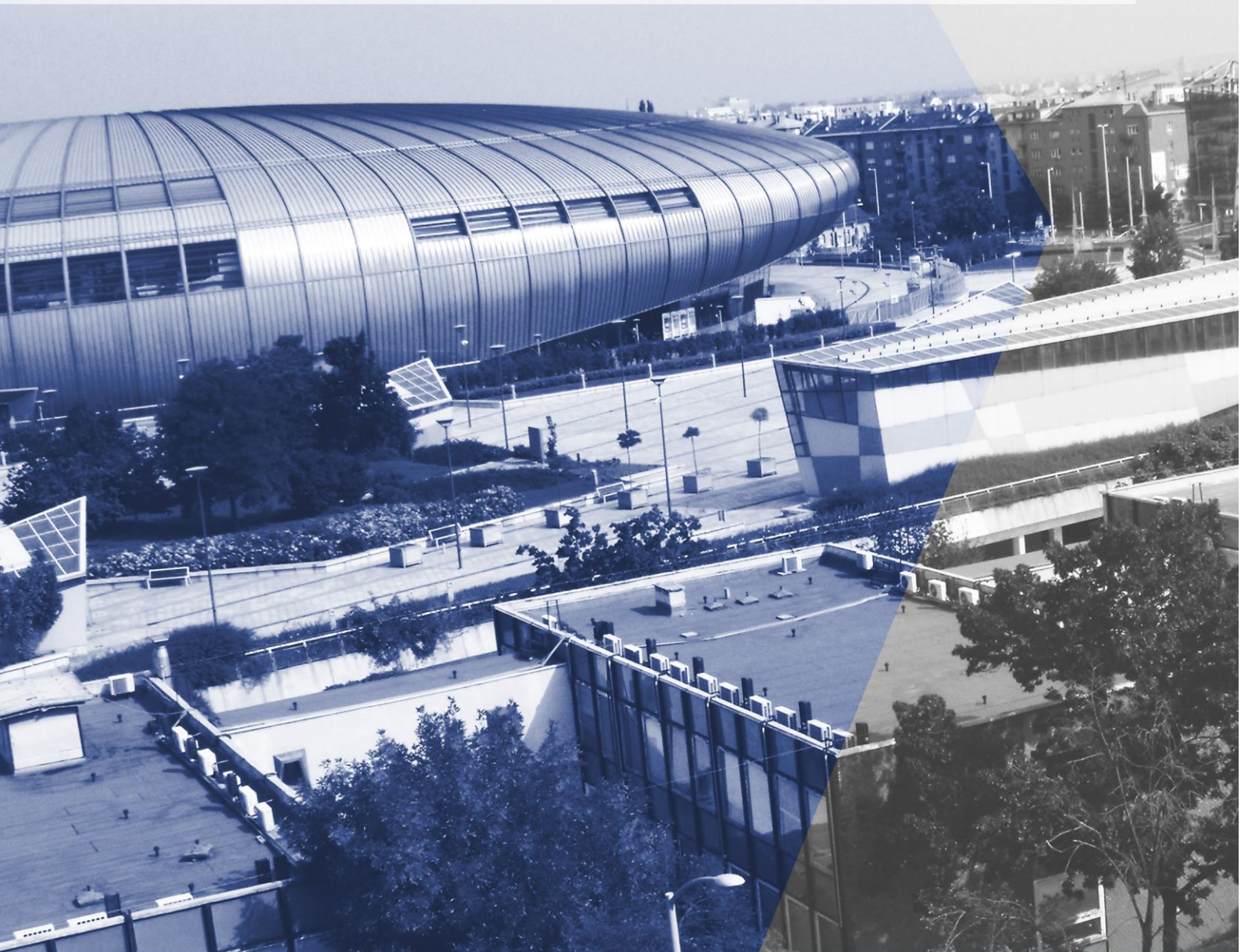


Budapest XIV. kerület, Hungária krt. – Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt területre vonatkozóan Budapest főváros településszerkezeti tervének (TSZT 2015) és Fővárosi rendezési szabályzatának (FRSZ) módosítása



2017. május

Készült az állami alapadatok felhasználásával.



ALÁÍRÓLAP

Budapest XIV. kerület, Hungária krt. – Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt területre vonatkozóan Budapest főváros településszerkezeti tervének (TSZT 2015) és Fővárosi rendezési szabályzatának (FRSZ) módosítása

Tsz: I-671-2/2016.

