Közúti, vasúti Dunahíd	
	Logisztikai központ	
	Fontosabb külön szintű közúti csomópont	
	Közúti, vasúti felüljáró	
	Gépjárműforgalomtól védett és kiemelten védett terület	

TERVEZETT ELEMÉK

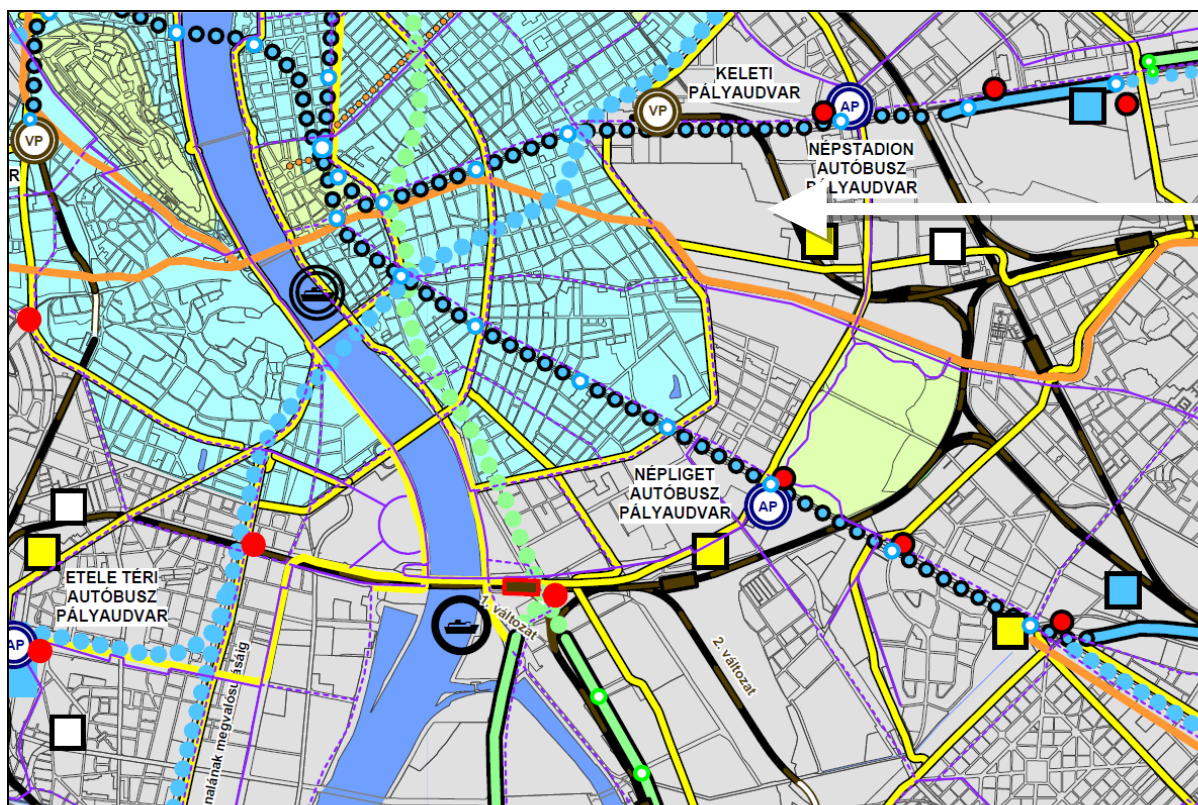
	Gyorsforgalmi út	
	Országos jelentőségű főút	
	Fővárosi jelentőségű főút	
	Kertületközi, kertületi jelentőségű főút	
	Forgalomcsillapított főút	
	Közúti, vasúti Dunahíd	
	Logisztikai központ	
	Fontosabb külön szintű közúti csomópont	
	Közúti, vasúti felüljáró	
	Belső zóna forgalomcsillapított területe	
	Gépjárműforgalomtól védett és kiemelten védett terület	

TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK

	Gyűjtőút, lakóút
	Közforgalmú vasútvonal felszinen (meglévő/tervezett)
	Közforgalmú vasútvonal felszín alatt (meglévő/tervezett)
	Közigazgatási határ
	Budapest közigazgatási határán kívüli települési terület
	Országos főút
	Országos mellékút

A területet előírás nem érinti.

KÖTÖTTPÁLYÁS KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉSI ÉS KERÉKPÁRÚT HÁLÓZAT



FELSZÍNI
KIALAKÍTÁS

FELSZÍN
ALATTI
KIALAKÍTÁS

MEGLÉVŐ ELEMÉK

- | | | |
|--|--|---|
| | | Metró vonal megállóval |
| | | HÉV vonal megállóval |
| | | Közüti gyorsvasút |
| | | Közüti vasút (villamos) |
| | | Fogaskerekű |
| | | Közforgalmú vasútvonal |
| | | Vasúti személypályaudvar |
| | | Autóbusz pályaudvar |
| | | Nemzetközi reptilóter |
| | | Nemzetközi hajóállomás |
| | | Országos közforgalmú kikötő |
| | | Vasút állomás és megállóhely |
| | | Metró járműtelep |
| | | HÉV járműtelep |
| | | Közüti gyorsvasút, közüti vasút (villamos) járműtelep |
| | | Egyéb járműtelep (autóbusz, trolibusz) |
| | | P+R parkoló |

TERVEZETT ELEMÉK

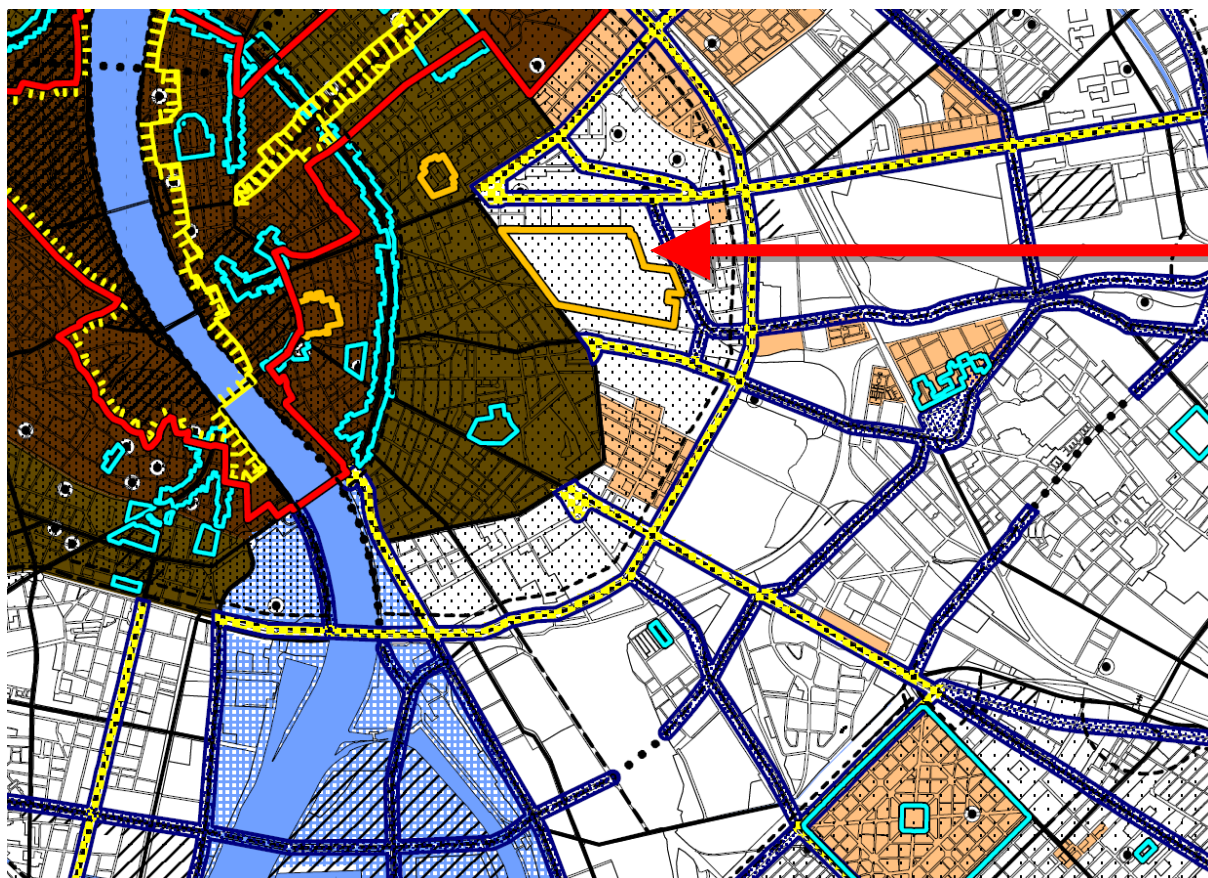
- | | | |
|--|--|---|
| | | Metró |
| | | Regionális gyorsvasút, HÉV |
| | | Közüti gyorsvasút |
| | | Közüti vasút (villamos) |
| | | Közforgalmú vasútvonal |
| | | Vasút állomás és megállóhely |
| | | Nemzetközi hajóállomás |
| | | Metró járműtelep |
| | | Regionális gyorsvasút, HÉV járműtelep |
| | | Közüti gyorsvasút, közüti vasút (villamos) járműtelep |
| | | P+R parkoló |

TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK

- | | |
|--|--|
| | Gyűjtőút, lakóút |
| | Kerékpár főhálózat (meglévő/tervezett) |
| | Belső zóna forgalomcsillapításra kijelölendő területe |
| | Gépjárműforgalomtól védett és kiemelten védett terület |
| | Közigazgatási határ |
| | Budapest közigazgatási határán kívüli települési terület |
| | Országos főút, országos mellékút |

A területet előírás nem érinti.

ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME



JÓVÁHAGYANDÓ ELEMÉK:

- Városszerkezeti, városképi szempontból kiemelten védendő karakterű összvárosi jelentőségű terület
- Városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű összvárosi jelentőségű terület
- Városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű helyi jelentőségű terület
- A városképi illeszkedés szempontjából kiemelten kezelendő Duna-parti terület
- A táji környezethez való illeszkedés szempontjából kiemelten kezelendő Duna-parti terület
- Városképileg kiemelten kezelendő, látványérzékeny nyomvonal
- A város látványának feltárulása szempontjából kiemelten kezelendő nyomvonal
- Magasépítmények elhelyezhetősége szempontjából kiemelten védett övezet
- Magasépítmények elhelyezhetősége szempontjából védett övezet
- Magasház elhelyezése nem megengedett

TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK:

- 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
- Meglévő főút
- Tervezett főút
- Tervezett főút felszín alatt
- Belterületi határ

A Kerepesi út „Városképileg kiemelten kezelendő, látványérzékeny nyomvonal”.


A terület „magasépítmények elhelyezhetősége szempontjából védett övezet”.

A Nemzeti Sírkert területe „egyedi határozattal kijelölt műemléki környezet”, amely a „városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű összvárosi jelentőségű terület” határán fekszik.










TALAJVÉDELMI BEAVATKOZÁS TÉRSÉGEI ÉS KORLÁTOZÓ FÖLDTANI VISZONYOK



JÓVÁHAGYANDÓ ELEMÉK:

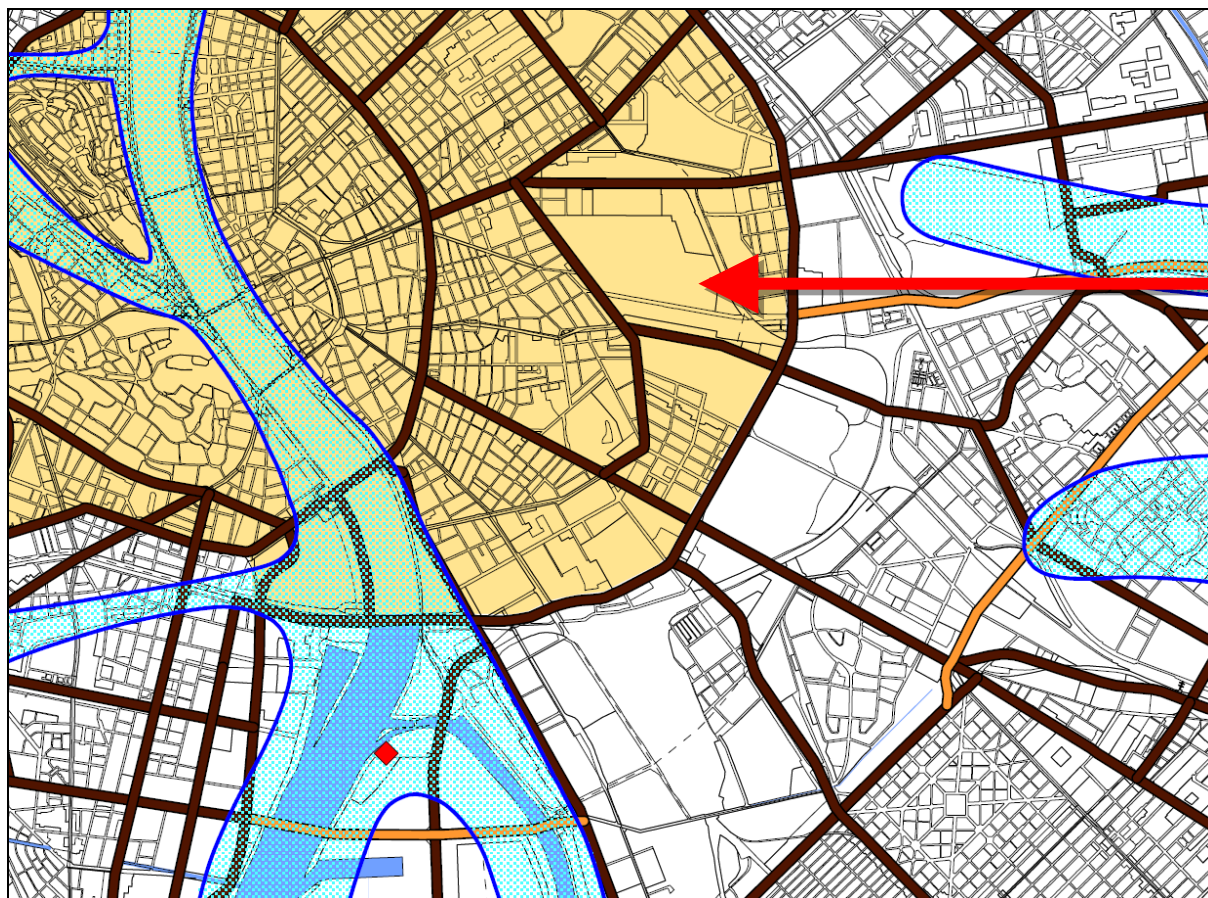
-  Csatornázandó területek

TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK:

-  Karsztos területek
-  Csúszásveszélyes területek
-  Alábányászott területek
-  Potenciális talajszennyezettségű térségek
-  Barlangveszélyes terület felszíni védőzónája
-  Nagytétényi fémfeldolgozó térsége - egyedi nehézfémhatárértékek területe
-  Fokozottan védett barlangok
-  Talajerőgazdálkodási telep
-  Belterületi határvonal

A területet előírás nem érinti.

EMISSZIÓKORLÁTOZÁS ÉRTÉKEI



JÓVÁHAGYANDÓ ELEMÉK:

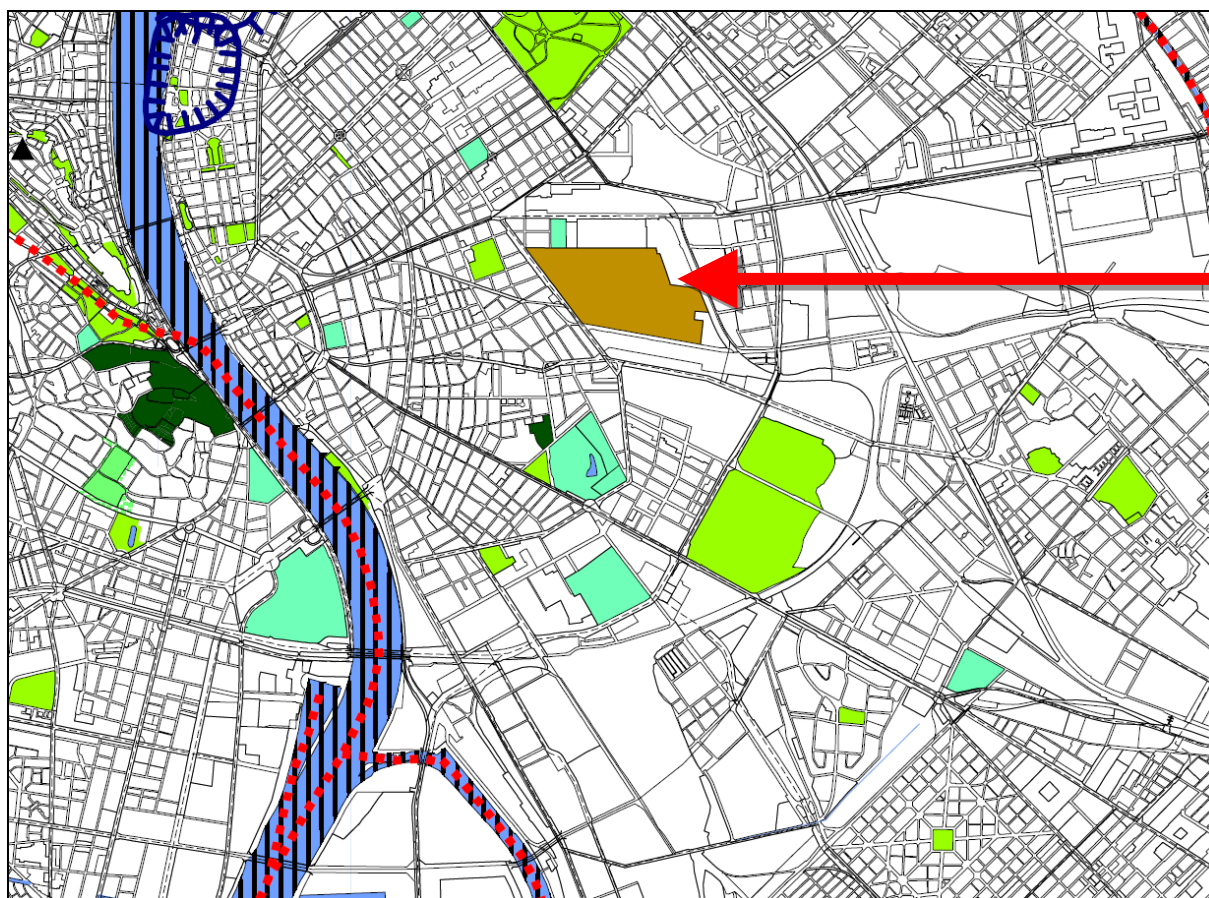
- Csökkentendő terhelésű belvárosi környezet
- Csökkentendő forgalmi zajemisszió:
- meglévő
- tervezett
- Átszellőzési sáv
- ♦ Rekultiválendő bányá, lerakó

TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK:






- Repülőtéri zajgátló védőövezet:
- belső
- középső
- külső
- Belterületi határvonal

A terület „csökkentendő terhelésű belvárosi környezet”.








ZÖLDFELÜLET-, VÍZ- ÉS TERMÉSZETVÉDELEM



JÓVÁHAGYANDÓ ELEMÉK:

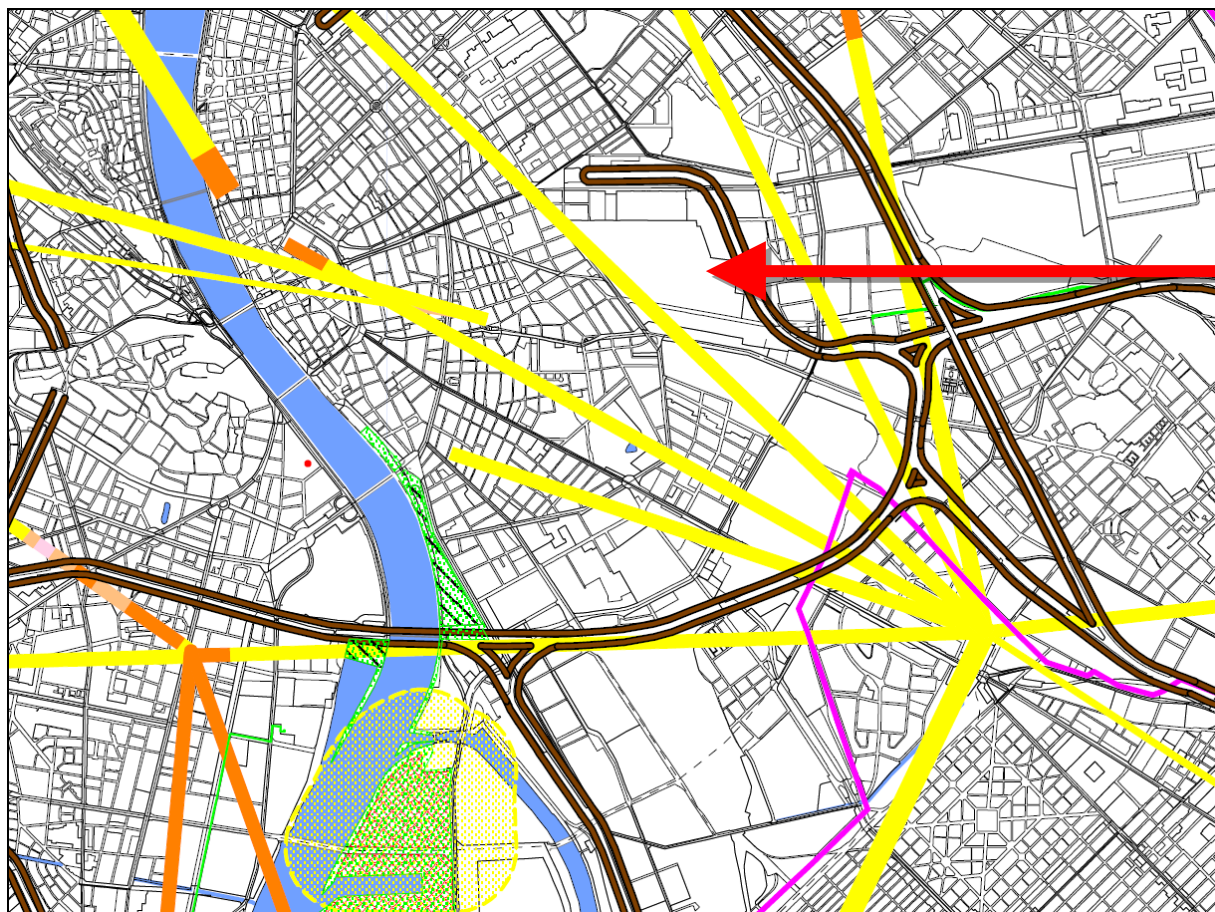
-  Védelemre javasolt erdőterületek
-  Védelemre javasolt jelentős zöldfelületű intézménykertek
-  Védett és védelemre javasolt közparkok, terek, kertek
-  Védett és védelemre javasolt temetők
-  Városszerkezeti jelentőségű, ökológiailag érzékeny terület

TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK:

-  Országos jelentőségű védett természeti területek
-  Helyi (fővárosi) jelentőségű védett természeti területek, értékek
-  Helyi (fővárosi) jelentőségű védett természeti területek, értékek védőzónái
-  Hidrogeológiai védőterületek
-  Vízfolyások külterületi védőzónája
-  Szükséges vízvédelmi beavatkozás
-  Belterületi határvonal

A területet „Védett és védelemre javasolt temetők” előírása érinti.

EGYÉB KORLÁTOZÁSOK



TÁJÉKOZTATÓ ELEMEK :

- 220 kV-os távvezeték védőtávolsága
- 120 kV-os távvezeték védőtávolsága
- Nagynyomású gázvezeték biztonsági övezete
- Nagyközépnomású gázvezeték biztonsági övezete
- Termékvezeték biztonsági övezete
- Kőolajvezeték biztonsági övezete

Mikrohullámú összekötés magassági korlátozása :

- 10 m alatt
- 10-20 m között
- 20-30 m között
- 30 m felett

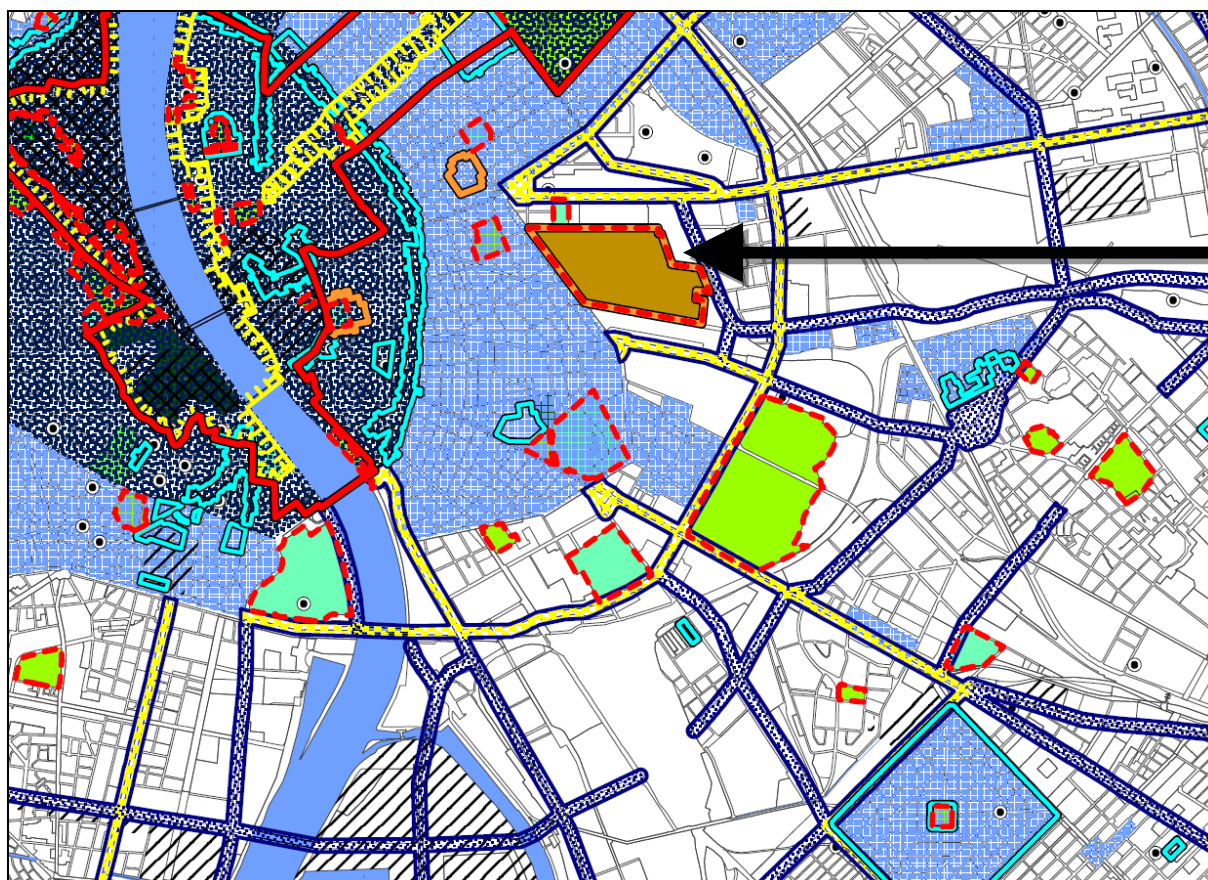
Árvédelmi fejlesztést igénylő területek

- Beépült, vagy részben beépült hullámtéri terület
- Beépült, vagy részben beépült ártér
- Beépítetlen fejlesztési terület hullámtéren
- Hullámtéri területek
- Ártéri területek
- Meglévő szennyvíztisztító és kísérleti reaktor védőterülete
- Tervezett szennyvíztisztító védőterülete
- Meglévő gyorsforgalmi utak és főútvonalak védőtávolsága
- Tervezett gyorsforgalmi utak és főútvonalak védőtávolsága
- Országos közforgalmú vasútvonalak védőtávolsága
- Belterületi határvonal









A területet előírás nem érinti.

Említést érdemel az országos közforgalmú vasútvonalak védőtávolsága.









ÉPÍTÉSZETI ÉS TERMÉSZETI ÖRÖKSÉG VÉDETT ÉS VÉDELEMRE TERVEZETT FŐBB ELEMEI



VÉDETT ELEMELK:

-  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
-  Helyi (fővárosi) jelentőségű védett természeti területek, értékek

VÉDELEMRE TERVEZETT ELEMELK:

-  Városképi, városszerkezeti szempontból kiemelten védendő karakterű területek
-  Városképi, városszerkezeti 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

A területet „Egyedi határozattal kijelölt műemléki környezet” határa érinti (Nemzeti Sírkert).

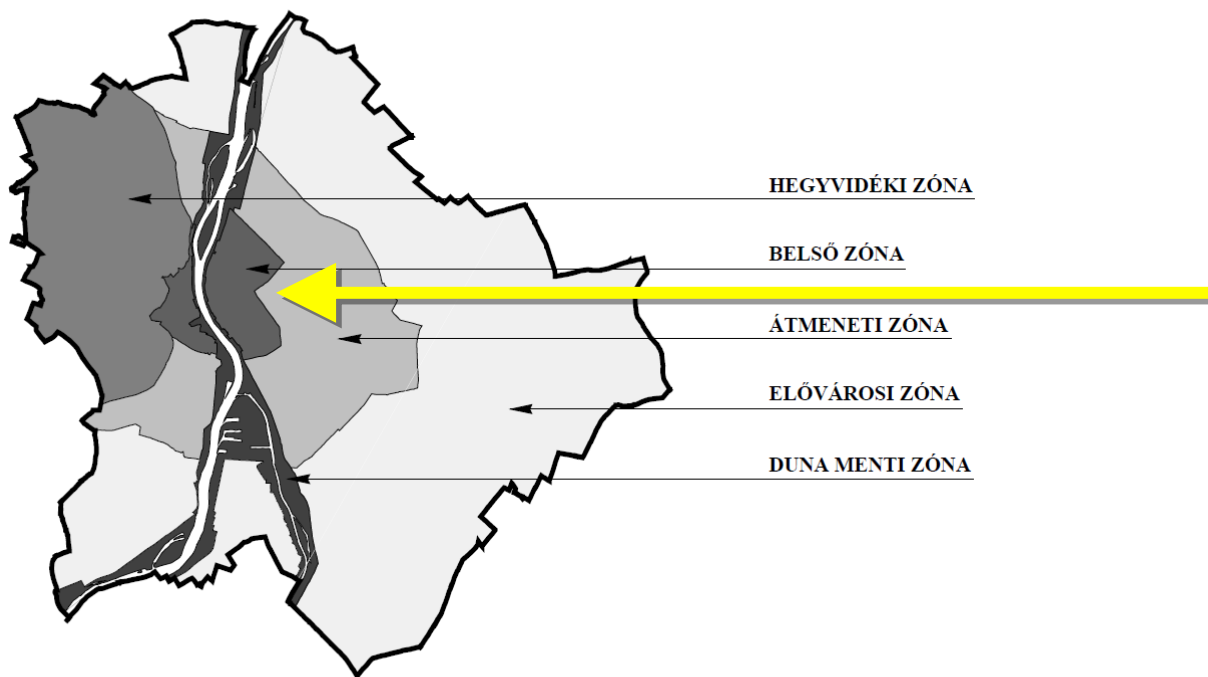
A területet „Védelemre javasolt temetők” előírása érinti.

A területet „a város látványának feltárulása szempontjából kiemelten kezelendő nyomvonal” határolja.

A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV LEÍRÁSA

A tervezési területre vonatkozó előzmények ismertetése során vizsgálatra került a TSZT tartalma is, annak ellenére, hogy a területen sem az FSZKT, sem a TSZT módosítása nem szükséges.

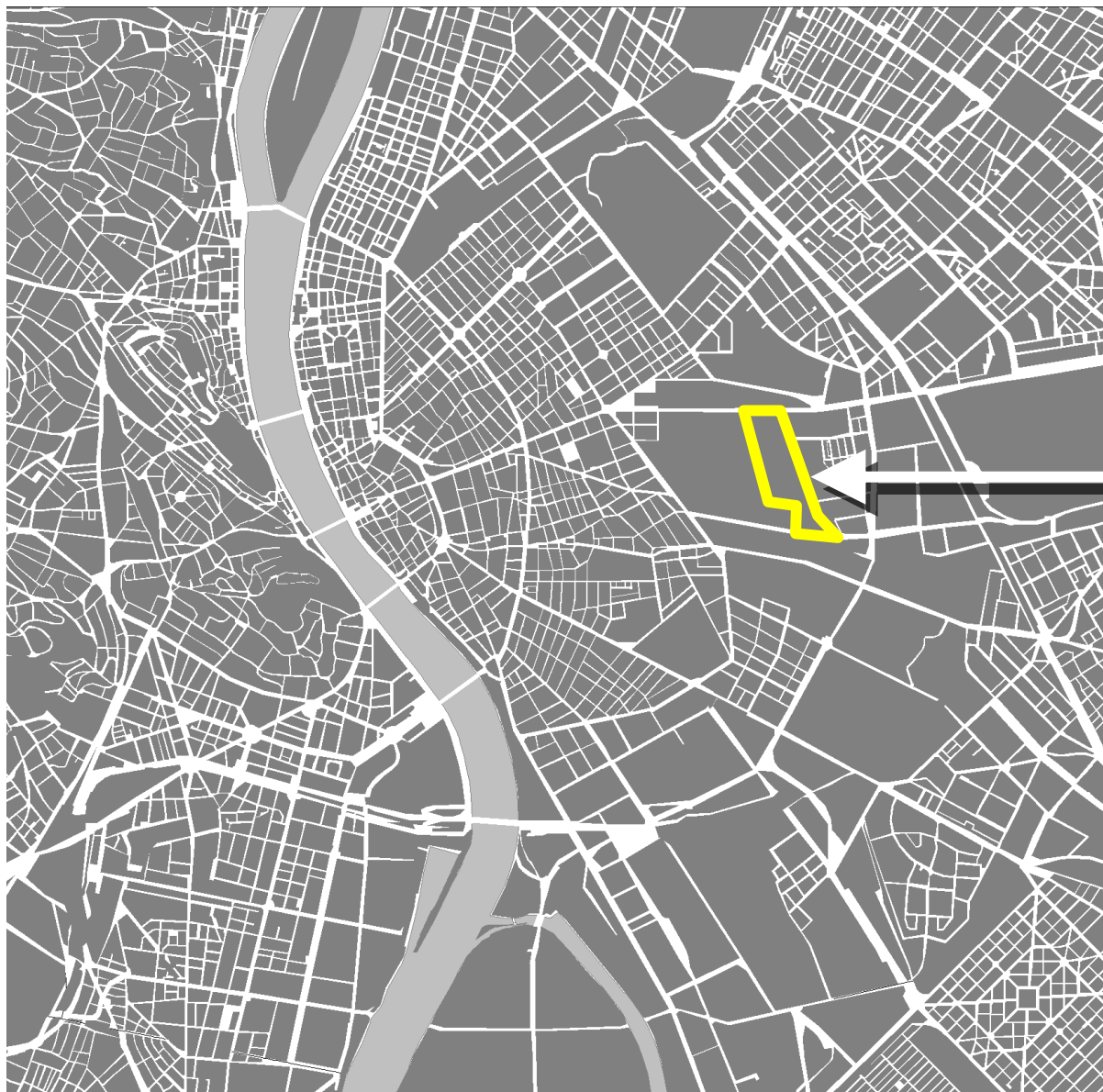
A VÁROS ZÓNARENDSZERE



A **belső zóna** a kiterjesztett történelmi belváros térségét foglalja magába. A legfontosabb feladat e zónában a funkcionális komplexitás biztosítása mellett a lakófunkció megtartása, valamint a történeti karakter megőrzése mellett a szerkezet fellazítása, a park- és térrendszer fejlesztése, valamint az átmenő és a célforgalom korlátozása.

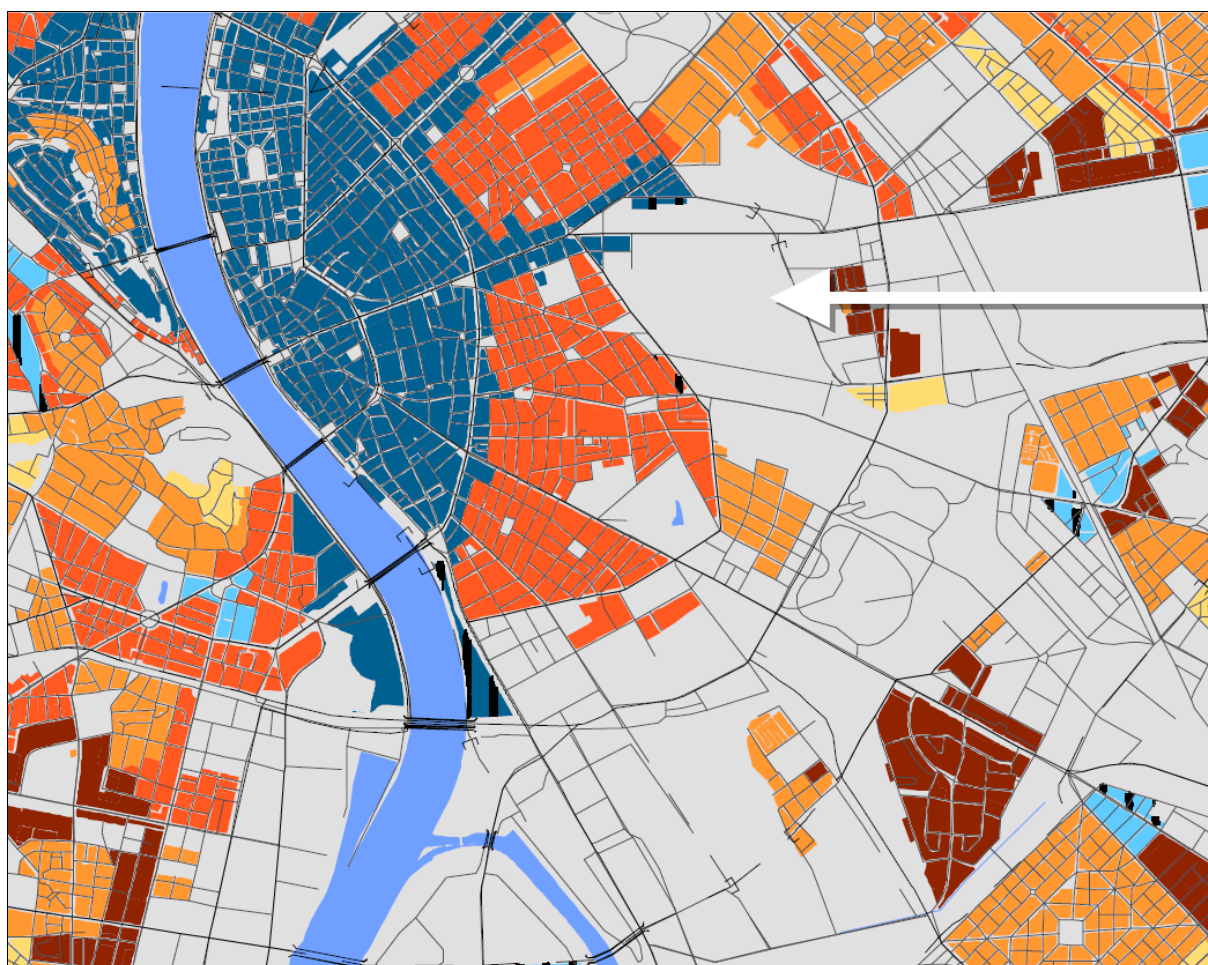
Az **átmeneti zóna** azon konfliktusokkal terhelt heterogén térség, amely a történeti városrészeket körülveszi. A térségben elsősorban vegyes funkciójú ipari, raktározási, közlekedési, közmű területek keverednek. A térség legnagyobb előnye a meglévő, nagy ipari fogyasztók számára kiépült infrastruktúra felszabaduló kapacitása, valamint a központ közelsége. A beékelődött iparterületek funkcióváltása révén a környezetállapot javulása érhető el, meglévő lakóterületek környezetében új, a környezetet terhelő ipari fejlesztések nem lehetségesek.

A TSZT ZÓNARENDSZERE, A VÁROS KÖZTERÜLETI RENDSZERE ÉS A TERVEZÉSI TERÜLET



A tervezési terület a „Belső zóna” peremén, az „Átmenti zónával” határosan helyezkedik el.

LAKÓTERÜLETEK

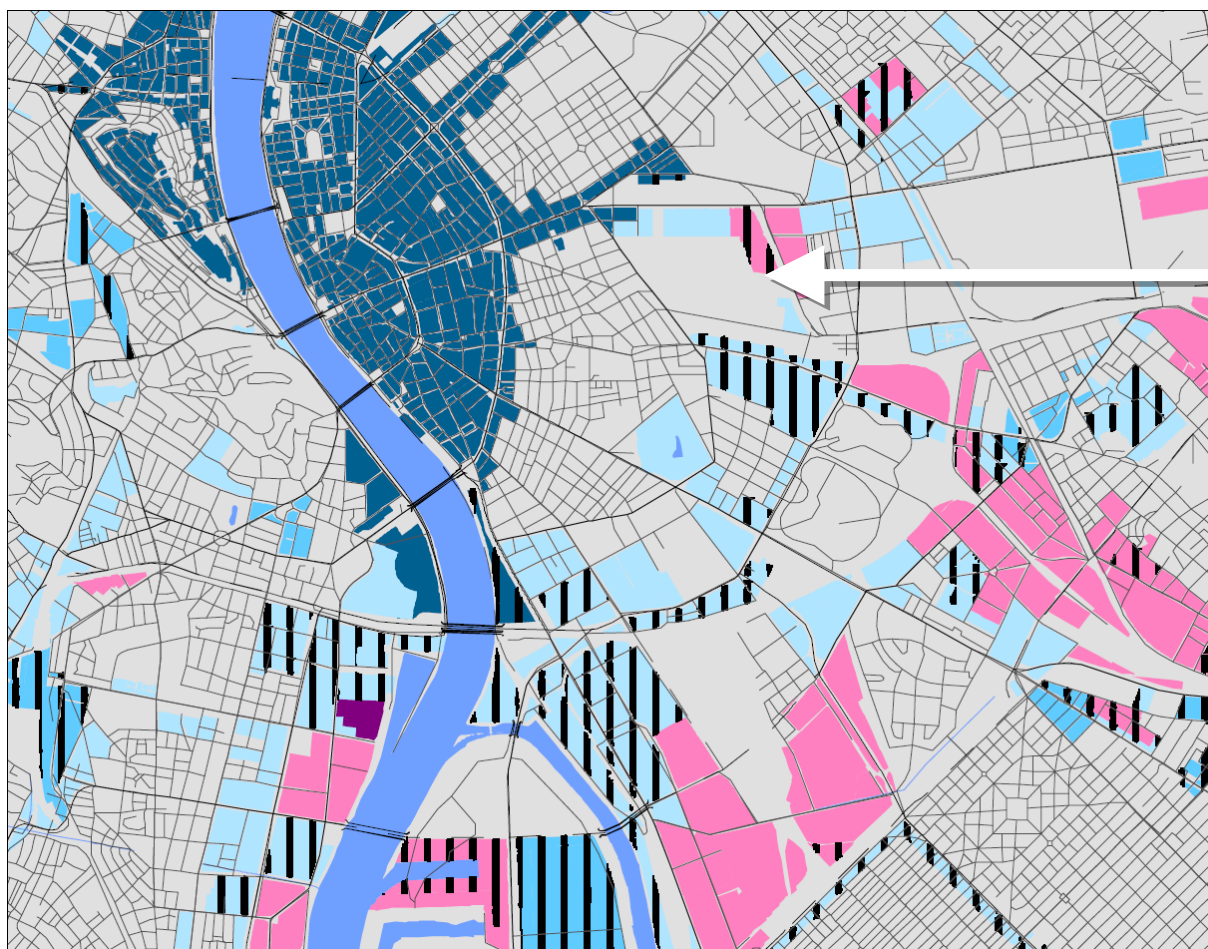









- Nagyvárosias telepszerű lakóterület
- Nagyvárosias zárt sorú lakóterület
- Kisvárosias lakóterület
- Kertvárosias lakóterület

- Városközpont vegyes terület
- Városrészközpont vegyes terület
- Fejlesztési terület
- Jelenlegi belterület

A területen lakóterület nem található.

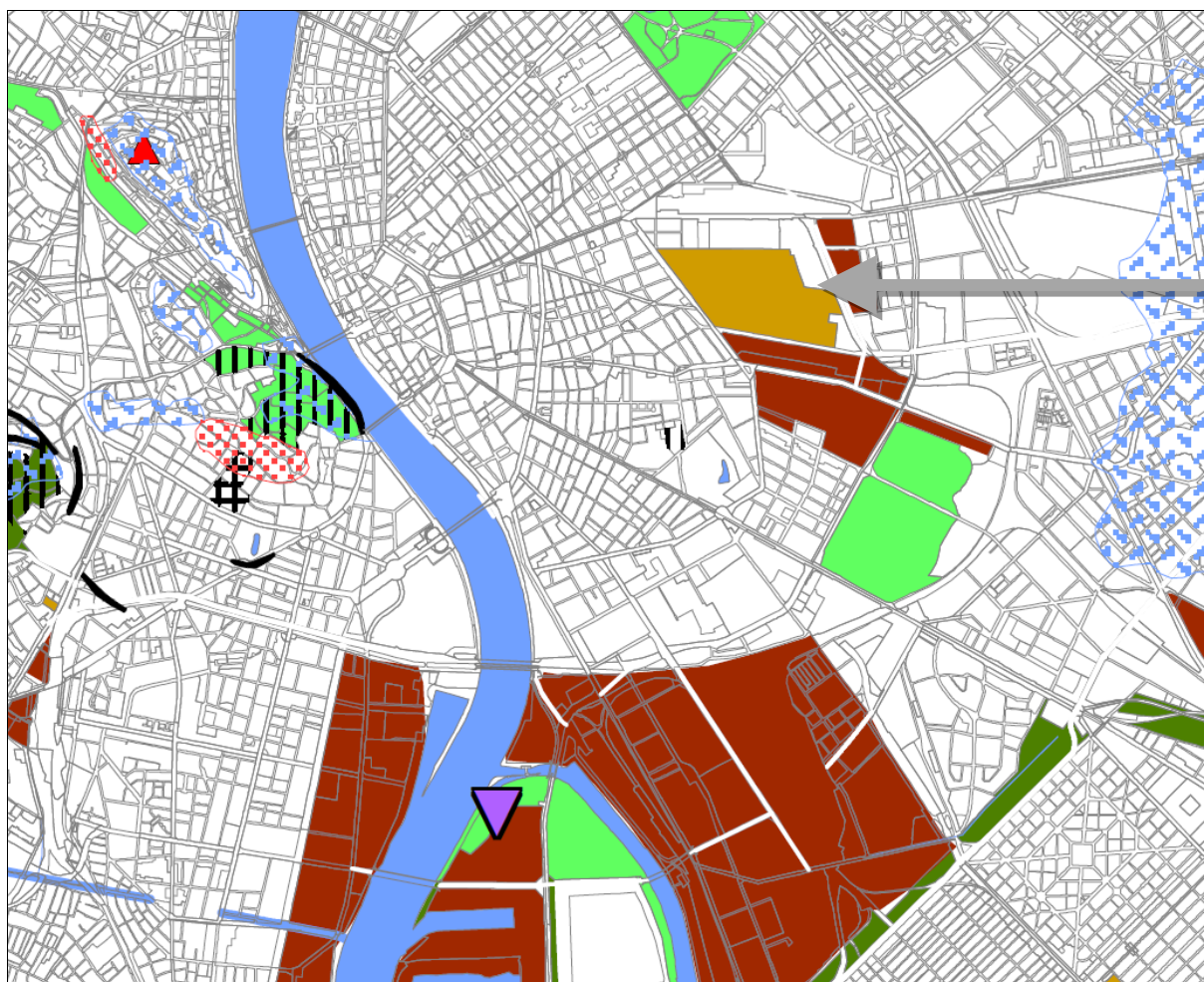
MUNKAHELYTERÜLETEK



- | | |
|---|---|
|  Városközpont vegyes terület |  Kereskedelmi, szolgáltató terület |
|  Városrészközpont vegyes terület |  Ipari terület |
|  Központi vegyes terület |  Fejlesztési terület |
| |  Jelenlegi belterület |

A terület „központi vegyes és fejlesztési terület”, „kereskedelmi, szolgáltató terület” céljára kijelölve.

TÁJRENDEZÉS, TERMÉSZETVÉDELEM












	Erdő, természeti terület		Karsztos terület
	Kiemelt jelentőségű park		Csúszásveszélyes terület
	Temető		Sziluett-érzékenység
	Mezőgazdasági terület		Rekultiválendő terület
	Országos jelentőségű védett természeti terület		Rontott tájkép miatt beavatkozást igénylő terület
	Helyi (fővárosi) jelentőségű védett természeti terület, érték		Agglomerációs zöldkapcsolat lehetősége
	Kisvízfolyások tájilag érzékeny völgyelete		

A terület részben „Temető” területként került kijelölésre.