Városrendezés, építészet:	Albrecht Ute	.....
	TT/1 01-5117	
	Balla Mariann	.....
	É 01-4620	
	Losonczy Anna Kornélia	.....
	Pesti Judit	.....
Közlekedés:	Becsák Péter	.....
	Tkö 01-10856	
	Pető Zoltán	.....
	Tkö 01-2321	
Közművek:		
	Vízellátás-csatornázás:	
	Horváth Adrienn	.....
	TV 01-15130	
Energiaellátás:	Orosz István	.....
	TE, TH 05-1585	
Zöldfelület és Környezetvédelem:	Pogány Aurél	.....
	TK 01-5060	
Ügyvezető:	Albrecht Ute	.....

Budapest, 2017. május hó

BEVEZETÉS	5
MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT	6
1. HELYZETFELTÁRÓ ÉS HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ	7
1.1. Az érintett terület rövid bemutatása, helyzete a településszerkezetben	7
1.2. A település településrendezési tervi előzményeinek vizsgálata	10
1.3. Táji és természeti adottságok, zöldfelületi rendszer vizsgálata	18
1.4. Épített környezet vizsgálata	20
1.5. Közlekedés vizsgálata	26
1.6. Környezeti elemek állapotának vizsgálata	29
1.7. Közművizsgálat	30
1.8. Metró védelmi zóna vizsgálat	32
2. HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ	34
2.1. Problémák	34
2.2. Értékek	34
ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ	35
3. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLATOK	36
3.1. A településszerkezeti változások bemutatása	39
3.2. A településszerkezeti változások hatályos településfejlesztési koncepcióval való összhangjának bemutatása	43
3.3. A településszerkezeti változások infrastrukturális hatásai	44
JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZ	46
4. TSZT	47
4.1. Változások	47
4.2. Területi mérleg	47
4.3. A biológiai aktivitásérték számítás eredménye	49
5. FRSZ	52

BEVEZETÉS

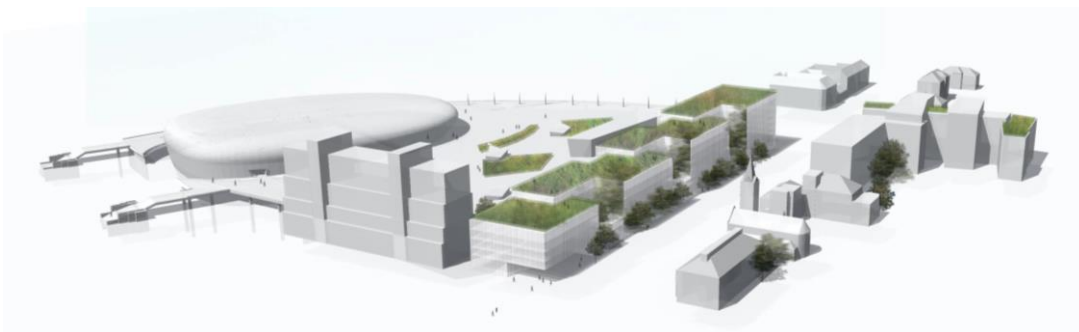
Budapest Főváros XIV. Kerület Zuglói Önkormányzat Képviselő-testülete a 32538/1 hrsz.-ú ingatlan beépítése kapcsán úgy határozott, hogy támogatja a Welt-Stadt Kft. által tervezett metró-felülépítési beruházást. A Budapest XIV. kerület, Hungária körút 46. sz. alatti (32538/1 hrsz.-ú) ingatlan tulajdonosai a Budapesti Közlekedési Zrt. 6591/7970 tulajdoni hányaddal és a Welt-Stadt Kft. 1371/7970 tulajdoni hányaddal. A Welt-Stadt Kft. a Stadionok metróállomás felett lévő korszerűtlen 2 szintes irodaház elbontását követően, a Kerepesi út déli oldalán álló irodaépületekhez hasonló új irodaház építését tervezi a Hungária körút 46. sz. alatti ingatlanon is, földszint + 5-6 emelet magassággal.

A Képviselő-testületi döntés alapján Budapest Főváros XIV. Kerület Zuglói Önkormányzata megbízta a BFVT Kft.-t az épített környezet alakításáról és védelméről szóló *1997. évi LXXVIII. törvény*, az Országos Településrendezési és Építési követelményekről szóló *253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet*, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló *314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet*, a környezet védelmének általános szabályairól szóló *1995. évi LIII. törvény* és a kulturális örökség védelméről szóló *2001. évi LXIV. törvény* tartalmi követelményekre vonatkozó rendelkezéseinek figyelembe vételével, a Hungária körút – Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt területre vonatkozó **Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ)** elkészítésével.

A metró tervezési előírások nem teszik lehetővé azt, hogy a metrótól idegen szerkezet rátámaszkodjon a metró szerkezetére, azonban a metró tartószerkezete a telekhatáron áll, ezért a 32538/1 hrsz.-ú telek menti közterület igénybevétele szükséges a felülépítés tartószerkezetének alapozásához. Az épület alapozása teljesen független kell, hogy legyen a metróállomás szerkezetétől, arra terhetet nem adhat és a metró műtárgy oldalfala mellett az új alapozási szerkezet 1,0 méternél közelebb nem kerülhet az állomás szerkezetéhez, így 2,0 méterrel szükséges a nevezett telek szélességi méretét növelni. A 32538/1 hrsz.-ú telek határa egyben területfelhasználási egység határa is, így annak módosítása, illetve a KÉSZ elfogadása csak a TSZT 2015 módosítását követően lehetséges.

Budapest főváros településszerkezeti terve és a Fővárosi rendezési szabályzat módosításának kezdeményezéséről a Budapest XIV. kerület, Hungária körút – Kerepesi út – Ifjúság útja – Stefánia út által határolt területre készülő kerületi építési szabályzat kapcsán a 2016. IX. 15.-i képviselő-testületi ülésen határozattal döntött Budapest Főváros XIV. Kerület Zuglói Önkormányzat Képviselő-testülete. A döntés alapján készült jelen, a főváros településrendezési eszközeinek módosításához szükséges dokumentum.

A **314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (továbbiakban: Trk.) 33. §** biztosítja a KÉSZ és a TSZT -FRSZ egy eljárás keretében történő módosítását, de a **TSZT módosítás elfogadásának meg kell előznie a KÉSZ elfogadását.**



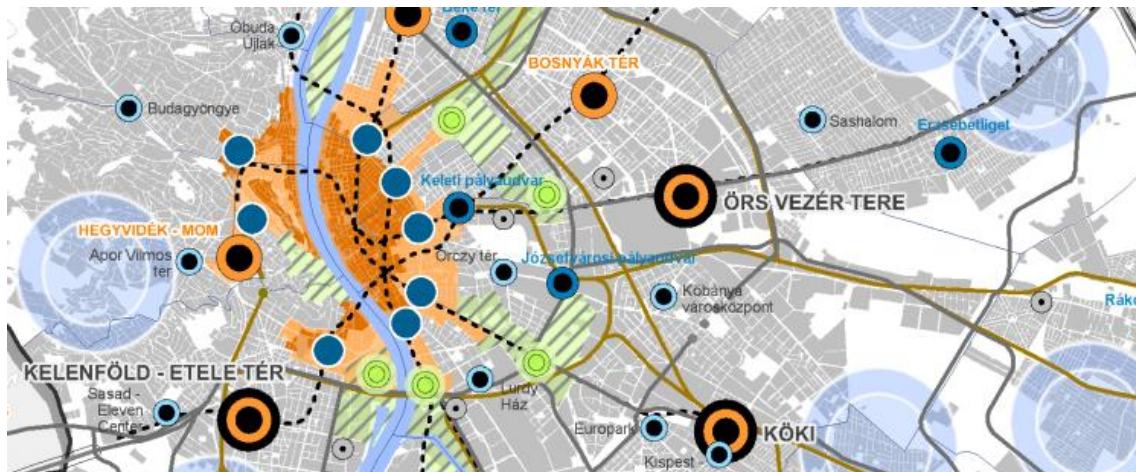
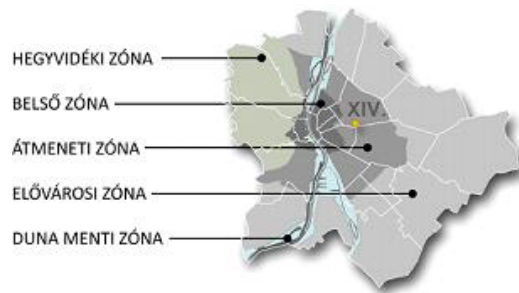
MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT