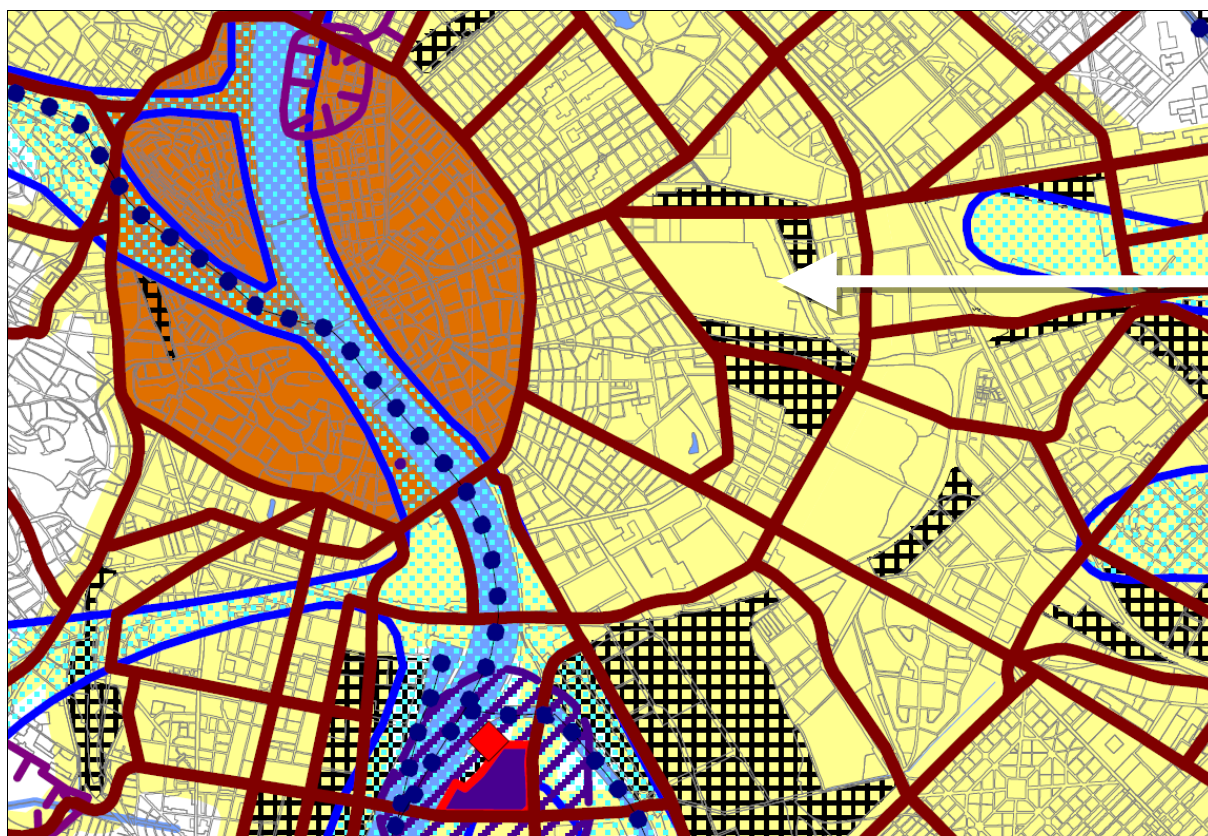
ZÖLDFELÜLETEK



	Erdőterület		Kertes lakóterület
	Közpark, közkert		Üdülőterület
	Jelentős zöldfelületű intézmény		Mezőgazdasági terület
	Temető		Városszerkezeti jelentőségű, ökológiailag érzékeny terület
	Repülőtér		

A terület részben „Temető” területként került kijelölésre.

KÖRNYEZETVÉDELEM



	Rövidtávú komplex emissziókorlátozás térség		Meglévő hulladékhasznosítómű
	Hosszútávú emissziókorlátozás térsége		Tervezett hulladékhasznosítómű
	Városklimatológiai szempontból jelentős átszellőzési sáv		Meglévő, bővítendő szennyvíztisztító
	Csökkentendő forgalmi zajemisszió		Tervezett szennyvíztisztító
Repülőtéri zajgátló védőövezet:			Szükséges vízvédelmi beavatkozás
	- belső		Hidrogeológiai védőterület
	- középső		Védőtávolság, védőterület
	- külső		
	Talajszennyezés-veszélyeztetett térség		
	Talajerőgazdálkodási telep		
	Rekultiválandó bánya, lerakó		

A terület „Hosszútávú emissziókorlátozás térsége”.

KÖZLEKEDÉS



JÓVÁHAGYANDÓ ELEMÉK

FELSZÍN
ALATTI
KIALAKÍTÁS

MEGLÉVŐ ELEMÉK

- Metró vonal megállóval
- HÉV vonal megállóval
- Közműt gyorsvasút
- Közműt vasút (villamos)
- Fogyókerekű
- Közforgalmú vasútvonal
- Vasút állomás és megállóhely
- Vasúti személypályaudvar
- Autóbusz pályaudvar
- Nemzetközi hajóállomás
- Közműt gyorsvasút, közműt vasút járműtelep
- Egyéb járműtelep (autóbusz, trolibusz)
- P+R parkoló
- Belső zóna jelentősebb közterületi parkolói

TERVEZETI ELEMÉK

- Metró
- Regionális gyorsvasút, HÉV
- Közműt gyorsvasút
- Közműt vasút (villamos)
- Közforgalmú vasútvonal
- Vasút állomás és megállóhely
- Nemzetközi hajóállomás
- Metró járműtelep
- Belső zóna forgalmcsillapított területe
- P+R parkoló
- Belső zóna jelentősebb közterületi parkolói

TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK

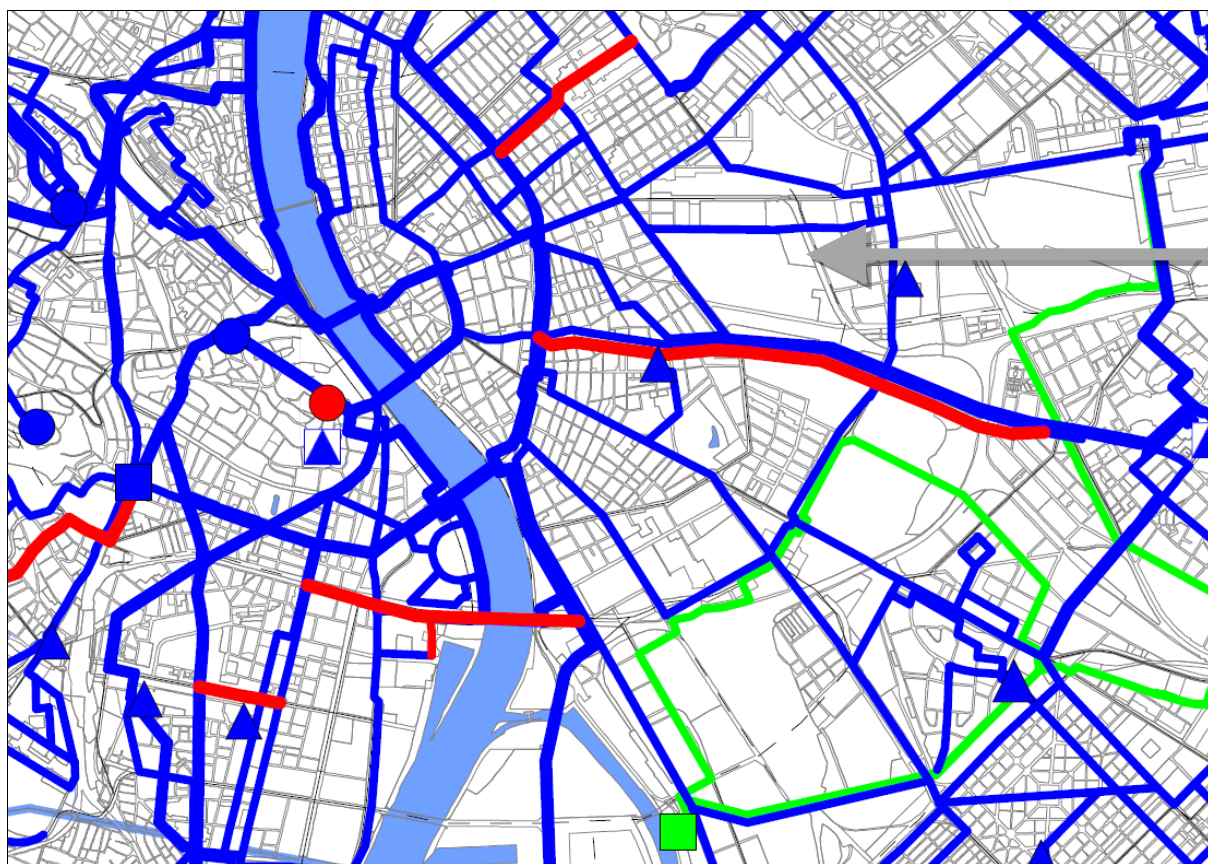
MEGLÉVŐ ELEMÉK

- Gépjárműforgalomtól védett és kiemelten védett terület

A területet előírás nem érinti.

Említést érdemel a határoló „Közforgalmú vasútvonal”..






VÍZELLÁTÁS



Meglévő

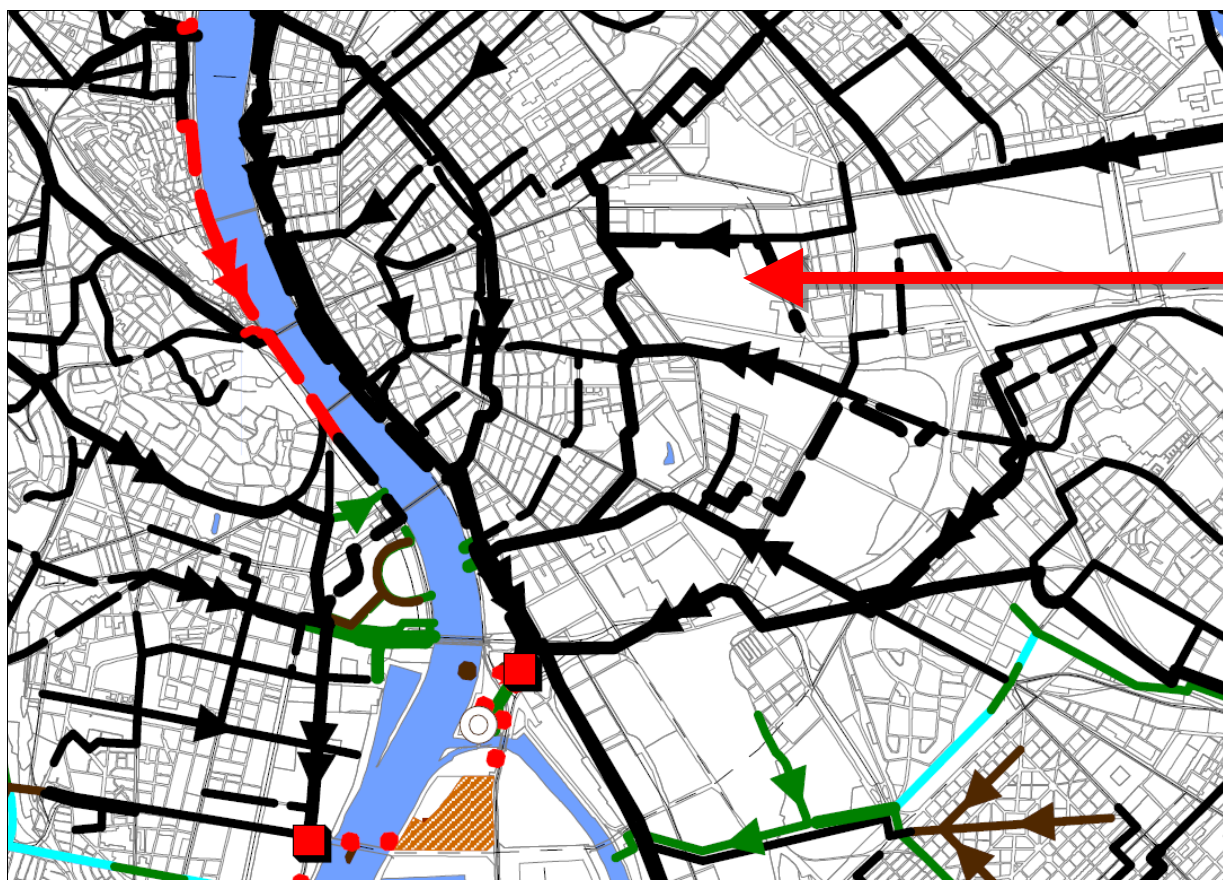
-  Ivóvíz vezeték
-  Iparivíz vezeték
-  Nagynyomású gépház (ivóvíz)
-  Medence (ivóvíz)
-  Nyomásfokozó gépház (ivóvíz)
-  Medence nyomásfokozó gépházzal
-  Víztorony (ivóvíz)
-  Gépház (iparivíz)
-  Medence (iparivíz)
-  Víztorony (iparivíz)

Tervezett

-  Ivóvíz vezeték
-  Medence (ivóvíz)
-  Nyomásfokozó gépház (ivóvíz)
-  Medence nyomásfokozó gépházzal
-  Víztorony (ivóvíz)

A területet ivóvízvezeték érinti.

CSATORNÁZÁS



Meglévő

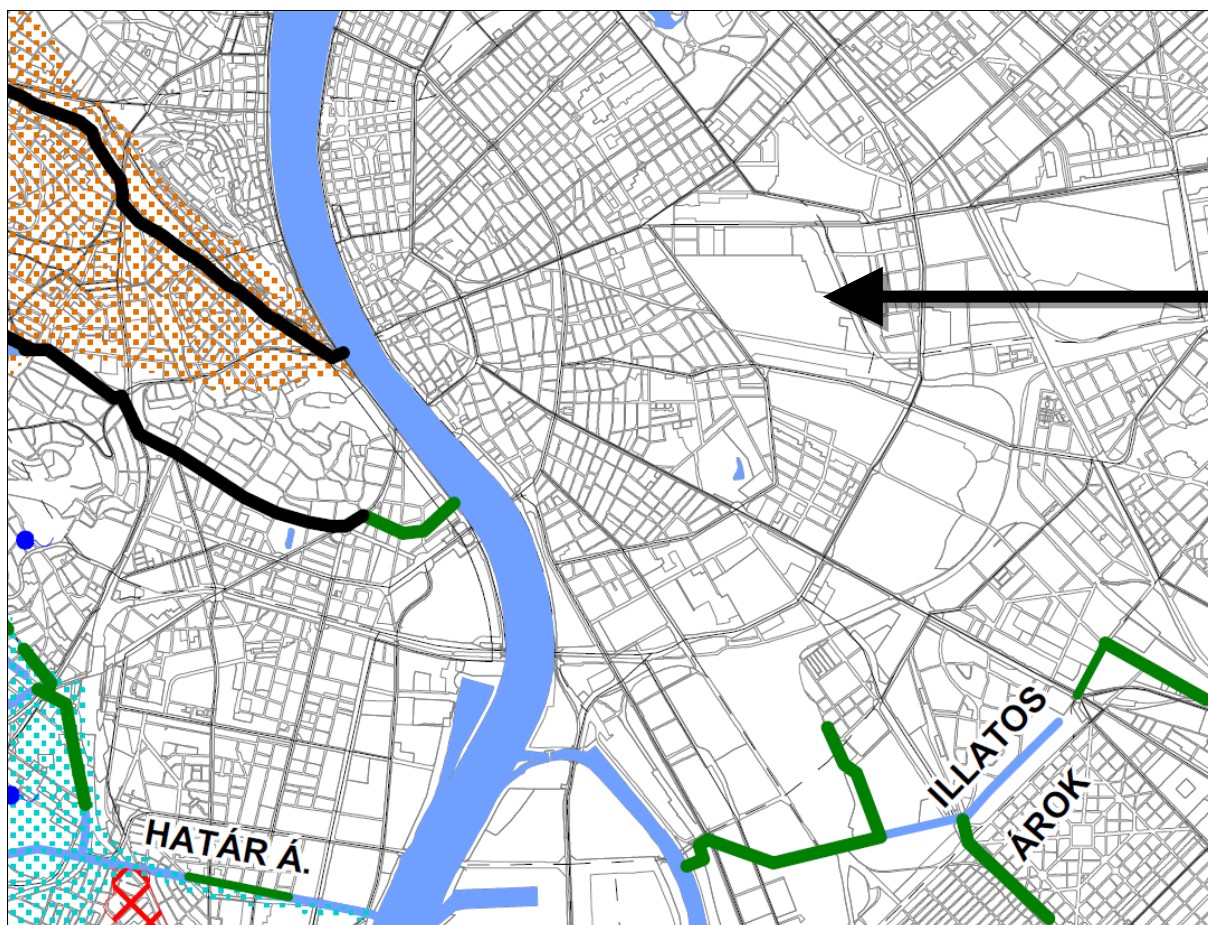
	Egyesített rendszerű főgyűjtő
	Egyesített rendszerű csatorna
	Szennyvízfőgyűjtő
	Szennyvízcsatorna
	Szennyvíznyomócső
	Szennyvízátemelő
	Csapadékvízfőgyűjtő
	Csapadékvízcsatorna
	Csapadékvíznemelőcső
	Csapadékvízátelő
	Szivattyútelep
	Szennyvíztisztító területe
	Árok
	Patak

Tervezett

	Egyesített rendszerű főgyűjtő
	Egyesített rendszerű csatorna
	Egyesített rendszerű nyomócső
	Szennyvízfőgyűjtő
	Szennyvízcsatorna
	Szennyvíznyomócső
	Szennyvízátemelő
	Csapadékvízfőgyűjtő
	Csapadékvízcsatorna
	Csapadékvíznemelőcső
	Bővítendő szivattyútelep
	Szennyvíztisztító területe

A területet egyesített rendszerű főgyűjtő nyomvonala érinti.

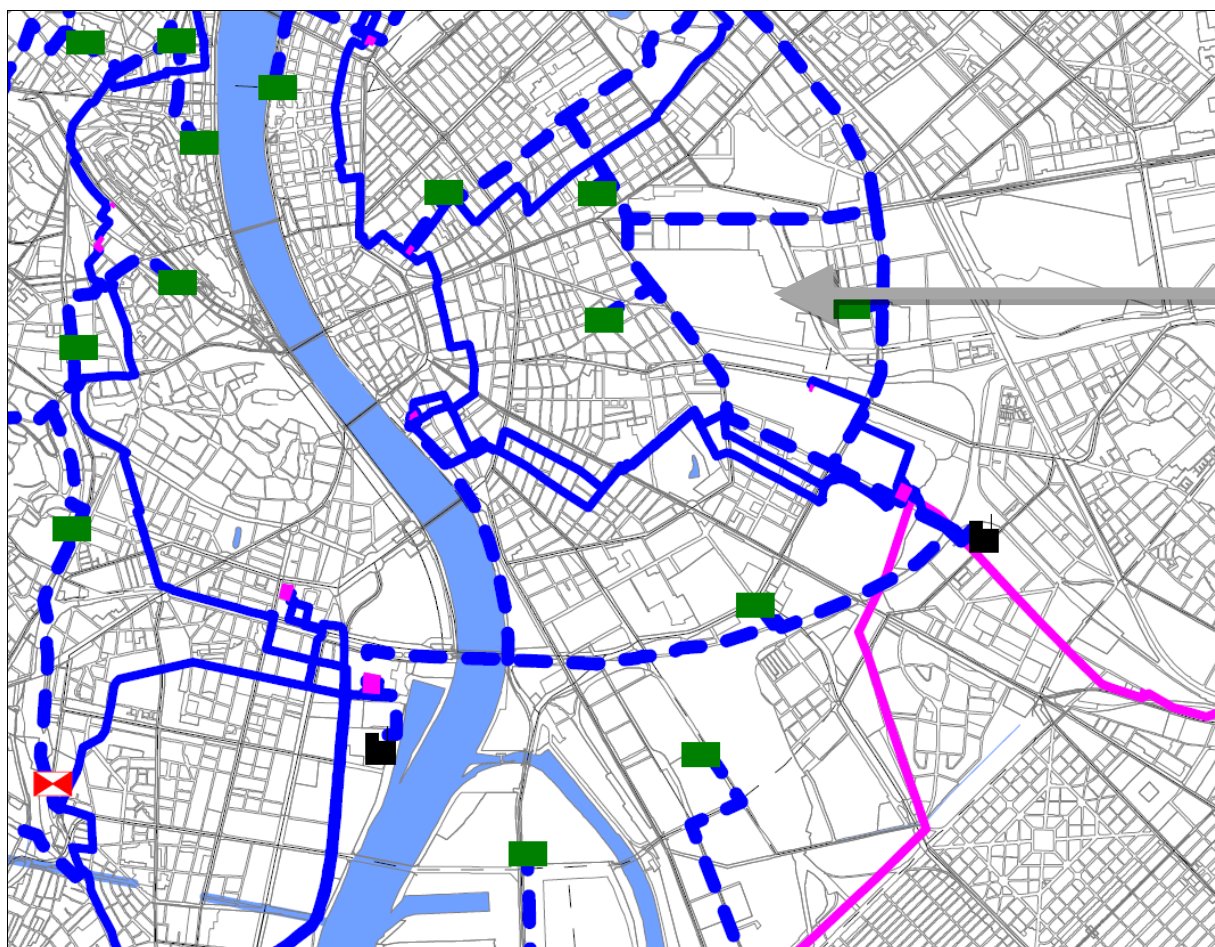
FELSZÍNIVÍZ RENDEZÉS



Meglévő		Tervezett	
	Egyesített rendszerű főgyűjtő és csatorna		Csapadékvízcsatorna
	Csapadékvízcsatorna		
	Csapadékvíz átemelő		
	Záportározó		
	Hidegvizű forrás		
	Patak, nyílt vízfolyás		
	Mélyfekvésű terület		
	Vízgyűjtő terület		
	Vízgyűjtő terület		
	Vízgyűjtő terület		
	Vízgyűjtő terület		

A területet előírás nem érinti.

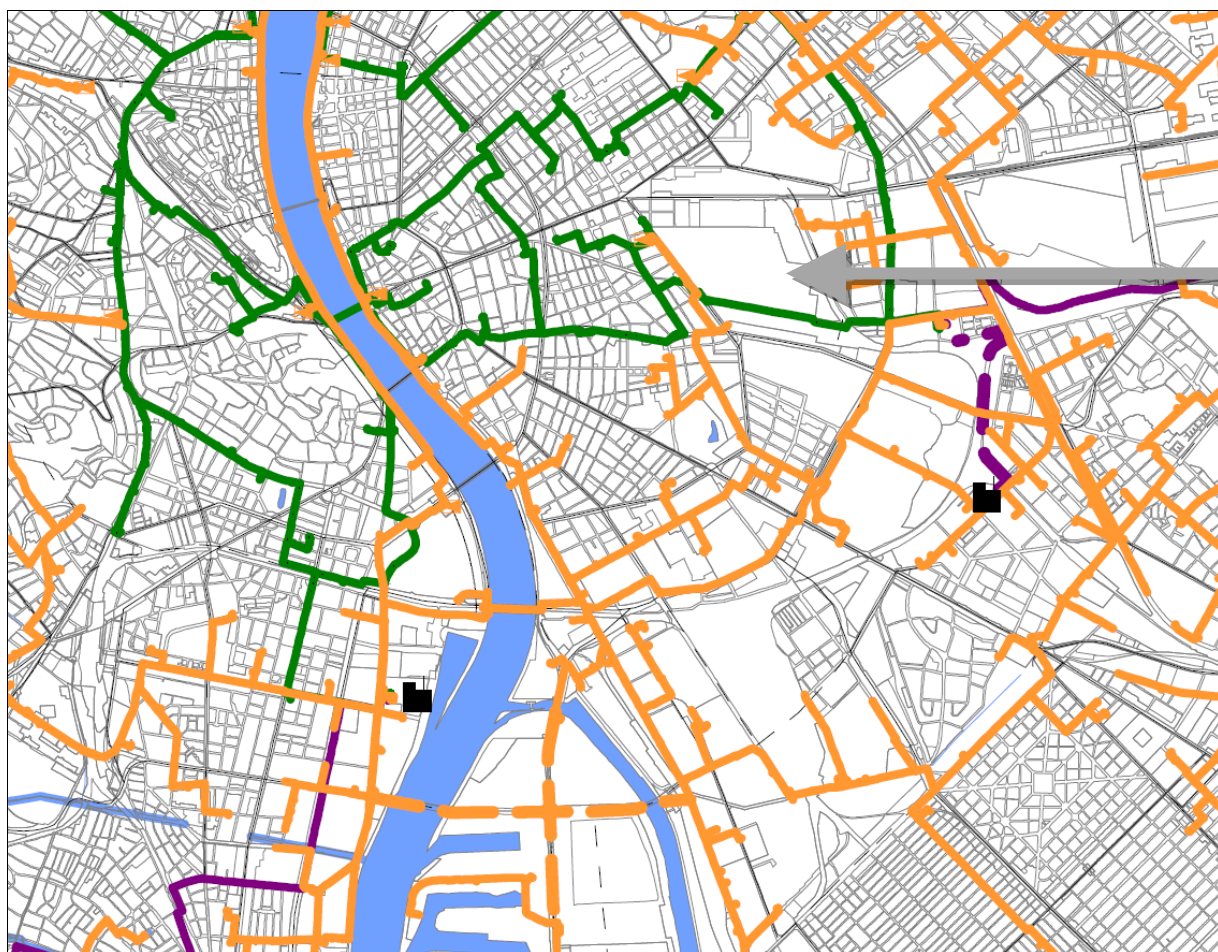
VILLAMOSENERGIA HÁLÓZATOK ÖSSZEFÜGGÉSE



Meglévő		Tervezett	
	220 kV-os távvezeték (MVM)		400 kV-os távvezeték (MVM)
	120 kV-os távvezeték (ELMŰ)		120 kV-os távvezeték (ELMŰ)
	120 kV-os távvezeték (MVM)		120 kV-os kábel (ELMŰ)
	120 kV-os kábel (ELMŰ)		120 kV-os kábel (MVM)
	120 kV-os kábel (MVM)		Erőmű
	Alállomás		Alállomás
	Erőmű		Kisteljesítményű alállomás
			Táppont bővítés

A területet előírás nem érinti.

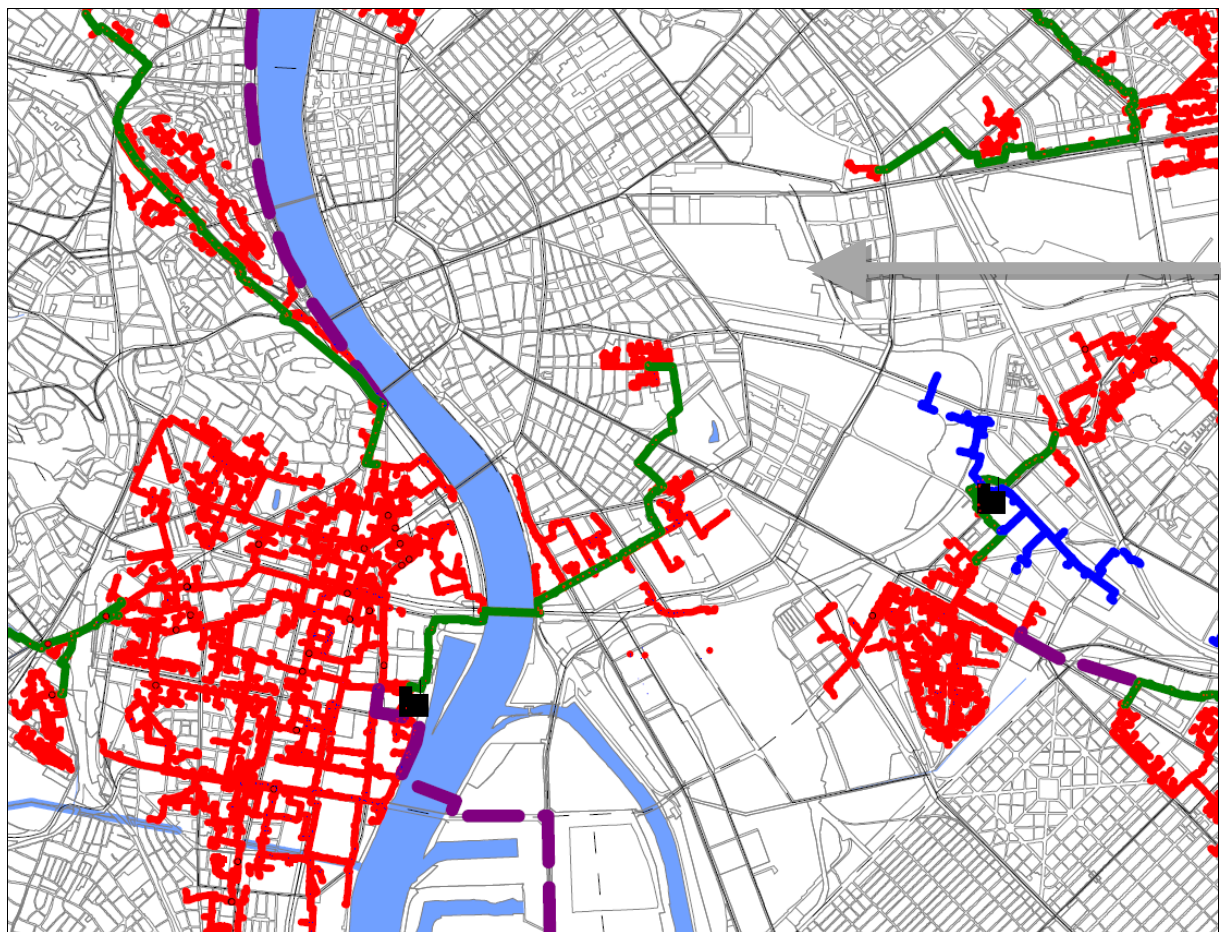
GÁZHÁLÓZATOK ÖSSZEFÜGGÉSE



Meglévő	Tervezett
MOL nagynyomású gázvezeték	FŐGÁZ nagynyomású gázvezeték
FŐGÁZ nagynyomású gázvezeték	Nagyközépnomású gázvezeték
MOL nagyközépnomású gázvezeték	Erőmű
FŐGÁZ nagyközépnomású gázvezeték	Megszűnő létesítmény
TIGÁZ nagyközépnomású gázvezeték	Megszűnő vezeték
FŐGÁZ közepnyomású gázvezeték	
MOL gázátadó állomás	
Nagynyomású nyomásszabályzó	
Nagyközépnomású nyomásszabályzó	
Kőolajvezeték	
Termékvezeték	
Erőmű	
Fűtőmű	

A területet előírás nem érinti.

TÁVHŐ- ÉS GŐZELLÁTÁS ÖSSZEFÜGGÉSE



Meglévő



Távfűtő gerincvezeték



Távfűtő elosztóvezeték



Gőzvezeték



Erőmű



Fűtőmű

Tervezett



Távfűtő gerincvezeték



Erőmű

A területet előírás nem érinti.

A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV LEÍRÁSA

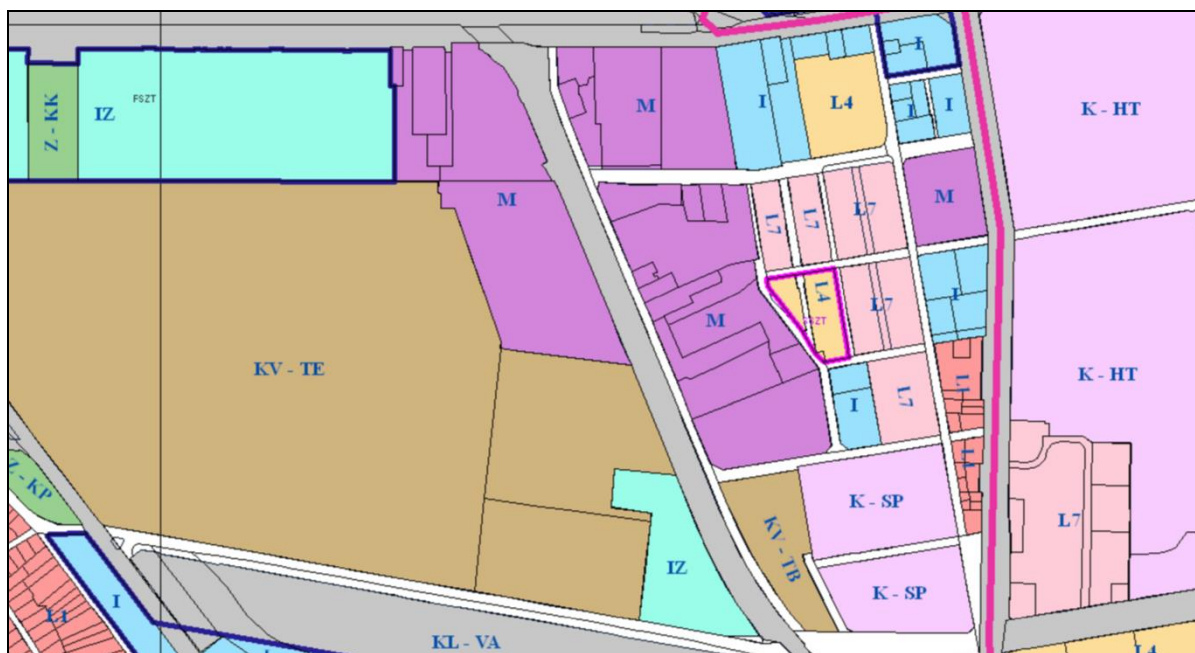
A Településszerkezeti Terv leírása az alábbiakban érinti a tervezési területet:

„Forgalomcsillapítás, rehabilitáció

- Fővárosi léptékben biztosítani kell a Belső zóna területén a közúti forgalom csökkentését, a belvárosi területek rehabilitációjának, megújulásának elősegítésére. A mai közúti forgalomterhelés Pesten a **Hungária-gyűrűn**, illetve a Fiumei – Orczy - Haller utca vonalán **belül** elhelyezkedő zárt sorú, városias beépítésű területek; Budán a Budai körút térségében elhelyezkedő, hasonló városi karaktert hordozó terület főúthálózatán nem tartható fenn. A forgalom csökkentését
- a külső városrészek **körirányú közúti elemeinek**, elsősorban a dunai átkelési lehetőséget biztosító hidak építése;
- a **metró**-, és regionális gyorsvasúti hálózat bővítése;
- a belváros Észak-dél irányú kiterjesztése, a mellék- és alközpontok intenzív fejlesztése biztosítja.

A Belső zóna területén javasolt általános forgalomcsillapítást, kapacitás csökkentő átépítést csak a főközponti térségben átmenő forgalomként jelentkező terhelés számára alternatívát nyújtó tömegközlekedési vagy közúti hálózati elemekkel összehangoltan, azok forgalomba helyezésével egy időben, vagy később lehet megvalósítani...

FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV (FSZKT)



FSZKT kivonat



FSZKT kivonat (védelmek és korlátozások)

Az FSZKT kivonata alapján megállapítható, hogy a terület IZ, M és KV-TE keretövezetekbe. A területen műemléki környezet és temető jelölt.

BUDAPESTI VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI KERETSZABÁLYZAT (BVKSZ)

47/1998.(X.15.) FŐV. KGY. RENDELET

A BUDAPESTI VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI KERETSZABÁLYZATRÓL (KIVONAT)

FUNKCIÓ, ÉPÍTMÉNYEK

36. § (1) A vegyes területek elsősorban intézmények, közintézmények elhelyezésére szolgálnak, amelyekben olyan funkciók is elhelyezhetők, amelyek terhelési határértékei nem haladják meg az intézményi területekre vonatkozó egyéb jogszabályban rögzített előírt határértékeket...

(3) A vegyes területeken:

- a) közintézmények épületei,
 - b) igazgatási épületek,
 - c) irodaépületek,
 - d) szálláshely-szolgáltató épületek,
 - e) szolgáltatás épületei,
 - f) vendéglátás épületei,
 - g) egyéb közösségi szórakoztató épületek,
 - h) sportépítmények,
 - i) a kutatás-fejlesztés nem üzemi technológiájú építményei,
 - j) a keretövezetben maximált értékben meghatározottnál nem nagyobb bruttó szintterületű kiskereskedelmi célú épületek,
 - k) lakóépületek,
 - l) parkolóházak,
- valamint az a)-l) pontban felsorolt épületeket kiszolgáló és kiegészítő funkciójú épületek helyezhetők el, amennyiben azok terhelési határértéke nem haladja meg az intézményterületekre vonatkozó egyéb jogszabályban rögzített előírt határértékeket.

(4) A vegyes területeken önálló

- a) ipari épületet,
- b) raktárépületet

elhelyezni, meglévő épület használati módját e célra megváltoztatni nem lehet...

INFRASTRUKTÚRA ÉS A JÁRMŰVEK ELHELYEZÉSE

37. § (1) A vegyes területeken új épület csak teljesen közművesített és kiépített közúttal rendelkező építési telken építhető.

(2) 3,5 t önsúlynál nehezebb gépjárművek és az ilyeneket szállító járművek számára járműtároló, önálló parkolóterület nem helyezhető el.

(3) Új épület elhelyezése esetén a parkolás telken belül:

- a) zárt sorú beépítési mód szerint elhelyezhető épületek esetében - a parkolóházak kivételével - csak a terepszint alatt,
- b) szabadonálló vagy vegyes beépítési mód szerint elhelyezhető épületek esetében KSZT szerint oldandó meg.

TÖMB- ÉS TELEKALAKÍTÁS

38. § (1) Új telektömb kialakításánál a tömb hosszanti oldalának mérete - amennyiben ezt a terepviszonyok és egyéb városrendezési szempontok nem zárják ki - nem lehet nagyobb 250 m-nél.

(2) A vegyes területeken új telektömböt és azon építési telket, építési területet kialakítani a KSZT alapján és a keretövezeti, építési övezeti előírásoknak megfelelően szabad.

(3) Kialakult telektömbben, ha az ott meglévő telekállapot indokoltá teszi, a tömbre jellemző telekterület - és oldalméreteket is figyelembe véve az előírt telekméretektől a KVSZ-ben el lehet térni.

IZ JELENTŐS ZÖLDFELÜLETŰ INTÉZMÉNYTERÜLETEK

41. § (1) A keretövezet a vegyes területek szabadon álló beépítési mód szerint beépíthető:

- a) jelentős zöldfelületet igénylő intézmények elhelyezésére szolgáló része, illetve
- b) olyan intézményi épületek elhelyezésére alkalmas terület, amely a városszerkezetben való elhelyezkedése miatt jelentős zöldfelület kialakítását, megőrzését vagy biztosítását igényli.

(2) A keretövezet területén építési telket, építési területet kialakítani és azokon új építményt elhelyezni csak KSZT alapján és a keretövezeti, építési övezeti előírásoknak megfelelően szabad.

(3) A keretövezet területén nem helyezhető el:

- a) 1500 m²-t meghaladó bruttó szintterületű kereskedelmi célú épület,
- b) nagykereskedelmi létesítmény,
- c) üzemanyagtöltő állomás.

(4) Olyan IZ keretövezetbe tartozó területeken, amelyek a BVKSZ 5. számú mellékletének A) pontjában felsorolt kiemelt közparkok, vagy a dunai szigetek (a Csepel-sziget kivételével) területeire esnek, lakásfunkciót is megengedő építési övezetet nem lehet kijelölni.

(5) Új épület elhelyezése esetén a parkolást telken belül:

- a) a terepszinten fásított parkolóban vagy
- b) a terepszint alatt, vagy
- c) az épületben kell megoldani.

(6) A keretövezet egybefüggő területén - kivéve lakásfunkció elhelyezése esetén - megengedhető a tömbök vagy telkek kialakításánál intézményi építési övezet és a közkert vagy közpark övezetek együttes alkalmazása is, amennyiben az eredeti, egybefüggő területre vonatkozóan a keretövezet általános keretszabályozási határértékei betarthatók.

(7) A sportolás és a strandfürdők létesítményei számára önálló építési övezetet kell meghatározni, amelyek szabályozási határértékeit KSZT-ben kell rögzíteni a 12. számú táblázat figyelembevételével.

(8) A keretövezet általános határértékeitől eltérni csak meglévő sportterületek átépítésekor, bővítésekor lehet, amely esetben a beépítés paramétereit KSZT határozhatja meg.

(9) A keretövezet területén a lakásépítést is lehetővé tevő építési övezetekben a beépítés mértékét és a szintterületi mutatót a környezetben elhelyezkedő lakóterületek átlagos beépítési mértékén és szintterületi mutatóján belül kell meghatározni, de ebben az esetben sem haladhatja meg az intenzív kertvárosias beépítés legnagyobb megengedett beépítési mértékét, 25%-ot, és a szintterületi mutatóját, az 1 m²/m²-t.

(10) A keretövezet területén az építési övezeteket a (4), (7), (8), (9) bekezdésekben és az 1. § (9)-(10) bekezdésben foglalt eltérésekkel - a 12. számú táblázat keretszabályozási határértékeinek figyelembevételével - kell meghatározni.

12. számú táblázat

IZ	a KVSZ-ben az építési övezet képzésénél						
	az építési telekre meghatározható				az épületre meghatározható		
	legkisebb	legnagyobb	legnagyobb megengedett		legkisebb	legkisebb megengedett	legnagyobb megengedett
paraméter típusa	területe		beépítési mértéke	szintterületi mutatója	zöldfelületi mértéke	építménymagassága	
	m ²		%	m ² /m ²	%	m	m
általános határértékek							
általános határértékek	-	-	35	2,4	50	-	-
lakás-funkció elhelyezése esetén	-	-	25	1	50	-	-

*GAZDASÁGI: IPARI ÉS MUNKAHELYI TERÜLETEK (IP, M, MZ) ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSAI
FUNKCIÓ, ÉPÍTMÉNYEK*

42. § (1) A gazdasági területek elsősorban gazdasági célú épületek elhelyezésére szolgálnak.

(2) A gazdasági területeken belül megkülönböztethetők:

a) kereskedelmi, szolgáltató területek, amelyek

aa) munkahelyi (M) keretövezetre,

*ab) jelentős zöldfelületű munkahelyi (MZ) keretövezetre,
tagolhatók, valamint*

b) iparterületek (IP) keretövezet.

(3) A gazdasági területeken:

a) ipari építmények,

b) raktározás építményei,

c) energiatermelő és átalakító építmények,

valamint a gazdasági tevékenységet kiszolgáló:

d) irodai épületek, intézményi épületek,

e) üzemanyagtöltő építmények,

f) közlekedési és szállítási építmények,

*g) kereskedelmi építmények
helyezhetők el.*

(4) A gazdasági területeken a (3) bekezdés szerinti építményeken kívül a keretövezetben meghatározott feltételek mellett egyéb építmények és épületek is elhelyezhetők.

(5) A gazdasági területeken új lakóépületet, valamint nem a fő rendeltetést szolgáló:

a) új, önálló egészségügyi létesítményeket,

b) önálló alapfokú gyermekintézményt,

*c) olyan létesítményt, melynek környezetterhelési határértékei a keretövezeti határértékeknél szigorúbbak
elhelyezni nem lehet.*

(6) A gazdasági területeken meglévő lakóépület esetében annak jókarbantartása, átalakítása, tetőtérbeépítése megengedhető, amennyiben a KSZT az épületet nem ítéli bontásra vagy a meglévő lakóépület bontását csak új épület elhelyezése esetén rendeli el, de új lakássegység nem alakítható ki.

(7) A gazdasági területeken melléképítmény elhelyezhető.

TÖMB- ÉS TELEKALAKÍTÁS

43. § (1) A gazdasági területeken építési telket, építési területet kialakítani és azokon új építményt elhelyezni, valamint az eredeti rendeltetés szerinti használatot megváltoztatni, átalakítani, illetőleg a meglévő épületeket jelentős mértékben bővíteni csak KSZT alapján lehet.

(2) A gazdasági területeken a telekméret a már kialakult tömbökben eltérhet a keretövezet előírt telekméreteitől, de új telket kialakítani, telket megosztani csak az előírt telekméretnek megfelelően lehet, kivéve ha a keretövezeti előírások másként nem rendelkeznek.

INFRASTRUKTÚRA, KÖRNYEZETVÉDELEM

44. § (1) A gazdasági területeken építési telket kialakítani és azokon vagy meglévő telken új épületet elhelyezni csak teljesen közművesített építési telken lehet.

(2) Új ipari létesítmény elhelyezéséhez a KSZT keretein túl előzetes környezetvédelmi hatástanulmány készítése szükséges.

(3) Új ipari létesítmény elhelyezése esetén, ha a technológia igényli, az üzembe helyezéssel egy időben a szennyvizek egyedi előtisztításáról gondoskodni kell.

Meglévő és üzemelő ipari tevékenység esetében, ha a technológia megkívánja az egyedi szennyvíz-előtisztító létesítését, az ágazatilag meghatározott türelmi idővel azt elő kell írni.

M MUNKAHELYI TERÜLETEK

46. § (1) A keretövezet területe elsősorban:

- a) védőtávolságot nem igénylő üzemi jellegű tevékenységhez, raktározáshoz szükséges építmények,*
- b) egyéb kereskedelmi, szolgáltató és ellátó építmények elhelyezésére szolgál.*

(2) A keretövezet területén a gazdasági területeken megengedett építmények, illetőleg épületek közül a nem jelentős zavaró hatású gazdasági tevékenységi célú épületek, valamint:

- a) a kereskedelem építményei,*
- b) ellátó, szolgáltató építmények,*
- c) a kutatás, fejlesztés építményei,*
- d) parkolóházak,*
- e) üzemanyagtöltő, autómosó építményei helyezhetők el.*

(3) Amennyiben a keretövezet területén, illetve környezetében teljesülnek a keretövezetre vonatkozó határértékek, valamint az ipari funkció korábbi zavaró környezeti hatása, illetve a terület szennyezettsége megszűnt, a keretövezetekben:

- a) legfeljebb 15 000 m², 300 m-es körzetben kötöttpályás tömegközlekedési kapcsolat megléte esetén és az 1. számú melléklet 4. pont szerinti elővárosi zóna területén 20 000 m² bruttó szintterületű önálló kiskereskedelmi, raktárkereskedelmi létesítmény,*
- b) önálló intézményi épület,*
- c) önálló irodai épület,*
- d) bemutatóterem,*
- e) szolgáltató épület,*
- f) szálláshely-szolgáltató épület is elhelyezhető.*

(4) A keretövezetben meglévő és működő ipari termelő tevékenység esetén csak olyan fejlesztés, átalakítás, használati mód változás vagy bővítés engedhető meg, mely a terület környezeti terhelését csökkenti vagy nem növeli.

(5) A már meglévő lakóépület pótlására csak a (3) bekezdésben foglalt feltételek teljesülése esetén kerülhet sor.

(6) A keretövezetben:

- a) zárt sorú,*
- b) szabadonálló beépítési mód szerint lehet épületet elhelyezni.*

(7) Az építménymagasságot a KSZT határozza meg, mely nem lépheti túl:

- a) általános esetben a 27 m-t,*
- b) hegyvidéki területeken a 16 m-t.*

(8) Szabadonálló beépítésnél 10 000 m² telekméret felett a kötelező zöldfelület egy részét a telekhatár mentén - az előkert kivételével -, minimum 10 m-es szélességben egybefüggően kell kialakítani.

(9) Meglévő és még üzemelő bányaterületek számára önálló övezet létrehozása kötelező.

(10) Már meglévő, kialakult ipari területen speciális engedményes építési övezet határozható meg a következő feltételek együttes teljesülése mellett:

- a) ha azt az FSZKT lehetővé teszi és*
- b) ha a meglévő beépítés mértéke a 45%-ot meghaladja.*

(11) Amennyiben a telken védett épület vagy épületek állnak, és ezek beépítési mértéke meghaladja a 65%-ot, új beépítés nem helyezhető el. A telekméretet és a telek beépítésének szabályozási határértékeit ez esetben KSZT-ben kell meghatározni.

(12) A keretövezet területein a levegőtisztaság védelmének határértéke új létesítmény elhelyezésénél a védett I. kategóriára előírtakat nem lépheti túl.

Meglévő és üzemelő ipari tevékenység esetében ezt a határértéket az ágazatilag meghatározott türelmi idővel elő kell írni.

(13) Átalakuló ipari területen a KVSZ előírhatja az intézményi funkciók dominanciáját.

Ez esetben az engedményes határértékek akkor alkalmazhatók, ha az érintett átalakuló telektömb területén az építhető bruttó szintterület legalább kétharmada intézményi funkcióként kerül kialakításra.

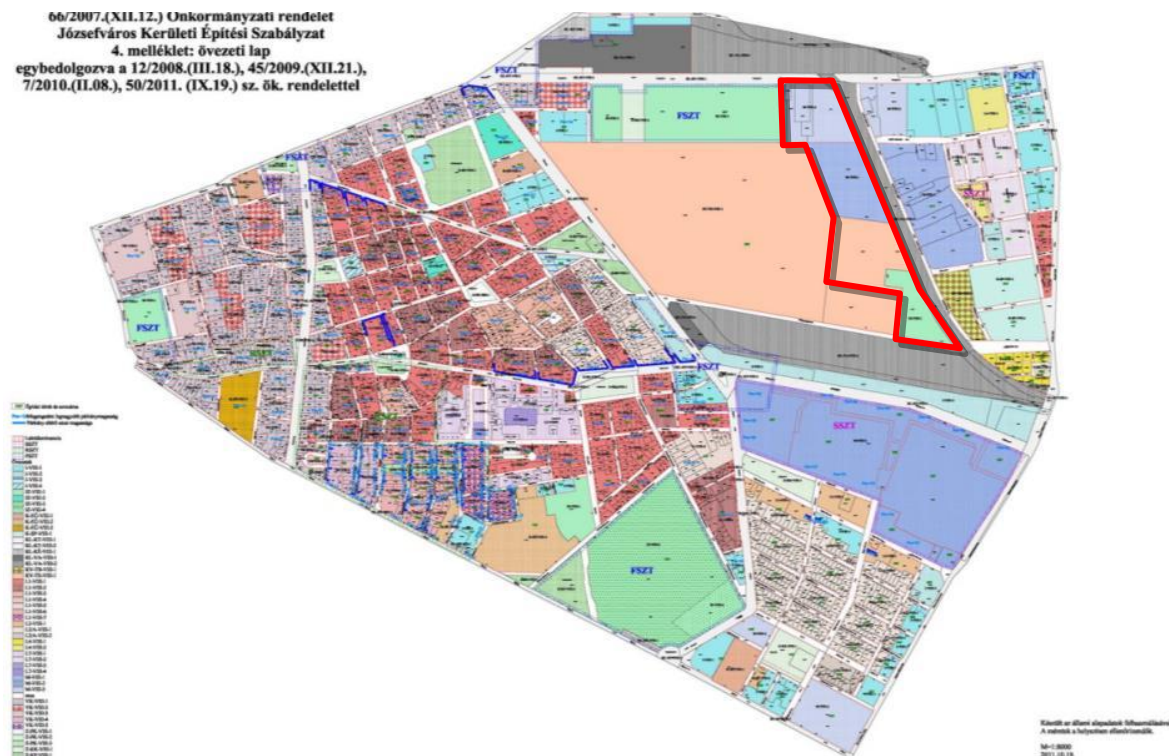
(14) A keretövezet területén az építési övezeteket - a (10) bekezdésben és az 1. § (9)-(10) bekezdésben foglalt eltérésekkel - a 14. számú táblázat keretszabályozási határértékeinek figyelembevételével kell meghatározni.

14. számú táblázat

M	a KVSZ-ben az építési övezet képzésénél						
	az építési telekre meghatározható				az épületre meghatározható		
	legkisebb	legnagyobb	legnagyobb megengedett		legkisebb	legkisebb megengedett	legnagyobb megengedett
paraméter típusa	területe		beépítési mértéke	szintterületi mutatója	zöldfelületi mértéke	építménymagassága	
	m ²		%	m ² /m ²	%	m	m
általános határértékek							
általános határértékek	1500	-	-	2,4	25	-	-
engedményes határértékek							
átalakuló munkahelyi terület engedményei intézményi dominancia esetén	-	-	-	3	20	-	-
FSZKT által meghatározott területen, kialakult állapot esetén	-	-	-	3,0	10	-	-

JÓZSEFVÁROSI KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT (JÓKÉSZ)

66/2007.(XII.12.) Onkormányzati rendelet
Józsefvárosi Kerületi Építési Szabályzat
4. melléklet: övezeti lap
egybedolgozva a 12/2008.(III.18.), 45/2009.(XII.21.),
7/2010.(II.08.), 50/2011. (IX.19.) sz. ök. rendelettel

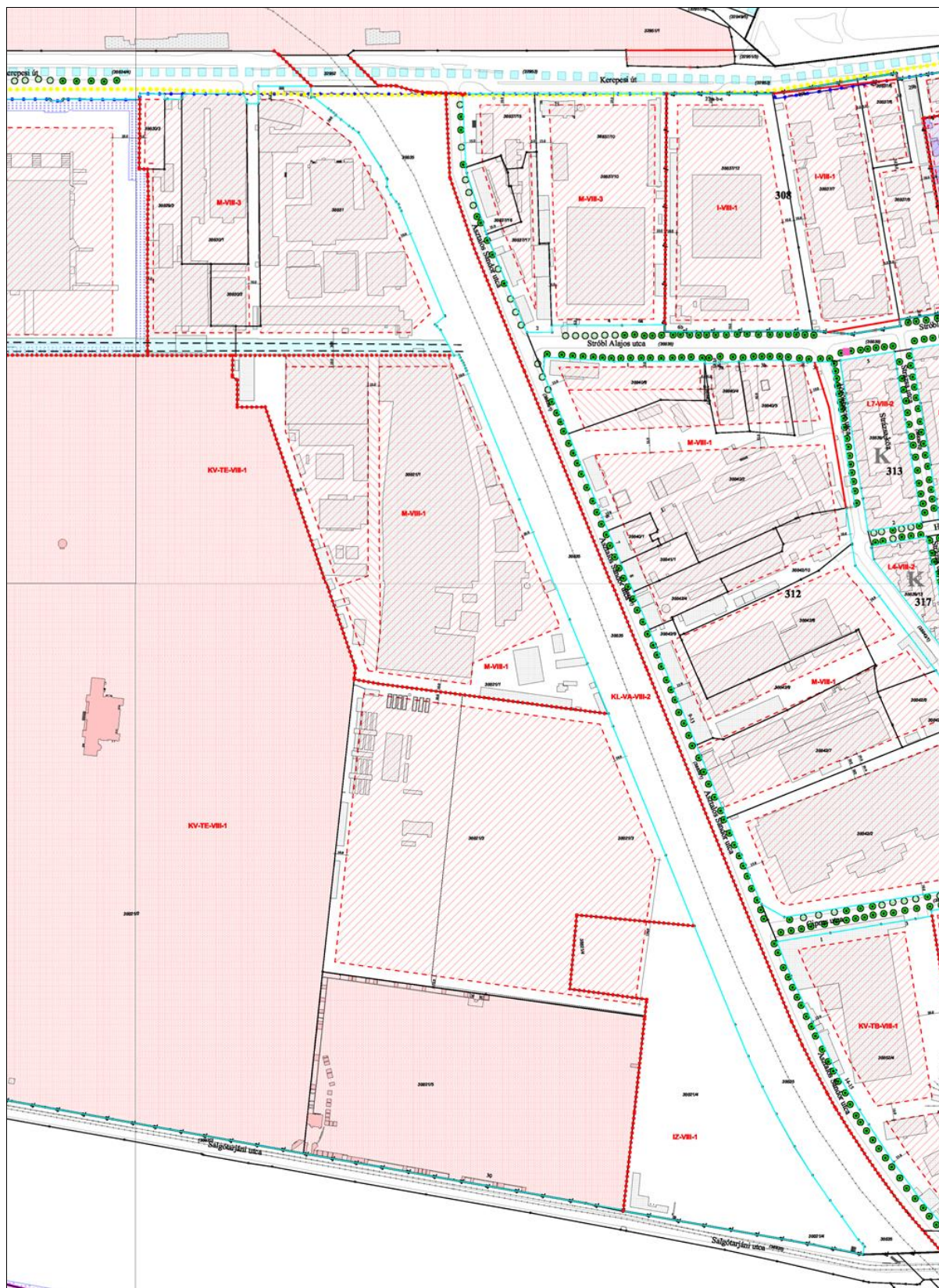


A JÓKÉSZ övezeti terve

A szabályozási terv a védettségeken és a korlátozásokon túlmenően lehatárolta a telkek épületek elhelyezésére szolgáló részeit, az építési helyeket is. A JKSZT övezeti terve alapján megállapítható, hogy a terület az alábbi kerületi övezetekbe tartozik, melyek övezeti jellemzői az alábbiak (a részletes előírásokat a JÓKÉSZ rögzíti):

- IZ-VIII-1 jelű építési övezet,
- M-VIII-1
- M-VIII-3
- KV-TE-VIII-1

JÓZSEFVÁROSI KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV (JKSZT)



A JKST kivonata

A JÓKÉSZ KIVONATA

BUDAPEST FŐVÁROS VIII. KERÜLET JÓZSEFVÁROS ÖNKORMÁNYZATA KÉPVISELŐ-
TESTÜLETÉNEK JÓZSEFVÁROS KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁRÓL (JÓKÉSZ) SZÓLÓ
66/2007.(XII.12.) RENDELETE

IZ-VIII jelű jelentős zöldfelületű intézményi rendeltetésű területek építési övezeti előírásai
29.§

(1) Az **IZ-VIII** jelű építési övezetek területén

a) az alábbi fő rendeltetésű épületek helyezhetők el:

1. közintézmény épület,
2. igazgatási épület,
3. irodaház,
4. szálláshely-szolgáltató épület,
5. nem zavaró hatású szolgáltatás épülete,
6. vendéglátó épület,
7. egyéb közösségi szórakoztató épület,
8. sportépítmény,
9. kutatás, fejlesztés nem üzemi technológiájú épülete,

10. mélygarázs, valamint
11. az IZ-VIII-3 építési övezet kivételével 500 m²-nél nem nagyobb bruttó szintterületű önálló
kiskereskedelmi épület

helyezhető el.

b) a fő rendeltetést kiszolgáló helyiségeken, valamint funkciókon kívül önálló rendeltetési
egységként:

1. vendéglátási,
2. 500 m²-nél nem nagyobb bruttó szintterületű kiskereskedelmi,
3. irodai,
4. szolgáltatási,
5. igazgatási, kulturális, művelődési és oktatási célú,
6. sportcélú,
7. egészségügyi, szociális, egyházi,
8. nem zavaró hatású kézműipari

funkciók is elhelyezhetők.

c) nem létesíthető:

1. lakóépület, vagy lakás, a létesítményhez tartozó szolgálati lakás kivételével,
2. nagykereskedelmi, valamint önálló ipari, raktározási épület,
3. ipari, nagykereskedelmi rendeltetési egységet tartalmazó egyéb rendeltetésű épület,
4. nem a fő rendeltetést vagy az önálló rendeltetési egységet szolgáló raktározási helyiség,
5. üzemanyagtöltő állomás.

d) Telken belüli parkolást épületben, és/vagy fásított felszíni parkolóban kell biztosítani.

(4) Az IZ-VIII-1 jelű építési övezet területén

- a) a szabadonálló beépítési mód szerinti építési helyeket, az épületek építménymagasságát és a beépítés további feltételeit KSZT-ben kell meghatározni az övezeti előírások betartásával
- b) funkcióváltás, új épület létesítése csak KSZT alapján történhet. A meglévő épületek – a védett épületek kivételével – korlátozás nélkül bonthatók, átalakíthatók.

(5) Az építési övezetek területén a telkek és az építmények kialakítására vonatkozó paramétereket a

8. számú táblázat tartalmazza.

8. sz. táblázat

Az építési övezet jele	a telek megengedett							az épület megengedett	
IZ	beépítési mód	legkisebb kialakítható		legnagyobb			legkisebb	legkisebb	legnagyobb
		területe	szélessége	beépítési mértéke	szintterületi mutatója	terepszint alatti beépítési mértéke	zöldfelületi mértéke	építménymagassága	
		m ²	m	%	m ² /m ²	%	%	m	
IZ-VIII-1	SZ	20000/-	-	35	2,40	50	50	-	30,0

M-VIII JELŰ MUNKAHELYI RENDELTETÉSŰ TERÜLETEK ÁLTALÁNOS ÉPÍTÉSI ÖVEZETI ELŐÍRÁSAI

30.§

(1) Az **M-VIII** jelű építési övezetek területén

a) az alábbi fő rendeltetésű épületek helyezhetők el:

1. védőtávolságot nem igénylő üzemi épület,
2. védőtávolságot nem igénylő raktárépület,
3. javító-, szerelőműhely,
4. önálló üzemanyagtöltő állomás építménye, autómosó,
5. kis- és nagykereskedelmi épület,
6. szolgáltató épület,
7. kutatás, fejlesztés védőtávolságot nem igénylő üzemi jellegű építménye,
8. bemutatóterem,
9. parkolóház, mélygarázs,
10. irodaház,
11. vendéglátó épület,
12. szálláshely szolgáltatás épülete

b) A fő rendeltetésű épületeket kiszolgáló vagy kiegészítő funkciójú önálló épületek is létesíthetők.

c) A megengedett fő rendeltetésű épületeken belül a fő rendeltetést kiszolgáló helyiségeken kívül önálló rendeltetési egységként az alábbi funkciók is elhelyezhetők:

1. vendéglátási,
2. kiskereskedelmi, a (3) b) bekezdés figyelembevételével,
3. irodai,
4. szolgáltatási, szálláshely szolgáltatás
5. kulturális, művelődési és – az alapfokú oktatási létesítmények kivételével – oktatási, egészségügyi célú,
6. sport célú,
7. szórakoztatási – a játéktér kivételével.

d) Nem helyezhető el:

1. lakóépület,
2. védőtávolságot igénylő ipari tevékenységű építmény (épület és műtárgy), telephely

e) Meglévő épület rendeltetését olyan funkcióra megváltoztatni, amely közlekedési, környezetvédelmi szempontból terhelés-növekedéssel jár nem szabad.

f) A 3,5 tonnánál nagyobb súlyú gépjárművek számára a lakóterületek övezeti határától számított 150 méteren belül új önálló parkolóterület, garázs és telephely, illetve ezek be- és kijárata nem alakítható ki, kivéve, ha a telek közterület felől másképpen nem tárható fel.

- (2) Az **M-VIII-1** jelű építési övezetek területén:
- Előkertben szabadtéri raktározás nem folytatható.
 - Az előírt szintterületi mutató és zöldfelületi mutató engedményes értéke csak akkor alkalmazható, ha a telken lévő építmények, vagy új épületek bruttó szintterületének legalább kétharmada intézményi rendeltetésre módosul.
- (4) Az **M-VIII-3** jelű építési övezet területén
- Az építési övezet területe a gazdasági szerkezet átalakulását elősegítő, intézményi rendeltetésű épületek elhelyezésére, átalakítására szolgál.
 - A meglévő üzemi funkció korszerűsítése, az azzal kapcsolatos átalakítás megengedett.
 - Az építési övezet területén:
 - intézményi épület,
 - irodaépület,
 - ellátó szolgáltató építmény,
 - kereskedelmi építmény,
 - a kutatás, fejlesztés nem üzemi technológiájú építménye,
 - bemutatóterem,
 - szálláshely-szolgáltató épület,
 - sportépítmény,
 - oktatási építmény – az alapfokú ellátás kivételével,
 - vendéglátó épület,
 - nem zavaró hatású ipari építmény
 - parkolóház, gépkocsitároló helyezhető el.
 - Nem helyezhető el:
 - önálló ipari épület,
 -
 - lakóépület.
- (5) Az építési övezetek területén a telkek és az építmények kialakítására vonatkozó paramétereket a 9. számú táblázat tartalmazza.

9. sz. táblázat

Az építési övezet jele	a telek megengedett							az épület megengedett	
M	beépítési mód	legkisebb kialakítható		legnagyobb			legkisebb	legkisebb	legnagyobb
		területe	szélessége	beépítési mértéke	szintterületi mutatója	terepszint alatti beépítési mértéke	zöldfelületi mértéke	építménymagassága	
		m ²	m	%	m ² /m ²	%	%	m	
M-VIII-1	Z	min. 6.000 max. 5 ha	50 60 ^[1]	65	2,40 3,00 ^[2]	80	25 20 ^[2]	8,0 ^[7]	20,0
M-VIII-3	Z	6000	50	45	2,40 3,00 ^[3]	80	20 ^[4]	8,0 ^[7]	20,0

^[1] a Könyves Kálmán körút mentén
^[2] intézményi átalakulás esetében
^[3] intézményi átalakulás esetében (4) bekezdés szerint
^[7] kivéve üzemanyagtöltő állomás

**KV-VIII JELŰ KÜLÖNLEGES VÁROSÜZEMELTETÉSI RENDELTETÉSRE VONATKOZÓ
ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK**

33.§

(1) A **KV-VIII** jelű építési övezetek területén:

- a) Az építési övezetben új lakóépület nem létesíthető, a meglévő lakóépület tetőterének beépítése lakófunkcióval is megengedett a külön jogszabály előírásainak keretei között.
- b) A telekhatár mellett zöldsávot kell kialakítani háromszintes növényállománnyal.
- c) Az építési övezetek területén a parkolás felszíni fásított parkolóban megengedett.

(2) A **KV-TE-VIII** jelű építési övezetek (temetők) területén:

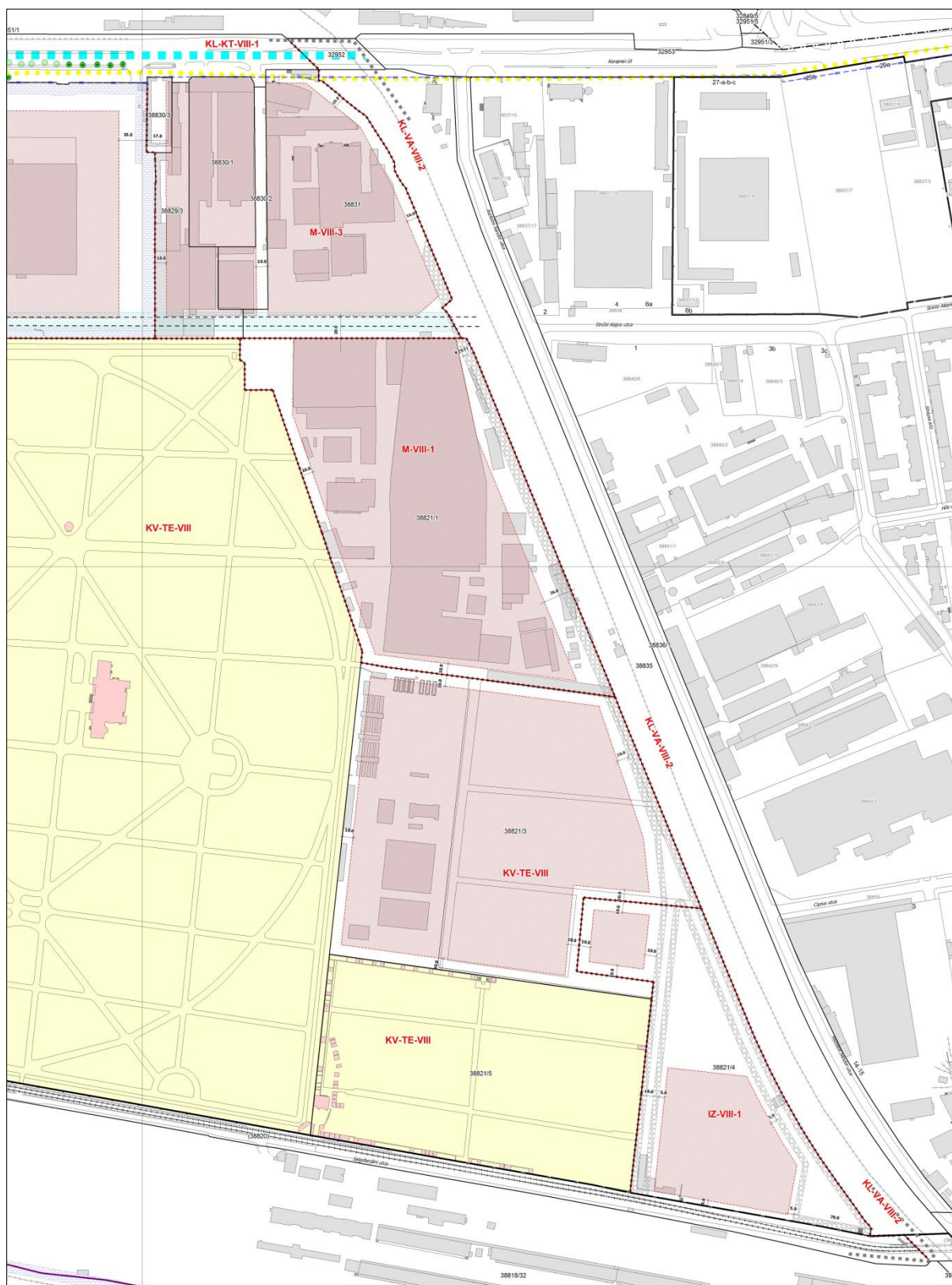
- a) az alábbi fő rendeltetésű épületek helyezhetők el:
 - 1. egyházi és kegyeleti épületek,
 - 2. krematórium,
 - 3. a temetkezés egyéb építményei,
 - 4. virág- és egyéb temetkezési, kegyeleti kellékek árusításához szükséges építmények,
 - 5. szolgálati lakóépület,
 - 6. a fő rendeltetést és a fenntartást kiszolgáló egyéb építmények.
 - b) A telek területe nem osztható.
 - c) Új épületet létesíteni elvi építési engedély alapján lehet.
 - d) A temető területén belül új parkolót csak fásítottan szabad kialakítani.
 - e) A telekhatárok mellett tömör kerítés létesíthető, külső oldalán látványnövényzet (cserjesor, fasor, futtatott növényzet) telepítésével.
- (4) Az építési övezetek területén a telkek és az építmények kialakítására vonatkozó paramétereket a 12. számú táblázat tartalmazza.

12. sz. táblázat

Az építési övezet jele	a telek megengedett							az épület megengedett	
KV	beépí- tési mód	legkisebb kialakítható		legnagyobb			legkisebb	legkisebb	legnagyobb
		területe	szélessége	beépítési mértéke	szintterületi mutatója	terepszint alatti beépítési mértéke	zöldfelületi mértéke	építménymagassága	
		m ²	m	%	m ² /m ²	%	%	m	
KV-TE-VIII	SZ			5	0,05	5.5	50	3,0	8,0

Összességében megállapítható, hogy a terület szabályozási jellemzői lehetővé teszik a sportolási célú hasznosítást, de az előírások finomítása szükséges egyes fejlesztések feltételeinek megteremtéséhez.

A TERÜLETRE VONATKOZÓ HATÁLYOS SZABÁLYOZÁSI TERV



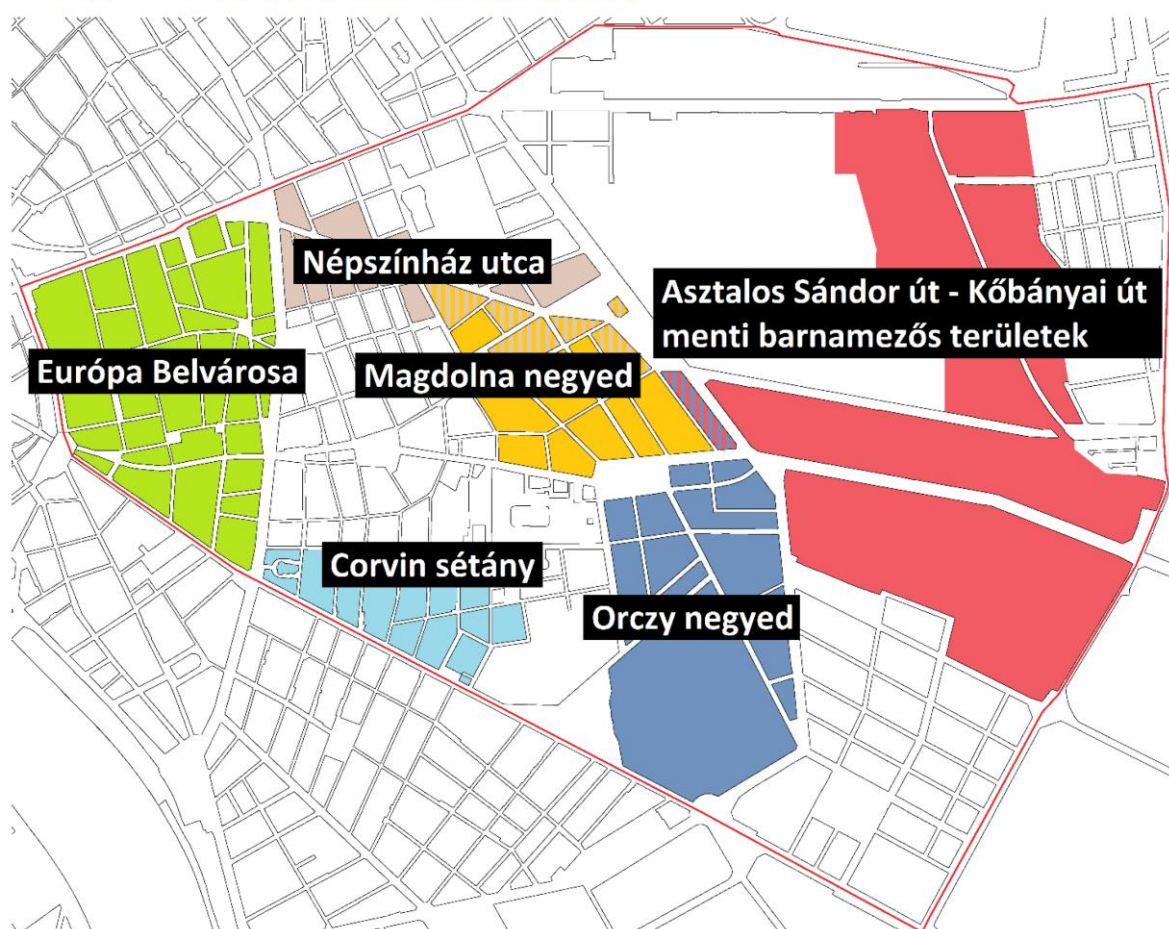
A „Nemzeti Lovarda” területére vonatkozó JKSZT módosítás kivonata

INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA

A Józsefváros Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) a kerület területén hat akcióterületet határolt le, közöttük az Asztalos Sándor út – Kőbányai út menti barnamezős területeket.

*JÓZSEFVÁROS INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA
(Készült a KMOP-6.2.1/K-13-2014-0002 „Közép-Magyarországi Operatív Program – Fenntartható településfejlesztés a kis- és középvárosokban – Integrált Településfejlesztési Stratégiák kidolgozása” című projekt keretében. 2015. augusztus)*

5.2. AKCIÓTERÜLETEK KIJELELÉSE



3. ábra: Akcióterületek.

A piros vonal a VIII. kerület határát, a további színek az egyes akcióterületek indikatív kiterjedését jelzik.

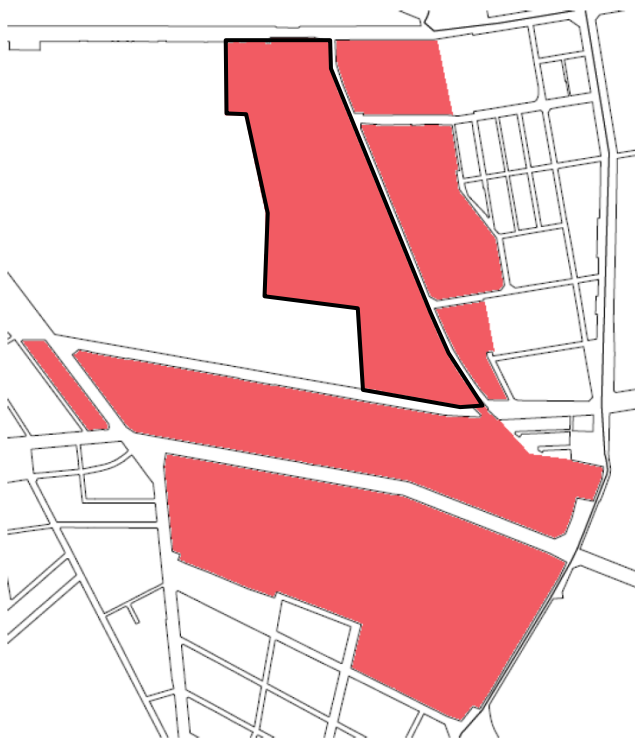
Józsefvárosban hat tervezett akcióterület kijelölése történik meg a 2014-2020 közti fejlesztési elképzelések részeként. E hat területen kerül sor olyan területspecifikus, komplex fejlesztésekre, amelyek kiemelt fejlesztési célterületként az egész kerület jövőjét befolyásoló beavatkozások egymással összefüggő láncolatának szolgálnak helyszínül. Az egyes akcióterületek indikatív leírása a következő:

Forrás: Józsefváros Integrált Településfejlesztési Stratégia

A tervezési terület a barnamezős akcióterületek részét képezi (5.2.6. akcióterület).

Az ITS a terület hasznosítását javasolta, de sem funkciót, sem forrást nem határozott meg a területek előkészítésére, fejlesztésére.

5.2.6. Asztalos Sándor út – Kőbányai út menti barnamezős akcióterület



A kerület északkeleti részében elhelyezkedő, három negyed területét is érintő Asztalos Sándor úti – Kőbányai úti akcióterület az egyedüli, amelyik nem érint lakóterületeket, nem foglal magában közvetlen lakossági relevanciájú programpontokat. Célja ezzel együtt éppúgy a kerület lakossága helyzetének javítása, elsősorban a jelentős kiterjedésű barnamezős, alulhasznosított területek integrált kezelésével, ezzel munkahelyek teremtése, vállalkozások támogatása, sőt, a Ganz-MÁVAG területének rendezése révén közbiztonsági problémák kezelése is.

Az akcióterület volt és jelenlegi ipari területekből (Ganz-MÁVAG és utódai, Michelin gumigyár, Asztalos Sándor úti ipartelep), közlekedési területekből (volt Józsefvárosi pályaudvar, Baross kocsiszín, Hungária kocsiszín), valamint kisebb részt sportpályákból áll össze (a Salgótarjáni utcában, az izraelita temető

mellett). Egy részén jelenleg is aktív ipari termelés folyik, azonban jelentős területek funkció nélküliek (elsősorban a volt Józsefvárosi pályaudvar területén), míg más részeit nehezen ellenőrizhető, bonyolult tulajdoni struktúrájú kiskereskedelmi tevékenység foglalja el (a Ganz-MÁVAG területének északi és középső részei). A Kerepesi úton üzemelő Michelin gumigyár jelenleg aktív, azonban bezárása a közeli jövőben várható.

Az akcióterület problémái közé tartozik – a fent vázolt alulhasznosítottsági problémák mellett – a rossz közlekedési ellátottság, ami elsősorban az Asztalos Sándor út vonalában érvényesül; ahol kívánatos lenne a Kőbányai út irányából való megközelíthetőség megteremtése. További probléma a városon belüli pozíciójának nem megfelelő funkciók jelenléte, amely elsősorban a belvároshoz közeli, jó megközelíthetőségű, lakóterülettel szomszédos Baross kocsiszín, illetve az ahhoz közeli volt Józsefvárosi pályaudvar esetén merül fel. E két terület esetében a funkcióváltás, funkcióbővítés kívánatos, ami a volt pályaudvar esetében meg is kezdődött: a Négy Tigris piac felszámolásával párhuzamosan 2014-ben megkezdődött a Sorsok Háza – A Holokauszt Gyermeáldozatainak Emlékhelye – Oktatási Központ építése, a pályaudvar belső területein sport- és konferenciaközpont létesítése tervezett.

A negyed indikatív területe a volt Ganz-MÁVAG-ból és Józsefvárosi pályaudvarból, a Baross kocsiszínből, a Michelin gumigyárból és az attól délre található sporttelepekből, valamint az Asztalos Sándor út teljes hosszának keleti oldalából áll.

Forrás: Józsefváros Integrált Településfejlesztési Stratégia

A barnamezős akcióterületek en (5.2.6. akcióterület) belül önálló területként szerepel két részterület, illetve feladat. A „Michelin gumigyár területének hasznosítása” a terület funkcióváltására épül.

Ennek a célnak a tervezett, előkészítés alatt álló fejlesztések megfelelnek, az önkormányzati célok megvalósítását elősegítik.

Az ITS az alábbiakat rögzítette a területre:

6.2. Michelin gumigyár területének hasznosítása

A projekt indoklása, szükségessége	A Kerepesi úti Michelin gumigyár területe 2015-ig egyértelműen a kerület tisztán ipari részei közé számított, melynek közelében nincs lakófunkció. A gyár 2015-ben várható bezárása ugyanakkor megteremti a szükségét annak, hogy kész tervek álljanak rendelkezésre a nagy kiterjedésű, jó városi pozíciójú terület későbbi hasznosítására; arra hogy e hasznosítások a lehető legkorábban összhangba kerüljenek a szabályozási keretekkel. Az önkormányzat mozgásterét ugyan csökkenti, de meg nem szünteti, hogy a gyár területe magántulajdon.
A projekt tartalma	<ul style="list-style-type: none"> - Egységes jövőkép kialakítása a tulajdonos és a potenciális jövőbeli hasznosításban érdekeltek bevonásával - Önkormányzati álláspont kialakítása a kívánatos jövőbeli funkciókat illetően (javasoltan ipari vagy kereskedelmi tevékenységként), annak képviselője a jövőkép kialakítása során - Az egységes jövőkép lefordítása a szabályozási eszközök nyelvére - Átmeneti hasznosítás lehetőségeinek vizsgálata és a megfelelő szabályozási környezet megteremtése
A projekt céljai, elvárt eredményei	A projekt a Michelin gumigyár potenciális jövőbeli funkcióváltását hivatott elősegíteni.
Projektgazda	Önkormányzat, illetve általa kijelölt szervei
Partnerek, stakeholderek	A terület tulajdonosa, potenciális új tulajdonosok és bérlők
Előkészítettség	Projektötlet.
Szinergiák	-
Költségigény	nincs
Output indikátorok	Írott, nyilvános önkormányzati jövőkép megléte (igen/nem); az önkormányzati jövőkép alkalmazási feltételeinek rendelkezésre állása a kerületi szabályozásban (igen/nem)
Ütemezés	Az egységes jövőkép kialakításának kezdeményezése 2015 közepétől lehetséges, 2016 első félévére megvalósítható. A megfelelő szabályozási eszközök elkészítése mindezzel párhuzamosan, legkésőbb 2016 közepére elkészíthető.

Forrás: Józsefváros Integrált Településfejlesztési Stratégia

Az ITS az alábbiakat rögzítette a terület határán tervezett feltáró úttal kapcsolatosan:

6.4. Asztalos Sándor úti feltáróút létrehozása

A projekt indokoltsága, szükségessége	<p>A kerület fő iparterületei közötti ellátottsága gyenge, a Józsefvárosi pályaudvar revitalizációjának a rossz közötti megközelíthetőség, feltártság jelentős akadálya. A Ganz terület és a Józsefvárosi pályaudvar területének megújítását együttesen szolgálhatja egy új közlekedési útvonal kialakítása az Asztalos Sándor utcával párhuzamosan, a vasút túloldalán, összekötve a Dózsa György utat a Kőbányai úttal, egészen a Bláthy Ottó utcáig.</p> <p>Ennek első lépése a tulajdon rendezése és a megvalósításhoz szükséges tanulmányok, valamint a szabályozási terv elkészítése, továbbá a szabályozás alá vont terület kisajátítása, a szükséges telekalakítási eljárások lefolytatása.</p>
A projekt tartalma	<ul style="list-style-type: none"> - Tulajdonviszonyok rendezése, esetleges kisajátítások - Tervezés, szabályozási környezet kialakítása - Útépítés - Kerékpáros hálózat bővítése, kerékpártárolók létesítése
A projekt céljai, elvárt eredményei	A projekt célja a Ganz negyed megközelíthetőségének javítása, a kerület ipari területeinek jobb feltárásával a kihasználás növelésének ösztönzése. A várt eredmény, ennek megfelelően, a területhez illeszkedő – zöld – ipari tevékenység növekedése, munkahelyek létrejötte. A Michelin gumigyár egyes, ma közútról közvetlenül nem megközelíthető telkeinek helyzetbe hozása.
Projektgazda	Önkormányzat, illetve általa kijelölt szervei
Partnerek, stakeholderok	Fővárosi Önkormányzat, BKK Közút, MÁV, érintett telektulajdonosok
Előkészítettség	Projektkezdemény, a fővárosi barnamezős tematikus fejlesztési programban, illetve a kerület szabályozási tervében előzménnyel bír.
Szinergiák	A feltáróút létrehozása a terület vonzóbbá tételével segíti a <i>Ganz-MÁVAG területén zöld ipar letelepedésének katalizálása</i> projekt megvalósulását.
Költségigény	1500 M Ft
Output indikátorok	A feltáróút elkészül (igen/nem)
Ütemezés	A szükséges tervezési munkákat 2016 során elvégezve, a kisajátítások 2017-es befejezése mellett a kivitelezés 2018 I. félévében teljesíthető.

Forrás: Józsefváros Integrált Településfejlesztési Stratégia

A barnamezős akcióterületek en (5.2.6. akcióterület) belül önálló feladatként szerepel az „Asztalos Sándor úti feltáró út megvalósítása 1.500.000.000 Ft költséggel és 2018. évi befejezéssel.

Időközben hatályba lépett Budapest új Településszerkezeti Terve (TSZT 2015) és a Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ), amely a Kerepesi út – Kőbányai út közötti, Asztalos Sándor úti feltáró utat már nem tartalmazza.

TERVI ELŐZMÉNYEK ÚJ SZABÁLYOZÁSI TERV (KÉSZ) KIDOLGOZÁSA ESETÉN

Az településfejlesztés és településrendezés területét számos jogszabály szabályozza közvetlenül és közvetve. Közvetlenül az alább felsorolt, az önkormányzati rendeletalkotáshoz kötődő, arra felhatalmazást biztosító, illetve az eljárásokat és a tervek tartalmát meghatározó jogszabályokat alkalmazni kell, de természetesen a településrendezési tervek sem lehetnek ellentétesek a kapcsolódó szakmai jogszabályokkal. Ennek megfelelően a különböző szakterületeket szabályozó (például a környezetvédelemről, a természetvédelemről, az örökségvédelemről, az erdőkről, a vizekről, a közlekedésről vagy a mezőgazdasági termőföldről szóló) jogszabályokat is alkalmazni kell.

A településrendezést közvetlenül befolyásoló vagy meghatározó legfontosabb jogszabályok a teljesség igénye nélkül az alábbiak:

MAGASABB SZINTŰ JOGSZABÁLYOK

1. Alaptörvény Magyarország Alaptörvénye (2011. április 25.)
1. Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (ÖTV)
2. az Országos Területrendezési Tervéről szóló 2003. évi XXVI. törvény (OTrT)
3. a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény (BATrT)
4. az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (ÉTV)
5. a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet
6. az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 523/1997.(XII.20.) Korm.rendelet (OTÉK)

FŐVÁROSI TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI ÉS –RENDEZÉSI TERVEK, KONCEPCIÓK, STRATÉGIÁK

7. BUDAPEST 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció (2013)
jóváhagyva a 767/2013 (IV.24.) számú Főv. Kgy. határozattal
8. ITS 2020 Integrált Településfejlesztési Stratégia (2016)
160/2016.(II.17.) számú Főv. Kgy. határozattal

9. *Budapest Főváros Településszerkezeti Terve (TSZT 2005)*
jóváhagyva a 1125/2005.(V.25.) számú Főv.Kgy. határozattal (hatályon kívül, de alkalmazható)
10. *a Fővárosi Szabályozási Kerettervről szóló 46/1998.(X.15.) Főv. Kgy. rendelet (FSZKT)*
(hatályon kívül)
11. *a Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályzatról szóló 47/1998.(X.15.) Főv. Kgy. rendelet (BVKSZ) hatályon kívül, de 2018.12.31-ig alkalmazni kell.*
12. **Fővárosi Településszerkezeti Terv (TSZT 2015)**
jóváhagyva: az 50/2015.(I.28.) számú Főv.Kgy. határozattal
13. Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló **5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelet (FRSZ)**
(az újabb Kerületi Építési Szabályzatok alapja)

KERÜLETI TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI ÉS –RENDEZÉSI TERVEK, KONCEPCIÓK

14. **Kerületi Integrált Városfejlesztési Stratégia**
(valamennyi érintett kerület rendelkezik ezzel a dokumentummal)
15. **Kerületi Városrendezési és Építési szabályzat (KVSZ)**
A Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzatokat külön fejezet tartalmazza.
16. **Kerületi Építési szabályzat (KÉSZ)**
Az érintett kerületek nem rendelkeznek hatályos Kerületi Építési Szabályzattal, de egyes kerületekben jelenleg készülnek az új jogszabályoknak megfelelő dokumentumok.

A fenti, egymásra épülő jogszabályok rendszere 2013.01.01-ével jelentősen módosult. Az eljárási szabályok és a településrendezési tervek tartalmi követelményei is megváltoztak. A jogalkotó egy átmeneti időszak kijelölésével lehetőséget biztosított arra, hogy az önkormányzatok kidolgoztathassák az új rendszernek megfelelő terveket ugyanakkor ezen időszak alatt mindkét jogszabályi rendszer alkalmazható.

A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012.

(XI. 8.) Korm. rendelet 45.§ és 46.§ szabályozza az átmeneti időszakban követendő folyamatokat.

A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓRÓL, AZ INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁRÓL ÉS A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖKRŐL, VALAMINT EGYES TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SAJÁTOS JOGINTÉZMÉNYEKRŐL SZÓLÓ 314/2012.(XI.8.) KORM. RENDELET

45. § (1) A 2012. december 31-én hatályban lévő, valamint az OTÉK 2012. augusztus 6-án hatályos településrendezési követelményeinek és jelmagyarázatának figyelembevételével elkészített és elfogadott településrendezési eszköz 2018. december 31-ig alkalmazható.

(2) A 2012. december 31-én hatályban lévő településrendezési eszközök 2016. december 31-ig történő módosítása a VI. fejezet eljárási szabályai szerint,

a) - a b) pont kivételével - az OTÉK 2012. augusztus 6-án hatályos településrendezési tartalmi követelményeinek és jelmagyarázatának,

b) az együtt tervezendő terület esetén

ba) az OTÉK 2012. augusztus 6-án hatályos településrendezési tartalmi követelményeinek és jelmagyarázatának, vagy

bb) az e rendelet tartalmi előírásainak és a 6. melléklet szerinti jelmagyarázatnak alkalmazásával történhet.

(4) Amennyiben a településrendezési eszköz (2) bekezdés szerinti módosítása a (2) bekezdésben meghatározott határidőig nem lép hatályba, úgy annak elkészítésére, egyeztetésére és elfogadására e rendelet előírásait kell alkalmazni.

46. § (1) A fővárosi kerület esetében, a 2012. december 31-én hatályban lévő, valamint a 2014. június 30-ig elfogadott településrendezési eszköz, továbbá a (2) bekezdés a) pontja és b) pont ba) alpontja szerint módosított településrendezési eszközök - az OTÉK 2012. augusztus 6-án hatályos településrendezési követelményeinek és jelmagyarázatának, valamint a Fővárosi Szabályozási Kerettervről és a Budapesti Városrendezési és Építési Szabályzatról szóló fővárosi közgyűlési rendelet figyelembevételével - 2018. december 31-ig alkalmazható.

(2) A 2012. december 31-én hatályban lévő kerületi településrendezési eszköz

a) 2014. június 30-ig történő módosítása a VI. fejezet eljárási szabályai szerint, az OTÉK 2012. augusztus 6-án hatályos településrendezési tartalmi követelményeinek és jelmagyarázatának, valamint a Fővárosi Szabályozási Kerettervről és a Budapesti Városrendezési és Építési Szabályzatról szóló fővárosi közgyűlési rendelet figyelembevételével,

b) 2014. július 1-től 2015. december 31-ig történő módosítása - amennyiben az a főváros 2014. július 1-jén hatályos településszerkezeti tervének módosítását nem igényli - a VI. fejezet eljárási szabályai szerint

ba) az OTÉK 2012. augusztus 6-án hatályos településrendezési tartalmi követelményeinek és jelmagyarázatának, valamint a Fővárosi Szabályozási Kerettervről és a Budapesti Városrendezési és Építési Szabályzatról szóló fővárosi közgyűlési rendelet figyelembevételével, vagy

bb) az e rendelet tartalmi előírásainak és a 6. melléklet szerinti jelmagyarázatának alkalmazásával történhet.

(3) Az (1) bekezdés szerinti kerületi településrendezési eszköz (2) bekezdés b) pont ba) alpontja szerint 2016. december 31-ig módosítható, amennyiben

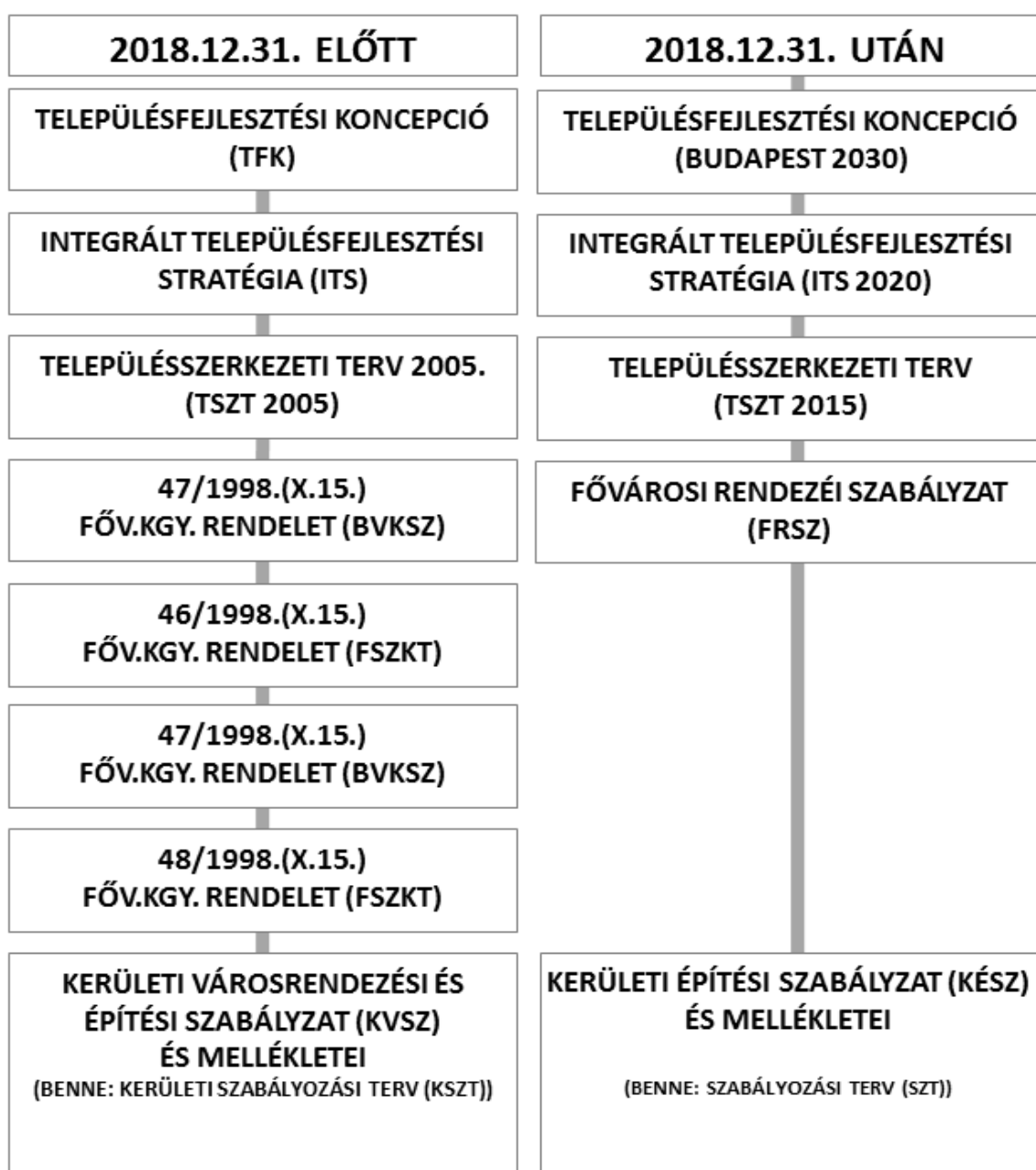
a) a településrendezési eszköz egyeztetése 2015. december 31-én folyamatban volt, és egyeztetése során legalább a véleményezési szakasz kezdeményezése megtörtént, vagy

b) a településrendezési eszköz módosítása a 32. § (6) bekezdése szerint indokolt.