1. HELYZETFELTÁRÓ ÉS HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

1.1. AZ ÉRINTETT TERÜLET RÖVID BEMUTATÁSA, HELYZETE A TELEPÜLÉSSZERKEZETBEN

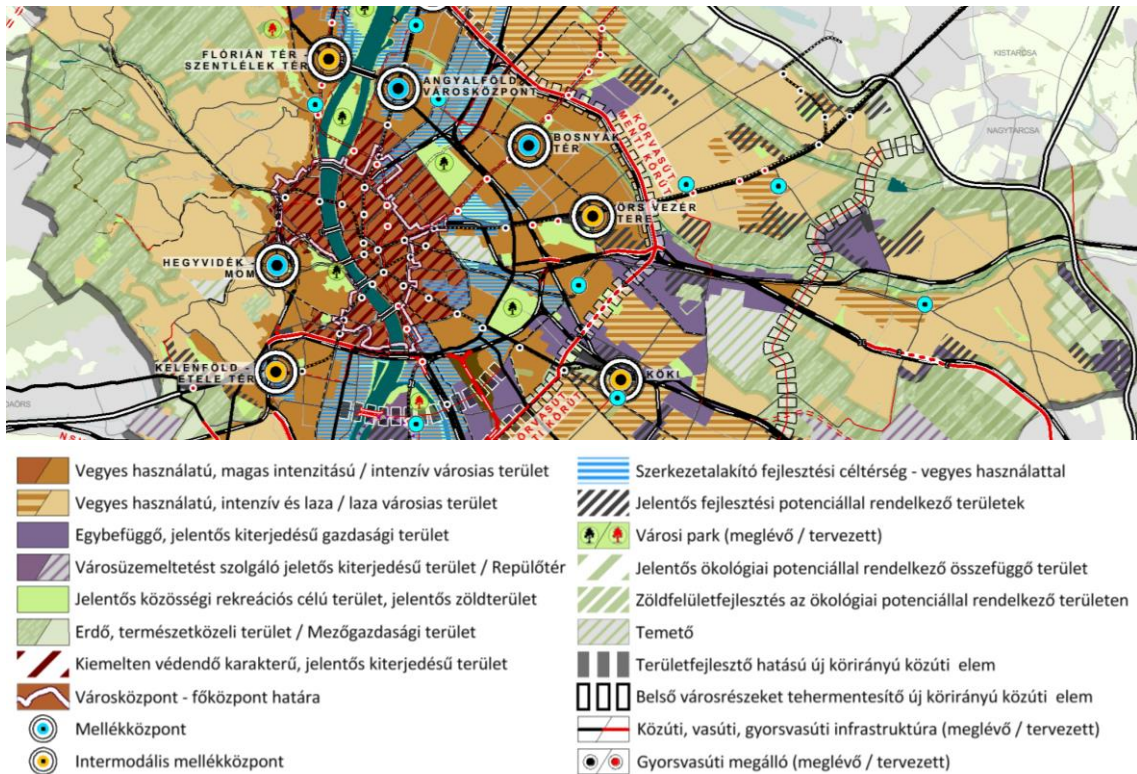
A Hungária körút, Kerepesi út, Ifjúság útja és Stefánia út által határolt terület az átmeneti zóna területén helyezkedik el.

Településszerkezeti szempontból a térséget funkcionálisan meghatározó sportközpontok területének szerves része. A jelenleg is zajló, nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás megvalósítása újraértelmezi a tervezési terület városszerkezetben betöltött helyét és szerepét.