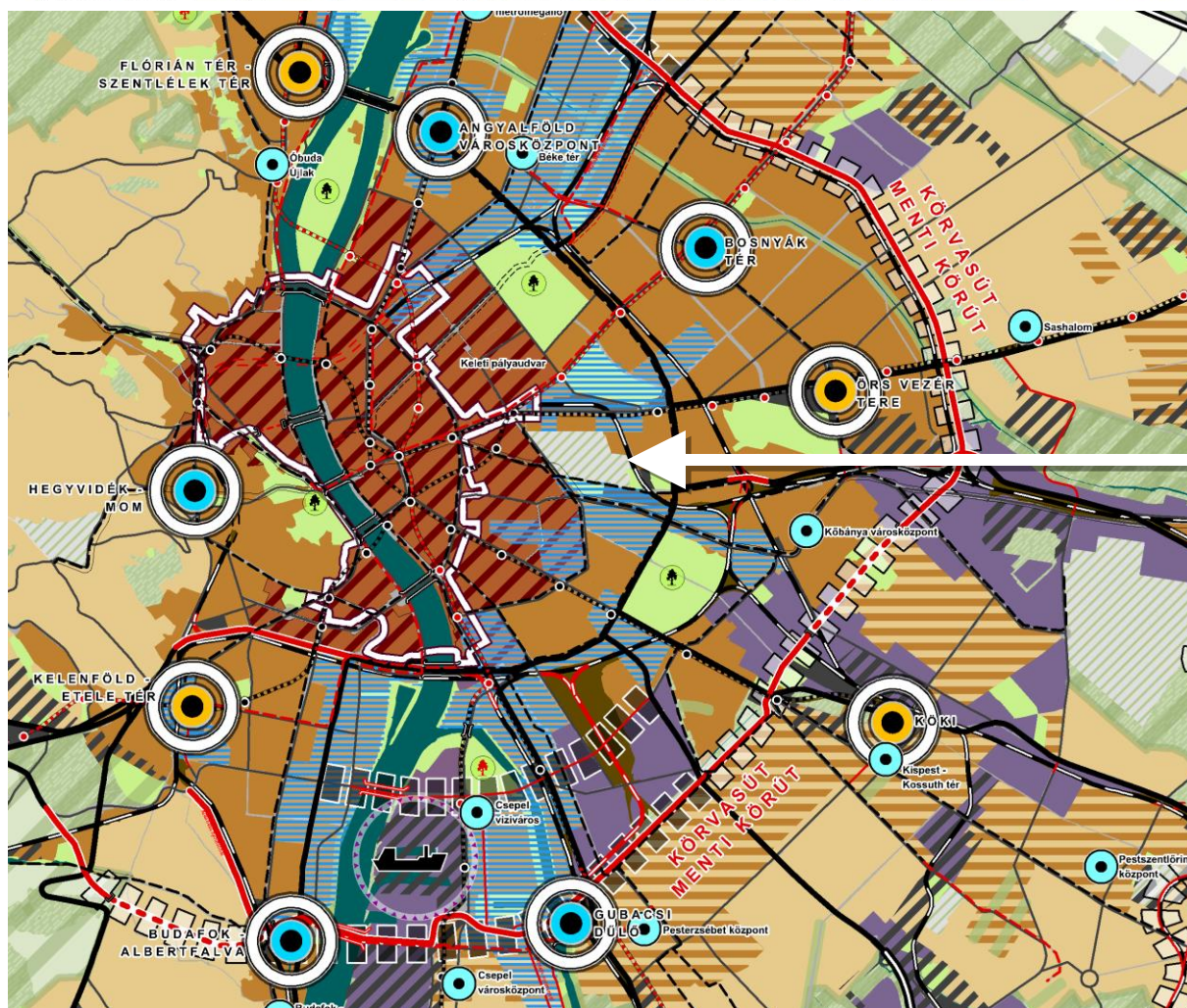
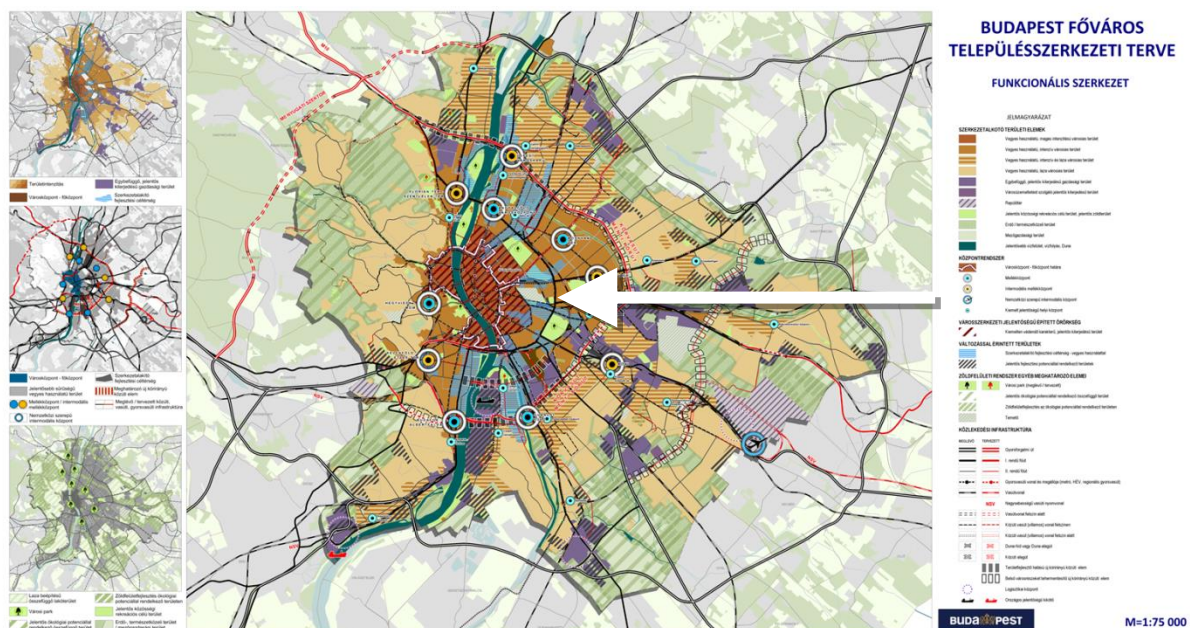
(4) Amennyiben a kerületi településrendezési eszköz (2) bekezdés szerinti módosítása a (2) és (3) bekezdésben meghatározott határidőig nem lép hatályba, úgy annak elkészítésére, egyeztetésére és elfogadására e rendelet előírásait kell alkalmazni.

TERVI RENDSZER 2018.12.31. UTÁN

A tervezés jelenlegi előkészítő szakaszában a tervezési folyamat eredménye nem ismert minden részletében, ezért meg kell vizsgálni azt is, hogy a tervezett fejlesztések programja hogyan valósítható meg a tervi háttér módosításának szándéka esetén. Új kerületi szabályzat készítése esetén az OTÉK, Budapest Településszerkezeti Terve (TSZT 2015) és a Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ) alkalmazandó a Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) kidolgozása során. A korábbi jogszabályi rendszerre épülő, hatályos Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzatok (KVSZ) 2018.12.31-ig alkalmazhatók, de már nem módosíthatók. 2018.12.31. után már csak a KÉSZ alkalmazható.



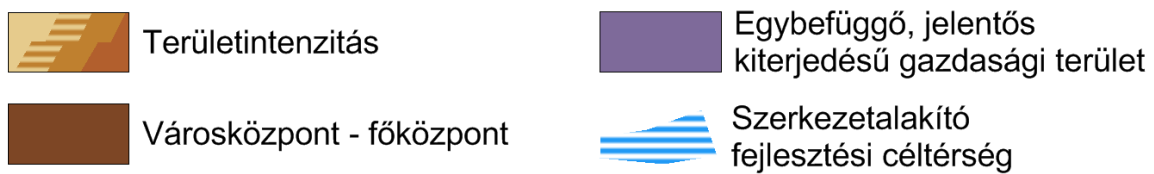
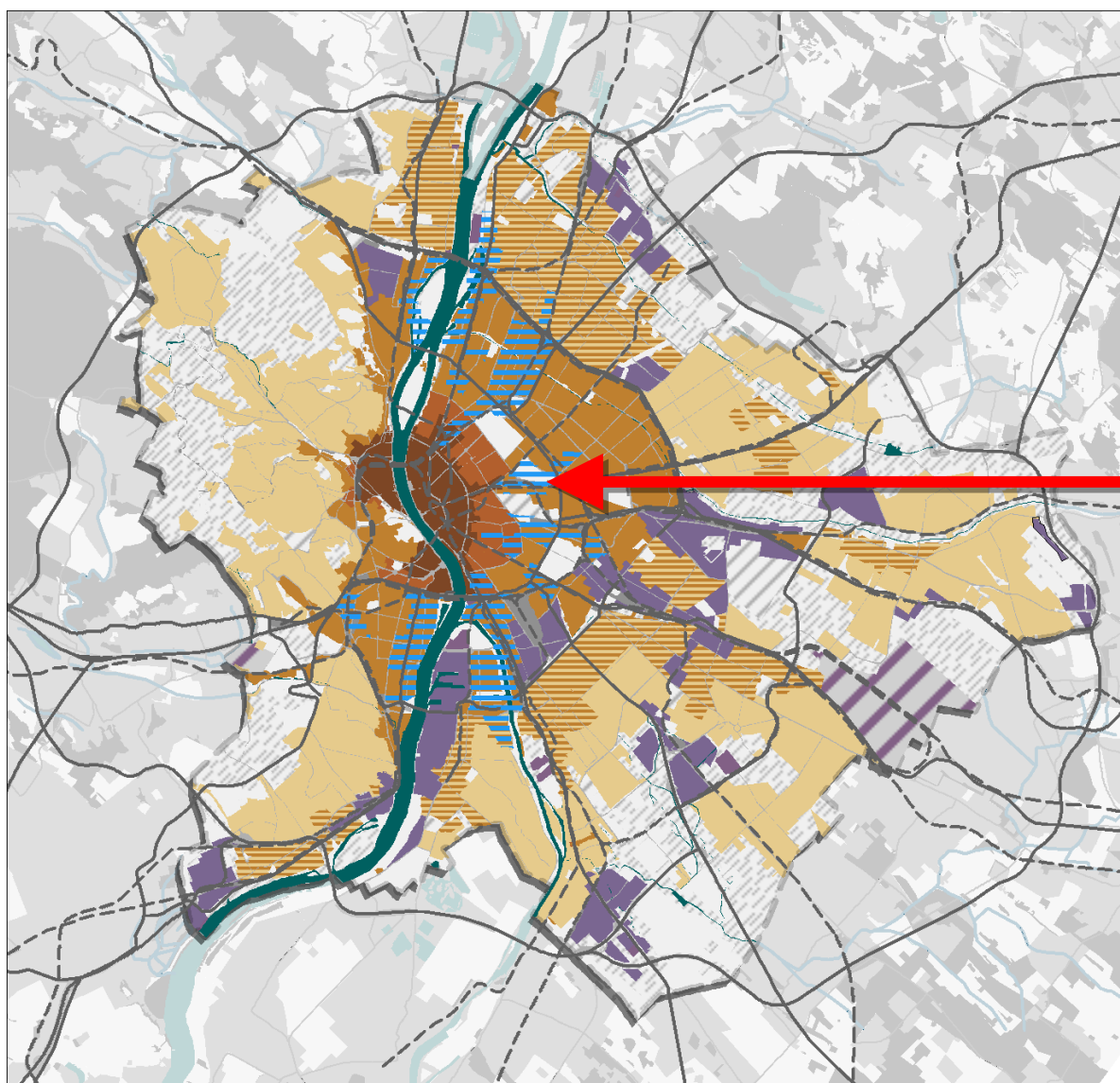
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV (TSZT 2015)









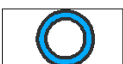
Szerkezeti Tervlap

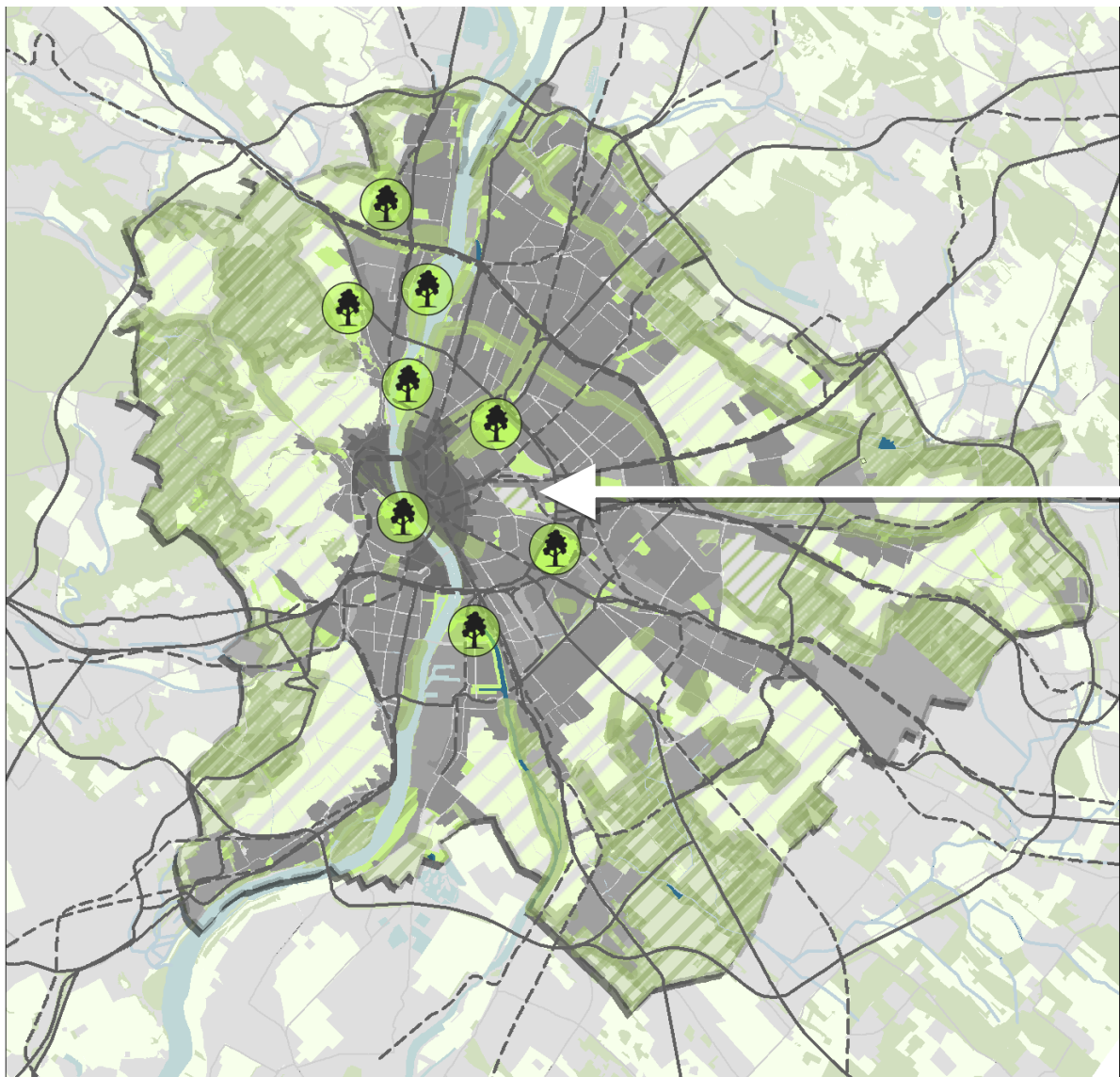
JELMAGYARÁZAT		
SZERKEZETALKOTÓ TERÜLETI ELEMÉK		
	Vegyes használatú, magas intenzitású városias terület	
	Vegyes használatú, intenzív városias terület	
	Vegyes használatú, intenzív és laza városias terület	
	Vegyes használatú, laza városias terület	
	Egybefüggő, jelentős kiterjedésű gazdasági terület	
	Városüzemeltetést szolgáló jelentős kiterjedésű terület	
	Repülőtér	
	Jelentős közösségi rekreációs célú terület, jelentős zöldterület	
	Erdő / természetközeli terület	
	Mezőgazdasági terület	
	Jelentősebb vízfelület, vízfolyás, Duna	
KÖZPONTRENDSZER		
	Városközpont - főközpont határa	
	Mellékközpont	
	Intermodális mellékközpont	
	Nemzetközi szerepű intermodális központ	
	Kiemelt jelentőségű helyi központ	
VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ ÉPÍTETT ÖRÖKSÉG		
	Kiemelten védendő karakterű, jelentős kiterjedésű terület	
VÁLTOÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK		
	Szerkezetalkító fejlesztési céltérség - vegyes használatú	
	Jelentős fejlesztési potenciállal rendelkező területek	
ZÖLDFELÜLETI RENDSZER EGYÉB MEGHATÁROZÓ ELEMÉI		
	Városi park (meglévő / tervezett)	
	Jelentős ökológiai potenciállal rendelkező összefüggő terület	
	Zöldfelületfejlesztés az ökológiai potenciállal rendelkező területen	
	Temető	
KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA		
MEGLÉVŐ	TERVEZETT	
		Gyorsforgalmi út
		I. rendű főút
		II. rendű főút
		Gyorsvasúti vonal és megállója (metró, HÉV, regionális gyorsvasút)
		Vasútvonal
		Nagysebességű vasúti nyomvonal
		Vasútvonal felszín alatt
		Közüti vasút (villamos) vonal felszínen
		Közüti vasút (villamos) vonal felszín alatt
		Duna-híd vagy Duna-alagút
		Közüti alagút
		Területfejlesztő hatású új körirányú közúti elem
		Belső városrészeket tehermentesítő új körirányú közúti elem
		Logisztikai központ
		Országos jelentőségű kikötő


A tervlap a főbb funkcionális szerkezeti elemeket rögzíti. A tervezési terület Kerepesi út menti része „Szerkezetalkító fejlesztési céltérség” (intézményterület), míg a Salgótarjáni út menti terület „Jelentős közösségi rekreációs terület” besorolású. A Nemzeti Sírkert területe – amely érinti a területet – „Jelentős ökológiai potenciállal rendelkező összefüggő terület”.






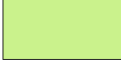
	Városközpont - főközpont		Szerkezetalkító fejlesztési céltérség
	Jelentősebb sűrűségű vegyes használatú terület		Meghatározó új körirányú közúti elem
	Mellékközpont / intermodális mellékközpont		Meglévő / tervezett közúti, vasúti, gyorsvasúti infrastruktúra
	Nemzetközi szerepű intermodális központ		





 Laza beépítésű
összefüggő lakóterület

 Zöldfelületfejlesztés ökológiai
potenciállal rendelkező területen

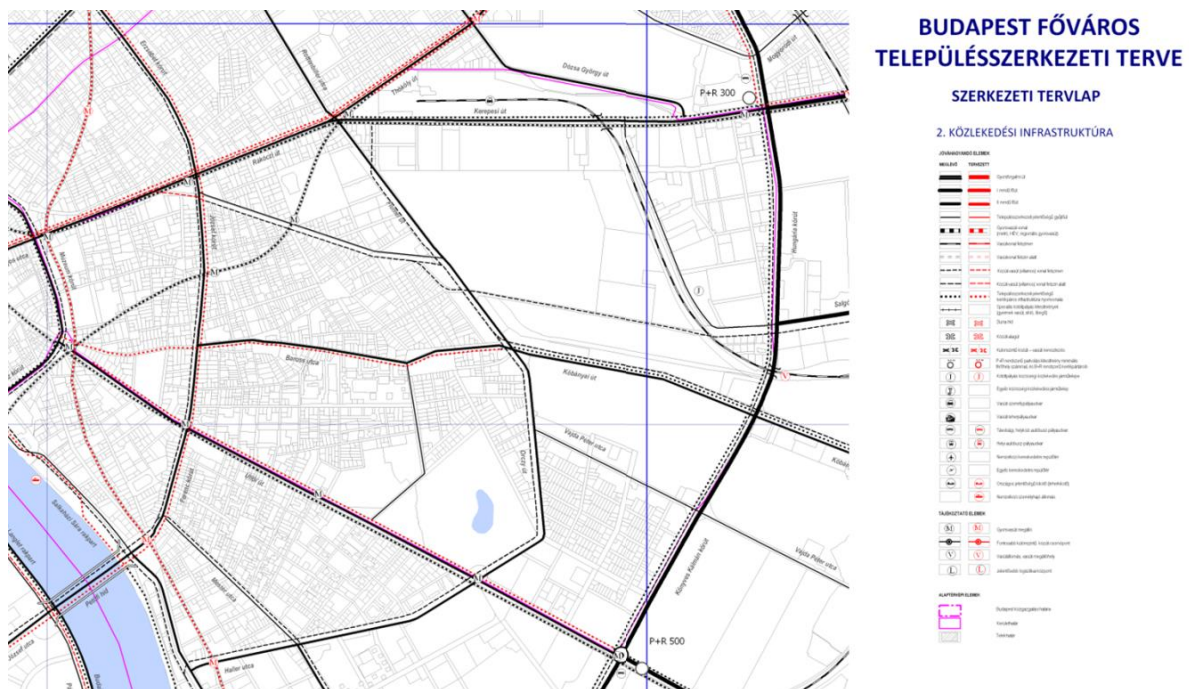
 Városi park

 Jelentős közösségi
rekreációs célú terület

 Jelentős ökológiai potenciállal
rendelkező összefüggő terület

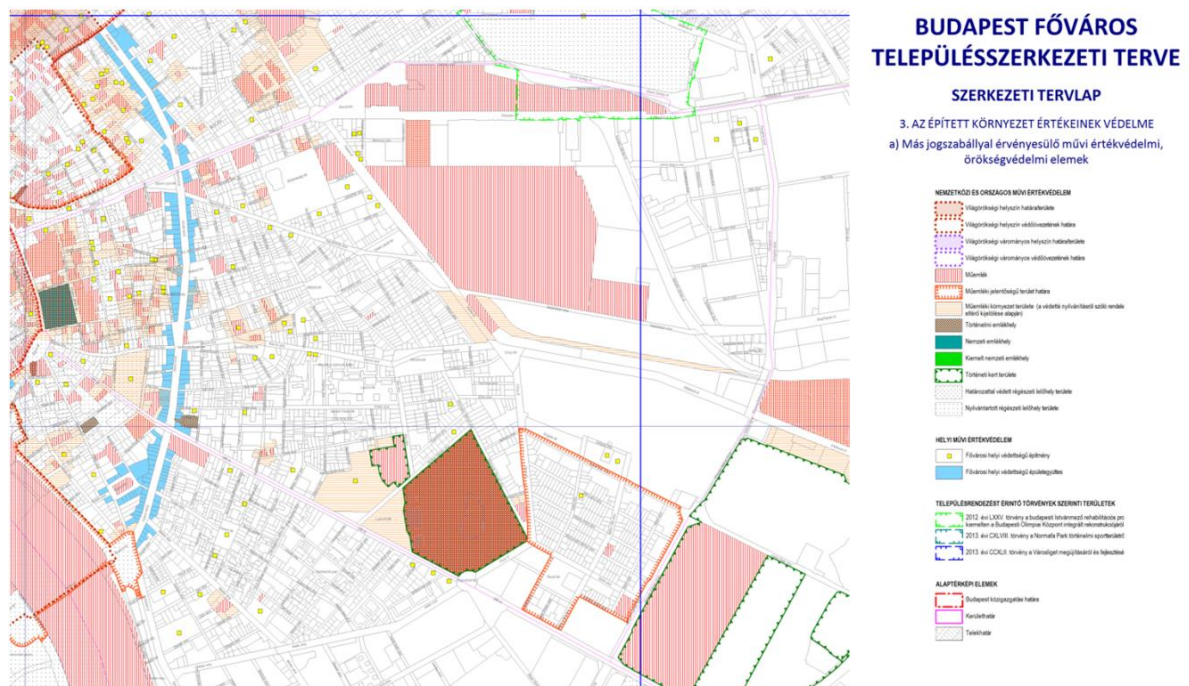
 Erdő-, természetközeli terület
/ mezőgazdasági terület

A terület Vi-1 (Gksz-2), Gksz-2, K-T és K-Rek területfelhasználási egységbe sorolt.



Szerkezeti tervlap (TSZT 2015) / Közlekedési infrastruktúra

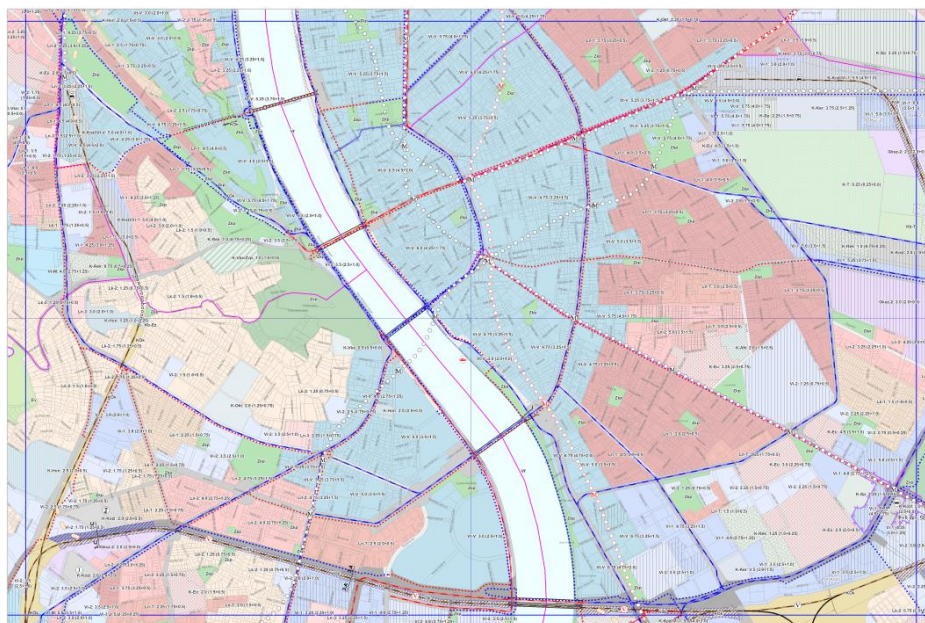
A területre megállapítást nem tesz, de a terület határain fontos infrastruktúra vonalak húzódnak.



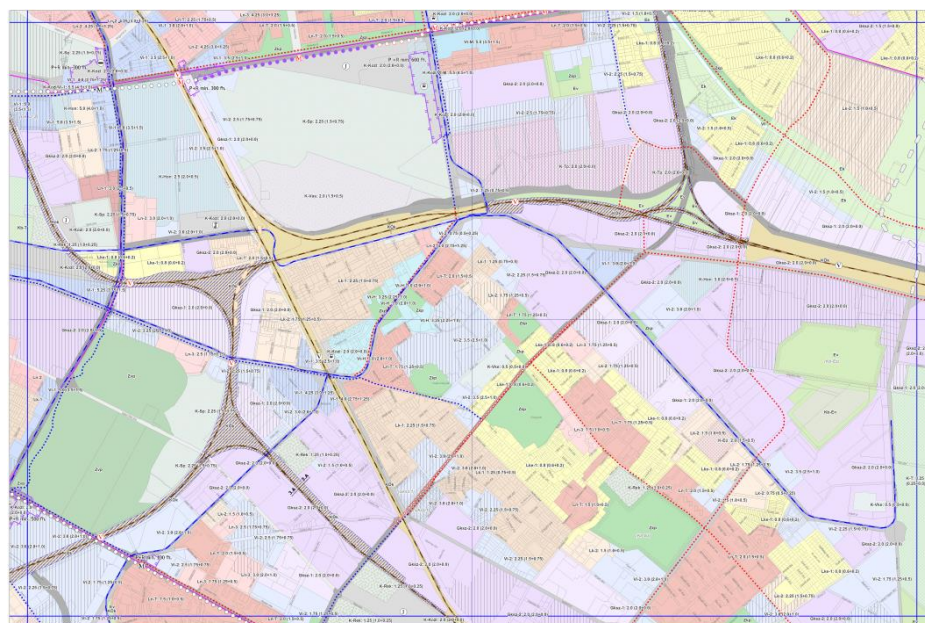
Szerkezeti tervlap (TSZT 2015) / Az épített környezet értékeinek védelme (a)

A területen műemlék nem található.

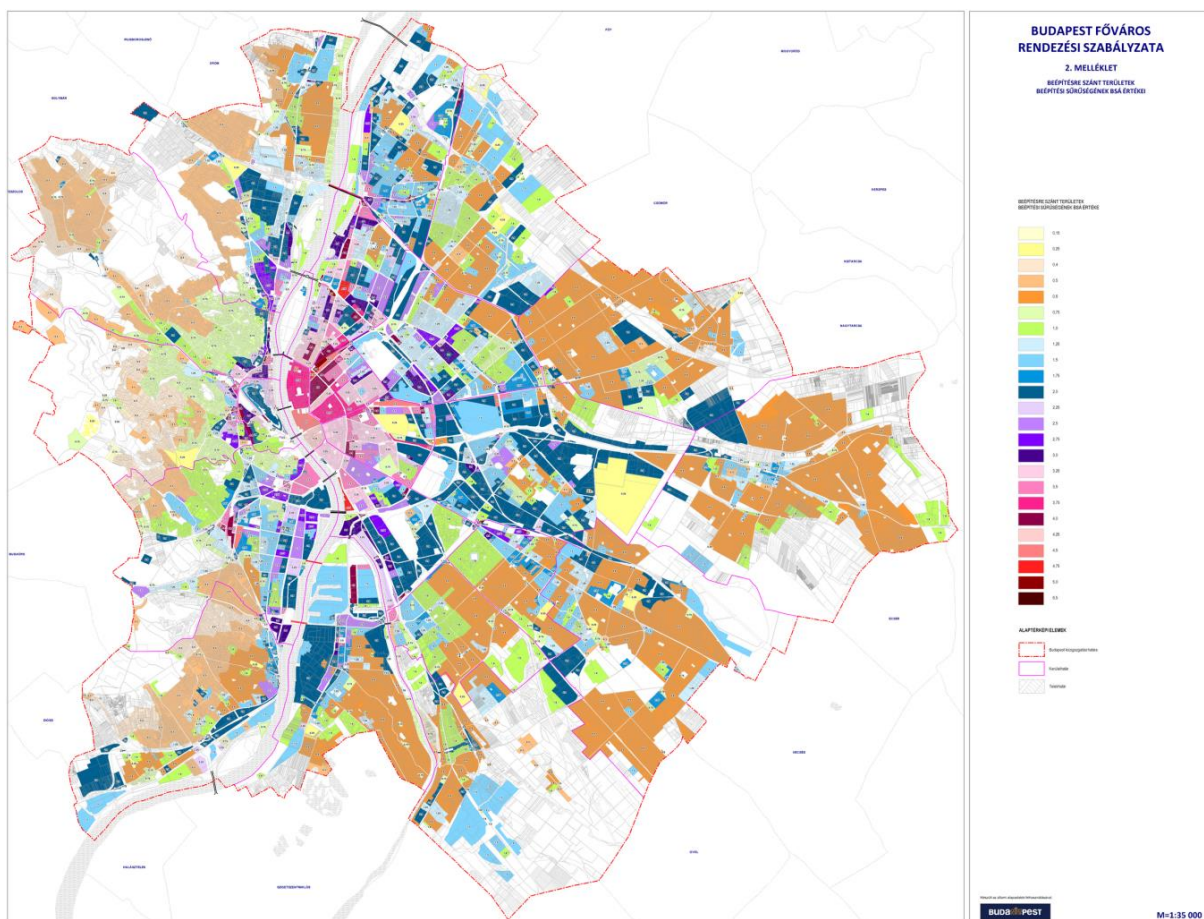
FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT (FRSZ)



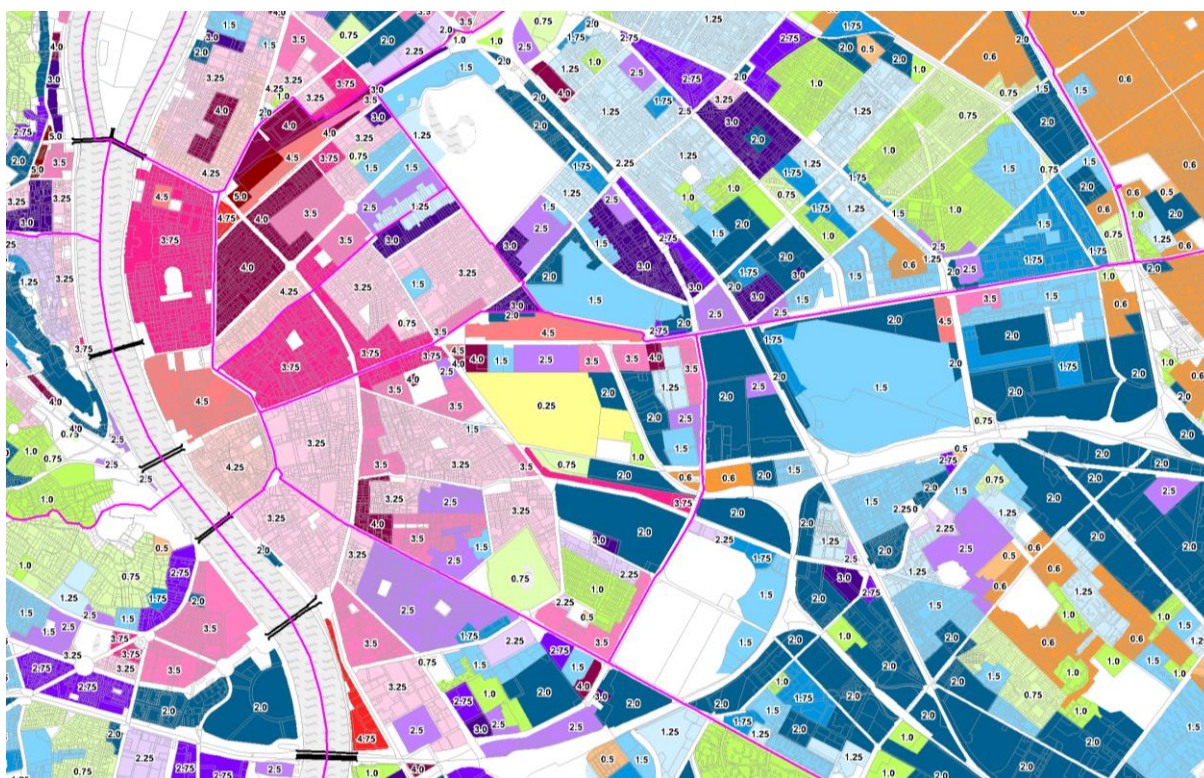
FRSZ kivonata (65-411 szelvény)



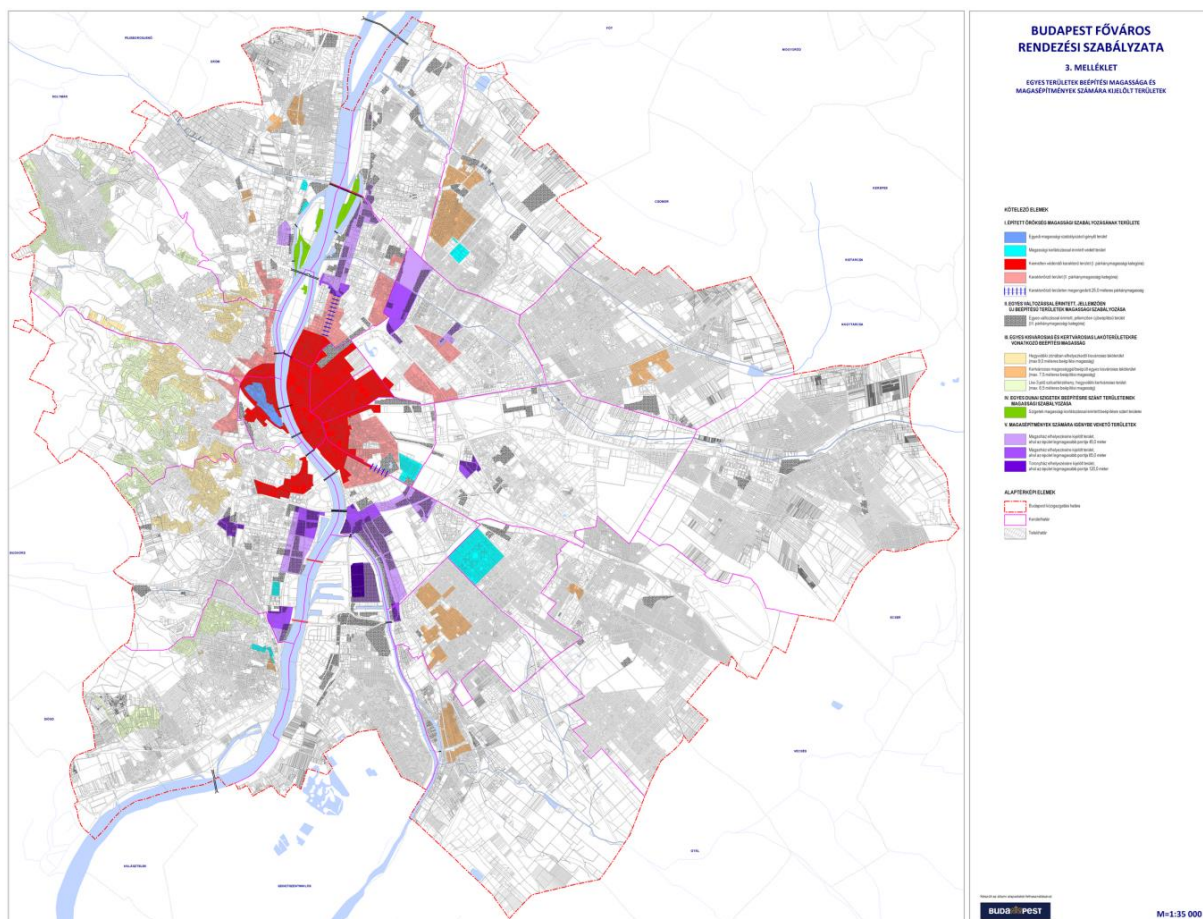
FRSZ kivonata (65-412 szelvény)



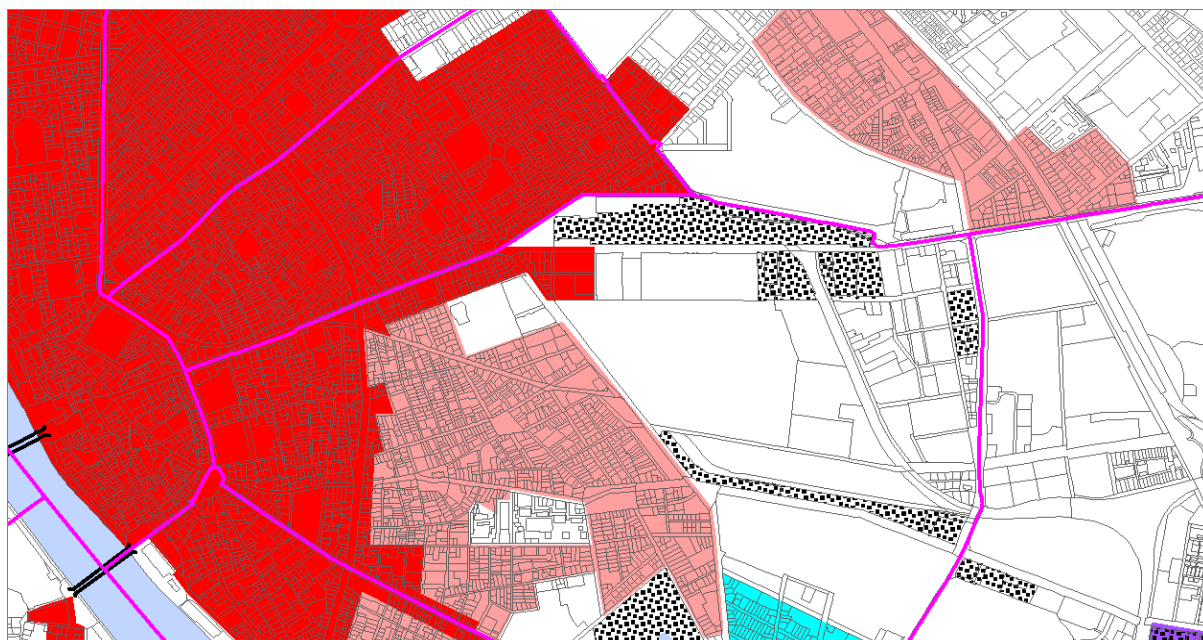
A beépítés sűrűsége (BSÁ)



A beépítés sűrűsége (BSÁ) - részlet



Beépítési magasság



Beépítési magasság – részlet

Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű, magassági szabályozást igénylő területek (egyész változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória).

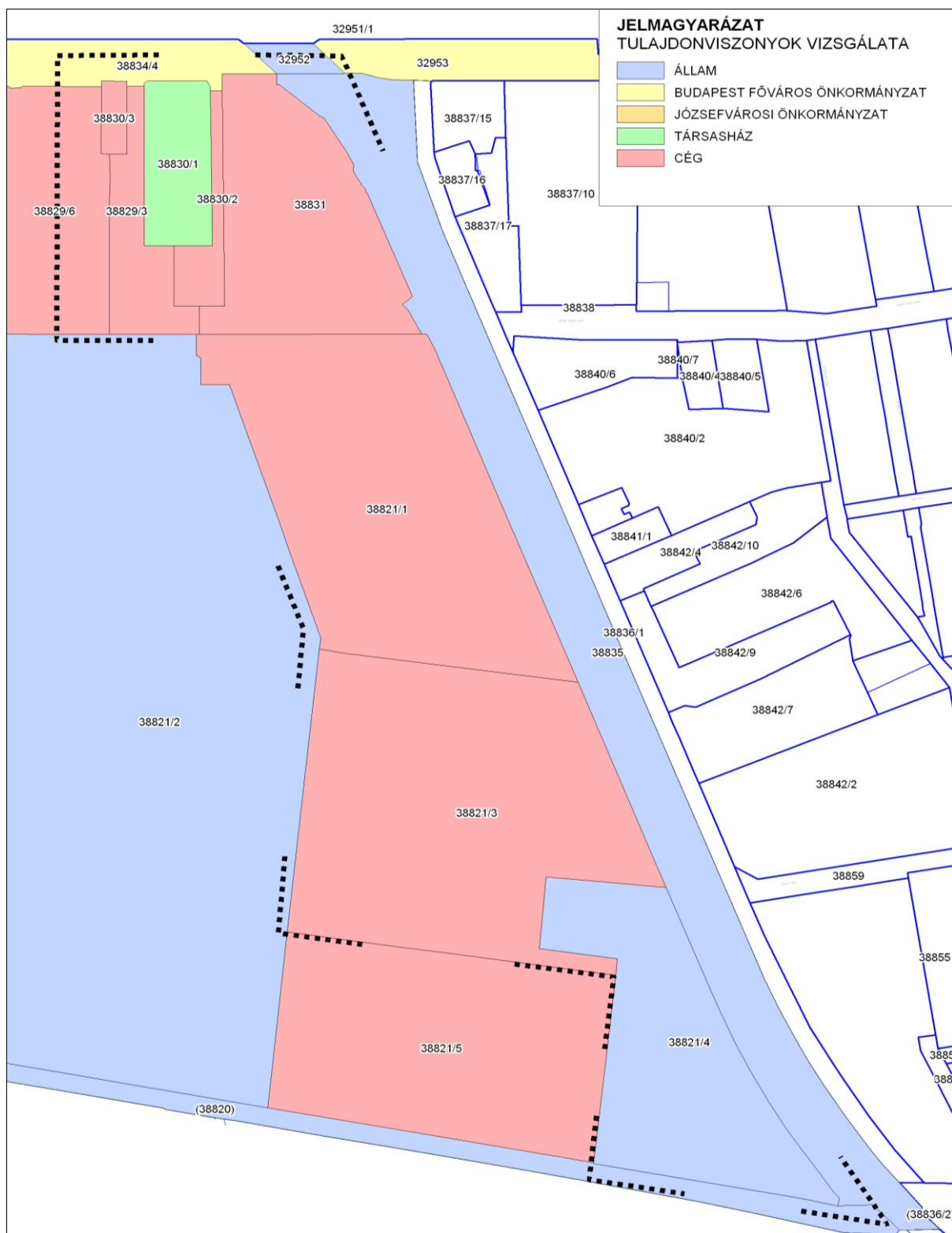
A MEGLÉVŐ BEÉPÍTÉS JELLEMZŐI

TULAJDONVIZSGÁLAT

Tulajdoni adatok a tervezési területre és környezetére

2016.04.25. állapot

SSZ	HRSZ.	CÍM	TERÜLET	MŰVELÉSI ÁG	TULAJDONOS/KEZELŐ
1	32952	1080 Budapest Kerepesi út	1.651	kivett vasúti átjáró	1) Magyar Állam 1/1 3) vagyongazdálkodó 1/1 MÁV ZRT. 1087 Bp. VIII. Könyves K. körút 54-60.
2	32953	1080 Budapest Kerepesi út	21.272	kivett közterület	3) Budapest Fővárosi Önkormányzat 1/1 1052 Budapest V. ker. Városház utca 9-11.
3	(38820)	1080 Budapest Salgótarjáni u. 3.	21.803	kivett közterület	1) Magyar Állam 1/1 5) vagyongazdálkodó 0/0 MÁV ZRT. 1087 Bp. VIII. Könyves K. körút 54-60.
4	38821/1	1087 Budapest Kerepesi út 17.	61.101	kivett üzem	5) MICHELIN Hungária Abroncsgyártó Kft. 1/1 4401 Nyíregyháza Bottyán J. utca 15.
5	38821/2	1089 Budapest Fiumei út 16-18. 2) Védett terület	556.812	kivett temető	1) Magyar Állam 1/1 4) tulajdonosi jogokat gyakorló szerv. 1/1 Magyar Nemzeti Vagyongazdálkodó Zrt. 1133 Budapest XIII. ker. Pozsonyi út 56.
6	38821/3	1087 Budapest Salgótarjáni út	68.011	kivett lakóház, udvar, gazdasági épület	4) Budapesti Temetkezési Intézet Zrt. 1/1 1086 Budapest VIII. ker. Fiumei út 16.
7	38821/4	1080 Budapest Salgótarjáni út	34.895	kivett sporttelep	1) Magyar Állam 1/1 8) vagyongazdálkodó 1/1 Magyar Testgyakorlók Köre Budapest 1087 Budapest VIII. Salgótarjáni út 12-14.
8	38821/5	1086 Budapest Fiumei út 16. 1) Műemlék	47.910	kivett temető	4) Budapesti Temetkezési Intézet Zrt. 1/1 1086 Budapest VIII. ker. Fiumei út 16.
9	38829/3	1080 Budapest Kerepesi út	8.581	kivett üzem	3) Tauform Kft. 1/1 1087 Budapest VIII. ker. Kerepesi út 13.
10	38829/6	1080 Budapest Kerepesi út	122.857	kivett udvar és kiállítóház és szabadidőközpont és keresk. egység és vendéglátóegység	13) Symmetry Arena Ingatlankezelő Kft. 1/1 1134 Budapest XIII. ker. Váci út 33.
11	38830/1	1087 Budapest Kerepesi út 15.	8.748	kivett üzem	7) Társasháztulajdon 0/0 Budapest VIII. Kerepesi út 15. Társasház 1087 Budapest VIII. ker. Kerepesi út 15.
12	38830/2	1087 Budapest Kerepesi út 17. Kerepesi út 15.	3.857	kivett üzem	5) MICHELIN Hungária Abroncsgyártó Kft. 1/1 4401 Nyíregyháza Bottyán J. utca 15.
13	38830/3	1087 Budapest Kerepesi út 13.	1.477	kivett beépítetlen terület	5) RC Holding Vagyongazdálkodó Kft. 1/1 1165 Budapest XVI. Katona József utca 17.
14	38831	1087 Budapest Kerepesi út 17.	29.696	kivett üzem	5) MICHELIN Hungária Abroncsgyártó Kft. 1/1 4401 Nyíregyháza Bottyán J. utca 15.
15	38834/4	1080 Budapest Kerepesi út	50.542	kivett közterület és metró	5) Budapest Fővárosi Önkormányzat 1/1 1052 Budapest V. ker. Városház utca 9-11.
16	38835	1080 Budapest Kerepesi út	57.787	kivett vasútállomás	1) Magyar Állam 1/1 3) vagyongazdálkodó 1/1 MÁV ZRT. 1087 Bp. VIII. Könyves K. körút 54-60.



Tulajdonviszonyok

A Nemzeti Sírkert, az MTK sporttelep és a vasút a Magyar Állam tulajdonában van. A vizsgált terület további része jellemzően cégek, gazdasági társaságok tulajdonában van. A FŐTAXI épülete társasház.

VÁROSRENDEZÉSI ÖSSZEFÜGGÉSEK



A terület a Google ortofotóján

A városszerkezet fejlesztése szempontjából a leglényegesebb alapelvek az alábbiak:

- a környezethez történő minél közvetlenebb csatlakozás, integráció biztosítása
- a területek feltárásához szükséges feltételek kialakítása (Salgótarjáni úti pályák megközelítése)
- a beépíthető területek lehatárolása.

VÁROSFEJLESZTÉSI- ÉS VÁROSRENDEZÉSI SZEMPONTOK

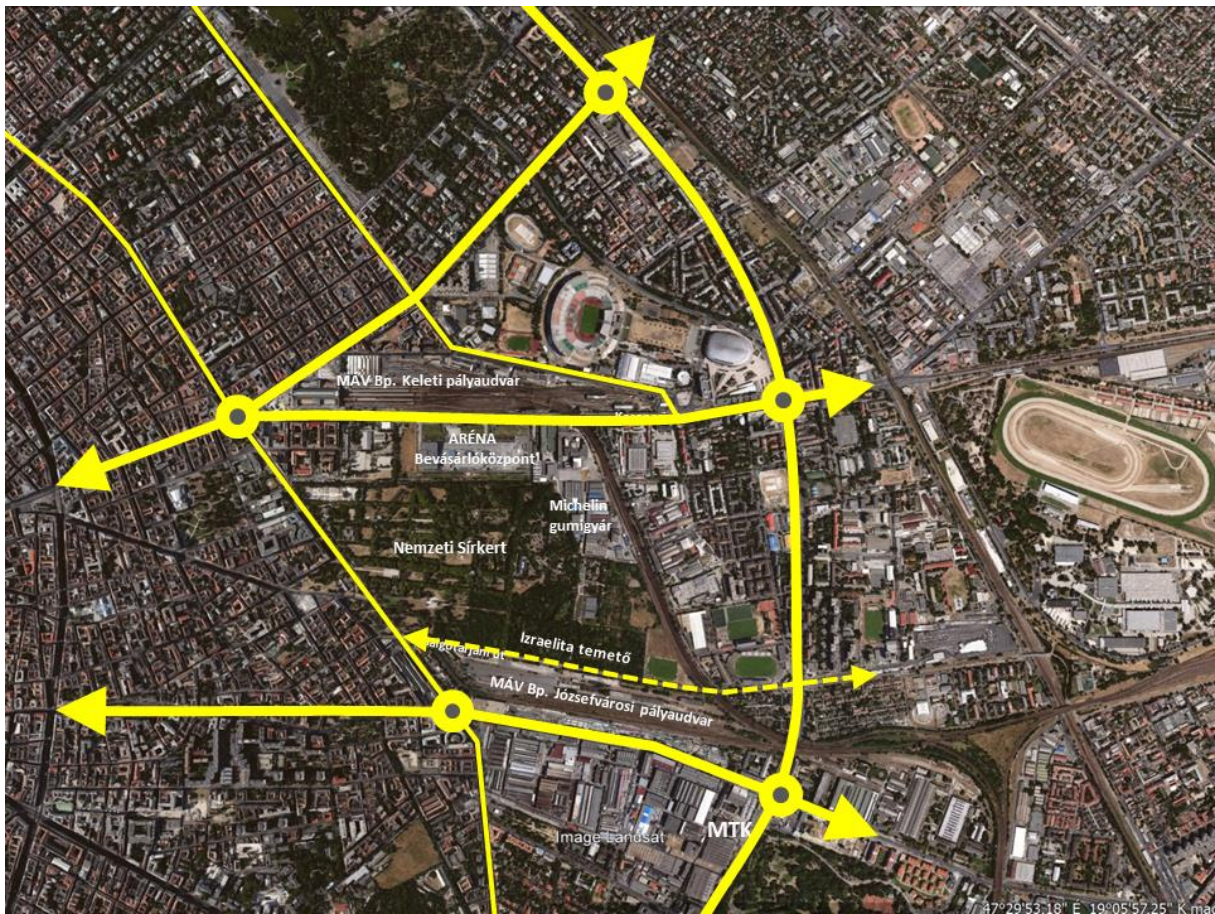
1. Tulajdonviszonyok

2. Városszerkezeti adottságok és lehetőségek

- 2.1 A tervezett Sportcentrum közvetlenül kapcsolódik a Kerepesi úthoz
- 2.2 A tervezett Sportcentrum és a Salgótarjáni úti pályákat kezelése
- 2.2 A tervezett Sportcentrum, a pályák és a kulturális együttes közötti kapcsolat biztosítása.

3. Kedvező fejlesztési környezet

- 3.1 A terület a Kerepesi út mentén fekszik, ahol a közelben kötőtpályás közösségi közlekedés működik, illetve metróállomás található.
- 3.2 A terület összefügg, így a területrészek közötti munkamegosztás, illetve a tevékenységek egymásra és a környezetre gyakorolt hatásai megfelelően alakíthatók, de ennek feltételrendszere csak részben adott (közúti közlekedési kapcsolatok problematikája).



A terület főbb összefüggései

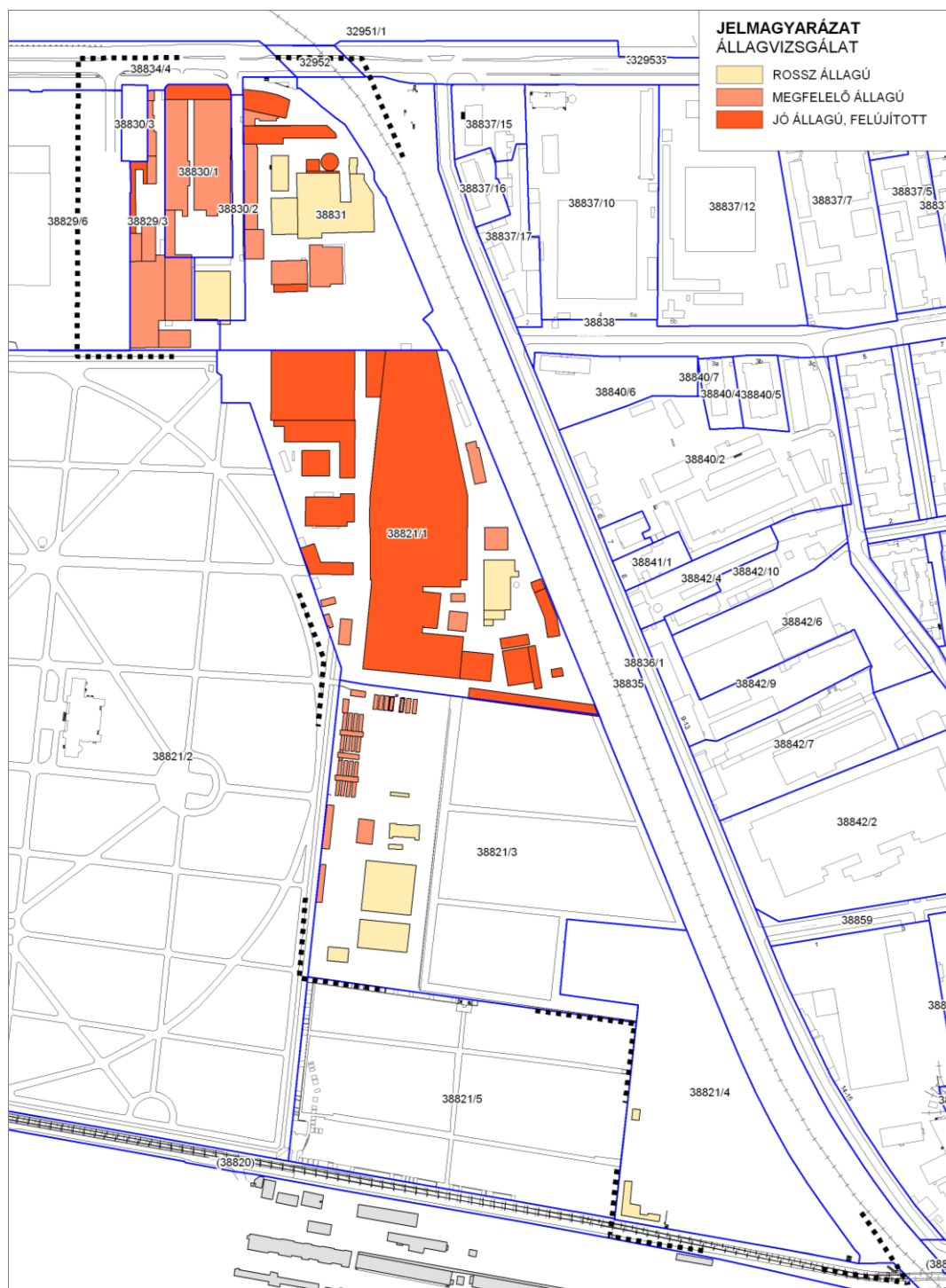
A Kerepesi út és a Salgótarjáni út közötti beépítés sajátossága, hogy a területet jellemzően nagyterjedésű és zárt funkciók szegélyezik (Nemzeti Sírkert, ARÉNA Bevásárlóközpont, MÁV vasúti pálya). A Nemzeti Sírkert jelentős kiterjedésű területe és a Józsefvárosi pályaudvar területe városszerkezetileg nehezen átjárható.

A fő városrendezési cél e területek minél magasabb színvonalú integrálása a városszerkezetbe. A MÁV vasútvonal jelentős izoláló hatású sávként határolja a területet. A tervezett sportterületek fejlesztési szándékai megfelelnek a hatályos településrendezési tervekben rögzített követelményeknek, azok módosítása finomhangolásának műveleteit azonban a tervezett programmal összhangban el kell végezni, megvizsgálva, hogy mely szabályozási elemek felülvizsgálatra válhat indokolttá és szükségessé.

Ez utóbbira a beépítési koncepciótervek ismeretében van mód.

Az épületállomány funkcióinak vizsgálata alapján megállapítható, hogy a területen – a területek rendeltetésének megfelelően – sportolási célú (MTK, BKV) épületek és üzemi célú (BKV remíz) épületállomány található. A Salgótarjáni út mentén, a sportterülethez tartozó, használaton kívüli épület áll.

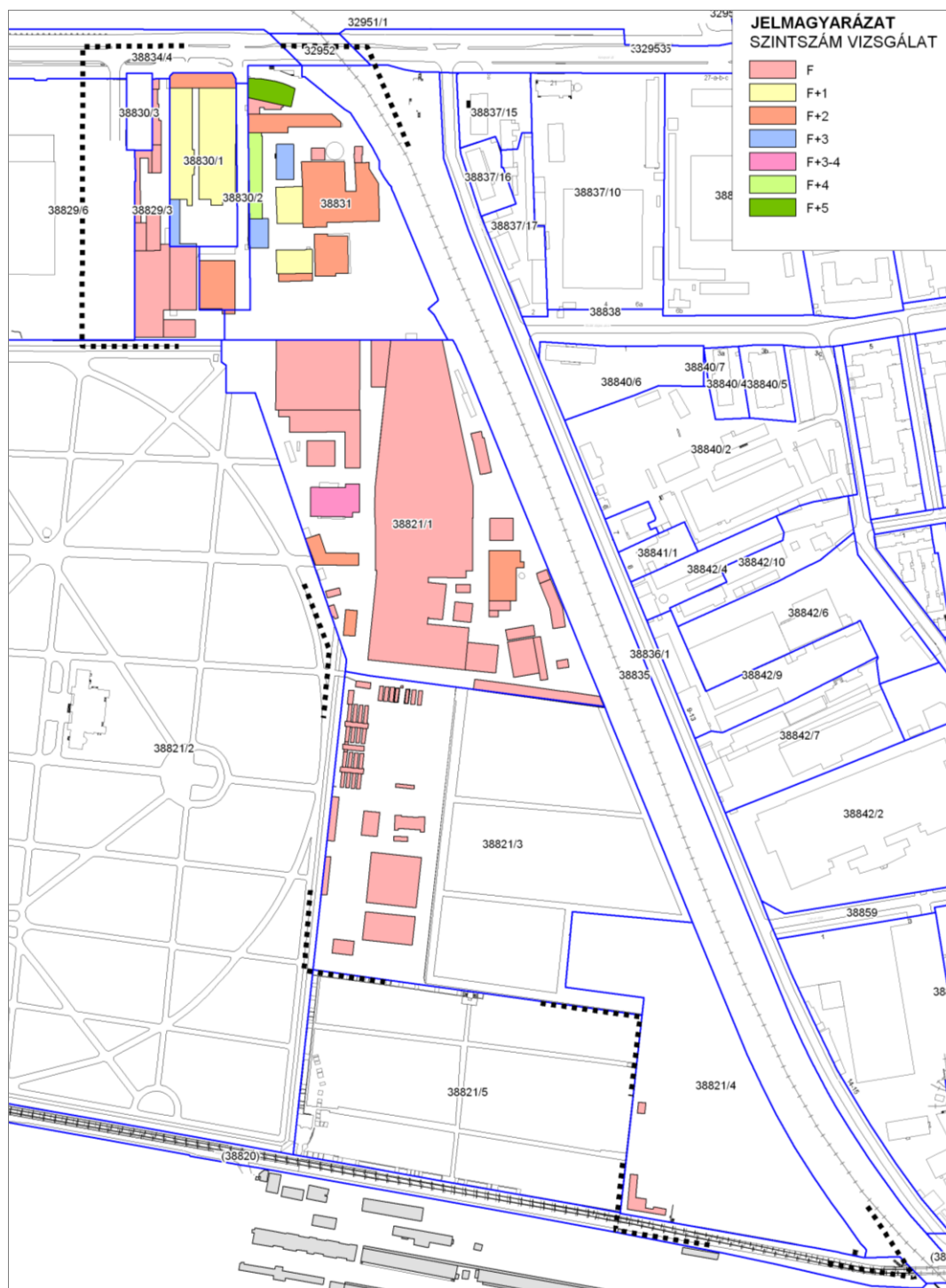
ÁLLAG VIZSGÁLAT



Állagvizsgálata

Az épületállomány állapotának szemrevételezése alapján megállapítható, hogy a területen található épületállomány állapota jellemzően közepes, jó, illetve felújított. A Salgótarjáni út mentén, a sportterülethez tartozó, gyenge állapotú épület áll.

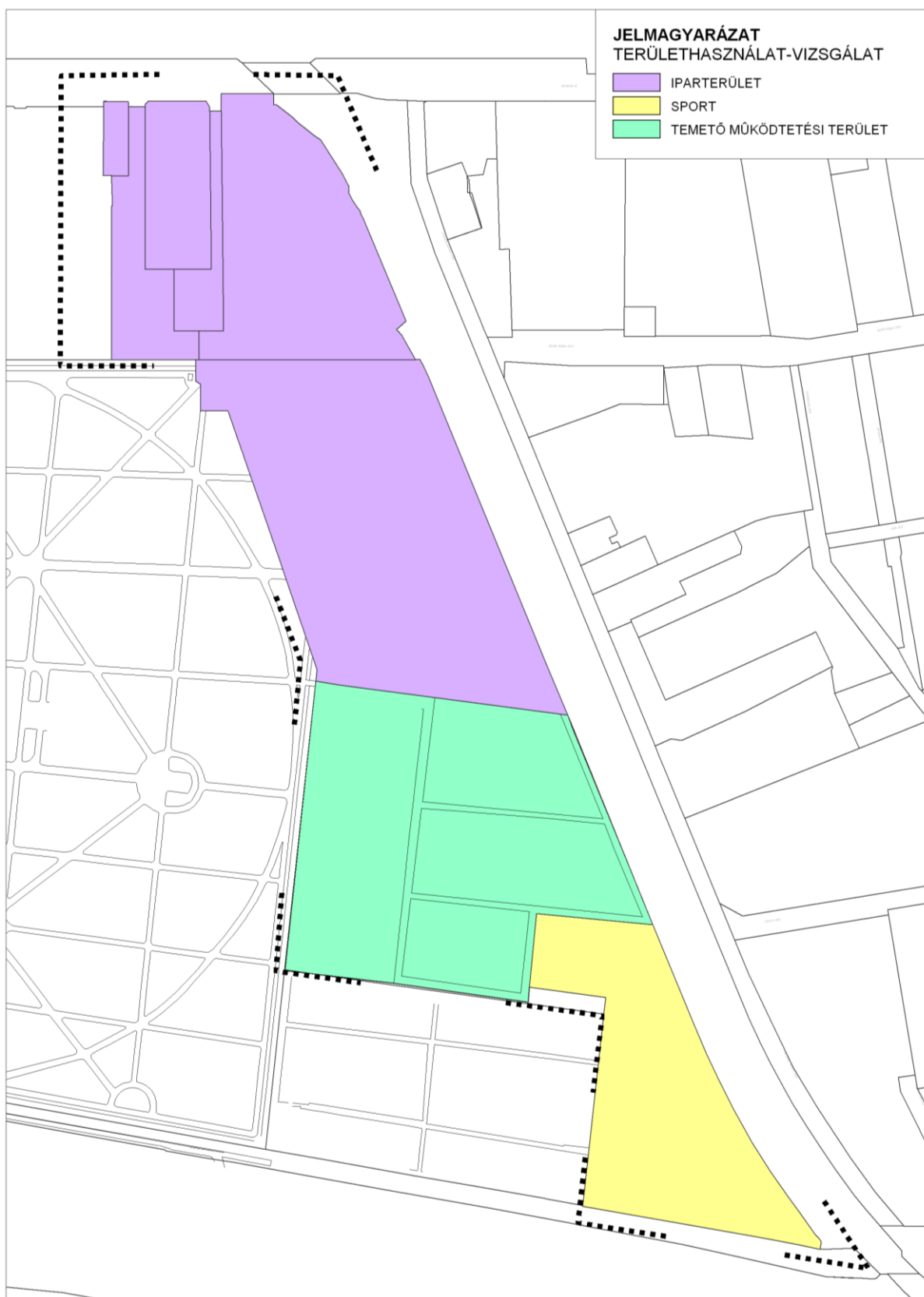
SZINTSZÁM VIZSGÁLAT



Szintszám vizsgálat

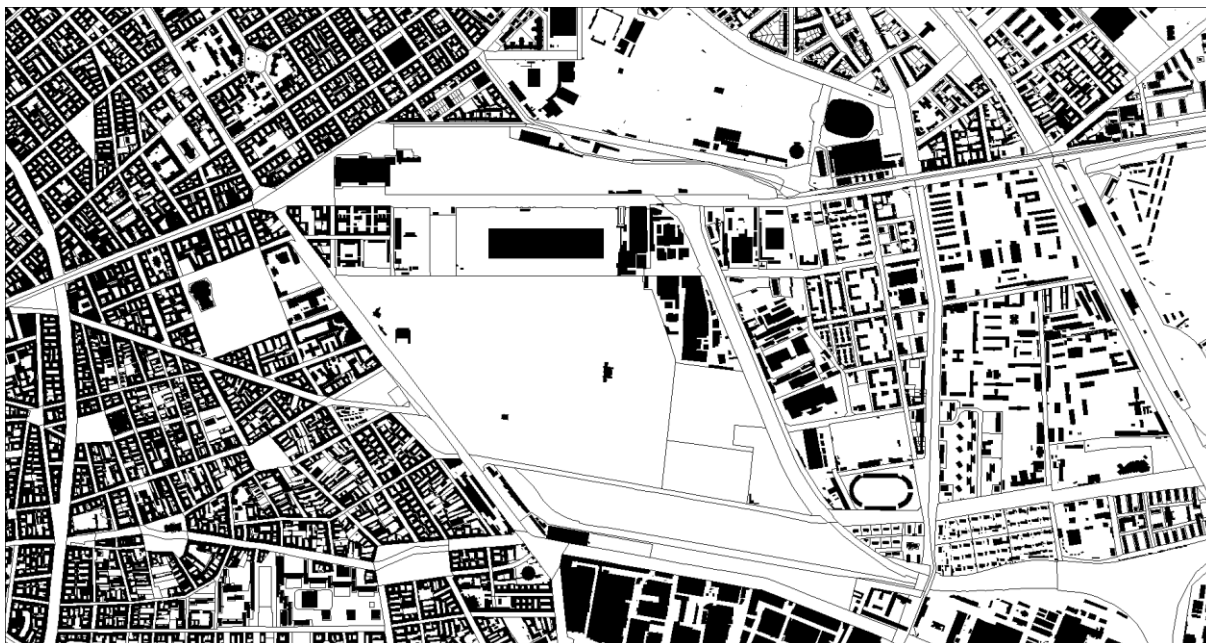
Az épületállomány szintszáma heterogén: földszintes és többszintes (F+3) épületek is találhatók a területen. A nagy belmagasságú csarnokok jelentős épülettömegei ennek megfelelően, viszonylag nagyobb beépítettséget, mint szintterületi sűrűséget jelentenek. A Salgótarjáni út mentén, a sportterülethez tartozó, földszintes épület áll.

TERÜLETHASZNÁLAT VIZSGÁLAT



Területhasználat (2016.04.)

MORFOLÓGIAI VIZSGÁLATOK¹



Morfológiai vizsgálat I. (az épületállomány)



Morfológiai vizsgálat II. (Az épületek közötti terek)

A terület a Fiumei út és a Hungária körút között kialakult nagyterjedésű, jellemzően alacsony beépítettségű, jellemzően műszakilag igénybevett területek zónájában helyezkedik el.

¹ a Józsefvárosi pályaudvar jelenlegi épületállománya nem szerepel a vizsgált épületek között (a korábbi koncepciók a terület épületállományának jelentős bontásával és a terület teljes átépítésével számoltak)

KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLATOK

JELENLÉGI KÖZÚTHÁLÓZATI KAPCSOLATOK ÉS FORGALMI VISZONYOK

A Keleti és Józsefvárosi pályaudvar környékének elsőrendű főúthálózati kapcsolatai a 3. sz. és 31. sz. országos főutak bevezető szakaszai a Kerepesi út és a Kőbányai út, illetve a sugárirányú főutakat összekötő Hungária körút – Könyves Kálmán körút útvonal.

A Kerepesi út a Baross tér és a Mexikói út között 2x2 forgalmi + buszsávós, összehangolt jelzőlámpás csomópontokkal szabályozva. A főút csúcsidőszaki forgalma a Dózsa György úttól nyugatra 1600-1900 Ejármű/óra/irány.

A Kőbányai út 2x2 forgalmi sávós, a Józsefvárosi pályaudvar felőli oldalon villamospálya húzódik, a déli oldalon szerviz úthoz kapcsolódó parkoló sáv van. Az Orczy tér és a Könyves Kálmán körút között csak a keresztező gyalogos forgalmat biztosítja jelzőlámpa a kereskedelmi területek belső úthálózatának csomópontjai nincsenek megfelelően kiépítve. A főút csúcsórai forgalma 1300-1400 Ejármű/óra/irány.

A Hungária körút – Könyves Kálmán körút útvonal 2x3 forgalmi sávós, középfekvésű villamospályával, összehangolt jelzőlámpás csomópontok szabályozzák forgalmát.

Forgalma az M0 keleti szektor átadása után megváltozott, a nehéz teherforgalom arány a csökkent. A jelenlegi csúcsórai forgalom 2100-2400 Ejármű/óra/irány.

Gyűjtőút kategóriájú kapcsolat a területen 3 helyen van.

- Az Asztalos Sándor út a Kerepesi úttól a Salgótarjáni úton a Hungária körúthoz kapcsolódik, 2x1 forgalmi sávós, az út menti vállalkozási, raktározási területek forgalmát bonyolítja le, csúcsidei forgalma 6-700 Ejármű/óra/irány.
- A Salgótarjáni út Fiumei úthoz csatlakozó zsákutca jellegű szakasza a Józsefvárosi pályaudvar közúti kapcsolata.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ÉS UTASFORGALOM

A Keleti pályaudvar környéke tömegközlekedési hálózatának legnagyobb kapacitású vonala az M2 metróvonal, Baross téri és Stadionok állomása jelentős átszálló csomópontok. Utasforgalma 85000 utas/nap/irány.

Az M4 metróvonal végállomása a Baross tér, a vonalnak a Kálvin tér és Baross tér közötti utasforgalma nem jelentős.

A Baross téren áthaladó 5, 7, 107, 133, 233 autóbusz vonalcsoporton kívül a tér környéke több autóbusz (30, 20E,) és trolibusz járat végállomása (73,76,78,79,80).

A Stadionok állomás környezetében van a 95, 130 autóbuszjáratok és 75,77-es trolibuszok végállomása. A Kerepesi út menti területek utasforgalmát a 80-as, 80A trolibusz bonyolítja le.

A Kerepesi úttól délre eső területek tömegközlekedési hálózatát elsősorban villamosvonalak alkotják:

- Az 1-es és 1/A villamosvonal a Hungária gyűrűn végighaladva Pest és Észak-Buda főbb sugárirányú vonalát összeköti, utasforgalma jelentős (23000 utas/nap/irány)
- A 37, 37A járat a Salgótarjáni út menti területek utasforgalmát bonyolítja le csúcsidei követése 6-7 perc, a területet két megálló szolgálja ki: a Hungária körúti és a MÁV Keleti pályaudvari vágányok feletti.
- A 28-as járat Kőbánya központjának egyik fő tömegközlekedési kapcsolata, a Józsefvárosi pályaudvar menti területeket is kiszolgálja. Utasforgalma 4600 utas/nap/irány.
- A 24-es járat a Baross tértől a Fiumei út – Orczy út – Haller u. vonalán Dél-Pest felé biztosít kapcsolatot

JELENLEGI FORGALOMTECHNIKAI, PARKOLÁSI ÁLLAPOT

BAROSS TÉR

A tér átépítése a 4. metróvonalhoz kapcsolódó felszíni rendezés keretében folyamatban van. A téren a gyalogos felületek növelésére és az összehangolt, jelzőlámpás csomópontrendszer módosítására kerül sor.

A Keleti pályaudvar felvételi épülete déli oldalán a 80 férőhelyes parkoló és autóbusz végállomás már elkészült, az északi oldalon 80 férőhelyes felszíni parkoló és 380 férőhelyes mélygarázs épül, valamint átépítik az autóbusz végállomást.

KEREPESI ÚT

A Kerepesi út Baross tér és a Dózsa György út közötti szakasza 2x2 forgalmi sávossal, a keleti irányú útpályán buszsávot jelöltek ki. A Lóvászár utcánál illetve az Arena Plaza be- és kihajtójánál kétfázisú jelzőlámpás csomópont épült. A volt Michelin telephely FŐTAXI és Gumigyár közúti kapcsolatát is jelzőlámpa szabályozza. Az Asztalos Sándor utcai csomópont 3 fázisú, minden irányú kapcsolatot biztosít. A Dózsa György úti csomópont az Ifjúság útja alcsomóponti kapcsolataival és az Arena parkoló megközelítő útjának bekötésével épült át.

A Kerepesi út Asztalos Sándor utca és Dózsa György út közötti szakaszán a déli oldalon szerviz úttal kialakított parkolósáv húzódik.

A Michelin üzemi területen belül kijelölt parkoló van a keleti oldalon 40 + 13 férőhellyel, illetve a terület DNY-i részén (10 férőhely).

ASZTALOS SÁNDOR UTCA

2x1 sávós út, a keleti, beépítés felőli oldalon leállósávval. A Salgótarjáni úti jelzőlámpás csomópontban csatlakozik a Hungária körúthoz.

SALGÓTARJÁNI ÚT

A Salgótarjáni út Fiumei úthoz csatlakozó szakasza zsákutca, a Józsefvárosi pályaudvar logisztikai központja, az Izraelita temető és az MTK edzőpálya megközelítését biztosítja. A Fiumei úthoz 3 fázisú jelzőlámpás csomópontban kapcsolódik, az útpálya északi oldalán húzódik a 37-es villamos pályája. A villamospálya a Keleti pályaudvarra vezető vágányok felett felüljárón halad át.

KŐBÁNYAI ÚT

A főút 2x2 forgalmi sávós, a déli, Ganz terület felőli oldalon szerviz úthoz kapcsolódó parkolórendszerrel. Az Orczy téri és Könyves Kálmán körúti 3 fázisú jelzőlámpás csomópontok között 2 helyen biztosítja a gyalogos keresztezést jelzőlámpa. A szerviz úti kapcsolatok rendezetlenek. A Józsefvárosi pályaudvar területén levő piac közúti és gyalogos kapcsolatai az útpálya északi oldalán levő zárt villamospályát keresztezik.

KÖNYVES KÁLMÁN KÖRÚT

A Salgótarjáni úti és Kőbányai úti jelzőlámpás csomópontok között a 2x3 sávós útpálya és a középfekvésű villamospálya a MÁV pályaudvarokra bevezető vágánycsoportja alatt aluljárón halad át.

KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A Keleti pályaudvar környezetében a Kerepesi út mentén épült kerékpárút az útpálya déli oldalán, amely a Baross tértől keletre illetve a Dózsa György úti csomópontban keresztezi a főutat.

A Józsefvárosi pályaudvar mentén a Kőbányai út északi oldalán jelöltek ki kerékpárutat.

A két sugárirányú kerékpárutat a Hungária körút – Könyves Kálmán körút menti kerékpárút köti össze.

Az MTK Stadion és az edzőpályák közötti gyalogos forgalom a 37-es villamos hídján, külön szintben keresztezi a vasútvonalat. Folytatásában gyalogút vezet a Salgótarjáni útig.

A KÖZÚTI KAPCSOLATOK KIALAKÍTÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI

A fővárosi fejlesztési tervek a terület környezetében nem tartalmaznak közúti hálózatfejlesztést.

A Dózsa György út és a Józsefvárosi pályaudvar összekötésére tervezett gyűjtőúti kapcsolatot a fővárosi TSZT már nem tartalmazza.

Az MTK edzőpályák közúti kapcsolatának kialakítására vizsgált változatok:

1. A Salgótarjáni út meghosszabbítása keleti irányban a jelenleg kiépített szakaszától a villamospálya déli oldalán, mintegy 280 m hosszban a közterületen biztosítható. A javasolt útpálya 4,0 m széles 2 személyautó kikerülésére alkalmas, a szakasz közepén rövid szakaszon 5,0 méterre szélesítés lehetséges. Az edzőpályák telkének nyugati határánál a 37-es villamos pályájának szintbeni keresztezése kedvezően megoldható, mivel itt a villamos pálya még közel vízszintes. Az MTK edzőpálya rossz állapotú épületének elbontása esetén, 10 %-os rámpa kialakításával, a villamos pálya keresztezésétől a terepszint 30 m hosszú rámpával megközelíthető.
2. Az edzőpálya épületének megtartása esetén a Salgótarjáni út meghosszabbítását 50 méterrel hosszabban kell kiépíteni. Ebben az esetben kedvezőtlen, hogy a villamos pálya szintbeni keresztezése, a MÁV feletti felüljáró felé emelkedő szakaszra esik. Ennek megfelelően a Józsefvárosi pályaudvar kerítését támfalra kell helyezni, illetve az edzőpályák szintjét megközelítő rámpa hossza kb. 45 méterre nő.
3. A Salgótarjáni út meghosszabbítása a Keleti pályaudvari bevezető vágányokig, és a 37-es villamos hídja alatti közúti kapcsolat kialakítása, csak a felüljáró teljes átépítése esetén lenne megvalósítható, mivel jelenleg a vasúti vágányok mellett, a MÁV telkén nincs megfelelő szélességű terület az út átvezetésére. Ezért jobb megoldás a 37-es villamos pályája alatt önálló, 5,0 m nyílású közúti aluljáró építése a telekre bevezetve. A Salgótarjáni út felől az aluljáróig vezető útszakasz, a villamospálya mentén, igen költséges támfal építése nélkül csak a Józsefvárosi pályaudvar telkén helyezhető el. Az aluljáró miatt a pályák felőli gyalogút átépítése szükséges.
4. Közúti felüljáró létesítése a vasúti pálya felett, a villamosvonal mellett, csak a Józsefvárosi pályaudvar területének intenzív, nagy forgalmat keltő beépítése esetén lehetne indokolt beruházás, az edzőpályák megközelíthetőségének biztosításához képest aránytalanul magas költséggel valósítható meg.

5. A 37-es villamos pályájának közúti forgalomra is alkalmas átépítése a következők miatt nem reális megoldás:

- A villamospálya átépítését teszi szükségessé, amelyet a közelmúltban újítottak fel.
- A pályatengelyben levő felsővezeték tartó oszlopok és a közúti forgalom konfliktusban lenne
- A villamos pálya közúti forgalommal terhelése forgalombiztonsági problémákat vet fel (pld. a megállóban)
- A Salgótarjáni úti csomópontba a közúti kapcsolat nem csatlakoztatható megfelelően.

A Kerepesi úton az ún. „Százlábú híd” átépítése után a Michelin behajtónál megvalósult csomópont jelzőlámpás szabályozása a terület számára 420 Ejármű/óra/irány csúcsidei kapacitást biztosít. A Kerepesi úti kapacitás nem módosítható a főút forgalmi terhelése miatt. A területről kihaladó forgalom számára épületbontások után növelhető 100 %-kal a kapacitás 2 sávós járműosztályozó kiépítésével.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A MÁV Keleti pályaudvar – Rákos vá. vonalon az 'S'Bahn jellegű vasúti közlekedés koncepciója a Hungária körút és a Salgótarjáni út között megálló létesítését tartalmazza, ez jelentősen javítaná a terület kapcsolatait.

VASÚTI VÉDŐTÁVOLSÁG

A MÁV vasútvonal mentén 50 méteres, illetve 250 méteres védőtávolságon belül a tervezett építmények elhelyezését a MÁV illetékes szervezeteivel egyeztetni szükséges.

KÖZMŰELLÁTÁS

KÖZMŰELLÁTÁS

A tervezési terület Budapest VIII. kerületében az Istvánmező déli részén helyezkedik el. A tervezési területet az Asztalos Sándor utca nyugati oldalán lévő MÁV pályatest, a Kerepesi út, az Aréna Plázával határos telekhatár és a Fiumei úti Temető telke határolja. A területen a Michelin Hungaria kft és a Főtaxi épülete helyezkednek el. A tervezési terület és annak tágabb körzete régóta teljes közműellátással rendelkezik. A tervezési területet határoló utcák nyomvonalában kiépített közműhálózatok szempontjából a terület beálltnak tekinthető, így a határoló közterületi utcák nyomvonalain már régen kiépült a vezetékes ivóvízhálózat, az egyesített rendszerű csatornahálózat, a villamosenergia ellátó hálózat, a vezetékes gázellátás és az elektronikus hírközlés vezetékes és vezeték nélküli közüzemi hálózati rendszere. A térségben a közműhálózatok a közterületi utcák nyomvonalán épültek ki, a közművek hagyományos közműfektetési móddal és elrendezéssel épültek meg. A területen a tágabb térség ellátása szempontjából fontos közművezetékek is kiépültek, ilyen a terület tágabb körzetének fontos gerincscsatornája, amely 120/180-as mérettel a Stróbel Alajos nyomvonal folytatásában kelet nyugati irányban a tervezési terület telkén, majd az Aréna Pláza és a Tattersall telkén épült meg és csatlakozik a Festetics utca, Fiumei út nyomvonalú 266/266 szelvényű főgyűjtő csatornába. A telken belül ezzel a csatornával párhuzamosan, a csatorna északi oldalán épült meg a Stróbel Alajos utca folytatása nyomvonalú dn 300-as vízvezetékek is, amely a Főtaxi és az Aréna Pláza épülete között köt ki a Kerepesi út nyomvonalára. Ezek a vezetékek a nagyobb térség közműellátását is szolgálják, így nyomvonaluk csak új nyomvonalra való áthelyezésével számolható fel a tervezési terület telkén.

A közművizsgálatok a közműüzemeltetők nyilvántartása alapján, a területre korábban készült tervek felhasználásával készült, helyi vizsgálatokkal kiegészítve.

VÍZELLÁTÁS

A tervezési terület vízellátása az egységes fővárosi hálózati vízellátási rendszer részeként épült ki. A vízellátó hálózat üzemeltetője a Fővárosi Vízművek Zrt. A Fővárosi Vízművek a Duna partjaira telepített kútjaiból kitermelt ivóvizet juttatja a hálózatba. A parti szűrésű kútjai északon a budai és a pesti Duna parton és a Szentendrei szigeten találhatók, délen pedig a Csepel sziget Nagy-Duna partján.

Az Északpesti és Középpesti területek vízellátását az Északpesti Duna part Dunakesziig húzódó kútsorában és a Szentendrei szigeti kutakban kitermelhető vízzel biztosítják.

Hálózati szempontból a tervezési terület a Vízművek 20-as számú, un. Pesti alapzóna ellátási körzetéhez tartozik. A zóna hálózata az észak-pesti területeken a fő betáplálást a már említett káposztásmegyeri gépházak felől kapja, a hálózati víznyomást az ellennyomó tározóként működő Gellérthegy-i tározómedence vízszintje (tfsz:138 mBf) határozza meg.

Az egész pesti ellátó hálózat a vízbázisok felől a betáplálást nagy átmérőjű vezetékeken keresztül kapja. Ilyen, a hálózat szempontjából fontos tápvezeték a Stróbel Alajos utca nyomvonalú DN 400-as vezeték, amely a tervezési terület telkén keresztülvezetve köt ki már dn 300-as mérettel a Kerepesi út nyomvonalára. Többek között ez a vezeték táplálja be a tágabb körzet vízellátó hálózatát. A dn 300-as átmérőjű vezetékről a telken belüli elosztó hálózat felé van 4 db leágazás kiépítve, a leágazásokon történik a vízfogyasztás mérése. A mérési helyekig a vízvezeték a Fővárosi Vízművek tulajdonában van. A vezeték telken belüli üzemelése azt jelenti, hogy a telek vízellátása alapbázis szempontjából igen kedvező. A telek körüli közterületi elosztóhálózat a vizsgált tömböt határoló utcákban a Kerepesi úton DN 150-es, az Asztalos Sándor utcában dn 150-es, majd dn 125-ös.

A tervezési területet körülvevő vízvezetékeken a jelenlegi ellátáshoz szükséges tűzivízcsapok elhelyezésre kerültek. A tervezési területen belül a biztonságos tűzivízellátásra sprinkler-rendszer is kiépült, ennek tározója 250 m² alapterületű, magassága 11 m. A ma még ismeretlen távlati tűzivíz igények számára meglehetősen kedvező adottságnak tekinthető.

VÍZELVEZETÉS

A tervezési terület szenny- és csapadékvizeinek az elvezetésére egyesített rendszerű csatornahálózat áll rendelkezésre, amely a Főváros csatornahálózati rendszerének része. A csatornahálózat üzemeltetője a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. Az egyesített rendszerű csatornahálózat az összegyűjtött szenny- és csapadékvizeket a Csepeli Központi Szennyvíztisztító telepre szállítja, ahol azok megtisztításra kerülnek, a tisztított szennyvizek befogadója Duna.

A tervezési terület körzetének nagy átmérőjű csatornája a Stróbl Alajos utca, majd annak folytatásában a Fiumei úti temető kerítésének északi oldala melletti 120/180-as, majd az Aréna Pláza és a Tattersaal területén, végül a Lóvászár és a Mosonyi utca nyomvonalán megépített Ø 2,0 m átmérőjű betoncsatorna. Ennek befogadója a Festetics György utca, Fiumei út, Teleki tér, Karácsony Sándor utca nyomvonalú 266/266 méretű beton anyagú gerinccsatorna. Ezek a nagy átmérőjű gerinccsatornák a befogadói a tágabb körzet közterületi kisebb csatornáinak.

A telken belül a 120/180-as csatorna déli oldalán, azzal párhuzamosan épült meg 1885-ben egy 63/95-ös méretű téglanyagú csatorna, ami jelenleg már nem üzemel, a MÁV telekhatárnál lefalazásra került, de nyomvonalát új építmények alapozásainál figyelembe kell venni.

A területet határoló Kerepesi úton 63/95-ös egyesített rendszerű csapadékcatorna üzemel, míg az Asztalos Sándor utcai csatorna mérete \varnothing 100.

A telekhatáron belül egyesített rendszerrel épült ki a szennyvíz és csapadékvíz elvezetés hálózati rendszere, befogadója a telken keresztülhaladó 120/180-as gerinccsatorna.

A Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. az általa üzemeltetett hálózatra vonatkozó távlati fejlesztési tervvel rendelkezik, a melyet a Főváros is jóváhagy. Ebben mindet területi egységre, tömbre meg van határozva, hogy annak területéről milyen gyakoriságú, időtartamú és csapadékintenzitású csapadékvíz mennyiség vezethető be a csatornahálózatába. Amennyiben ezt a vízmennyiséget a területi egységről levezetett vízmennyiség meghaladja, akkor a többlet vízmennyiséget a telken belül csökkentett kifolyású záportározóban kell tározni és abból csak az engedélyezett vízmennyiséget lehet a csatorna hálózatba bevezetni, vagy pedig többlet vizeket a telken belül el kell szikkasztani. Ezek szerint a továbbtervezés során várhatóan az FCSM ezt a gyakorlatát érvényesíteni fogja, így azzal kell számolni, hogy a tervezett hasznosításnál záportározó építésére lesz szükség.

VILLAMOSENERGIA ELLÁTÁS

A tervezési terület térségének villamosenergia ellátását az ELMŰ Hálózati Kft biztosítja. A tervezési terület villamosenergia ellátásának bázisa a tervezési terület közelében elhelyezkedő Népliget és a Ganz 132/10 kV-os alállomás. Az alállomások 132 kV-os betáplálását a Kőbánya és a Albertfalva 132/20 kV-os alállomás felől kiépített kétrendszerű szabadvezeték hálózaton keresztül biztosítják. A Népliget alállomástól a 132 kV-os hálózat továbbhalad a belvárosi alállomások irányába, ezek a vezetékek már földkábelekkel épültek ki. Az alállomásról induló 10 kV-os középvezetékű kábelhálózat fűzi fel a tervezési terület körzetében üzemelő fogyasztói transzformátor állomásokat. A tervezési terület körzetében a Stróbl Alajos utcában a 3953 és a 7715, a Főtaxi épületénél a 0253 sorszámú közterületi transzformátorok üzemelnek, ezek a térség villamosenergia ellátásában központi szerepet töltenek be. A tervezési terület telkén a telken belül épült ki az ún. Fogadó állomás, amely a 32. számú épületben nyert elhelyezést. Eddig a Kerepesi úti 10 kV-os közterületi földkábelről épült ki leágazás, a fogyasztás mérése a fogadó állomásnál kiépített mérési pontnál történik. A mérési helyig a telken belüli vezeték az ELMŰ tulajdonában van. A mérési hely melletti Taur/10 számú transzformátor állomás még szintén ELMŰ tulajdonú és üzemeltetésű.

A telken belül a mérési ponttól 10 kV-os leágazások üzemelnek a telken belüli 4 db, saját üzemeltetésű transzformátor állomásig. Ezekről a leágazó vezetékekről nyilvántartás nem áll rendelkezésre.

A transzformátor állomások jelenleg területen belül jelentkező igényeket elégítik ki, azokról közszolgáltatás nem történik. A telken belüli fogyasztók ellátása a transzformátorokról táplált kifeszültségű kábelelosztó hálózatról történik.

A térségben üzemelő hálózatok mindegyike földalatti elhelyezésű. Valamennyi határoló utcában a megfelelő közvilágítást is kiépítették. A közvilágítást szolgáló lámpatesteket földalatti kábelhálózat táplálja.

FÖLDGÁZELLÁTÁS

A tervezési terület földgázellátását a Fővárosi Gázművek Zrt. szolgáltatja. A térségben üzemelő földgázhálózat, a fővárosi egységes hálózati rendszeréhez kapcsolódik.

A térség ellátásának bázisa a nagy-középnomású gerinchálózat, amelynek táppontja a Salgótarjáni utca, Gyöngyike utca kereszteződésénél lévő gázátadó állomás, ahonnan induló nagy-középnomású és a középnomású hálózatok táplálják be a tágabb körzet kisnyomású és középnomású hálózatát. A nagy-középnomású vezeték a Hős utca, Strázsa utca, Stróbel Alajos utca, Asztalos Sándor út nyomvonalon épült ki és táplálja be az Asztalos Sándor út Kerepesi útnál lévő végénél lévő 2 db, Michelin tulajdonú nagyközép/kisnyomású gáznyomáscsökkentő állomásokat. A gáznyomáscsökkentő állomások még a MÁV pályatest keleti oldalánál épültek meg, tőlük 1,3 bar nyomású gázvezetékek épültek ki a Kazánházig, illetve az Irodaépületig. Ezek a vezetékek már Michelin tulajdonú vezetékek. A vételezett gáz mérése a Kazánháznál felszerelt mérővel történik. A gázátadó állomástól induló középnomású hálózat dn 700-as vezetéke a Salgótarjáni út északi oldalán épült ki és halad tovább a Fiumei út nyomvonalán.

A tervezési terület menti közterületi utak nyomvonalain a Kerepesi úton és az Asztalos Sándor úton dn 200-as KPE kisnyomású vezetékek üzemelnek. A Kerepesi úti vezetékről az Irodaépület kap betáplálást. A Kerepesi úti vezetékről a Főtaxi úton épült ki a Fiumei úti Temető ellátására, itt a vezeték szolgalmi jogi helyzete nem rendezett.

A telek jelenlegi gázlekötése 1400 nm³/óra, amely 5000 nm³/óra-ra növelhető. Ez a jelentős mennyiségű lekötés a tervezett fejlesztések számára nagyon kedvező adottságot jelent.

ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS

VEZETÉKES ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS

Budapest, benne a VIII. kerület, s így a tervezési terület vezetékes távközlési ellátását jelenleg a T-COM Nyrt. biztosítja. A Budapesti szekunderközpontokhoz tartozó Budapest Dob utca, Horváth Mihály tér, Orczy tér alközpontok a vezetékes távközlési hálózatának bázisa. A főváros teljes közigazgatási területe 1-es körzetszámon csatlakozik az országos, illetve nemzetközi távhívó hálózathoz.

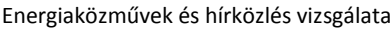
A tervezési terület és térségének vezetékes távközlési szolgáltatója a Magyar Telekom Nyrt és a Vodafone. A kiépített hálózat részben földkábelként, részben alépítménybe fektetve a vizsgált fejlesztési területet határoló Kerepesi út járdájában halad, biztosítva a jelentkező igények kielégítését.

Vezetékes hírközlési hálózati elemként meg kell még említeni a Kerepesi út nyomvonalán üzemelő, a járdában haladó BKV kábelt.

VEZETÉK NÉLKÜLI HÍRKÖZLÉS

A fejlesztési területen belül közcélú vezeték nélküli szolgáltatást nyújtó berendezés a telken belül üzemelnek, ezek a Kéményre felszerelt T-COM és Vodafone bázisállomások. A vezeték nélküli szolgáltatók ezekkel és a szomszédos területeken üzemelő létesítményeik segítségével teljes lefedettséggel biztosítják a területen a megfelelő vezeték nélküli vételi lehetőséget.





ZÖLDFELÜLETI ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI VIZSGÁLAT

1. A TÁJI ÉS TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK VIZSGÁLATA

A tervezési terület VIII. kerület, Józsefvárosban a Kerepes-dűlő területén található. A térség a város beépített, városias területéhez tartozik, a természeti adottságok ezért korlátozottan értelmezhetők. A terület a főváros pesti oldali átmeneti zónájában helyezkedik el. Környezetterhelhetőségi szempontból a térség a város „intenzív, a területhasználati konfliktusok feloldására irányuló fejlesztési” területéhez sorolható. A tervezési terület VIII. kerület, Józsefváros városközponti részétől K-re, egykor a városszéli Kerepes-dűlőn található. A Keleti pályaudvar és Józsefvárosi pályaudvar, valamint a hozzá kapcsolódó vasúti pályák által bezárt terület É-i részén a lóversenyzés létesítményei (lóversenypálya, ügetőpálya, lóvásártér), míg délebbre a régi Pest város köztemetője került elhelyezésre.

A Fiumei úti sírkert ma a város egyik védett temetője, mely számos jeles személyiség nyughelye. A lovassport létesítményei közül mára csak a Nemzeti Lovarda maradt meg.

A Kerepesi út és a MÁV vágányok közelében később gumigyár települt, ami egykor TAURUS néven, ma a MICHELIN HUNGÁRIA Kft. néven az ország egyik jelentős gumibroncs-gyáraként üzemelt. A területen a gumigyártás 2015-ben megszűnt. Jelenleg a gyár gépeinek, berendezéseinek elszállítása folyik. A gyár mellett még működik a gumiipari tevékenységet végző TAUFORM Kft. telephelye, illetve az AREX fm Ingatlanhasznosító Kft által hasznosított raktár és a FFŐTAXI telephelye, a hol javítóbázis és bérelhető irodák vannak. A gyártól délre a Fiumei úti sírkert egyre zsugorodó kertészete van, melynek felszabaduló területeinek egy részét azóta temetőként használják.

A temető területétől délre a vasút és a Salgótarjáni út keresztezésénél az MTK sporttelepe található. Itt egy gyepes focipálya van kialakítva, amit edzőpályaként használnak, de a telekhez tartozó terület mintegy harmada kezeletlen állapotú.

1.1 VÉDETT, VÉDENDŐ TÁJI-, TERMÉSZETI ÉRTÉKEK, TERÜLETEK

A területen országos vagy nemzetközi természetvédelmi oltalom alatt álló vagy védelemre tervezett terület, érték nem található. A területet az országos ökológiai hálózat elemei nem érintik. A 47/1998.(X.15.) Főv.Kgy. rendelet a Budapesti városrendezési és építési keretszabályzatról 5. számú melléklete alapján a városkép, a növényzet értéke és az idegenforgalom szempontjából védett temető a Fiumei úti sírkert.