- | | | |
|--|--|-------------------|
| Városközpont / Városközpont kiemelt nagykörúti helyszínei | Tematikus terület | Gyorsvasúthálózat |
| Mellékközpont /
Térségi jelentőségű település | Városi / nemzetközi Intermodális csomópont | Vasúthálózat |
| Kiemelt jelentőségű helyi központ /
Kiemelt jelentőségű település | Kereskedelmi központ | Úthálózat |
| Jelentős helyi központ /
Jelentős szerepkörű település | Helyi központ fejlesztés célterületei | |

(Forrás: Budapest 2030)



(Forrás: Budapest TSZT 2015)

A fővárosi településszerkezetet jelentős mértékben meghatározzák a kör- és sugárirányú közlekedési elemek, különösen ezek metszéspontjai. A tervezési terület a Kerepesi út – Hungária körút találkozásánál helyezkedik el, mely csomópont mind a közúti közlekedés, mind a közösségi közlekedés területén fontos szerepet tölt be Budapest közlekedési rendszerében:

- a Hungária körút biztosítja az Árpád híd és a Rákóczi híd elérését,
- a Kerepesi út biztosítja az Erzsébet híd és az M0 gyűrű elérését,
- a csomópont a Kelet-nyugati metró vonal és a Hungária-gyűrű villamos közlekedésének átszálló csomópontja, melyhez jelentős ráhordó autóbusz-trolibusz hálózat is csatlakozik,
- a csomópont meghatározó eleme a Stadionok országos autóbusz-pályaudvar.

A tervezési terület Belső Zugló – Stadionok térségében helyezkedik el, mely területhasználati szempontból igen változatos. Istvánmező területének több mint felét a Puskás Ferenc Stadion és intézményeinek nagy kiterjedésű sportolási területe foglalja el. Ettől nyugatra, a Dózsa György út és Thököly út mentén intézményi, szabadonálló beépítésű terület fekszik, múzeummal, felsőoktatási intézménnyel, a Récsei bevásárlóközponttal és lakóépületekkel vegyesen beépítve. A Stefánia út – Thököly út keresztezésében kisvárosias, főleg villaépületekkel beépült terület, valamint nagyvárosias, zárt sorú, leginkább keretes beépítésű lakóterület helyezkedik el. A Hungária út – vasúti terület között lakóépületek, beépítetlen területek, valamint munkahelyi területek, kereskedelmi és egyéb nagyobb kiterjedésű funkciók találhatóak. Ez utóbbiak kialakulását nagymértékben segítette a közúti és kötöttpályás közlekedési infrastruktúrák elhelyezkedése.

A terület környezetében nagyobb zöldfelület a Kincsem Park, a Sportközpontok területe, a Népliget és a Fiumei úti Sírkert.

A tervezési terület városszerkezeti szempontból igen frekvenciált helyen fekszik, a napjainkban zajló sportterületi fejlesztések, valamint a nemrég befejeződött 1-es villamos felújítása a szűken vett területet a közeljövőben Budapest egyik reprezentatívává váló területévé tehetik.



(Forrás: <https://maps.google.hu/maps?t=h&ll=47.5004122,19.1032009&spn=0.0057107,0.0112707&output=classic&dg=opt>)

A kimagaslóan jó közlekedési adottságok különösen alkalmassá teszik a területet irodai funkciók telepítésére, mely a tervezési terület közvetlen környezetében éppúgy, mint a Hungária körút egyes részein is jellemzők.

1.2. A TELEPÜLÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVI ELŐZMÉNYEINEK VIZSGÁLATA

1.2.1. HATÁLYOS FŐVÁROSI TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK VONATKOZÁSAI

A terület településrendezési szintű vizsgálata során az 50/2015. (I.28.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott **Budapest főváros településszerkezeti tervét** (továbbiakban: TSZT 2015) és az 5/2015. (II.16.) Főv. Kgy. rendelettel jóváhagyott **Budapest főváros rendezési szabályzat** (továbbiakban: FRSZ) releváns előírásait vizsgáljuk.

Budapest főváros településszerkezeti terve (TSZT 2015)

Budapest hatályos településszerkezeti terve (a rendezési szabályzattal együtt) a főváros teljes közigazgatási területére készült.

A TSZT 2015 a főváros „Budapest 2030” hosszú távú városfejlesztési koncepciójában foglalt célok megvalósítását hivatott biztosítani, ennek megfelelően határozza meg a település szerkezetét, a területfelhasználást és a műszaki infrastruktúra-hálózatok elrendezését.

A TSZT 2015 területfelhasználási tervlapján a tervezési terület beépítésre szánt része:

- Vi-1 jelű Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület

A területfelhasználási egységbe a jelentős közlekedési nyomvonalak mentén elhelyezkedő területek tartoznak, ahol az irodafunkció meghatározó, de ezek a területek részt vesznek a lakosság ellátásában, kiszolgálásában is.