A temető kulturális értékét a benne lévő ismert személyiségek sírhelyein és mauzóleumain túl értékes és jelentős faállománya is alkotja. A temető útjai mentén vadgesztenye (*Aesculus hippocastanum*), platán (*Paltanus acerifolia*), hárs (*Tilia platyhpillos*), fehér akác (*Robinia pseudoacacia*), magas kőris (*Fraxinus excelsior*) fasorok díszlenek, ezeken kívül is számos, nagy egyedi értékkel bíró, jelentős kiterjedésű faállománnyal is rendelkezik.

1.2. TÁJHASZNÁLATI KONFLIKTUSOK ÉS PROBLÉMÁK ÉRTÉKELÉSE

A Fiumei úti sírkert kertészete melletti területek és az MTK sportpálya egy részei nem hasznosítottak kezeletlenek. Leginkább a sporttelep vagy a temető bővítéseket érdemes hasznosítani a területet, a nehéz megközelíthetőség miatt. A gumigyár és szomszédos iparterületi funkciók mára folyamatosan kiszorulnak a város belső résziből, így innen is. Főleg környezeti terhelésük okozott/okoz problémát.

Jelentős forgalmú a Kerepesi út és a területet határoló Keleti pályaudvarra vezető vágánytér is, így a közvetlen szomszédságának hasznosítását a közlekedési vonalak zajkibocsátása korlátozza.

2. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER VIZSGÁLATA

2.1 A TELEPÜLÉSI ZÖLDFELÜLETI RENDSZER ELEMEI

A területen az alábbi zöldfelületi rendszer elemek találhatók meg: jelentős zöldfelület jellegű intézmények (temető, sportterület), egyéb telken belüli zöldfelületek valamint közterületi zöld sávok és fasorok.

2.2. SZERKEZETI-, KONDICIONÁLÓ SZEMPONTBÓL LÉNYEGES VALAMINT A ZÖLDFELÜLETI KARAKTERT MEGHATÁROZÓ ELEMOK

A zöldfelület jellegű intézmények közül a területen kettő található:

- Fiumei úti sírkert,
- MTK sportterület.

Mindkettő jelentős és karakteres elem. A méreteinél fogva a térséget a sírkert hatalmas zöldfelülete (53 ha) uralja. A nagy zöldfelület jelentős kondicionáló hatást fejt ki a térségben, amit a nagy területen kívül a közel 75%-os lombkorona záródottságnak köszönhet. A temető feltáró utjai menti fasorok, vadgesztenye (*Aesculus hippocastanum*), platán (*Paltanus acerifolia*), hárs (*Tilia platyhpillos*), fehér akác (*Robinia pseudoacacia*), magas kőris (*Fraxinus excelsior*) képezik elsősorban. A temető tervezési területre eső részén az egyre kisebb területen működő temető kertészet helyét a spontán megtelepedő cserjés, bozótos növényzet vette át. Egy kisebb részt már temetőként is hasznosítanak belőle.

Az MTK sportterület területileg és növényállomány szempontjából is kevésbé jelentős. Fő zöldfelületi elem a karbantartott, gyepes focipálya, ugyanakkor a telep közel harmada gyomos bozótos, ahol alig találni 1-2 fát.

Telkek zöldfelületei között alapvetően az üzemi területek zöldfelületei említhetők. A gumigyár és a vele szomszédos telephelyeken alig találni zöldfelületeket. Ez részben a folytatott üzemi tevékenység, a fokozott tűzveszélyesség következménye, valamint abból is ered, hogy a területileg behatárolt üzemek igyekeztek minden lehetséges területet a fő tevékenység számára hasznosítani. Ahol kialakításra kerültek kisebb zöldfelületek (központi irodaépület, gyárvezetői épület) ott változatos, kertészetileg is értékes növény együttesek alakultak ki.

A közterületi fasorok és zöldsávok közül a tervezési terület melletti szakaszon igen szépen kialakított a Kerepesi úti zöldsáv és fasor. Itt igen egységesen gömbakácok (*Robinia pseudoacacia* 'Umbraculifera') telepítésére került sor. Helyenként a kétirányú útpályát elválasztó szélesebb területre is került néhány fa, ami ez által egy szépen és egységesen fásított városi út képét mutatja jelenleg.

2.3. ZÖLDFELÜLETI ELLÁTOTTSÁG ÉRTÉKELÉSE

A terület zöldfelületi ellátottságát a tervezési tömb zöldfelületi mutatói alapján vizsgáljuk.

A terület övezeti besorolását a hatályos VIII. kerületi KVSZ (JÓKÉSZ) szerint a következő:

- IZ-VIII-1 jelű jelentős zöldfelületű intézmény terület,
- M-VIII-1 és M-VIII-3 jelű munkahelyi területek és
- KV-TE-VIII jelű temető terület.

Az egyes övezetekben a kerületi szabályozási terv szerinti minimális zöldfelületi mutató értéke a következők szerint alakul:

- IZ-VIII-1 esetén 50 %,
- M-VIII-1 és M-VIII-3 esetében 25%
- KV-TE-VIII-1 esetében 50%.

A vizsgálatok során felmért zöldfelületek alapján a területre az alábbiak szerint alakul övezeti területi egységek szinten a zöldfelületi ellátottság:

Övezet KVSZ szerint	Övezet területe (m ²)	Minimális zöldfelületi mutató (%)	Övezet szerinti minimális zöldfelület (m ²)	Meglévő zöldfelület területe (m ²)	Meglévő zöldfelületi mutató (%)	Zöldfelület többlet/hiány ±m ²
IZ-VIII-1 (MTK pályák)	34894,7	50,00%	17447,3	34441,6	98,70%	16994,3
M-VIII-1 (volt gumigyár)	61101,2	25,00%	15275,3	2129,2	3,48%	-13146,1
M-VIII-3 (volt gumigyár)	50881,5	25,00%	12720,4	1782,9	3,50%	-10937,5
KV-TE-VIII-1 (Fiumei sírkert rész)	155631,3	50,00%	77815,6	132303,6	85,01%	54488,0
Mindösszesen:	302508,7	40.75%	123258,6	170657,3	56,41%	47398,7

A táblázat alapján megállapítható, hogy a terület átlagos zöldfelületi mutatója 40%-nak adódik és ezzel szemben a ténylegesen meglévő zöldfelületi arány valamivel 56% feletti. Ez a jelentős zöldfelületi arány úgy áll elő, hogy elsősorban a Fiumei úti sírkert területén meglévő jelentős zöldfelületi többlet kompenzálja a többi területrészen mutatkozó zöldfelületi hiányt. A táblázat pontosan megmutatja a hiányok és többletek mértékét az egyes övezeti tömbökre vonatkozóan. A gumigyári tömbökön van igen jelentős ~24.100 m²-nyi zöldfelületi hiány.

A zöldfelületi minőségekről általánosságban elmondható, hogy a meglévő zöldfelületek nagyobb része intenzíven fenntartott. A másik része viszont kifejezetten extenzív jellegű zöldfelületnek minősül, bár ezen területek a térség kevésbé frekvenciált részeihez tartoznak.

2.4. A ZÖLDFELÜLETI RENDSZER KONFLIKTUSAI ÉS PROBLÉMÁI

A zöldfelületi rendszer fő problémája, hogy a munkahelyi területeken igen jelentős mértékű a zöldfelületi hiány, más területeken viszont jelentős a többlet. E kettősség jelentős zöldfelületi aránytalanságot eredményez a vizsgálati területen belül. A munkahelyi területen és a vasúti területeken belül jelentős a holt, biológiai aktivitással nem rendelkező területek kiterjedése és aránya.

3. KÖRNYEZETVÉDELEM

3.1. TALAJ

A tervezési terület a 27/2004.(XII.25.) KvVM rendelet a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról rendelet alapján felszín alatti víz szempontjából érzékeny, kategóriába sorolt terület. A közepes szigorúságú környezetvédelmi besorolás oka, hogy a terület relatíve távol esik a főváros jelentősebb vízbázisaitól, valamint geológiai adottságai révén a szennyeződések mozgása szempontjából a terület kisebb kockázatokat rejt. A térség kőzetalapja az oligocén kori agyag, homok és mészkő, amire pliocén kori teraszkvacs és homok, valamint folyami homok rétegződik. A felszíni egyenetlenségeket vegyes anyagú feltöltések rendezik.

A területen a felszín közeli talajrétegek szinte mindenütt bolygatottak. A talaj, változó mértékben, de legtöbb helyen, erősen tömörödött. A talaj homokos fizikai félesége révén mégis könnyen képes elnyelni a felszíni vizeket. A talajfelszín a beépítésre szánt övezetekben jellemzően burkoltak és beépítettek.

A talajszennyezés a területen belül jellemzően a vasúti közlekedésből származó terhelés, illetve az Asztalos Sándor utca mentén a vasúti kocsimosásból elfolyó szennyezésből ered. A jelentősebben szennyeződött terület a tervlapon jelölésre került. A vasúti vonalakon mára szinte kizárólagos a villamos vontatás, de régi, jelentős pályaudvar megközelítését (Keleti pályaudvar) biztosító vasúti terület miatt a régebben használt járművekből eredő szennyezéssel is számolni kell (gőz és a dízel vontatás szennyezése).

A gumigyár területére talaj és talajvíz szennyezettség vizsgálat készült 2015-ben.

A vizsgálatot a HPC ENVIROTEC S.A.S. készítette és fő megállapításai az alábbiak:

„Az elvégzett vizsgálatok alapján a telephely talaja számos területen szénhidrogénnel és mérgező nehézfémekkel szennyezett. TPH talajszennyezést az alábbi területeken észleltek:

- 11. sz. épület, beton földem, az egykori tekerceslő üzemből folyó tevékenységből és további talajszennyezésből származik;

- 15. sz. épület, betonföldem;

- 28. sz. épület, alap, amely a már elbontott régi vulkanizáló présekből származik;

- 50. sz. épület, beton alap és 2,5 m mélységben, amely valószínűleg az elbontott pakura-tartályokból maradt fenn;

- a jelenlegi tehergépkocsi parkoló délnyugati sarka, a talaj felső 2 m-es rétegében, amely nagy valószínűséggel dízelolajból származik.

További szennyezések találhatók a 24. sz. épület nyugati hozzáépítése alatt található egy földalatti kriptá, amely pakurával és pakurával szennyezett törmelékkel van feltöltve, valamint különböző épületekben (15., 25., 31., 42. és 49. sz.), ahol olajszivárgó transzformátorok vannak.

Tudjuk, hogy a telephelyet a teljes területén 1,0-2,5 m mélységig mesterségesen feltöltötték. A töltőanyag nagy koncentrációban tartalmaz mérgező nehézfémeket, amely meghaladja a háttér határértékeket. Mindezek ellenére ezek a koncentrációk nem jelentenek kockázatot a telephely jelenlegi használatában.

Ami a talajvíz szennyezőanyagot illeti, 3 csóva került azonosításra magas TPH koncentrációval. Ezek a szennyezések az alábbiak:

- a MIP-6 jelű mintavételi pontnál, a tehergépkocsi bejárat mellett metil-ciklohexán, amely 20-30 cm-es szabad fázisban (LNAPL) van jelen; a talajvíz felszínen úszik. A nyers termék szennyezi azon talajrétegeket, melyek a talajvízzel az időszakos talajvízszint változásokat követően érintkeznek. A csóva kiterjedése kb. 960 m².

- az N-MW9 jelű mintavételi pontnál, a tehergépkocsi mérleg mellett oldott formában van jelen viszonylag kis, 230 m²-es területen.

- Az M-DS-6 jelű mintavételi pontnál, a lebontott kompresszorház, a jelenlegi melegvizes üzem mellett. A szennyezés itt oldott formában van jelen, és terpénnek azonosították, amely felületkezelő, zsírmesztető anyag. A terület kb. 1500 m². ”

3.2. FELSZÍNI ÉS A FELSZÍN ALATTI VIZEK

A területen felszíni vízfolyás nincs.

A területen belül a talajvíz elég magasán 6-8 m-re a terepszint alatt helyezkedik el. A talajvíz szintjét a felszínre hulló csapadék mennyisége és az abban lévő vízzáró rétegek befolyásolják leginkább. A vizek fő áramlási iránya K-Ny-i, ami azt jelenti, hogy a talajvíz a Duna felé áramlik. Az áramlás irányát a dunai magas vízállások sem befolyásolják a relatíve nagyobb távolság miatt.

A területen belül felszín alatti vízkivétel nincs.

A területen belül feltárt és azonosított talajvíz-szennyezésről a gumigyár területéről vannak információk, melyek az előző fejezetben a gumigyár területére készült talaj és talajvíz szennyezettség vizsgálat leírásánál találhatók.

3.3. LEVEGŐTISZTASÁG ÉS VÉDELME

A terület légszennyezettségi besorolása a 4/2002.(X.7.) KvVM rendelet alapján a következő: légszennyezettségi agglomeráció, 1. Budapest és környéke, ahol a légszennyezettségi zónabesorolás a következő: Kéndioxid - E, Nitrogéndioxid - B, Szénmonoxid - D, PM10 - B, Benzol - E, Talajközeli ózon - O-I, PM10 Arzén (As) - F, PM10 Kadmium (Cd) - F, PM10 Nikkel (Ni) - F, PM10 Ólom (Pb) - F, PM10 benz(a)pirén (BaP) - B.

A terület városklimatológiai szempontból közepes helyzetűnek ítélnélhető. A város fő átszellőzési sávjai nem érintik a területet, ugyanakkor a terület – a volt gumigyár és a vasúti terület kivételével – jellemzően alacsony beépítettségű és burkoltságú. Kedvező, hogy jelentős zöldfelületi létesítmények találhatók a területen (Fiumei úti Nemzeti Sírkert, MTK sportlétesítményei) melyek kedvező légáramlási helyzet előidézését segítik. A területen jelentősebb munkahelyi terület is van (volt Michelin gumigyár), mely mára nem működő üzem így kibocsátással nem rendelkezik. A terület légszennyezettségi állapotát erősen befolyásolják a határoló, jelentős forgalmú utak (Kerepesi út, Fiumei út) pillanatnyi forgalmi viszonya.

A légszennyezettségi határértékeket a 4/2011. (I. 14.) VM rendelet szabályozza.

Légszennyező anyag	Határérték [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			Veszélyességi fokozat
	órás	24 órás	éves	
Kén-dioxid (SO_2)	250	125	50	III.
Nitrogén-dioxid* (NO_2)	100	85	40	II.
Ózon (O_3)		120		I.
Szén-monoxid (CO)	10 000	5 000	3 000	II.
Ólom (Pb)			0,3	I.
Szálló por (PM_{10})		50	40	III.
Szálló por (TSPM: összes lebegő portartalom)	200	100	50	III.
Benzol		10	5	I.

Jelentősebb légszennyező anyagok határértékei²

A terület közelében folyamatos immisszió mérő állomás a Keleti pályaudvar előtt, a Baross téren üzemel, ami 2007-től ideiglenesen a Teleki térre került áttelepítésre (BP14 jelű állomás) (a mérőállomás a Fiumei út tervezési területtel átellenes oldalán a Teleki téren parkos környezetben található). A mérőállomásnak a területhez való közelsége miatt, annak levegőminőségét kiválóan reprezentálják.

Az alábbi táblázatba a mérőpont legfrissebb adatait és a vonatkozó határértékeket vetjük össze:

Légszennyező anyag	Határérték	BP 14 Teleki tér állomás 2016.04.29. 16 órai értékei	Minősítés	Szennyezőanyag veszélyességi fokozata
Kén-dioxid (SO_2)	250 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (óra átlagérték)	Nincs adat	-	III.
Nitrogén-dioxid* (NO_2)	100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (óra átlagérték)	64,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	jó	II.
Nitrogén-oxidok (NO_x) (mint nitrogén dioxid (NO_2))	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (óra átlagérték)	188,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	megfelelő	II.
Szén-monoxid (CO)	10 000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (óra átlagérték)	Nincs adat	-	II.
Szálló por (PM_{10})	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (24 órás átlagérték)	46 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	jó	III.
Ózon (O_3)	120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Napi 8 órás mozgó átlag-koncentráció maximuma)	3,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	kiváló	I.

Jelentősebb légszennyező anyagok határértékei és a Teleki téri mérőállomás értékei

² 4/2011.(I. 14.)VM rendelet szerint

A Baross téri (Teleki téri) automata immissziómérő állomás adatai alapján a már feldolgozásra került 2005-2012 években a levegő minősége összességében javuló tendenciát mutatott. A levegő összesített minősítése a szennyezett (4) minőségűről a megfelelő (3) minőségűre javult. A javulást mutató trendben, 2011-ben volt visszaesés. A táblázatból kiolvasható, hogy a Nitrogén-dioxid (NO₂), Nitrogén-oxidok (NO_x), és a PM10 (szálló por) tekintetében vannak a területen komolyabb problémák. Nitrogén-dioxid (NO₂) és Nitrogén-oxidok (NO_x) koncentrációi a szennyezett (4) minősítésről javultak megfelelő (3) minősítésre. A szálló por tekintetében jelentősebb a javulás, itt a szennyezett (4) minősítésről mára a jó (2) minősítésre javult a levegő állapota. Kiemelendő, hogy e komponens tekintetében nem volt jelentősebb visszaesés 2011-ben sem. A Kén-dioxid (SO₂) és a Szén-monoxid (CO) koncentrációk mindig a legjobb kiváló minősítésűek. A benzol és Ózon koncentrációk értékei minden évben a jó (2) és kiváló (1) értékek határán mozognak egyik évben jobb, másik évben a rosszabb kategóriába csúszva.

Év/szennyező-anyag	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kén-dioxid (SO ₂)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	n.a.
Nitrogén-dioxid (NO ₂)	szennyezett (4)	szennyezett (4)	szennyezett (4)	megfelelő (3)	megfelelő (3)	megfelelő (3)	szennyezett (4)	megfelelő (3)	megfelelő (3)	megfelelő (3)
Nitrogén-oxidok (NO _x) (mint nitrogén dioxid (NO ₂))	szennyezett (4)	szennyezett (4)	szennyezett (4)	szennyezett (4)	megfelelő (3)	megfelelő (3)	szennyezett (4)	megfelelő (3)	megfelelő (3)	megfelelő (3)
Szálló por (PM10)	szennyezett (4)	szennyezett (4)	megfelelő (3)	megfelelő (3)	megfelelő (3)	megfelelő (3)	megfelelő (3)	jó (2)	jó (2)	megfelelő (3)
Szén-monoxid (CO)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	n.a.	n.a.
Benzol	kiváló (1)	jó (2)	jó (2)	jó (2)	jó (2)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)
Ózon (O ₃)	kiváló (1)	kiváló (1)	kiváló (1)	jó (2)	jó (2)	jó (2)	jó (2)	jó (2)	jó (2)	jó (2)
Összesített értékelés	szennyezett (4)	szennyezett (4)	szennyezett (4)	szennyezett (4)	megfelelő (3)	megfelelő (3)	szennyezett (4)	megfelelő (3)	megfelelő (3)	megfelelő (3)

Egyes légszennyező komponensek minősítése 2005-2012.

A területet határoló utak közül számottevő forgalom hatására jelentősebb levegőszennyezéssel kell számolni a Kerepesi út esetében. Kedvező, hogy mindkét útvonalon a BKV villamos üzemű járműveket üzemeltet (villamos, illetve trolibusz), ezáltal a tömegközlekedés hozzájárulása a levegőszennyezettség kialakulásához minimális.

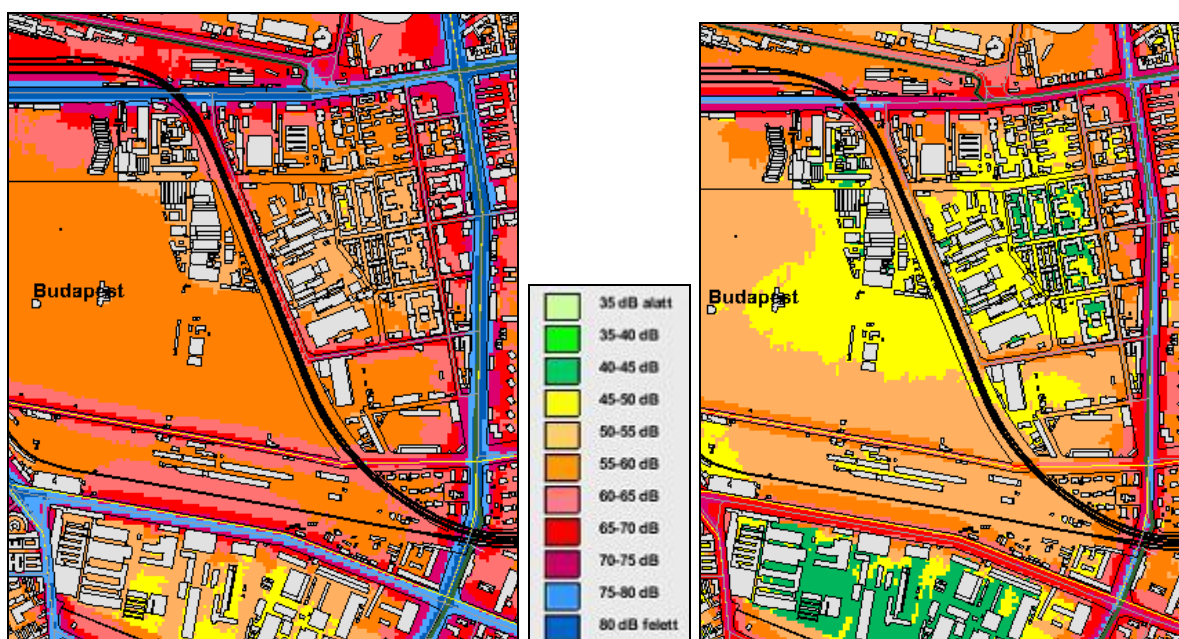
3.4. ZAJ- ÉS REZGÉSTERHELÉS

A közlekedési eredetű zaj és rezgésterheléssel alapvetően a Kerepesi út, Asztalos Sándor utca és a Salgótarjáni út mentén kell számolni. Ezek közelében vannak zajtól védendő funkciót magukban hordozó épületek.

A területi határértékek megállapítását a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú melléklete alapján végeztük el. Ezek szerint a „*a vegyes terület*”-en, valamint „*belterületi elsőrendű főutaktól és belterületi másodrendű főutaktól, az autóbusz-pályaudvartól, a vasúti fővonaltól és pályaudvartól, a repülőtértől, illetve a nem nyilvános fel és leszállóhelytől*** származó zajra*” a nappali zajterhelési határérték 65 dB, míg az éjszakai 55 dB (Kerepesi út). A „*különleges területek közül az oktatási létesítmények területei, és a temetők, a zöldterület*” és „*a települési önkormányzat tulajdonában lévő gyűjtőutaktól és külterületi közutaktól, a vasúti mellékvonaltól és pályaudvartól, a repülőtértől, illetve a nem nyilvános fel- és leszállóhelyektől** származó zajra*” nappal 60 éjjel 50 dB (Salgótarjáni út, Asztalos Sándor utca).

Budapest Stratégiai zajtérképe alapján a közúti közlekedési eredetű zajterheléssel kapcsolatban az alábbiak állapíthatók meg:

- A Kerepesi úton a zajterhelés nappal 80 db-t meghaladó, így a határértéket 15 dB-nél nagyobb mértékben meghaladó zajterhelés van. Éjszakai zajterhelés kicsit kisebb 75-80 dB közötti, ami közel 20 dB-es zajhatárérték túllépést jelent.
- A Fiumei út érintet szakaszán a nappali zajterhelés 80 dB körüli, ami 15 db körüli nappali zajhatárérték túllépést eredményez. Az éjszakai zajterhelés 70 db körüli, ami valamivel 15 dB-t meghaladó mértékű éjszakai zajhatárérték túllépést jelent.
- A Salgótarjáni út mentén a nappali zajterhelés 65 dB körüli, ami közel 5 dB-es zajhatárérték túllépést jelent. Az éjszakai zajterhelés valamivel 55 dB-t meghaladó, ami éjjel 5 dB-t meghaladó mértékű zajhatárérték túllépést eredményez.



Közúti közlekedési eredetű zajterhelés nappal és éjjel (Bp. Stratégiai Zajtérkép)

A KÖZLEKEDÉS Kft-től kapott forgalmi adatok alapján, a 25/2004.(XII.20.) KvVM rendelet előírás szerint számítottuk a tervezési területen lévő utcák járműforgalmából eredő zajterhelését az utak menti járdákra vonatkoztatva. A zajterhelési határértékeket az övezeti besorolás, útkategória és a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet alapján határoztuk meg.

Utca	Átlagos zajterhelés nappal/ éjjel (dB(A))		Időszak	Határérték (dB (A))
Kerepesi út	Nappal	76,83	Nappal	65
	Éjszaka	69,23	Éjszaka	55
Asztalos Sándor utca	Nappal	66,15	Nappal	65
	Éjszaka	58,55	Éjszaka	55

A terület számított közlekedési eredetű zajterhelése

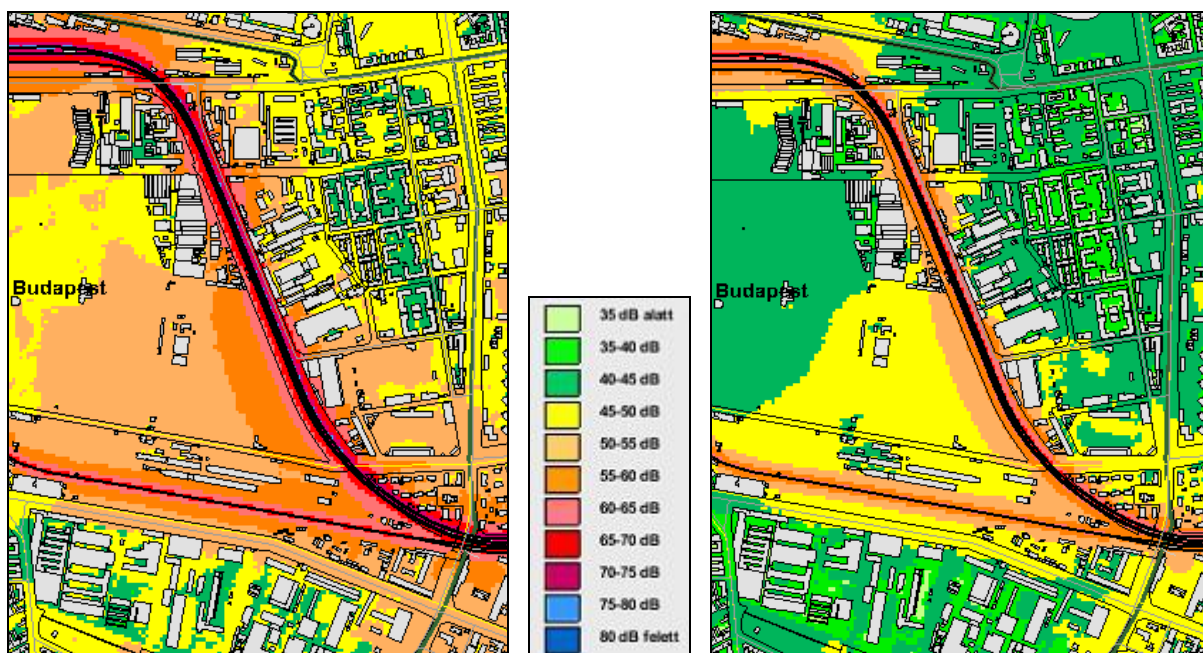
A számítás és a zajtérkép adatai megerősítik egymást és a következők állapíthatók meg a terület közlekedési eredetű zajterhelésével kapcsolatban: A legjelentősebb mértékű határérték feletti zajterheléssel a Kerepesi út mentén kell számolni, itt a nappali átlagterhelés meghaladja a 80 dB(A) értéket, ami 15 dB(A)-t meghaladó mértékű zajhatárérték túllépést jelent. Az esti órákban is jelentős a zajterhelés.

A tervezési területen belül lakott, vagy lakó épület, illetve más zajvédelmi szempontból védendő épület nincs. A jelenleg meglévő zajérzékeny funkciókat a meglévő beépítések megfelelő módon árnyékolják, illetve jelenleg nem üzemelnek.

Vasúti zajterhelés szempontjából a terület szomszédságában lévő két pályaudvarral kell számolni. A területről északra lévő **Keleti pályaudvar** jelentős belföldi és nemzetközi személy és postaforgalmat bonyolító pályaudvar. A tervezési terület keleti határát képező Asztalos Sándor utca menti vágányokon keresztül közelíthető meg a pályaudvar.

A tervezési terület déli határán (Salgótarjáni út déli oldalán) található a **Józsefvárosi pályaudvar.**, mely mára teljesen használaton kívül van. A vasúti pályák, a teherforgalmi állomás változatlanul megvan hasznosításra várnak.

Budapest Stratégiai Zajtérképének készítésekor még mindkét pályaudvar működésével számoltak, így a mai tényleges állapottól kissé eltérőt tükröznek a zajtérképek.



Vasúti közlekedési eredetű zajterhelés nappal/éjjel (Bp. Stratégiai Zajtérkép)

A vasúti zajtérképekről jól látható, hogy vasúti zajterheléssel a Keleti pályaudvarra vezető vágányok mentén az Asztalos Sándor utca és Könyves Kálmán Körút térségében kell számolni, mint a területet is érintő vasúti zajterheléssel. A Keleti pályaudvarra csak személyvonatok közlekednek, melyek a tehervonatokhoz képest jelentősen kisebb zajterhelést okoznak. Az Asztalos Sándor út menti vágányokon keresztül a Keleti pályaudvar megközelítése történik, így ott sem kell tehervonati forgalom zajhatásával számolni. A vasúti zajterhelésnek a tervezési területet érintő részein nappal 55-60 dB körüli, míg éjjel 45-55 dB körüli zajterheléssel kell számolni tartósan és hosszú távlatban is. A tervezési területen belül a vasúti zajterhelés védett vagy védendő funkciókat nem érint.

Üzemi zajjal rendelkező jelentősebb működő létesítmény a területen illetve a szomszédos területeken nincs.

3.5. HULLADÉKKEZELÉS

A keletkező kommunális hulladékokat az FKF Zrt. szállítja el. A gyűjtésük konténerekben történik. Szelektív hulladékgyűjtő sziget a területen belül nincs. A legközelebbi szelektív hulladék gyűjtőszigetek az Asztalos Sándor utcától keletre lévő lakóterületeken találhatók (6 db a Könyves Kálmán körútig). A területtől nyugatra lévő részen már bevezetésre került a házankénti szelektív gyűjtés, így azon a részen a szelektív hulladékgyűjtő szigetek megszüntetésre kerültek.

A kerületben hulladékgyűjtő udvar a Sárkány utca 5 szám alatt található.

A közelben van még a IX. Ecseri út 9. alatti hulladékgyűjtő udvar is.

A termelési és veszélyes hulladékokat üzemi gyűjtőhelyeken gyűjtik, és szakkégek szállítják el. Az ilyen jellegű hulladékok képződése a termelési volumentől erősen függ.

A volt Michelin gyár telephelyre azbeszt felmérés készített 2015-ben a KÖR-KER Kft. A felmérés alapján a gyár területén nagy mennyiségben van azbeszt tartalmú szigetelő anyag. A dokumentáció az anyagok szakkéggel történő elbontását, a telephely azbesztmentesítését javasolja. A hulladék-jegyzékről szóló 72/2013.(VIII.27.) VM rendelet alapján a 17 06 01* EWC kódszámú azbeszttartalmú szigetelőanyag, valamint a 17 06 05* EWC kódszámú azbesztet tartalmazó építőanyag veszélyes hulladékként kezelendő.

A területen kiépített szennyvízcsatorna hálózat üzemel, így a folyékony hulladékok kezelése azokon keresztül a szennyvíztisztítóknak történik.

3.6. FENNÁLLÓ KÖRNYEZETVÉDELMI KONFLIKTUSOK, PROBLÉMÁK

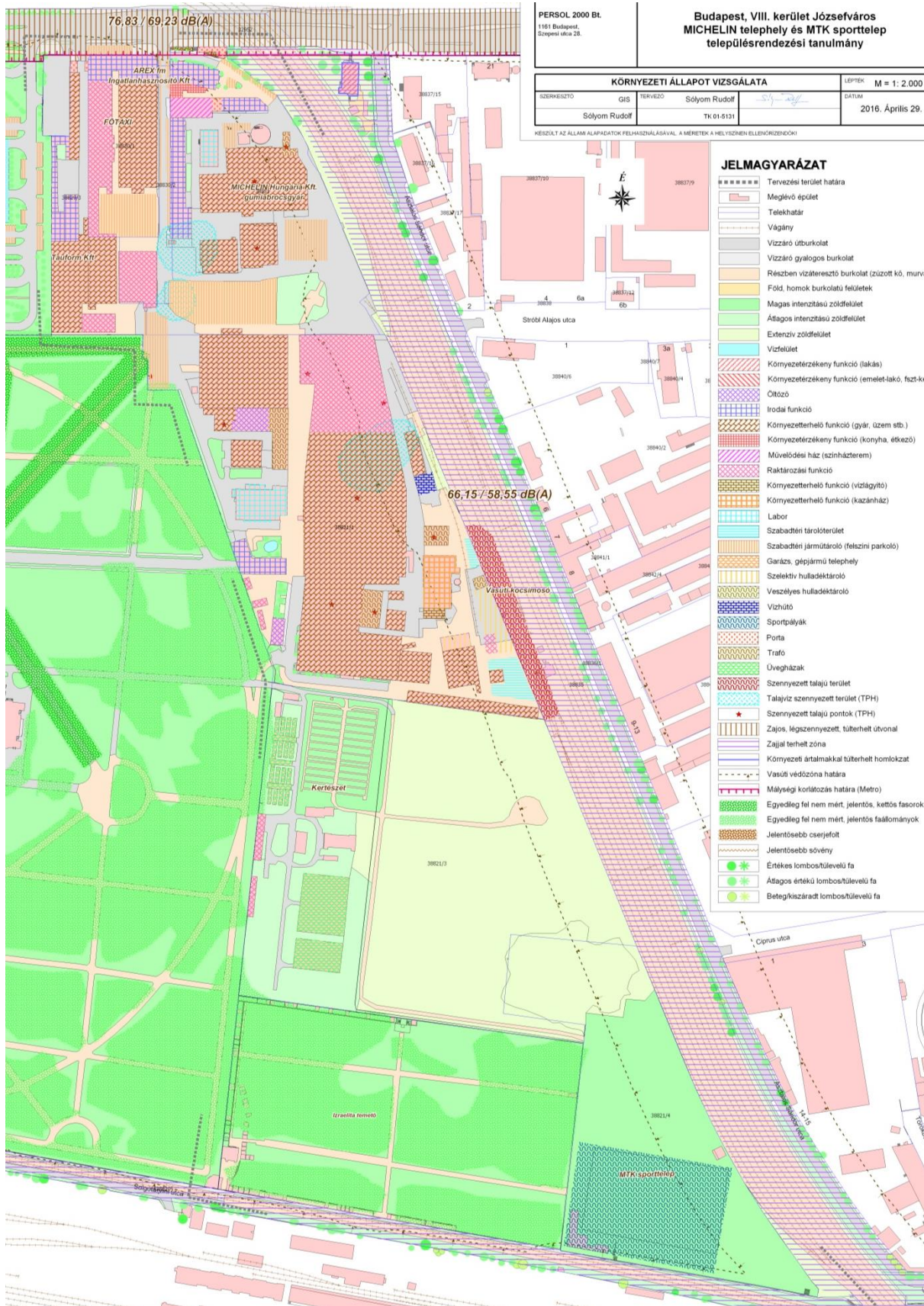
A területet fő környezeti problémáját a határoló főutak (Kerepesi út,) jelentős zajterhelése jelenti, ugyanakkor jelenleg a területen nincsenek kifejezetten védendő funkciók.

A területen belül a zöldfelületek aránya ugyan meghaladja a terület egészére átlagosan vonatkozó minimumot, de annak elhelyezkedése nem egyenletes, azaz a Fiumei úti Nemzeti Sírkert és az MTK sportpályák területein lévő zöldfelületi többlet kompenzálja a munkahelyi övezetekben lévő zöldfelületi hiányokat. Valamennyi övezetben törekedni kell legalább a minimális méretű zöldfelületek elérése felé.

3.7. FENNÁLLÓ KORLÁTOZÓ TÉNYEZŐK

A terület északi határát képező Kerepesi út telke mélységi korlátozással érintett terület, mert itt halad a 2-es metró nyomvonala. A mélységi korlátozással érintett terület határát a vizsgálati tervlap tartalmazza.

Létesítmények telepítése szempontjából figyelembe kell venni a vasúti pályák 50m-es védőtávolságát is, ami a területen belül minimálisan, de érintenek területeket a telekhatárok mentén. A védőterületek többsége a vasúti területekre illetve közlekedési célú közterületeket érint.



Környezeti állapot vizsgálata (környezetvédelem és zöldfelületek)

A BIOLÓGIAI AKTIVITÁSÉRTÉK SZÁMÍTÁSA A JOGSZABÁLY SZERINT

TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG SZERINTI BIOLÓGIAI AKTIVITÁS SZÁMÍTÁS

Hatályos övezeti kategória	FRSZ kategória	FRSZ szerinti megnevezés	terület (m ²)	BIA kategória érték	BIA érték
K-TE-VIII	Kb-T	Temető területe	155631.3	6	93.37878
M-VIII-1	Gksz-2	Gazdasági, raktározás, termelés ter.	61101.2	0.4	2.444048
M-VIII-3	Vi-1	Intézményi, zárt sorú beép. terület	50881.5	0.5	2.544075
IZ-VIII-1	K-Rek	Rekreációs célú, jelentős zöldfel. ter.	34894.7	6	20.93682
MINDÖSSZESEN:					119.3037

ZÖLDFELÜLETI MINŐSÉG SZERINTI BIOLÓGIAI AKTIVITÁS SZÁMÍTÁS

Területfelhasználási egység	Felület minőség	Terület (m ²)	BIA kategória érték	BIA érték
Temető területe	<i>egyszintű zöldfelület</i>	<i>617.4</i>	<i>5</i>	<i>0.3087</i>
	<i>kétszintű zöldfelület</i>	<i>131688.2</i>	<i>6</i>	<i>79.01292</i>
	összesen	132305.6		79.32162
Gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület	<i>lélegző burkolat</i>	<i>44.7</i>	<i>1</i>	<i>0.00447</i>
	<i>egyszintű zöldfelület</i>	<i>427.9</i>	<i>5</i>	<i>0.21395</i>
	<i>kétszintű zöldfelület</i>	<i>1573.5</i>	<i>6</i>	<i>0.9441</i>
	<i>Vízfelület</i>	<i>82.7</i>	<i>6</i>	<i>0.04962</i>
	összesen	2128.8		1.21214
Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület	<i>egyszintű zöldfelület</i>	<i>82.9</i>	<i>5</i>	<i>0.04145</i>
	<i>kétszintű zöldfelület</i>	<i>1700.1</i>	<i>6</i>	<i>1.02006</i>
	összesen	1783		1.06151
Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű	<i>egyszintű zöldfelület</i>	<i>33415.2</i>	<i>5</i>	<i>16.7076</i>
	<i>kétszintű zöldfelület</i>	<i>1029.1</i>	<i>6</i>	<i>0.61746</i>
	összesen	34444.3		17.32506
MINDÖSSZESEN:				98.92033

A KÉT ELTÉRŐ SZÁMÍTÁSI MÓDSZER EREDMÉNYEINEK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

Hatályos övezeti kategória	FRSZ kategória	FRSZ szerinti megnevezés	BIA érték terület-felhasználás szerinti	BIA érték zöldfelületi minőség szerinti	Eltérés a számítások között
K-TE-VIII	Kb-T	Temető területe	93.37878	79.32162	-14.0572
M-VIII-1	Gksz-2	Gazdasági, raktározás, termelés ter.	2.444048	1.21214	-1.23191
M-VIII-3	Vi-1	Intézményi, zárt sorú beép. terület	2.544075	1.06151	-1.48257
IZ-VIII-1	K-Rek	Rekreációs célú, jelentős zöldfel. ter.	20.93682	17.32506	-3.61176
MINDÖSSZESEN:			119.3037	98.92033	-20.3834

SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI CÉLOK AZ ITS ALAPJÁN

A Józsefváros Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) a kerület területén hat akcióterületet határolt le, közöttük az Asztalos Sándor út – Kőbányai út menti barnamezős területeket.

A tervezési terület a barnamezős akcióterületek részét képezi (5.2.6. akcióterület).

Az ITS a terület hasznosítását javasolta, de sem funkciót, sem forrást nem határozott meg a területek előkészítésére, fejlesztésére.

A barnamezős akcióterületek en (5.2.6. akcióterület) belül önálló területként szerepel két részterület, illetve feladat. A „Michelin gumigyár területének hasznosítása” a terület funkcióváltására épül. Ennek a célnak a tervezett, előkészítés alatt álló fejlesztések megfelelnek, az önkormányzati célok megvalósítását elősegítik. A barnamezős akcióterületek en (5.2.6. akcióterület) belül önálló feladatként szerepel az „Asztalos Sándor úti feltáró út megvalósítása 1.500.000.000 Ft költséggel és 2018. évi befejezéssel. Időközben hatályba lépett Budapest új Településszerkezeti Terve (TSZT 2015) és a Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ), amely a feltáró utat nem tartalmazza.

TELEPÜLÉSSZERKEZET FEJLESZTÉSI CÉLOK

A tervezési terület jelenleg hasznosított. A Nemzeti Sírkert, a MÁV vasútvonal, a csatlakozó munkahelyi (ipari jellegű) területek és a kapcsolódó egyéb városszerkezeti egységek viszonylagos „zártága” behatárolják a tervezési terület fejlesztéseit.

A Salgótarjáni út északi oldalán a Nemzeti Sírkert helyezkedik el, míg a déli oldalon a Józsefvárosi pályaudvar területének végső funkciói még egyeztetés alatt vannak, arra vonatkozóan a JÓKÉSZ övezeti előírásai vannak hatályban, vasúti területként meghatározva a pályaudvar területének túlnyomó részét, összhangban Budapest Településszerkezeti Tervével és a Fővárosi Szabályozási Kerettervvel. A Józsefvárosi pályaudvar megújulás előtt álló területén távlatilag vegyes városias területhasználat alakulhat ki, jelentős kulturális, szabadidős, irodai, munkahelyi, kereskedelmi és szolgáltató funkciók helyezkedhetnek el, lakásokkal vegyesen.

A MÁV vasútvonal menti területeken jelentős változások nem várhatók, de a tervezetek számolnak az Asztalos utca mentén fekvő munkahelyi területek megújulásával.

Az építésjogi követelmények megváltoztatása megfelelő ütemezés esetén nem szükséges, ugyanakkor a tervezett fejlesztésekhez a KÉSZ kidolgozásával egyidejűleg a Településszerkezeti Terv és az FRSZ módosítása is indokoltá válhat.

A JÓKÉSZ ÖVEZETI BESOROLÁSAI ÉS AZOK JAVASOLT VÁLTOZTATÁSA

A tervezési terület a JÓKÉSZ övezeti terve szerinti besorolások és a tervezett, az FRSZ alapján kidolgozott övezeti jellemzők összességében illeszkednek a korábbiakhoz, de sokkal kisebb tényleges beépítettségi és szintterületi terhelést eredményeznek, mint a jelenleg hatályos övezetekben megengedett. Az esetleges átsorolásokkal érintett övezetek (IZ-VIII-1, M-VIII-1, M-VIII-3 és KV-TE-VIII-1) és az FRSZ alapján alkalmazásra javasolt övezetek mindenben újak.

A HATÁLYOS SZABÁLYOZÁSI TERV ÉS ELŐÍRÁSOK (JÓKÉSZ + JKSZT)

A hatályos településrendezési eszközök alapján jelenleg is lehetséges a terület fejlesztése, beépítése. A jogszabályok 2018.12.31-ig alkalmazhatók, de csak 2016.12.31-ig módosíthatók. A hatályos szabályozási követelmények keretei között a tervezési program jelentős része megvalósítható, de a program egy része nem vagy csak korlátozottan valósítható meg, mert a gazdasági területeken és a temető övezetbe sorolt területen az ott elhelyezhető építmények köre korlátozott.

AZ ESETLEGES ÖVEZETI VÁLTOZTATÁSOK ÉS A KAPCSOLÓDÓ FOLYAMATOK

A területre vonatkozó hatályos szabályozási tervek módosításával a teljes program megvalósítható, de néhány elem végrehajtása időigényes egyeztetési és jóváhagyási folyamatot tesz szükségessé.

A folyamatok leglényegesebb elemei az alábbiak:

1. a területfelhasználási egységek módosítása,
2. a telekalakítási folyamatok megvalósítása,
3. a Nemzeti Sírkert műemléki környezetének módosítása
(különös tekintettel telekalakítás esetén).

A TERVEZÉSI ÉS MEGVALÓSÍTÁSI FOLYAMAT BECSÜLT IDŐIGÉNYE

Az időigény jelentősen függ az eljárás típusától. A tervek kidolgozásának időigénye mintegy 2-3 hónap. A BATRT előírásaitól a 76/2009. Korm.rendelet szerinti eltérés engedély megszerzésének legrövidebb időigénye mintegy 2-6 hónap.

A folyamatnak a 314/2012.(XI.8.) Korm.rendeletben meghatározott főbb szakaszainak időigénye teljes eljárás szerint legalább 9-12 hónap. Tárgyalásos eljárás szerint 2-6 hónap.

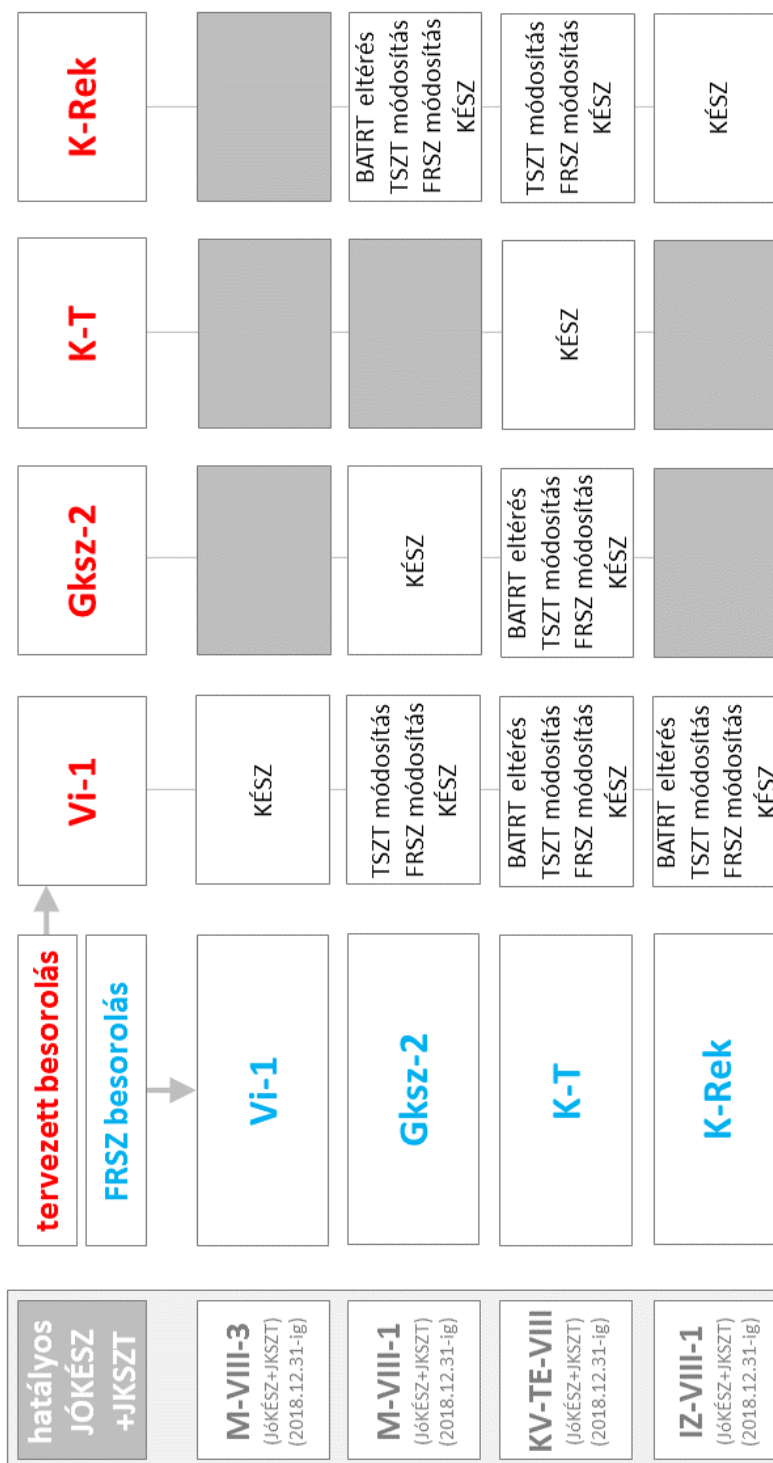
A Fővárosi Önkormányzat és a Kerületi Önkormányzat által lebonyolítandó eljárások összehangolásával közel párhuzamosan lebonyolíthatók az egyeztetés és a jóváhagyás egyes szakaszai.

Az ábra a választható és mérlegelendő besorolások lehetséges változatait szemlélteti.

A lehetséges változatok igen széles mozgásteret biztosítanak, mert az FRSZ-ben meghatározott vagy attól eltérően kialakítható területfelhasználási egységek területén megállapítható építési övezetek – a terület tagoltsága miatt – számos változatban valósíthatók meg. Az elméletileg lehetséges változatok száma több mint két tucat (!). Ennek megfelelően igen nagy jelentősége lehet a tervezett program megvalósítása szempontjából a legmegfelelőbb megoldás(ok) kiválasztásának.

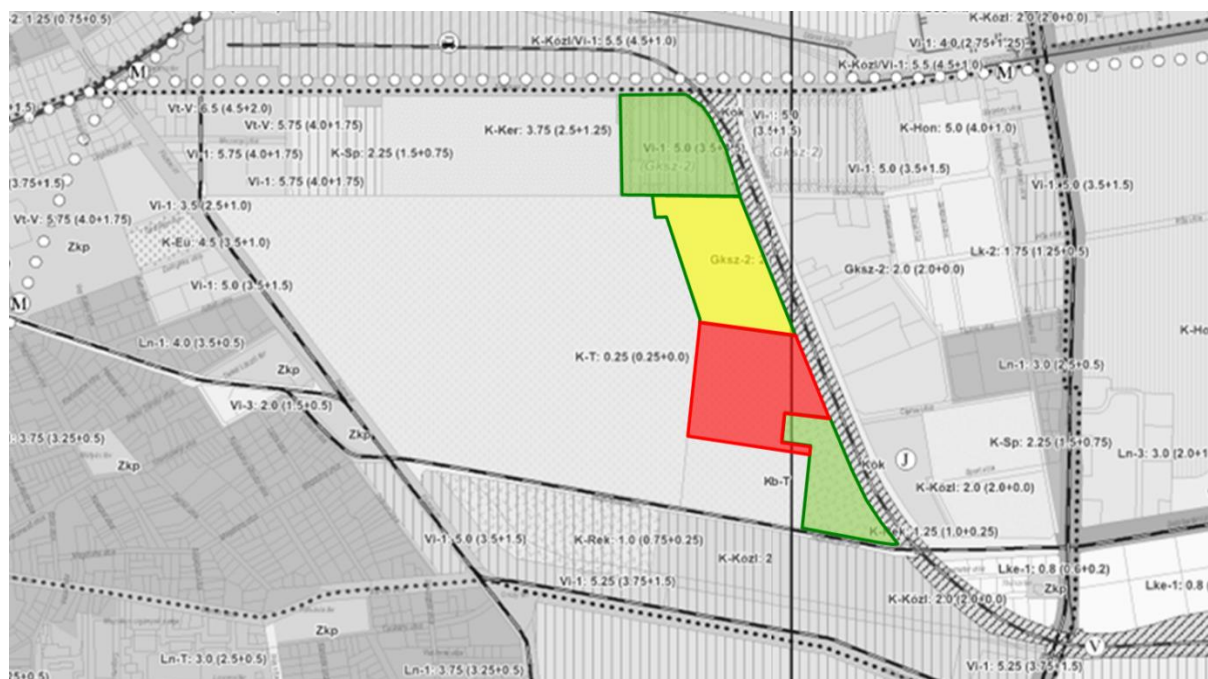
Az ábra megmutatja az egyes változtatásokhoz kapcsolódó főbb eljárásokat is.

Az ábra változatait tovább bonyolíthatja a telekalakítási javaslat kidolgozása.



A folyamat és a lehetséges változatok

A JAVASOLT ÉPÍTÉSI ÖVEZETEK ÉS HATÁRÉRTÉKEIK



A területfelhasználási egységek megfeleltetése

Az FRSZ területfelhasználási egységei közül két terület besorolásának (Vi-1 és K-Rek) megfelelnek a tervezett funkciók (a Kerepesi út mentén és a Salgótarjáni út mentén). A Nemzeti Sírkert (K-T) területén nem helyezhetők el sportlétesítmények, ezért a TSZT és az FRSZ módosítása szükséges. A Gksz-2 jelű besorolásnak – bizonyos feltételekkel és korlátokkal – megfeleltethető a tervezett fejlesztés. Itt nem feltétlenül szükséges változtatás, de módosítás esetén célszerű egységes besorolás kialakítása a fejlesztések rugalmasabb területi elhelyezhetősége érdekében.

A fentiek alapján a területet egy vagy két övezetbe célszerű besorolni:

„A” VÁLTOZAT

A teljes terület egységesen Vi-1 övezetbe kerülne besorolásra, egy telekként, az FRSZ paraméterei alapján, összességében átlagolt beépítési jellemzőkkel.

„B” VÁLTOZAT

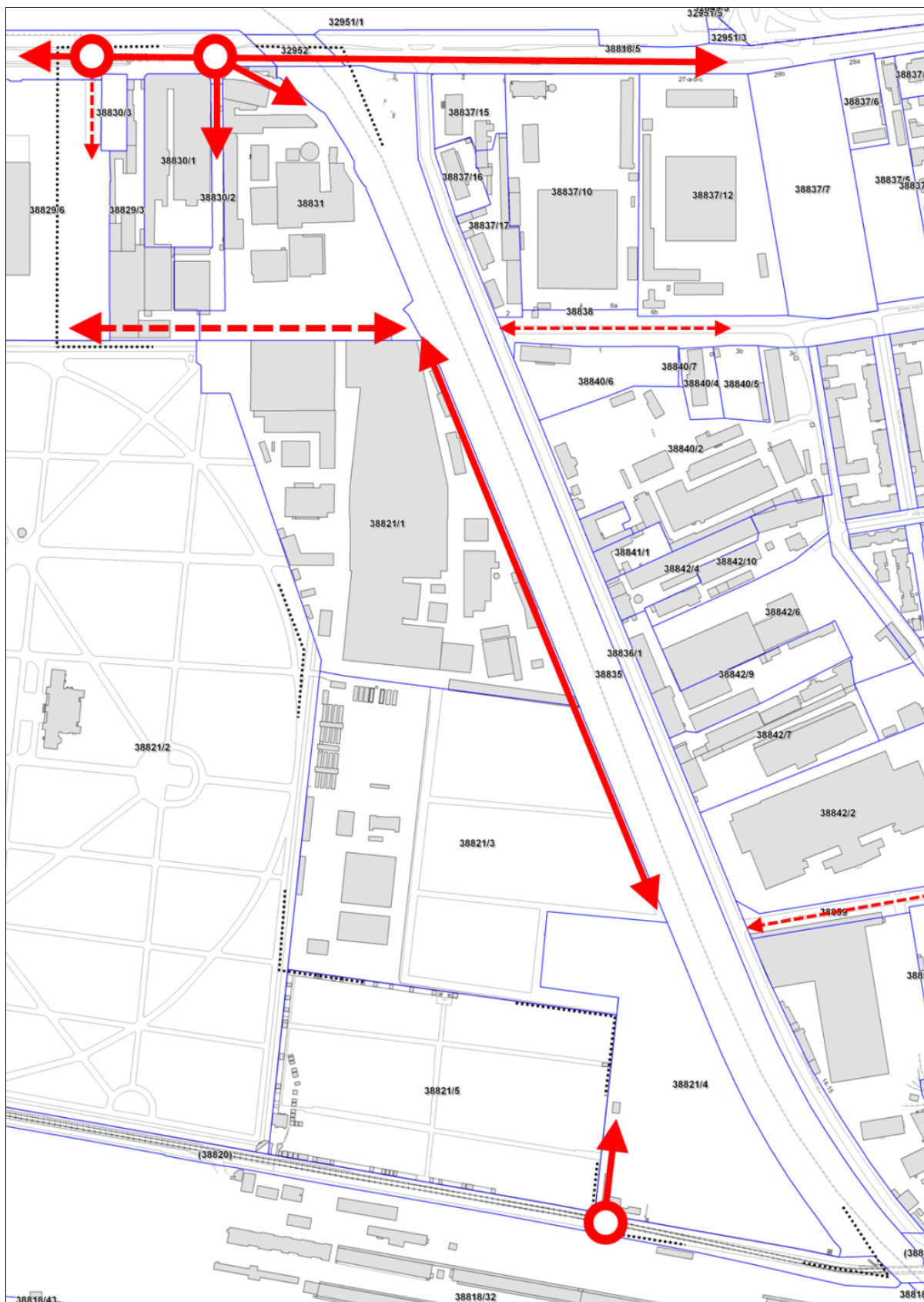
A terület Kerepesi út menti része Vi-1 övezetbe kerülne besorolásra, míg a többi területek a Stróbl Alajos utca vonalától a Salgótarjáni útig egy telekként, az FRSZ paraméterei alapján meghatározott beépítési jellemzőkkel kerülhetne kialakításra, jellemzően sport és szabadidős területként, ennek megfelelő szabályozási jellemzőkkel.

MINDKÉT VÁLTOZAT ESETÉN: Külön figyelmet igényel a jelenleg különleges temető-övezetbe (K-T) sorolt területek átminősítése, amely szükségessé teheti a BATRT 76/2009.(IV.8.) Korm.rendelet alapján történő módosítását is. Ugyancsak célszerű a terület beépítésének szerkezetét a környező területek úthálózatainak csatlakozásait is figyelembe véve kialakítani, különös tekintettel a MÁV vasútvonal mentén létesítendő védőtávolságon belül, illetve az ARÉNA Bevásárlóközpont mögötti – közművek szempontjából kiemelten fontos – útvonalra.

A javasolt övezeti jellemzők az FRSZ keretei között az alábbiak:

ÖVEZETEK JELLEMZŐK	HATÁLYOS KVSZ BESOROLÁSA				KÉSZ JAVASOLT BESOROLÁS				JEGYZET
	IZ	M-VIII-1	M-VIII-3	KV-TE-VIII-1	Vi-1	Gksz-2	K-T	K-Rek	
legkisebb telekterület (m ²)	20.000	6.000 (max.5ha)	6.000	-	6.000	6.000	-	6000	megfelel:
legnagyobb beépítettség (%)	35	65	45	5	100	45	-	40	megfelel:
szintterületi mutató (m ² /m ²)	2,40	2,40 (3,00)	2,40 (3,00)	0,05	3,50	2,00	0,25	1,00	megfelel: azonos BSA
szintterületi sűrűség (BSA) (m ² /m ²)					3,50	2,00	0,25	1,00	
szintterületi mutató terepszint alatt (m ² /m ²)					3,50	2,00	0,25	1,00	megfelel: azonos BSP
szintterületi sűrűség (BSP) (m ² /m ²)					1,50	0,00	0,00	0,25	
terezsint alatti beépítettség (%)	50	80	80	5,5	100	45	-	50	megfelel:
legkisebb zöldfelület mértéke (%)	50	25 (20)	20	50	0	20	-	50	megfelel:
legkisebb épületmagasság (m)	-	8,00	8,00	3,00	6,00	-	-	-	megfelel:
legnagyobb épületmagasság (m)	30,00	20,00	20,00	8,00	30,00	20,00	-	30,00	megfelel:
Egyéb megjegyzés					megfelel	TSZT és FRSZ módosítás indokolt lehet		megfelel	TSZT és FRSZ módosítás indokolt lehet

VÁROSSZERKEZETI KAPCSOLATOK



Javasolt városszerkezeti kapcsolatok

A TOVÁBBTERVEZÉS SORÁN FIGYELEMBE VEENDŐ SZEMPONTOK

A hatályos kerületi szabályzat módosítása esetén az OTÉK, Budapest Településszerkezeti Terve (TSZT 2015) és a Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ) alkalmazandó a Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) kidolgozása és a továbbtervezés során számos szempontot célszerű figyelembe venni.

A szabályozás (KÉSZ) és a továbbtervezés során az alábbi szempontokat célszerű figyelembe venni:

- A terület a 2005. évi LXIV. törvény (BATRT 2011) alapján a terület egy része (temető) „nagy kiterjedésű zöldterületi települési térség” besorolású, amelynek területén az 5.§ (7) bekezdés szerint a beépítésre szánt és beépítésre nem szánt különleges terület területfelhasználási egység köréből - sportolási célú terület, valamint temetőterület jelölhető ki”.
- A Településszerkezeti Terv (TSZT 2015) alapján a tervezési terület Kerepesi út menti része „Szerkezetalkító fejlesztési céltérség” (intézményterület), míg a Salgótarjáni út menti terület „Jelentős közösségi rekreációs terület” besorolású. A Nemzeti Sírkert területe – amely érinti a területet – „Jelentős ökológiai potenciállal rendelkező összefüggő terület”.
- A terület az FRSZ alapján Vi-1 (Gksz-2), Gksz-2, K-T és K-Rek területfelhasználási egységbe sorolt.
- Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű, magassági szabályozást igénylő területek (egyres változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória).
- A területen műemlék nem található.
- A területen védett vagy védelemre javasolt épület, építmény nem található, de a Kerepesi úti jellegzetes, íves homlokzatú főépület megtartása javasolt
- A terület „Potenciálisan talajszennyezett terület”, megfelelő kezelést igényel.
- A terület „Más jogszabállyal érvényesülő elemek”, „Tervi elemek, Karakterében megőrzendő temető, és jelentős zöldfelületű intézményterület”, illetve „Országos jelentőségű tájképvédelmi terület övezete” besorolású.

Kiemelt figyelmet igényel:

- a MÁV vasútvonal védőtávolsága (50m, illetve 250m)
(a beépítést egyeztetni szükséges a MÁV illetékes szervezeteivel),
- kegyeleti okokból a Nemzeti Sírkert és a Salgótarjáni úti Izraelita temető határvonala,
- hogy a területet önálló közművek nyomvonala metszi át,
- a terület megközelítésének műszaki kialakítása és a forgalmi terhelés biztonságos elvezetése.
- a területfelhasználási egységek határvonalának megfelelő funkcionális szerkezet kialakítása (Nemzeti Sírkert és a vizsgált terület távlati telekhatára).
- a közterületek légtérarányainak megállapítása, különös tekintettel a Kerepesi úti megközelítés mentén kialakítható beépítés esetében.

ÖRÖKSÉGVÉDELMI HATÁSTANULMÁNY

1. VIZSGÁLAT

A) TÖRTÉNELEM:

Az örökségvédelmi hatástanulmány tárgyát képező Budapest, VIII. Kerület 38821/4 helyrajzi számú ingatlan főváros Duna bal parti városrészében, a Józsefváros északi részén, a Keleti pályaudvarra befutó vasútvonal – a Salgótarjáni út – Fiumei út – Kerepesi út által határolt tömb délkeleti sarkában helyezkedik el.

A honfoglalást követően a mai főváros területéből kezdetben elsősorban a Duna jobb partja vált fontos települési helyé, Pest jelentősége csak a X. század közepétől növekedett meg. „A fejedelmi szállásokat az augsburgi csatavesztés után, 955-ben helyezték át a keleti partra, amikor tartani lehetett attól, hogy nyugatról támadás éri Magyarországot.”³ A keleti part fő településévé a római castrumon kibontakozó Pest vált, melynek közvetlen környezetében a Kristóf tér tájékán Újbécs, az Egyetem tér környékén pedig, egy másik település kelt életre.

Az Árpád-kor folyamán Pest tágabb környezetében egy viszonylag sűrű településhálózat is kibontakozott, amely egyrészt a vízrajzhoz – a Szilas- és Rákospatakokhoz –, másrészt pedig, az úthálózathoz igazodott. „A megye útjai sugarasan vezettek Pest felé. A Dunával párhuzamos Váci út a megyeri és jenei révet elhagyva a pesti rév kikötője mellett, a mai Bécsi utcán ment be Pestre, és az Egyetem tér felé kitérve haladt Szentkeresztre, majd D felé, a Fejér megye Solt-széki Szigetmellékre. Ennek soroksári elágazása lentebb több ágra szakadt: Ócsánál egyrészt Dabas és Peszér, másrészt Örkény és Szeged felé. Vele párhuzamos volt a Gyálon át Tölgy (ill. Nagykőrös) felé, valamint a Monor melletti vámos Újfalun Cegléd és Szolnok felé vivő út, s ugyanerre vezetett rá a külső Üllői út vonalán Ányásnyíre felé vivő út. A mai Gyömrői út folytatása Úri alatt, mint magna via Gombán és Bicskén át (Tápió-) Szelére vitt. K felé vezetett az Osláron és Sápon át Szecső felé menő országút (strata publica) s ebből ágazott el a vámos Isaszegen át a Tápió völgyébe menő másik út. A mai vonalán futott a Cinkotán és a vámos Kerepesen át Gödöllő és Hatvan felé vivő út, melyen a mongolok is Pest ellen vonultak.

³ Györffy György: Pest-Buda kialakulása. Budapest története a honfoglalástól az Árpád-kor végi székvárossá alakulásig. Akadémiai Kiadó, Budapest (1997) 74. oldal.

Az É-ÉK felé vivő utak közül számon tartják a mai Dohány utca felől az Erzsébet királyné felé hajló Párdi utat, s a mai Váci útról Nyír-Palotára vivő utat. Említenek a Galgamácsa és Iklad között elterült Tasnál egy utat, amely Vácról vihetett Hatvanba s egy Pásztó felé vezető hegyi utat, mely jelentőségét veszítette.”⁴

A településhálózattal övezett Pest városa a „...XV. század végére már a Kiskörút vonaláig terjedt, s a „...határvonalat erőteljes védőgyűrű, a pesti városfalak védenek és rondellák...”⁵ erősítik.

A török uralmat követően, a XVIII. század folyamán a város – vagyis a mai Belváros - újjáépítése mellett jelentős eseményként könyvelhető el a Külváros, illetőleg külvárosok - a Józsefváros, a Terézváros, a Lipótváros és Ferencváros – megszületése, melyek a városba vezető országos jelentőségű főútvonalak mentén és azok közeiben kelnek életre. A mai Üllői út és a Rákóczi út, illetőleg Kerepesi út által határolt területen a mai Baross utcával, mint szerkezeti tengellyel az Alsó Külváros, 1777 óta Józsefváros⁶, a mai Rákóczi út, illetőleg a Kerepesi út és a Bajcsy Zsilinszky út, valamint Váci út közötti területen a Király utcával, mint szerkezeti tengellyel a Felső Külváros, 1777 óta Terézváros⁷ kelt életre, a Terézvárostól Ny-ra, a Váci út és a Duna folyó közötti területen a mérnöki alaprajzzal kialakított Lipótváros⁸, az Üllői út és a Duna közötti területen a Soroksári út belső folytatásával, a mai Ráday utcával, mint szerkezeti tengellyel pedig, a Ferencváros jött létre⁹.

„A Rákóczi szabadságharc idején Pest város amúgy is csak néhány száz főnyi lakossága tovább csökkent. Az 1709-es összeírás szerint 163 lakott, 82 elhagyott és 68 összedőlt ház volt a városban. A teljes elnéptelenedés miatt a város polgárai a falakon kívül fél évszázadon át szabadon foglalhattak maguknak földet. Mivel azonban Pest lakói ez időben elsősorban földművelésből élnek, 1718 körül végül szétesztják a szántókat. A terület földjei ekkoriban két övezetre oszlanak: a városfalak körüli termékeny talajra, amelyeken kertgazdaságok alakulnak ki, s a külső homokos szántóföldekre, melyek a Rákosi rétek sovány, füves pusztáival együtt az állattenyésztés feltételeit biztosítják. A szántóföldeken elsősorban rozsot, másodsorban árpat termelnek, de kisebb mennyiségben búzát és zabot is. A termékek kiegészítették, de nem fedezték a lakosság kenyérgabona- és takarmányszükségletét.

⁴ Györffy György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. Liptó, Máramaros, Nagysziget, Nógrád, Nyitra, Pest és Pilis megye. Akadémiai Kiadó, Budapest (1998). 506. oldal.

⁵ Szerk.: Tóth Endréné: Budapest enciklopédia. Corvina Kiadó, 1970. 244. oldal.

⁶ i.m.: 74. oldal.

⁷ i.m.: 339. oldal.

⁸ Budapest Lexikon. Második bővített, javított kiadás. Akadémiai Kiadó, Budapest 1993. II. kötet. 31. oldal.

⁹ Szerk.: Tóth Endréné: Budapest enciklopédia. Corvina Kiadó, 1970. 74. oldal.

A szántók közé majorok települtek...1718-ban 20 major volt a Józsefváros területén, elsősorban a mai Illés utca környékén, mivel Pest egész területén erre lehetett legjobban bőséges ivóvízhez jutni, ami az állattartáshoz nélkülözhetetlen. A majorokban istállókat, fészereket és néhány lakóhelyiséget találunk. Elsősorban juhászatra rendezkedtek be, így pl. Mosel Józsefnek, Pest város bírójának, majd polgármesterének Illés utcai majorjában 1786-ban 507 birkát tartottak. A majorokban gyűjtötték össze és itt csépelelték ki a lerakott gabonát, ide hordták be a levágott szénát...

A kerület életében jelentős volt a szőlőművelés is. Míg a XVIII. században majorságot, szántót vagy kertet csak háztulajdonosok birtokolhattak, szőlőjük a ház nélküli zselléreknek is lehetett. 1730 körül a pesti tanács a józsefvárosi majorok közelében letelepedett napszámosoknak a kőbányai Óhegyen szőlőket jelölt ki. A belvárosi polgárok szőlői is főleg Kőbányán voltak, de a Józsefvárosban is folyt némi szőlőművelés, különösen a mai Kulich Gyula tér környékén.

A XVIII. század első felében a külterületeken csak kevesen laktak (1735-ben 736 külvárosi kenyérkeresőt írnak össze), de ezek kizárólagos többsége Józsefváros területén él...

A Józsefváros betelepülésénél előnyt jelentett a testvérkerületekkel szemben, hogy hosszan elnyúló, keskeny területét három oldalról országos jelentőségű út vette körül. Az Országút (mai Múzeum körút) a városkapukat kötötte össze a várfalon kívül, majd a külvárosok kifejlődése után az észak-déli irányú közlekedés fő vonala lett. A másik két országos út, a Kerepesi (Rákóczi) és az Üllői út, melyek Budát már a középkorban is Észak- illetve Kelet-Magyarországgal kötötték össze. Ezeknek a kezdeti szakasza korán beépült és ez meggyorsította a köztük fekvő területek beépítését is. A kertövezetbe itt is házakat építenek. A kerületben többfelé található tégláégetésre alkalmas agyag, s ez is megkönnyítette egy falusias jellegű település kialakulását. Az első tégláégető kemence az 1720-as években létesült a mai Rákóczi tér, Kissalétrom utca és Somogyi Béla utca közti területen, majd az agyagréteg kimerülése után 1759-ben a Rákos szántón létesítettek új tégláégetőket, ahol a mai Blaha Lujza téren, s attól délre 3 méter mélységben kékes agyagra bukkantak.

A Józsefvárosban abban az időben, mikor a kecskeméti és hatvani kapu közelében az első házak felépülnek, a falaktól távolabb egy szórványtelepülés is létrejött, a mai Horváth Mihály tér, Rigó utca, József utca és Őr utca által határolt területen. Kastberger József városi tanácsos ugyanis 1732-ben 27 parcellára osztva, eladta itt elterülő szántóföldjét és a parcellák rövidesen beépültek. Néhány év múlva a szomszédos területeken is épülnek házak és a település az itteni dűlő után a Pacsirtamező nevet kapja. E település a Kerepesi út és a Belváros felé terjeszkedik és az 1770-es években már találkozunk azokkal a házacskákkal, melyeket a Stáció (Baross) és Téglavető (Bródy Sándor) utcákban a belvárostól távolodva építettek fel...

1766-ban két részre bontják a pesti külvárost. A határvonal a Kerepesi út, ettől északra kerül el a Felső külváros, délre az Alsó külváros. Utóbbit 1777. november 7-én nevezik el Szent Józsefről, illetve József trónörökösről, Józsefvárosnak. Lakossága ekkor (a Ferencvárossal együtt) 3170 fő, majdnem kizárólag mezőgazdasággal foglalkoznak.

Az 1785-ös esztendő kiemelkedően fontos dátuma Józsefváros történelmének. Ebben az évben helyezik át ugyanis a pesti állatvásárt a mai Engels-tér környékéről a Teleki tértől a Rózsák teréig húzódó, már említett terméketlen területre. Közismert, hogy a vásárok környékén elterülő városrészek gyorsabban fejlődnek a többiekénél. A pesti lóvásár pedig, mai szemmel szinte hihetetlen tömegeket gyűjtött össze vidékről. Egy 1790-ből származó adat szerint csak vámfizető kocsi 12735 érkezett a Medárd napi vásárra. Az állatvásár és a vele összefüggő piac közelsége gyorsan növeli Józsefvárosban a lakosság számát, s ebben különösen az iparosokét. 1785-ben a Ferencvárossal együtt 4864 fő a lakosság, 1806-ban egyedül Józsefvárosban 6960...

Mindenesetre a gyors fejlődés azt eredményezi, hogy Lipszky János 1810-ben megjelenő, Budát és pestet bemutató térképén az Országúttól a Rákosárokig – tehát a Múzeum körúttól majdnem a József körútig – terjedő területen a legtöbb mai utca vonala már kialakult. A különbség annyi, hogy a városi téglavetők gödrét még nem temették be, a Szentkirályi utca még csak a Mikszáth Kálmán térig ér, a Vas utca a Kőfaragó utcáig terjed, a mai Makarenko utca alig látszik és a Mária utca csak kb. 50 év múlva épül ki a Rákosárok helyén...

Nem egész három évtizeddel később, 1838. március 13-án a nagy árvíz a kerület házainak jó részét összedönti. A városrészt a vízáradat átlag 216 cm magasságban lepte el. A mai Baross utca elején 2 m, a későbbi Körúttal való találkozási táján csaknem 4 m, a Rókus kórház előtti piacon 3 m magasan állt a víz. A kerület 1255 házából 891 dőlt össze, 115 erősen megrongálódott és csak 249 maradt épségben. A Józsefváros területét csaknem teljesen ellepte az ár, egy Kőbánya környéki keskeny területen kívül csak a Kálvária tér – Ludoviceum magasan fekvő vidéke maradt szárazon. Ide és a belváros el nem árasztott részére menekültek be Pest lakosai.”¹⁰

„A Pest város különböző részein fekvő, jobbára betelt temetők kezelése igen nehézkes volt, ezért a városi tanács 1847-ben elhatározta, hogy e temetők felhagyásával egy nagy köztemetőt létesít. E célra legalkalmasabbnak bizonyult a Kerepesi-út melletti, haszonbérbe kiadott városi földek között fekvő 230 holdnyi terület, amely elég nagy terjedelmű és temető szempontjából kedvező fekvésű terület volt, mert a város alsó és felső részeitől egyforma messzire volt.

¹⁰ Józsefváros lexikon. Budapest, 1970. XIV-XVIII. oldal.

A köztemetőt 1847. jún. 15-én nyitották meg e területen, és miután a keresztény hitfelekezetek közül csak a görögkeletieknek volt külön temetőjük, ami pedig sem a köztemető szabályival, sem a szabályozott felügyeleti rendszerrel nem volt összeegyeztethető, már 1847-ben felszólította őket a városi tanács, hogy különálló temetőjüket szüntessék meg és ezután a köztemetőben temetkezzenek. A temető kezelését a halottfuvarozási javadalom bérletjére, Hochhalt Györgyre ruházták...1860. jún. 23-án ismét kimondotta a községtanács, hogy a kerepesi temető Pest város köztemetője lesz és hogy minden egyéb keresztény temető felhagyandó.

1874-ben a zsidók is kaptak itt egy külön területet, sőt az öngyilkosok, kivégzettek és más, egyházi temetésben nem részesülők számára is hasítottak ki egy külön parcellát. A köztemető a lakosság számának gyors emelkedése folytán azonban csakhamar szűknek bizonyult, ezért 1886-ban már új temetőt kellett a fővárosnak nyitnia, de a kerepesi temetőt 1880/1885. sz. közgyűlési határozatával mint dísztemetőt továbbra is fenntartotta.”¹¹

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-Szolnok vasútvonal is, amely Kőbányán vezetett keresztül. „A szabadságharc idején Budának és Pestnek még csak egy pályaudvara volt, a váci és szolnoki vonalak végpontján, a mai Nyugati pu. tengelyében álló Pest állomás. Az osztrák állam a fegyverletétel után tovább építette a Magyar Középponti Vasút hálózatát, 1850-ben a vonal Bázisig épült. Buda 1861-ben külön vasúti összeköttetéshez jutott a Déli Vasút Pragerhoftól a Balaton mentén vezetett vonalának végpontján.

Az épületet (...) Bécsben tervezték, Karl Etzel(...), a vasúttársaság neves vezető mérnöke irányította az építkezést. Buda állomás fa csarnoka az induló és érkező utasforgalom két szegélyező épületére támaszkodott. A 4 vágány áthaladt a csarnokon és a Vármező felé épített támfal előtti fordítókorongba torkolt. A kedvezőtlen terepviszonyok miatt szűk helyen telepített pályaudvaron körgyűrű alakú fűtőház, gabonátároló raktárak is épültek.”¹²

A Józsefvárosi pályaudvar múltja az Északi Vasút történetéhez nyúlik vissza. „A vasút ügye a salgótarjáni „Szent István” kőszénbánya társulat megalakulásával kezdődött, amely 1860-ban alakult meg Brellich József mérnök vezetésével. Az itteni szénbányák feltárására és kitermelésére jelentős tőke-befektetésre volt szükség, amely jövedelmezősége legfőbb forrását egy szénvasút kiépítésében látták.

¹¹ Fehér Jolán Antónia: Budapest székesfőváros temetőinek története. Budapest 1933. 88-89. oldal.

¹² Kubinszky Mihály: Vasutak építészete Európában. Műszaki Könyvkiadó, Budapest 1965. 75-76. oldal.

E célból a kőszénbánya-társulat és a magyar és külföldi arisztokrácia prominens személyiségei közül herceg Coburg-Gotha Ágost, gróf Forgách Antal és József, gróf Czebríán Ferenc, báró Podmaniczky Ármin és Gyürki Pál örökösei 1862 engedélyt kértek Salgótarjától Pestig és Losoncon át Besztercebányáig vezetendő vasút kiépítésére. Az előmunkálati engedélyt 1862. május 6-án, a végleges engedélyt 1863. január 19-én Ferenc József jóváhagyásával, a bécsi kereskedelmi és népgazdasági miniszter engedélyével megkapták.

Az engedély tartama 90 évre szólt a pest-losonci szakasz megnyitása napjától számítva, amelyet három év alatt, míg a losonc-besztercebányai szakaszt 4 év alatt kötelesek kiépíteni. A Társaság érdekes módon a kamatgaranciáról is lemondott (csak később derült ki, hogy nem volt pénzük óvadék befizetésére). Az engedély elnyerése után „cs. k. szab. Pest-Losoncz-Beszterce-bányai vasút és Szent István kőszénbánya-Társulat nevet vették fel.”¹³ Az építkezés a kezdeti lendületek után, elsősorban pénzügyi problémák – a hitelezők csődje – miatt 1865-ben leállt, és csak 1867-ben folytatódott az építkezés. „1867. április 2-án a pest-hatvani, majd május 19-én a hatvan-salgótarjáni szakaszt adták át a forgalomnak. Azonban 1867. év végére az Északi vasút ismét és most már végérvényesen belebukott a vállalkozásba. Bár az üzleti bevételek 1867-ben az üzemi kiadásoknak közel kétszeresét tették ki, de nem fedezték a tőkekamatok kifizetését sem.

Üzleti mérlegükben a tényleges vasútépítési befektetés mellett, amely 9 millióra rúgott, improduktív tételként közel 3 millió szerepelt, amiből csak a csődki költség 1,4 millió volt. Szó sem lehetett a vállalt további vonalépítésekről.

A kiegyezés magyar államának vezetői viszont Forgáchék politikai ellenfelei voltak. Segítség nem jött, ekkor már az állam részéről csak egy lehetőség maradt: a vasút megváltása. Hosszú hónapokon keresztül folyt az alku a kormány és a társaság között a vasút megváltása tárgyában. Végül is a lojális feltételek mellett 1868. június 30-án kelt terjedelmes és minden részletre kiterjedő adásvételi szerződés szerint megszülettek az államosítás feltételei.”¹⁴

A Józsefvárosi pályaudvar fontosabb épületegységei már 1865-re tető alá kerültek¹⁵, 1867. március 29-én próbamenetet tartottak, a forgalomnak pedig 1867. május 19-én adták át a vasutat és a pályaudvart.¹⁶

¹³ Szerk.: Fehér Lászlóné. A magyar államvasutak első pályaudvara. Készült a Magyar Államvasutak Jegy nyomdájában. 1992. 7729. 10-11. oldal.

¹⁴ i. m.: 13. oldal.

¹⁵ i. m.: 18. oldal.

¹⁶ i. m.: 21. oldal.

„Az 1872. évi IX. t.-c. „A budapesti indóházakat összekötő vasút és az azzal kapcsolatos pályaudvarok létesítéséről” rendelkezik.

Ennek értelmében a kormány felhatalmazást nyert arra, „hogymint összesen 8.920.000 o. é. Forint összköltséggel, a Budapesten létező vasúti indóházak összekötése céljából, egy gőzmozdonyú vasutat, e vasút számára szükséges Dunahídat, nemkülönben egy rendezési és egy személyfelvételi pályaudvart építsen”.

Ennek alapján épült meg a mai keleti pályaudvar, az összekötő vasúti Dunahíd és keleti pályaudvar-kelenföldi összekötő vasút, Ferencváros állomással...

Figyelemre méltók e törvényjavaslat indokolásában az akkori szakkörök és a közvélemény felfogásaként lefektetett alapelvek:

Központi személy- teherpályaudvarok létesítése, mivel szüksége fennt nem forog és ily szükséglet a közeljövőben előreláthatólag nem is fog mutatkozni, nem találatott időszerűnek.

A személypályaudvar a város középpontjához lehetőleg közel legyen.

Minden metszett kisebb és nagyobb utca és út viaducttal hidaltassék át, úgy, hogy azokon a forgalom semmi akadályt sem szenvedjen.

E törvénycikk keletkezésének idején, amint említettük, a máv. Budapesti személyforgalmát, a mai Józsefvárosi teherpályaudvar helyén létezett úgynevezett „Losonczy” pályaudvar látta el. Erről említi meg a törvényjavaslat indoklása, hogy „a személyforgalomnak, mely már most, midőn e vasút végpontjai még jelentéktelen helyeken vannak, naponta két egész háromezer személyt tesz, nem elégséges, azt mindenki tudja, ki rajta egyszer utazott és látta, hogy az utasoknak csak egy kis része fér meg a várótermeinkben, nagyobb része pedig gyakran a szó szoros értelmében fedél nélkül kénytelen várakozni”. Érdekes felemlíteni, hogy a fenti törvényjavaslatban a keleti pályaudvar elhelyezésére egy alternatív javaslatot is tárgyaltak, mely szerint a keleti pályaudvar a mai Nemzeti színházzal szemben a Rákóczi-út és Népszínház-utca közötti területen, a körútra homlokzattal, emelet magasságban tervezetett. Ezt a megoldást azonban, tekintettel a nagy költségekre, miután a bevezető vonalat viaductszerűen kellett volna építeni, elejtették.”¹⁷

¹⁷ ADATOK A BUDAPESTI PÁLYAUDVAROK RENDEZÉSÉHEZ. A MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK IGAZGATÓSÁGÁNAK TANULMÁNYA. M. Á. V. MENETJEGYNYOMDA, BUDAPEST. – 387/1931. 3-4. oldal.

„1881-ben a már korábban kijelölt helyen elkezdték a később Keleti pályaudvarnak nevezett állomás építését. A főváros ragaszkodott hozzá, hogy a főhomlokzat városépítészeti okokból a Kerepesi, a későbbi Rákóczi út tengelyébe kerüljön. E kikötés nehezítette a pályaudvar tervezését, mert a csarnokot és a felvételi épületet a Thököly út felé tolta el.”¹⁸ „A Keleti pályaudvar épületét Rochlitz Gyula építész, csarnokát Feketeházy János mérnök tervezte.”¹⁹ „A keleti pályaudvart már 1896-ban bővítették, midőn a gyorsárú kezelést Józsefvárosra helyezték át s újabb vonatfogadó és indító vágányokat és vonatszerelvények elhelyezésére szolgáló vágányokat létesítettek. A nyugati pályaudvarról kitelepítették Istvántelekre a főműhelyt, s ugyancsak szaporították a vonatfogadó és szerelő vágányokat. Józsefváros állomáson is újabb vágányok épültek és szaporították az árukezelő helyeket. A budapesti pályaudvarokon legutóbb az 1907. évi XXIX. és 1908. XXXI. t.-c. alapján hajtottak végre bővítést... A keleti pályaudvaron a csarnok előtt újabb vonatfogadó vágányok létesültek, a csarnok középperonja meghosszabbítatott, a termes kocsik kezelése nagyobb részben átkerült a nyugati pályaudvarra, a peronoktól a fűtőháztelepre vezető vágányokat átalakították, miáltal a kezelés lehető egyszerűbbé tétetett.”²⁰

A Kerepesi út és temető közötti terület szabályos utcaszerkezetét még az 1870-es évek elején lefektetett szabályozás alakította ki. Az 1908. évi nagy Budapestet ábrázoló térkép szerint a mai Asztalos Sándor út és a Fiumei út közötti területre a Kerepesi út mentén a „Ruggyantagyár”, a „Lóvásár”, a „Tattersall”, a Kerepesi út - Lóvásár utca – Mosonyi utca – Festetics utca által határolt területre a „M. kir. államvasutak nyugdíjintézete bérházai”, a Mosonyi utca D-i oldalára „Toloncház”, és „Lovasrendőr laktanya”, a Festetics utcától Ny-ra eső térségbe pedig, lakóházak épültek.

„A „Lótenyésztés Emelésére Alakult Részvénytársaság” - 1877-ben jött létre és célul tűzte, hogy vásárok, kiállítások és versenyek szervezésével igyekezzen elősegíteni a hazai lótenyésztés fejlődését. A fent említett „hosszúnevű társaság” 1878-ban megállapodást kötött a Székesfővárossal, mely szerint - „30 évre megszerzi lóvásártérül a VIII. kerületi Külső-Kerepesi út mentén fekvő Városi Omnibusz telep területét, az épületeivel és a hozzá tartozó telkekkel együtt.”²¹ A Richard Tattersall „...angol lószakértő és üzletemberről elnevezett terület, amelyen 1881-ben alakult M. Tattersall Rt. 1931-ig rendszeresen lóvásárokat tartott. Ekkor a főv. a tulajdonába került területet a Bp.-i Ügetőverseny Egy.-nek engedte át, amely itt lovardát és fedett pályát épített.

¹⁸ Kubinszky Mihály: Régi magyar vasútállomások. Corvina Kiadó (1983.) 58. oldal.

¹⁹ i. m.: 58. oldal.

²⁰ ADATOK A BUDAPESTI PÁLYAUDVAROK RENDEZÉSÉHEZ. A MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK IGAZGATÓSÁGÁNAK TANULMÁNYA. M. Á. V. MENETJEGYNYOMDA, BUDAPEST. – 387/1931. 4-5. oldal.

²¹ http://www.lovardakalauz.hu/nemzeti_budapest.php

Ezeket 1954-ben életveszélyesnek minősítették s lobontották. A Tattersall területének egy részén nyitották meg 1933. aug. 31-én a ma is működő 1000 m területű új ügetőpályát.”²²

„A 19. század utolsó éveiben a magyar ipar sem nélkülözhetette a hazai gumigyárak létesítését. A magyarországi vasút, a bányászat, a gépipar, a járműipar, de a mezőgazdaság fejlődésének is fontos tényezőjét képezte a gumi, pontosabban a műszaki gumiárak nagyüzemi előállítása. Ezen új igények kielégítésére alakult meg – még a pénzügyi válság idején, 1877-ben – *Schottola Ernő és Neoschil Alajos ruggyanta és gépszerkereskedő közkereseti társasága* Budapesten, amely bizonyos tekintetben a későbbi Magyar Ruggyantaárugyár elődvállalata volt. A vállalkozás eleinte külföldi termékek magyarországi forgalmazását tekintette elsődleges feladatának, azaz túlnyomórészt kereskedelmi tevékenységet folytatott. Az új gyárak részére biztosított állami kedvezményekről szóló 1881. évi XLIV. Törvénycikk^(...) viszont megadta a végső lökést ahhoz, hogy Schottola 1882. február 17-én önálló céget alapítson, és gumigyártás céljából megvásároljon a Kerepesi úton egy 6773 négyszögöl nagyságú gyártelepet. Ez a gyár a korabeli beszámolók szerint még kezdetleges körülmények között működött, újnak nevezhető gumiipari termékeket ennek megfelelően nem volt képes előállítani. Tulajdonosa így a törvény alapján járó állami kedvezményeket is csak hosszas küzdelem árán, 1890-ben volt képes megszerezni (tíz évre). A rákövetkező évben azonban a bécsi *Oesterreichisch–Amerikanische^(...) Gummifabrik AG* – amelyet nem a hazai gumigyártás, hanem a már kialakult állami kedvezmények csábítottak –, kihasználva a gyáralapító Schottola forráshiányos helyzetét, megszerezte a gyártelepet. Schottola Ernő a gumiárugyártással felhagyva a továbbiakban jól felszerelt kötszer- és vattagyárat üzemeltetett, továbbá orvosi segédeszközök árusításával és javításával foglalkozott. Azonban az alapítás érdemét megörökítette későbbi cégpapírjain, amelyeken a gumigyártás meghonosítójának titulálta önmagát.

A *Magyar Ruggyantaárugyár Rt.* (MRG) így osztrák tőke kezdeményezésére alakult meg 1890. december 31-én, a Schottola-féle gyártól tulajdonképpen függetlenül. 1891 novemberében a kereskedelemügyi miniszter hozzájárulásával az MRG a ruggyanta-, guttapercha- és azbesztárut gyártó Schottola Ernő-féle budapesti cég jogutóda lett, megszerezve mind az állami kedvezményeket, mind a Kerepesi úti telepet is. Az alapításban részt vett az éppen a hazai iparvállalatok támogatására frissen létrehozott *Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank Rt.* is, a részvények többsége (67%) azonban az osztrák cég tulajdonában maradt. A gyár rekonstrukciója és továbbfejlesztése az állami megrendelések hosszú távú biztosításával, valójában ahhoz kötötten, annak ütemében történt. Az új üzem legnagyobb felvevőpiaca az állami feladatként kezelt vasútépítés zászlóshajója, a *Magyar Királyi Államvasutak Rt.* (MÁV) lett.

²² Budapest lexikon II. kötet. Második bővített, átdolgozott kiadás. Akadémiai Kiadó, Budapest 1993.

Először 1890-ben biztosította négy évre szólóan szerződés, hogy a vasút gumialkatrész-szükségletének jelentős hányadát a Kerepesi úti gyár elégíti ki. Az egymásra utaltság hosszú távú együttműködést eredményezett: előbb 1894-ben, majd 1899-ben újabb öt-öt évre hosszabbították meg a felek az alapszerződést.

Az MRG rövid idő alatt a magyar gumigyártás vezető vállalatává vált. Elsőként vasúti ütközők, fékberendezési gumicikkek, tárcsák, lökéshárítók és tetőfedőlemezek gyártása indult meg, majd megkezdődött a kerékpárgumik (1893-tól), a keménygumi (1902-től) és a *Palma* gumisarok (1909-től) előállítás. A biztos állami megrendeléseken nyugvó előnyös piaci helyzetnek azonban ára volt: a magyar állam feltételként kikötötte, hogy a gyártó profitja egy részét köteles fejlesztésekre, valamint új termékek bevezetésére fordítani. Bár e feltételek teljesítése az osztrák vállalatnak semmiképpen nem állt érdekében – hiszen a magyar gyár az új termékek megjelenésével konkurenciát jelentett az osztrák üzem áruival szemben –, mégis teljesítenie kellett azokat, ha nem akarta elveszíteni az állami támogatásnak is beillő megrendeléseket. Az új termékek előállítása magyar szakemberek tervei alapján külföldi technológia és szabadalmak alapján indult meg. Az újdonságok eladhatóvá tétele érdekében pedig az MRG sajátos üzletpolitikát alakított ki, miszerint a kereslet növelését is saját feladatának tekintette. Ennek szellemében járt el például a kerékpárgumik esetében: a gyár támogatta és népszerűsítette a kerékpársportot, ezen kívül a versenyzőket ingyen gumikkal látta el. 1895-ben indult meg a gyárban a játékkészítés (főként gumilabda és -baba), amelyet osztrák és német üzlettársak bevonásával sikerült rövid időn belül nyereségessé tenni. Az 1896-ban megrendezett budapesti millenniumi kiállításon a vállalat bemutatta új termékeit (kerékpárgumi és játékok), amelyekért nagy állami elismerésként aranyéremmel tüntették ki. Hasonló eredményt – oklevelet – hozott részvétele az 1900. évi párizsi világkiállításon is. Megjelenése a rangos termékkiállításokon végül jelentős és állandó keresletet teremtett a gyártmányai iránt mind a tengerentúlon, mind az európai kontinensen. A vállalat fejlődésében jelentős szerepet játszott, hogy 1907-ben, az utolsó állami ipartámogatási törvény keretében tizenkét évre (1918-ig) újabb kedvezményeket kapott az MRG, igaz, szigorú feltételek betartása mellett.

1904-ben alakult meg a *Wiener Bank Verein* védelme alatt, berlini székhellyel az *Osztrák–Magyar Kaucsukkartell* (*Verband der Oesterreichisch–Ungarischen Kautschukwaren Fabriken*), az osztrák gumigyárak által támasztott verseny kiéleződésének megakadályozására. Az egyezmény megszabta a termelés mennyiségét, és szabályozta az eladási árakat. Az érintett gyárak felosztották maguk között, hogy ki milyen speciális cikket gyártson. Az MRG 1904-től 1915-ig volt a kartell tagja. Ez idő alatt tovább nőtt a tekintélye, javultak üzleti lehetőségei, aminek következtében további tőkeemeléseket tudott végrehajtani (1913-ban 4,5 millió korona volt az Rt. alaptőkéje).

Az üzem immár minden tekintetben meghatározó nagyvállalattá vált. 1909-ben alakult meg a Ruggyantaárugyár első leányvállalata, a *Palma Kaucsuk Rt.*, amelynek vezetésével Rechnitz Béla, az MRG vezérigazgatója Rosenthal Zsigmond bőrkereskedőt bízta meg.

Az eladási szervezet összes részvénye felett az MRG rendelkezett; feladata a gumisarok gyártásának és forgalmazásának megszervezése volt, ami olyan jól sikerült, hála a nagyszabású reklámkampánynak, hogy a Palma kifejezést a köznyelvben a gumisarok szinonimájaként használták.

1911-től kezdte meg a gyár az autógumik gyártását, amivel az MRG később világhírű lett. 1913-ban hozták létre a *Tauril Pneumatik Rt.*-t Budapesten és Bécsben, amely az MRG eladási szervezeteként kezdte meg működését. A gyár legfőbb cikke az 1912-ben piacra dobott új magyar termék, a Tauril pneumatik volt. Ugyanebben az évben hozták létre a *Budapesti Automobil Közlekedési Rt.*-t, más néven *Autótaxit*, amely bérkocsik üzemeltetésére Budapest székesfővárostól negyven évre szóló engedélyt kapott.”²³

„1913. június 1-jén alakult a MARTA-Magyar Automobil Rt. 25 darab – taxaméterórával felszerelt – bérgépkocsijának üzembe állításával. A MARTA 1913. december 20-án egyesült a Benz Magyar Automobil és Motorgyár Rt.-gal Automobil Közlekedési Rt. néven.”²⁴ A személyfuvarozással foglalkozó cég a „Ruggyanta gyár” Ny-i oldala mentén alakította ki telephelyét.

„1911-ben jött létre a *Cordatic Magyar Gumiabroncs Rt.*, az MRG leányvállalata, amelynek feladata a pneumatikok forgalmazása lett.

Az első világháború idején a gumiipart illetően a termelést legérzékenyebben a nyersanyagellátási gondok érintették: az ország gyakorlatilag el volt vágva a beszerzési (dél-amerikai) forrásoktól. Az MRG is csak fél üzemmel dolgozott, mivel a játék- és sarokgyártást szüneteltették. Ezek a problémák a szakemberek figyelmét a pótanyagok alkalmazási lehetőségei felé fordították. Dorogi István mérnök irányításával olyan új technológiát dolgoztak ki és szabadalmaztattak, amellyel a műgumiból keménygumit állítottak elő. Ez a termék a gyár egyik legkeresettebb cikke lett, amely később a német tengeralattjárók gyártásánál is nélkülözhetetlennek bizonyult. Az ország elzártsága miatt ugyancsak gondot okozott a kapcsolattartás a külföldi érdekeltségekkel és akadályokba ütköztek a színpalak mögött zajló részvénytőkeügyletek is.