A területet az OTÉK-ban lehetővé tett funkcionális sokszínűség jellemzi, nem korlátozódik meghatározott intézményi körre. Beépítési sűrűsége magas, megközelíti a városközponti területekét. Ahol átalakuló, funkcióváltó területeket is érintenek, ott zöldterülettel együtt, vagy jelentősebb zöldfelületi mértékkel kell kialakítani. Bár nem jelentenek kiemelt központi helyszíneket, legnagyobb beépítési sűrűségük 3,0 – 5,75 közötti érték lehet, mivel lehatárolásuk általában területileg korlátozottabb. A zöldfelületi intenzitás megtartása és javítása érdekében a területfelhasználási kategóriára vonatkozóan **10% a legkisebb zöldfelületi átlagérték**, amit a területfelhasználási egység közterületekkel csökkentett területére kell számítani.

A vizsgált területen a Danubius Hotel Aréna, a BKV Zrt. és a Welt-Stadt Kft. tulajdonában lévő 32538/1 hrsz.-ú ingatlan, valamint a kettő között elhelyezkedő és a szállodat övező közterület tartozik a Vi-1 jelű területfelhasználási egységbe.

- K-Sp jelű Nagyterjedésű sportolási célú terület

A különleges területbe azok a területek tartoznak, amelyeken az elhelyezhető építmények rendeltetésük miatt jelentős hatást gyakorolnak a környezetükre, vagy a környezetük megengedett külső hatásaitól is védelmet igényelnek, és környezetüktől általában karakterben is különböznek.

A K-Sp területfelhasználási egységbe a fentiek közül azok a területek tartoznak, amelyek időszakosan egy időben nagy forgalmat vonzanak. A sportfunkció mellett az azokat kiszolgáló funkciójú épületek (pl. szállás-szolgáltatás) is elhelyezhetők.

A vizsgált területen a Papp László Sportaréna és az Ifjúság útjának az Aréna előtti szakasza tartozik a K-Sp jelű területfelhasználási egységbe.

- K-Közl jelű Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület

A területfelhasználási egység a közösségi közlekedési rendszer jelentős mértékű beépítettséget eredményező pályaudvarai és végállomásai, fontosabb állomásai, továbbá az eszközváltással

kapcsolatos parkolást biztosító műtárgyak (mélygarázsok, parkolóházak) elhelyezését biztosítja. Ebbe a területfelhasználási kategóriába tartoznak továbbá a közösségi közlekedési hálózatok járműparkjának tárolását, üzemi felkészítését, karbantartását szolgáló járműtároló telephelyek (metró- és HÉV-járműtelepek, villamosremízek, autóbuszgarázsok), valamint mindezek működtetéséhez szükséges közlekedési infrastruktúra elemek.

A metró, HÉV és regionális gyorsvasút felszíni szakaszain a megállók esetében a vonzó utazási feltételek megteremtésére törekedve a KÉSZ-ben a beépítés mértékét (a perontetők jelentette lefedés mértékét) 90%-ban¹, a zöldfelületi minimumot az OTÉK-hoz képest csökkentett értékben, 10%-ban² lehet meghatározni. Ezzel az indokolatlanul nagy közlekedési területek kijelölése elkerülhető. A szerelvények üzemen kívüli tárolását biztosító járműtelepek speciális, kötött technológiával rendelkező létesítmények, amelyek esetében a jelentős területű vágányzóna és burkolt felületek helyigénye miatt a beépítés mértékét szintén az OTÉK-tól eltérően szükséges meghatározni. A zöldfelületek tetőszinten történő kialakítása mindkét esetben kedvezően csökkenti a burkolt felületek nagyságának kedvezőtlen klimatikus hatását.

A vizsgált területen a 32533/8 hrsz.-ú ingatlan (Stadion autóbusz-pályaudvar, P+R parkoló) tartozik a K-Közl jelű területfelhasználási egységbe.

A TSZT 2015 területfelhasználási tervlapján a tervezési terület beépítésre nem szánt része:

- KÖu jelű Közúti közlekedési terület

A közúti közlekedési területet a közúthálózati hierarchia magasabb szintű elemei (autópályák és autóutak, I. rendű és II. rendű főútvonalak, településszerkezeti jelentőséggel bíró gyűjtő utak), valamint a városi közösségi közlekedés fontosabb autóbusz végállomásai, a felszíni P+R parkolók, üzemi létesítmények alkotják (benzinkutak).