²³ Gumiipari Vállalatok repertórium. Összeállította Pataki Józsefné, Kiegészítette: Kugyela Ákos és Sváby Enikő. Magyar Országos Levéltár Budapest, 2005. 9-10. oldal

²⁴ Józsefvárosi lexikon. Budapest, 1970. 68. oldal.

A háborús konjunktúra a gumiiparban is érvényesült, az állami megrendelések összege egyre nőtt, a pneumatik iránti kereslet pedig, különösen jelentőssé vált. Mindezek ellenére a Ruggyantaárugyár pénzügyi helyzete – főként az infláció, a nyersanyaghiány, a fluktuáció (hadiszolgálat) és az elszett beruházások miatt – megingott. A vállalat eladta az Autótaxinál jegyzett részvényeit, és több más érdekeltségétől is megvált. 1915-től az állam közvetlenül szabályozta a termelést, egyre szélesebb körben rendelték el a különböző anyagok zárolását, bevezették az állami kiutalás rendszerét, ami fokozatosan a központosított anyaggazdálkodás kialakulásához vezetett. 1916 márciusában a gumi zárolását is elrendelték.^(...) Mindazonáltal a következmények csak jóval később, az 1920-as évek elején jelentkeztek.”²⁵

„1936-ban sikerült tíz évig húzódó tárgyalások után a székesfővárostól megvenniük az üzem közvetlen szomszédságában egy 5000 négyszögöles területet, ami az ekkoriban bevezetett, új termékek gyártásához volt szükséges. Egy év múlva került sor 450 000 pengős beruházással a vállalat új kultúrházának megépítésére.”²⁶ A gyár D-i irányban történő terjeszkedését már az 1937. évi Budapestet ábrázoló térkép is feltünteti – ekkor azonban még Ny-i irányban nem lépte át a temető K-i határát.

„Budapest 1945. évi ostromát a gyár viszonylag épségben vészelte át. „A gyár 1944. decemberében, a front közeledtével leállt, csak egy kb. 30–40 főből álló gyári őrség tartózkodott a telephelyeken. A vállalat üzemait nem érte bombatámadás, csak kisebb tüzesetek fordultak elő. A legnagyobb hazai gumiipari vállalat, az MRG számára 1945. január 14-én ért véget a háború.”²⁷

„1949-re befejeződött a gumiipar államosítása (az MRG 1949. december 20-ai hatállyal lett állami vállalat, az 1949. évi XX. törvény alapján).”²⁸

„Az MRG hivatalos neve 1951-től *Ruggyantaárugyár*. A profilírozás miatt minden, nem közvetlenül gumitermeléssel foglalkozó részleget leválasztottak róla.”²⁹ „A hazai gumigyártás fent említett központosítása – a folyamat a gumigyártó és -értékesítő vállalatoknál 1962-ben, a *Műszaki Gumigyár és a Ruggyantaárugyár* összevonásával vette kezdetét – 1963-ban fejeződött be.

²⁵ Gumiipari Vállalatok repertórium. Összeállította Pataki Józsefné, Kiegészítette: Kugyela Ákos és Sváby Enikő. Magyar Országos Levéltár Budapest, 2005. 10. oldal.

²⁶ i. m.: 17. oldal.

²⁷ i. m.: 12. oldal.

²⁸ i. m.: 12. oldal.

²⁹ i. m.: 13. oldal.

A folyamat betetőzéseként 1963. július 1-jén létrehozták az *Országos Gumiipari Vállalatot*, amely magában foglalta a Ruggyantaárugyárat, a Műszaki, a Palma és a Szegedi Gumigyárat, a nyíregyházi gyáregységet, a Gumiipari Kutató Intézetet, valamint a Gumiabroncs és Műszaki Gumiáru Értékesítő Vállalatot. A vállalat elnevezése 1973-tól kezdve *TAURUS Gumiipari Vállalat*.³⁰ lett, mely 1996-ban került a Michelin Csoport tulajdonába.

A tervezési területet magába foglaló tömb 1930-as évek közepére kialakult településkaraktere az elmúlt nyolc évtized alatt némiképp átalakult, megváltozott. A Tattersall területén állt, majd az 1950-es években részlegesen lebontott fedett lovarda helyett „1987-ben új, nemzetközileg is megfelelő méretű fedett lovarda épült a területen.”³¹ A megszűnt „Ügető” területére a közelmúltban, 2006-ban épült fel az Aréna Pláza Bevásárlóközpont nagyméretű épülete, a fokozatosan kibővült telephelyű „Ruggyantagyár” bázisán az 1973-ban életre hívott TAURUS Gumiipari Vállalatot 1996-ban pedig, a Michelin Csoport vásárolta meg, amely a Kerepesi úti telephelyet 2015-ben zárta be.

³⁰ i. m.:

³¹ Budapest lexikon II. kötet. Második bővített, átdolgozott kiadás. Akadémiai Kiadó, Budapest 1993. (Csak zárójelben jegyezzük meg, hogy az új lovarda felépítésének időpontját a Nemzeti Lovarda honlapján fellelhető lovarda-történet 1985-ben állapítja meg. www.nemzetilovarda.hu/informacio/nemzeti-lovarda-tortenete)



Az 1782-1785. évi I. katonai felmérés részlete. Hadtörténeti Intézet Térképtára.



Az 1810. évi Lipszky János által készített térkép részlete. Hadtörténeti Intézet Térképtára



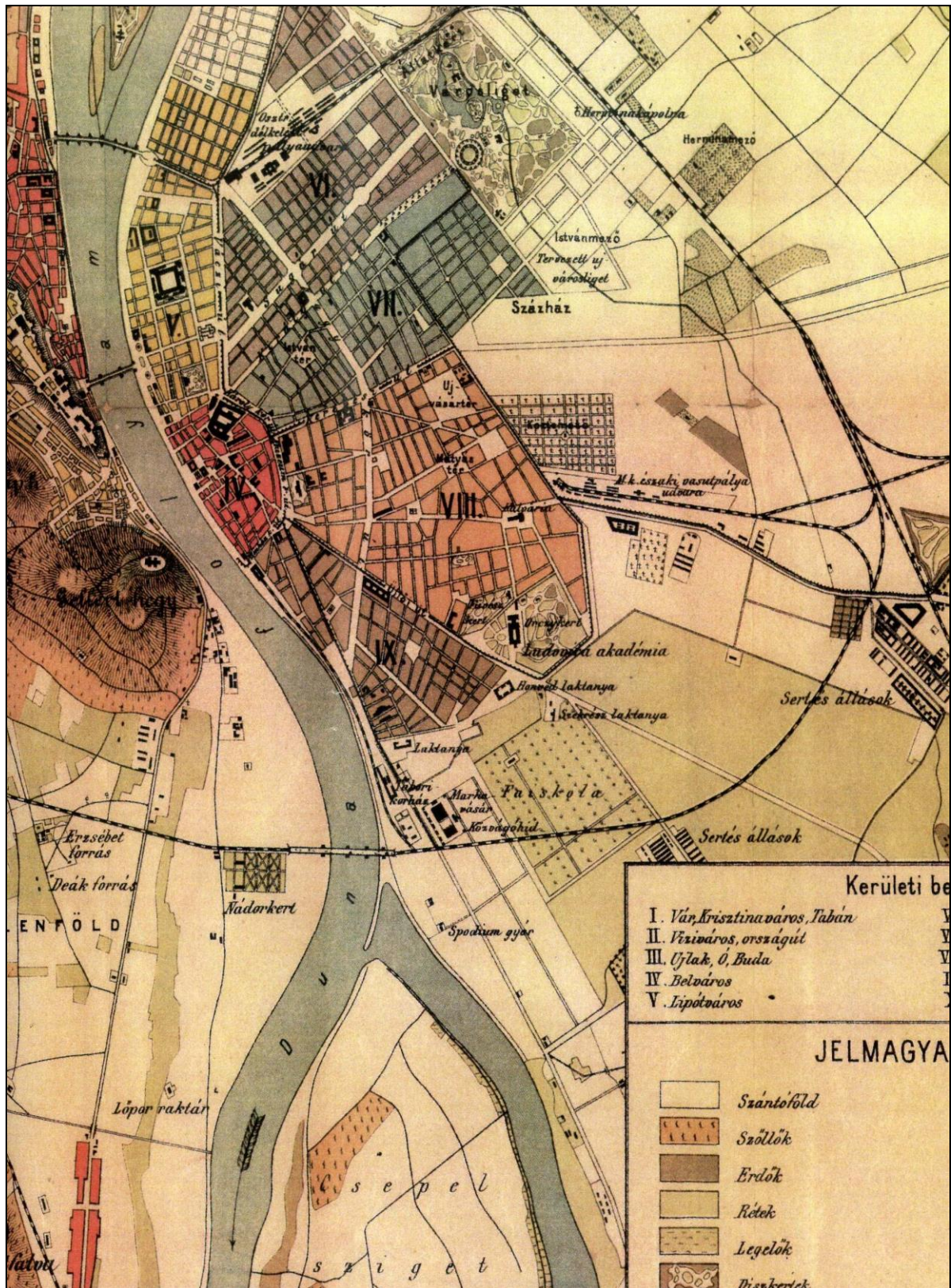
Buda és Pest térképe 1828 körül. Részlet. Hadtörténeti Intézet Térképtára.



Az 1838. évi márciusi árvízi elöntést ábrázoló térkép részlete. Hadtörténeti Intézet Térképtára.



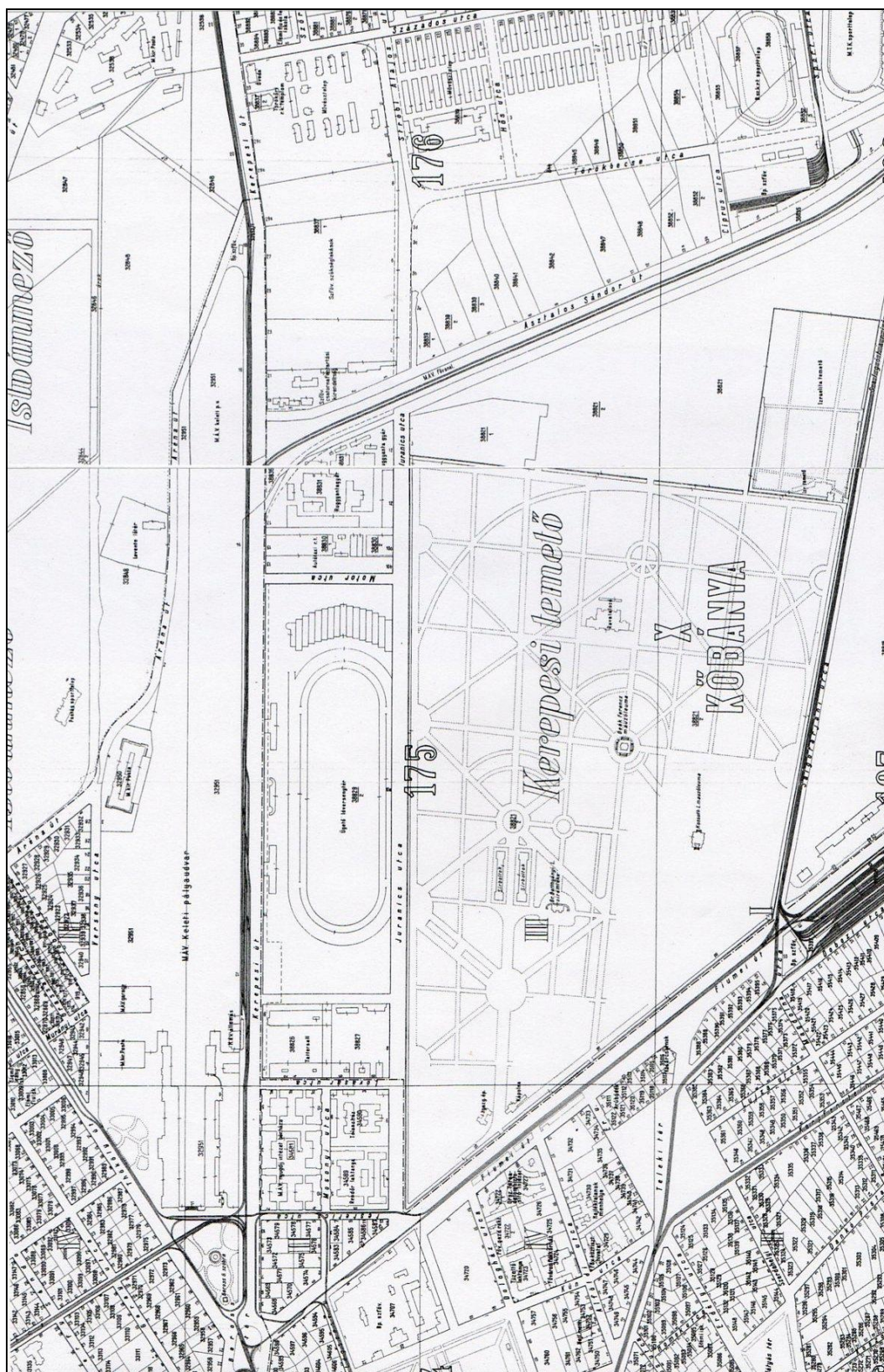
Halácsy Sándor 1872. évi térképének a részlete. Hadtörténeti Intézet Térképtára.



Budapest főváros 1887. évi térképének a részlete. Hadtörténeti Intézet Térképtára.



Budapest főváros 1916. évi térképének a részlete. Hadtörténeti Intézet Térképtára.



Budapest főváros 1937. évi térképének a részlete. Hadtörténeti Intézet Térképtára.

B) TERMÉSZET, TÁJ, TÁJHASZNÁLAT – TELEPÜLÉSHÁLÓZATI ÉS TELEPÜLÉSSZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK:

A vizsgált térség földrajzilag a Pesti hordalékkúp-síksághoz tartozik. „A kistáj 98 és 251 m közötti tsztf-i magasságú. K felé lépcsőzetesen, a magasabb teraszok irányába emelkedik. Ezek nagyjából É-D-i irányú sávjait a Duna bal parti mellékfolyóinak völgyei Ny-K irányban mozaik- és sakktáblaszerűen szabdalják. Az átlagos relatív relief 8 m/km². K és D felé az értékek csökkennek. A keresztirányban völgyközi hátakká formált magasabb teraszok eróziós és deráziós völgyekkel rendkívül gazdagon szabdalják. A felszín döntő többsége közepes magasságú, tagolt síkság. D felé, a Gyáli-patak irányába, ahol a felszínt futóhomokformák uralják, a magasabb teraszokon a fiatalabb, alacsony teraszokkal egy szintre kerültek, s a domborzat elveszti teraszos jellegét. A D felé nyitott, félmedence szerűen megjelenő kistáj jellemző domborzati formái fluviális és deráziós úton képződtek...

A kistáj alapját képviselő harmadidőszaki rétegek Ny-ról K felé fiatalodnak, s egyre magasabb orográfiai helyzetben találhatók. Ezek a képződmények egymással párhuzamosan ÉNy-DK-i irányú törésvonal-rendszerrel tömbökre tagolódtak, s az Alföld felé haladva a pleisztocén folyamán egyre nagyobb mértékben süllyedtek meg. A pleisztocén legelejétől képződő dunai hordalékkúp orográfiaailag hasonló, de kronológiailag éppen ellentétes képet mutat, ugyanis K felé haladva a legidősebb pleisztocén képződmények pannóniai üledékekre települve találhatók. A Duna II/a. és II/b. terasza átmenő, felszíne gyakran parti buckákkal, futóhomokkal, lösz-szerű üledékekkel magasított. A IV. sz., gyakran édesvízi mészkővel takart, és az V. sz., valamint az idősebb teraszok csak foltokban jelennek meg.”³²

A térség „természeti jellegét” és „tájhasználatát” alapvetően a Fiumei úti sírkert nagy kiterjedésű, 56 hektáros³³, rendezett zöldterülete határozza meg, amely egyszersmind fontos biológiai kondicionáló szerepet tölt be a főváros Duna bal-parti városrészében. A tervezési területet magába foglaló tömböt mind a négy oldalán jelentős és fontos településszerkezeti elemek határolják. É-on a Kerepesi út a húzódik, amely a mai Kossuth Lajos utca és Rákóczi út folytatásában fut K-ÉK felé. E középkori eredetű útvonalat az ország egyik legjelentősebb, országos jelentőségű útjaként tartja számon a kutatás³⁴, amely Pest városát kötötte össze az ország ÉK-i és K-i régiójával. Ez az útvonal a XVII. század végétől, XVIII. század elejétől kezdődően a mind dinamikusabban terjeszkedő Pest város egyik legjelentősebb településszerkezeti tengelye lett, és az ma is.

³² Szerk.: Dr. Marosi Sándor – Dr. Somogyi Sándor: Magyarország kistájainak katasztere. I. kötet. MTA Földrajztudományi Kutató Intézet. Budapest, 1990. 33-35. oldal.

³³ <http://www.btirt.hu/temetok/fiumei.html>

³⁴ Györffy György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. Liptó, Máramaros, Nagysziget, Nógrád, Nyitra, Pest és Pilis megye. Akadémiai Kiadó, Budapest (1998). 506. oldal.

Az útvonal országos közúthálózatban betöltött forgalmi jelentősége az M3-as autópálya és M0-ás autótú megépítésével némileg csökkent ugyan, regionális jelentőségéből azonban semmit sem veszített: Csömör, Kerepes, Kistarcsa, Nagytarcsa és Gödöllő településeinek napjainkban is ez az útvonal biztosítja az M3-as autópálya mellett a legközvetlenebb és leggyorsabb közúti összeköttetést a fővárossal.

A tervezési területet magába foglaló tömb alatt elterülő egykori Józsefvárosi pályaudvar D-i oldala mentén, a mai Baross utca K-i folytatásaként vezető Kőbányai út már a középkor óta összeköttetést biztosított a Pest városától K-re elterülő kőbányákkal, később pedig, a város szőlőhegyével, az Óhegygel, amelynek környezetében, a XVIII. század első harmadában a mai Kőbánya településtörténeti magja is életre kelt. Az útvonal minden bizonnyal még a török uralom alatt bekapcsolódhatott az országos közúthálózatba is. Napjainkban a Kőbányai út a főváros egyik fontos és nagy forgalmú K-Ny-i irányú szerkezeti tengelye, amely – összekapcsolódva a Jászberényi úttal – a Jászszág és a főváros közötti közúti összeköttetés legfőbb eleme is.

A mai Fiumei út az egykori „város árka”, vagy másképpen, a „vámvonal” mellett vezet, kialakulása a XVIII-XIX. századra tehető. Napjainkban az útvonal, folytatásában az Orczy úttal és a Haller utcával, illetőleg a Rottenbiller- és Szinyei Merse Pál utcával tulajdonképpen „körúti” funkcióval bír, és a Terézvárost köti össze a Józsefvároson át Ferencvárossal.

A terület K-i határán megnyitott vasútvonal az 1880-as évek elejétől kezdve zárja el a területet a tőle K-re elterülő térségtől.

C) TELEPÜLÉSKÉP ÉS UTCAKÉPEK:



Rálátás a tervezési területre a Kerepesi úti felüljáró felől.



Rálátás a tervezési területre a Kerepesi úti felüljáró felől.



Rálátás a tervezési területre a Kerepesi úti felüljáró felől.



Kerepesi úti utcakép K felől.



„Utcakép” a Kerepesi út felől.



„Utcakép” a Kerepesi út felől.



„Utcakép” részlete É felől.



„Utcakép” D felől.



„Utcakép” részlete D felől.



Kerepesi úti utcakép részlete.



Michelin Hungária Kft. belső udvari részlete.



Michelin Hungária Kft. belső udvari részlete.



Michelin Hungária Kft. belső udvari részlete.



Michelin Hungária Kft. belső udvari részlete.



Michelin Hungária Kft. belső udvari részlete.



Michelin Hungária Kft. belső udvari részlete.



Rálátás a tervezési területre a Salgótarjáni úti felüljáró felől.



Salgótarjáni úti utcakép K felől.

D) TELEPÜLÉSSZERKEZET ÉS TERÜLETHASZNÁLAT –

E) TELEPÜLÉSKARAKTER: TELEKSZERKEZET ÉS TELEKHASZNÁLAT, BEÉPÍTÉSI MÓD ÉS ÉPÜLETTÍPUSOK:

A tömböt É-on és Ny-on forgalmas településszerkezeti tengelyek – a középkori eredetű Kerepesi út és a XVIII-XIX. században életre kelt Fiumei út – határolják, D-en, a Kőbányai út mentén a hosszan elnyúló, egykori Józsefvárosi pályaudvar hátsó és keskeny „szervízútjával”, a villamos pályával is rendelkező Salgótarjáni utcával határos, míg keleten a Keleti pályaudvarra bevezető, 1882-ben megnyitott vasútvonal határolja. A Baross tér fontos településszerkezeti csomópont, s ugyancsak fontos csomópont a kissé távolabbi, Fiumei út és a Kőbányai út kereszteződésében kialakult Orczy tér is. A térség településszerkezeti sajátosságaira összességében az utcaszerkezeti tagolatlanúság és a környezet utcaszerkezetével való kapcsolat hiánya a jellemző, ami a területre és annak határára telepített nagy területet igénylő funkciókkal – temető, lóvásártér majd Ügető, a hosszan elnyúló és nagy területű pályaudvarok –, továbbá a K-i oldalon futó vasútvonal pályájával magyarázható. Az 1871. évi szabályozási terv a temető és a Kerepesi út közötti területre egy mérnöki rendszerű, derékszögű utcahálózat kialakítását tervezte: a temető mellett vezetett, Kerepesi úttal párhuzamos utca (az egykori Juranics utca) mellett a terület hossz tengelyében is tervezett volt egy K-Ny-i irányú utca, melyet É-D-i irányú, egyenes keresztutcák tagoltak volna kisebb szakaszokra. A részlegesen megvalósított tervezetből mára már csak a terület hossz tengelyében elhelyezkedő, K-Ny-i futásirányú Mosonyi utca Lóvásár utcáig tartó szakasza, valamint az É-D-i tengelyű rövid keresztutcák, nevezetesen a Festetics utca, a már említett Lóvásár utca, illetőleg a FŐTAXI Ny-i oldalán az egykori Juranics utca és a Kerepesi út között vezetett, napjainkban az Aréna Pláza telkén elhelyezkedő egykori Motor utca maradványa, továbbá a temető keleti oldalán elterülő terület helyenként még fasorral szegélyezett és a temető úthálózatához igazodó földútjai maradtak csak fenn. A tömb területhasználatát a temető uralja, melyet északon lakó, intézményi- és kereskedelmi funkció (Rendőrség, Tattersall, benzinkút, Aréna Pláza Bevásárlóközpont), keleten pedig, munkahelyi funkciójú terület (FŐTAXI, a Michelin Hungária Kft. felhagyott telephelye) övez. A tömb telekszerkezetének váza a XIX. század végén, XX. század elején alakult ki. A térség legnagyobb méretű telke az 56 hektáros, szabálytalan paralelogramma alakú Fiumei úti sírkert. Nagyobb méretű telek még az egykori, 1930-as évek elején kialakított „Ügető” (ma Aréna Pláza Bevásárlóközpont) téglalap alakú telke, a Zsidó temető elhanyagolt telke a Salgótarjáni út mentén találhatók.

A Michelin Hungária Kft. vasúti pálya mellett elterülő, több ütemben kialakított telkei, a Nemzeti Lovarda (Tattersall) telke, az egykori „M. kir. államvasutak nyugdíjintézete bérházai”-t magába foglaló, Kerepesi út, Lóvásár-, Mosonyi- és Festetics utcák által határolt tömbtelek, valamint a Mosonyi utca déli oldalán, a Festetics- és Lóvásár utcák között fekvő, egykoron a „Toloncház”-at és a „Lovasrendőr laktanyá”-t (ma rendőrséget) magába foglaló két telek.

Legkisebb méretűek a Festetics utcától Ny-ra fekvő lakófunkciójú telkek. A tömb beépítés szempontjából lényegében véve két részre osztható. A temetők – Fiumei úti sírkert és az Izraelita temető – területe lazán „beépített”, míg a temetőterületet É-on és K-en L alakban övező városrész már sűrű beépítést mutat. A Fiumei út és a Lóvásár utca közötti térség beépítésére a nagyvárosias jellegű, sűrű, zárt soros és zárt udvaros, illetve keretes beépítés a jellemző, a XIX. század utolsó éveiben, illetőleg a XX. század legelején felépített lakó- és intézményi funkciójú, eklektikus és szecessziós stílusú épületek szintszáma fszt+2- és fszt+5 emelet magasság között változik, É-ről D felé csökken. A Lóvásár utca K-i oldalán fekvő Tattersall beépítése jelenlegi formájában több beépítési periódust foglal magába. A Lóvásár utca mentén húzódó hosszú istálló minden bizonnyal XIX. század végi, XX. századi előzmények után, több periódusban – 1930-as évek elején és az 1945 utáni időszakban – alakult mai formájára. A Lóvásár utca menti fésűs beépítésű, hosszú istálló folytatásában és az egykori Juranics utcai részén szabadonálló beépítésű földszintes melléképületek sorakoznak. A Kerepesi úti főbejárat K-i oldalán, a Mosonyi utca D-i oldaláig nyúló, 1980-as évek közepén felépített³⁵ L alakú, fedett lovarda terül el. A főbejárat tengelyében kialakított, parkírozott „díszudvar” a keresztirányban elhelyezkedő, ifj. Paulheim Ferenc által tervezett és Dávid János és fia által 1932-1933-ban kivitelezett fedett lovarda épületéből fenn maradt, műemléki védelem alatt álló szerkezeti szakasz³⁶ zárja le. A megszűnt „Ügető” területén 2007-ben megnyílt Aréna Plaza Bevásárlóközpont hosszú, téglalap alakú épülete a Kerepesi úttal párhuzamos hossz tengellyel, szabadonálló beépítésben épült fel, az 1930-as évek épületállományából csak az ifj. Paulheim Ferenc által 1932-1933-ban tervezett I. osztályú tribün³⁷ maradt meg. Az Aréna Plaza Bevásárlóközponttól K-ra elterülő munkahelyi területen, a FŐTAXI és a Michelin Hungária Kft. napjainkra felhagyott telephelyén az idők folyamán történt megnőtt területen meglehetősen sűrű beépítés jött létre: az itt álló, XIX. század végétől (?), XX. század elejétől kezdve több építési menetben felépített, nagy alapterületű, építészeti szempontból azonban nem jelentős, iroda- és üzemi funkciójú épületek a kibővített telekformához igazodva, nagyjából a Kerepesi útra merőleges hossz tengellyel és szabadonálló beépítésben helyezkednek el.

³⁵ <http://nemzetilovarda.hu/informacio/nemzeti-lovarda-tortenete>

³⁶ Szerk: Ferkai András: Pest építészete a két világháború között. Budapest, 2001. 236. oldal.

³⁷ i. m.: 236-237. oldal.

A Michelin Hungária Kft. napjainkra felhagyott telephelye és a Zsidó temető közötti részen kertészeti üvegházak találhatók. A tömb DK-i sarkában elterülő szabálytalan alakú sport funkciójú telken K-Ny-i tengellyel füvezett futballpálya, a telek DNY-i sarkában pedig, egy L alakú, földszintes épület terül el.

F) VÉDETTSÉGEK: MŰEMLÉKI VÉDELEM (TERÜLETI ÉS EGYEDI VÉDETTSÉG) - G) AZ ÖRÖKSÉGI ÉRTÉKEK ELEMZÉSE:

egyedi védettség:

Budapest VIII. Kerepesi út 7. – hrsz.: 38826. – Nemzeti Lovarda főépülete.

Műemléki környezet: a 38826-helyrajzi számú ingatlan fennmaradó része.

Az ifj. Paulheim Ferenc által tervezett és Dávid János és fia által 1932-1933ban kivitelezett „...fedett lovarda épületéből mindössze egy szerkezeti szakasz maradt meg a hozzá tartozó véghomlokzattal.”³⁸ „A 40 X 90 X 16 méteres fedett lovarda 1000 néző befogadására volt alkalmas. Negyven méteres fesztávját háromcsuklós, rácsos, két oldalról deszkával borított fatartók hidalták át. A csarnokot három oldalról alacsonyabb, lapos tetős épületrészek vették körül, kétoldalt öltözőkkel és vízescsoportokkal, középen az előcsarnok-ruhatár-iroda helyiségcsoport és félemeleti társalgó felett lépcsős tribünnel. A porond másik három oldalán földszinti páholysor volt.”³⁹ A Nemzeti Lovarda főépülete védetté nyilvánításának célja az 1932-ben, ifj. Paulheim Ferenc tervei alapján modern stílusban épült főépület „...építészeti és történeti értékeinek megőrzése.” (53/2011. (VIII. 25.) NEFMI rendelet)

Budapest VIII. kerület, Fiumei út 16. – hrsz.: 38821/2. – Fiumei úti sírkert (Kerepesi temető).

A Fiumei úti sírkert (Kerepesi temető) műemléki értékeinek (és korábban védetté nyilvánított műemlékeinek tételes felsorolását lásd a 42/2013. (VIII. 9.) BM rendelet 2. mellékletében.

Műemléki környezet: nincs

A Fiumei úti sírkert (Kerepesi temető) védetté nyilvánításának célja a temető „...meghatározott területrészei, síremlékcsoportjai, sírépítményei, síremlékei és egyéb építményei történeti és művészeti, kertépítészeti értékeinek, a temető karakterét adó kisépítészeti alkotásainak, valamint mindezek összefüggéseinek, a temető térszerkezeti sajátosságainak, a 20. század elejéig kialakított térstruktúrájának (parcellakiosztás, úthálózat, az utakat szegélyező fasorok, az 1850-es években emelt temetőfal) megőrzése, továbbá a temető méltó használatának biztosítása.” (42/2013. (VIII. 9.) BM rendelet)

³⁸ i. m.: 236. oldal.

³⁹ i. m.: 237. oldal.

Budapest VIII. kerület Salgótarjáni út 30. – hrsz.: 38821/5. – Izraelita temető.

Műemléki környezet: nincs

Az Izraelita temető védetté nyilvánításának célja "...az 1874-ben megnyitott és az 1950-es évek végén lezárt izraelita temetőben található tradicionális sírkövek, illetve a századfordulóra jellemző eklektikus és szecessziós sírművészet művészi igényességű síremlékeinek műemléki védelme, különös tekintettel a Lajta Béla által tervezett síremlékekre, kapuépítményre és szertartási épületre, valamint a Vidor Emil, Maróti Géza, Körössy Albert, Fellner Sándor, Alpár Ignác, Donáth Gyula, Gardos Aladár és Gerster Kálmán tervei alapján készült síremlékekre." (15/2002. (V. 14.) NKÖM rendelet)

Fővárosi védelem⁴⁰:

egyedi védettség: nincs.

épületegyüttesek: nincs

városkép szempontjából kiemelt településrészek:

VIII. kerület, Ügető területe (Kerepesi út)

városkép szempontjából kiemelt útvonalak:

VIII., kerület, Kerepesi út

VIII., kerület, Fiumei út

városkép, növényzet értéke és az idegenforgalom szempontjából védett közparkok, terek, kertek, temetők, fasorok:

C) védett temetők:

Kerepesi temető egész területe – hrsz.: 38821/1/2

D) fasorok:

VIII. kerület, Fiumei út,

VIII. kerület, Fiumei út.

A területen védelemre javasolt épület, építmény nem található.

⁴⁰ 37/2013. (V. 10.) Főv. Kgy. Rendelet Budapest főváros építészeti örökségének helyi védelméről.

H) TERÜLETHASZNÁLAT ÉS TERÜLETI ÁLLAPOT A KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG ÖSSZEFÜGGÉSSZERÉBEN:

A középkori eredetű, országos és regionális jelentőségű településközi útvonalak, a Kerepesi út valamint a tervezési területet magába foglaló tömböt nem közvetlenül határoló középkori eredetű Kőbányai út, továbbá a XVIII-XIX. századi eredetű Fiumei út valamint az 1880-as évek legelején megnyitott vasútvonal által határolt térség területhasználatának kialakulása a XVIII. század nyolcvanas éveinek közepén kezdődött, amikor a pesti állatvásárokat a mai Erzsébet térről a városhatár menti területre helyezték át.

A Kerepesi úti köztemetőt 1847. június 15 én nyitották meg. A temető D-i oldalára, a Kőbányai út mellé telepített Józsefváros pályaudvart 1867-ben, míg a Kerepesi út É-i oldalára elhelyezett Keleti pályaudvart 1882-ben adták át a forgalomnak. A temető, illetőleg a temetőt É-on határoló és a Kerepesi úttal párhuzamosan futó Juranics utca és a Kerepesi út közötti térség szabályos, mérnöki rendszerű utcahálózatát és telekszerkezetét még az 1870-es évek eleji szabályozás alakította ki. A XIX. század utolsó két évtizedében, illetve a XX. század elején a terület belső, város felőli, Ny-i részét lakó- és intézményi funkciók – „Lovarendőr laktanya”, „Toloncház” – foglalták el. A mai Lóvásár utca K-i oldala mentén a Lóvásár területe nyújtózott, melynek nagyobbik részén a Tattersall foglalt helyet, míg a térség K-i végébe pedig, a Motor utcán túlra, a vasút menti területre az 1877-ben, Schottola Ernő által alapított „Ruggyanta gyár”, mellé pedig, az 1913-ban létrehozott „Autótaxi Rt.” települt.

Az 1930-as évek elején Tattersall területének Lóvásár utca menti részére fedett lovarda épült, nagyobbik, K-i felén pedig, Ügetőverseny-pályát alakítottak ki, melynek É-i, Kerepesi út felőli oldalára, két menetben a nézők befogadására szolgáló lelátókat, a K-i részre pedig istállóépületet építettek.

Az 1930-as évekre kialakult területhasználat a későbbiek során két irányban változott: egyrészt a temetőterület rovására fokozatosan és jelentős mértékben megnőtt a „Ruggyantagyár”, illetőleg a jogutód vállalat napjainkra immáron felhagyott funkciójú területe, másrészt pedig, megszűnt az Ügetőverseny-pálya, s helyét a közelmúltban felépített, kereskedelmi-, vendéglátó- és szórakoztató funkciójú Aréna Pláza Bavásárlóközpont foglalta el. *S habár az „Ügető” megszűnte örökségvédelmi szempontból veszteségként könyvelhető el, a területhasználat területi állapota a kulturális örökség összefüggésrendszerében összességében közepesre, jóra értékelhető.*

<i>Frankó Ákos művészettörténész</i> <i>NKÖM műemlékvédelmi szakértő</i> <i>(MÉK 21-0103)</i>

RÉGÉSZET

1. VIZSGÁLAT

A régészeti örökség vizsgálatát a MŰ-HELY Tervező és Tanácsadó Zártkörűen Működő Részvénytársaság (1016 Budapest, Hegyalja út 7-13.) megbízásából a Budapest VIII. kerület közigazgatási területén fekvő, 38821/4 helyrajzi számú ingatlan és kapcsolódó infrastruktúra fejlesztéseihez készülő előzetes városrendezési tanulmányhoz szükséges örökségvédelmi hatástanulmány régészeti szakterületi részének elkészítéséhez végeztük. A régészeti örökség leírásánál a kulturális örökség védelméről szóló 199/2014. (VIII. 1.) Korm. Rendelet értelmében a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ által vezetett közhiteles hatósági nyilvántartásban található adatokat, valamint az ide vonatkozó szakirodalmat, a terület jelenlegi állapotának tanulságait vettük alapul.

1.A) TÖRTÉNETI LEÍRÁS, RÉGÉSZETI ÖRÖKSÉG FELMÉRÉSE A VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEN

A vizsgálat alá vont területről származó régészeti emléket, illetve régészeti leletről szóló adatot nem ismerünk. A középkori Pest írásos emlékei között a területtel kapcsolatban nem találunk adatokat. Pest határában valaha létezett és névről ismert, de eddig nem lokalizált középkori települések közül egyikről sem feltételezi a kutatás, hogy a jelzett területen kellene keresnünk.

Ahhoz, hogy képet alkothassunk a terület régészeti-történeti érintettségéről, a környező adatokat érdemes számba venni. A vizsgált terület északi szomszédságából, a mai Keleti pályaudvar területéről őriz a Magyar Nemzeti Múzeum régészeti adatot. A központi pályaudvar építése közben 1884-ben középkori érmet találtak és vittek be a Magyar Nemzeti Múzeumba. (MNM Éremtár 114/1884.). Természetesen nem lehet messzemenő következtetéseket levonni ebből az egy éremből, hiszen ennek nem kell feltétlenül régészeti objektumhoz kötődnie. Sajnos a XIX. században beszállított leletek minden lelő-körülmény leírása nélkül kerültek a múzeumokba.

Jelen esetben a Pest város középkori városmagját övező vízjárta, mocsaras, a Duna mellékágaival szabdaltszerű külterületi határban a városból kivezető utak jelentették a biztos pontokat, melyek valószínűleg őskori előzményekre mennek vissza.

Konkrétan, a római koros kutatás feltételezi, hogy Contraaquincumból (Erzsébet-híd pesti hídfője) valahol a Rákóczi út-Kerepesi út vonalában vezetett az út a Barbaricumba.

A II. József-féle katonai felmérésén (XVIII. század) a Pest városából a középkori Hatvani kaputól induló, a mai Rákóczi út vonalában ábrázolt, az akkori víz- és domborzati viszonyokat követő utat ugyanezzel az úttal lehet azonosítani. Jelentőségét a mai Kerepesi út mentén a XIV- XVI. kerületi szakaszt kísérő őskori lelőhelyek is megerősítik. Nagy valószínűséggel az említett középkori éremlelet is az úthasználatból lehet kapcsolatban.



Részlet az első katonai felmérésből 1786

A vizsgált terület közelében a volt Ügető területének beépítése során egyáltalán nem került sor régészeti beavatkozásra, még csak régészeti megfigyelés szintjén sem. A közelmúlt metróépítkezés földmunkáihoz kapcsolódó régészeti megfigyelések során nem regisztráltak régészeti jelenséget.

Ha a vizsgálat alá vont területnek a régészet tárgykörébe utalt (1711 előtt idők) történetére vonatkozóan a terület földrajzi-domborzati adatait hívjuk segítségül, ebben az esetben sem valószínűsíthető ide olyan régészeti lelőhely, mely a terület lakosságára utalna.

A vizsgált terület kívül esik a Rákos patak partját kísérő homokdűnék övezetén, melyeken a dunai torkolattól egészen a városhatárig nyomon következő az őskortól a középkorig terjedő időszakokba keltezhető lelőhelyek sűrű láncolata.

1.B) VÉDETTSÉGEK: TERÜLETI ÉS EGYEDI

A vizsgálat alá vont területen egyedi régészeti védelem alatt álló (jogszabályi határozattal védetté nyilvánított terület) nem található.

A vizsgálat alá vont területen a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ által vezetett közhiteles 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.

1.C) TERÜLETHASZNÁLAT ÉS TERÜLETI ÁLLAPOT A KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG ÖSSZEFÜGGÉSSZERÉBEN

A szabályozással érintett terület elfedettsége miatt a régészeti terepbejárás módszerével itt nem lehet adatot gyűjteni. Az újkori használatot, illetve beépítést megelőző térképi ábrázolások adatait azonban felhasználhatjuk arra, hogy képet alkothassunk a terület történeti korokban betöltött szerepéről.

Az 1775-ből származó, Pest külterületét is ábrázoló helyszínrajz még visszaadja a területre valószínűleg az őskortól a középkoron át a kora újkorig jellemző felszíni alakzatokat.

A pesti határra jellemzőek a Duna árvízszintjéből kiemelkedő lösszel borított dombsorok, melyek az emberi megtelepedés szempontjából fontos szerephez jutottak. Az így kialakult partokat kísérő homokdűnék vonala mögött a mélyebb fekvésű (gyakran mocsaras, vizenyős területek) lapályos területek rajzolódnak ki, melyeken hiányoztak az emberi megtelepedés számára megfelelő feltételek. A vizsgált terület egy ilyen részen található. Ennek megfelelően a felmérés teljesen lakatlan, minden tereptárgy nélküli vidéket rögzít.

Az 1775-ből származó térképrészleten jól látszik a vizsgált területtől északra húzódó homokdombsor, mely egy ma már ismeretlen nevű és teljesen eltűnt, a kőbányai Óhegyen eredt vízfolyás partját alkotja. Ez alatt, az emberi megtelepedés számára kedvező feltételeket biztosító sáv alatt, egy mélyebb fekvésű részben található a vizsgált terület. (Az ábrázolt dombok a XIX. századtól kezdődő nagyarányú homokkitermelés során nyom nélkül eltűntek.)

A XIX. század közepén keletkezett második katonai felmérés ide vonatkozó részlete gyakorlatilag ugyanolyan lakatlannak ábrázolja a területet, mint a korábbiak. Az itt ábrázolt homokdombsoron húzódó Pékerdő (Bekersches Waldchen) és a temető területe között a vizsgált terület egy lapos mélyebb fekvésű legelőként használt terület.

Jóllehet az újkori igénybevétel egymást követő rétegei ezeket a finom részleteket már eltüntették, a korábbi domborzati viszonyok és a területen eddig tapasztalt leletnélküliség figyelembe vételével megállapítható, hogy itt jelen ismereteink alapján nem várható régészeti emlék előkerülése.



Részlet az 1775-ben készült katonai célú felmérésből.



Részlet a második katonai felmérésből (XIX. század közepe)

2. HATÁSELEMZÉS

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

A tervezett módosítások, a fennálló építményekre vonatkozó változtatások (földmunkával járó beruházások) a terület topográfiai elhelyezkedése miatt régészeti-történeti rétegeket nem sértenek.

2.B) RÉGÉSZETI EMLÉKEK FELTÁRTHATÓSÁGÁNAK MEGMARADÁSÁNAK, BEMUTATHATÓSÁGÁNAK VAGY PUSZTULÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI

Bár azt teljes bizonyossággal kimondani nem lehet, hogy egy adott területen régészeti objektum előkerülése 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 jelentkezhet régészeti emlék. Az esetleg előforduló leletet a területileg illetékes múzeumnál (jelen esetben Budapesti Történeti Múzeum) be kell jelenteni.

3. ÖSSZEFOGLALÓ

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

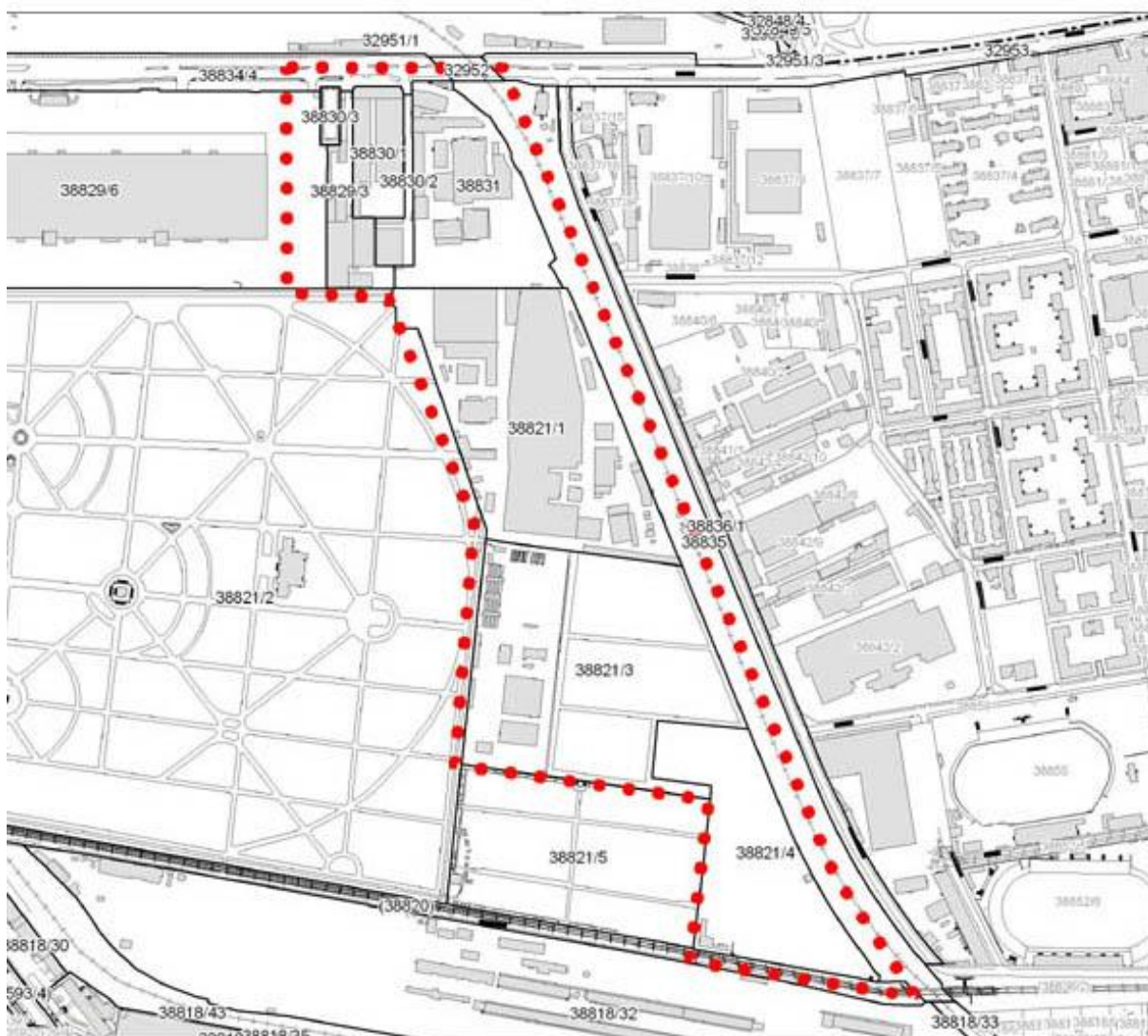
4. NYILATKOZAT

Alulírott Adorjánné dr. Gyuricza Anna, régész, nyilatkozom, hogy a 39/2015 (III.11.) 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, 2016. április 29.

Adorjánné dr. Gyuricza Anna

Szakértői azonosító: B5COGJ



Budapest VIII. kerület közigazgatási területén fekvő, 38821/4 helyrajzi számú ingatlan és kapcsolódó infrastruktúra fejlesztéséhez készülő előzetes városrendezési tanulmányhoz szükséges örökségvédelmi hatástanulmány régészeti szakterületi részének helyszínrajza

A terület lehatárolása

TARTALOMJEGYZÉK

ÖSSZEFOGLALÓ	3
ELŐKÉSZÍTÉS	5
A TERVEZÉSI TERÜLET	5
TERVEZÉSI ALAPTÉRKÉP	6
AZ ELŐZETES VÁROSRENDEZÉSI TANULMÁNY CÉLJA	7
FOTÓDOKUMENTÁCIÓ	8
VIZSGÁLATOK	19
TERVI ELŐZMÉNYEK, TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEK	20
BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ TERÜLETRENDEZÉSI TERVE 2005./2011.	20
A MAGASABB SZINTŰ TERVEK VIZSGÁLATA	21
BUDAPEST TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE 2005.	22
A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV LEÍRÁSA	32
FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV (FSZKT)	47
BUDAPESTI VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI KERETSZABÁLYZAT (BVKSZ)	48
JÓZSEFVÁROSI KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT (JÓKÉSZ)	53
JÓZSEFVÁROSI KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV (JKSZT)	54
A JÓKÉSZ KIVONATA	55
TERVI ELŐZMÉNYEK ÚJ SZABÁLYOZÁSI TERV KÉSZÍTÉSE ESETÉN	64
A MEGLÉVŐ BEÉPÍTÉS JELLEMZŐI	81
TULAJDONVIZSGÁLAT	81
VÁROSRENDEZÉSI ÖSSZEFÜGGÉSEK	83
VÁROSFEJLESZTÉSI- ÉS VÁROSRENDEZÉSI SZEMPONTOK	83
FUNKCIÓVIZSGÁLAT	85
ÁLLAG VIZSGÁLAT	86
SZINTSZÁM VIZSGÁLAT	87
TERÜLETHASZNÁLAT VIZSGÁLAT	88
MORFOLÓGIAI VIZSGÁLATOK	90
KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLATOK	91
KÖZMŰELLÁTÁS	96
ZÖLDFELÜLETI ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI VIZSGÁLAT	103
SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ	117
ÖRÖKSÉGVÉDELMI HATÁSTANULMÁNY	123
RÉGÉSZET	157
TARTALOMJEGYZÉK	163