A főútvonalak és a településszerkezeti jelentőségű gyűjtő utak foglalják magukba a teljes villamos-hálózatot (a gyalogos elsőbbségű terek kivételével), valamint az autóbusz és a trolibusz közlekedés legfontosabb útvonalait, továbbá a kerékpáros közlekedés meghatározó elemeit és a gyalogos közlekedés felületeinek egy részét.

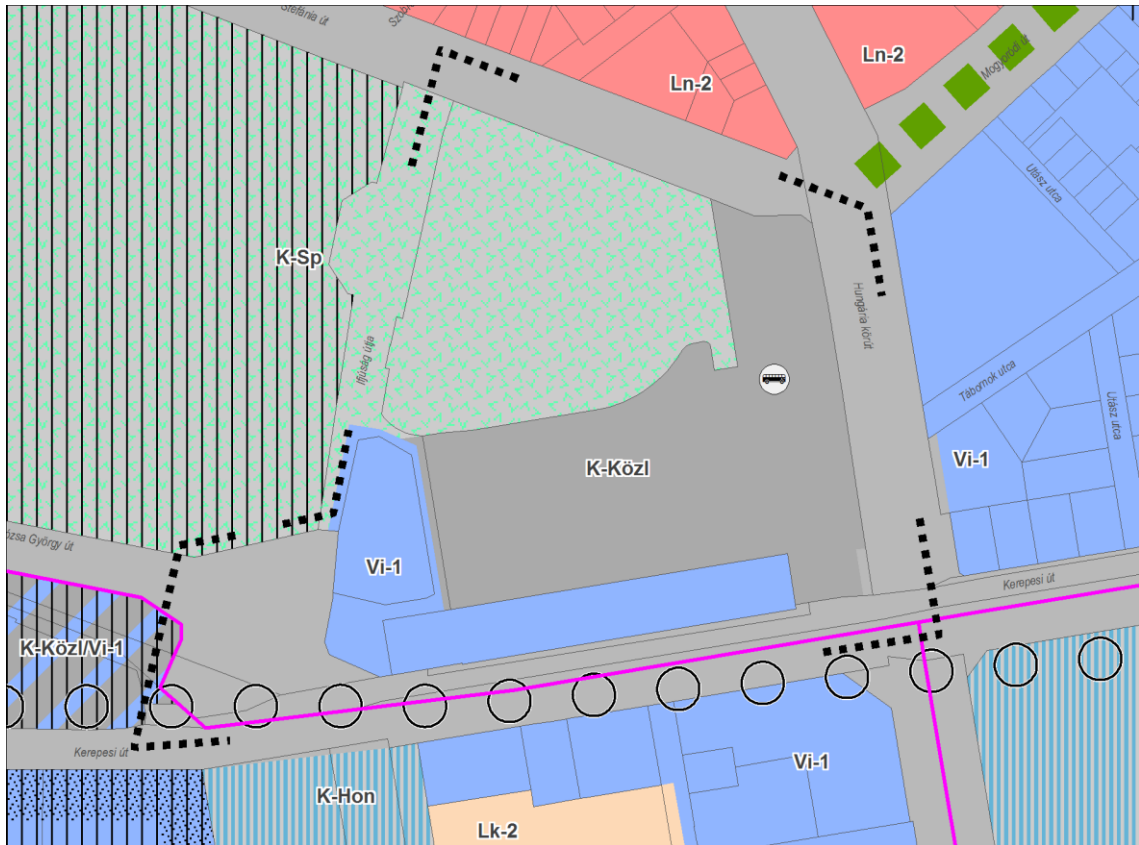
A területfelhasználási egységek megoszlása a tervezési területen a TSZT 2015 alapján a következő:

Területfelhasználási egység jele, megnevezése	területe (m ²)	aránya (%)
beépítésre szánt területek		
Vi-1 intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület	14 957	13,53 %
K-Sp nagyterjedésű sportolási célú terület	31 115	28,12 %
K-Közl közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület	34 000	30,75 %
beépítésre nem szánt területek		
KÖu közúti közlekedési terület	30 503	27,59 %
összesen	110 543	

¹ OTÉK eltérés 111.§ (2) bek. szerint

² OTÉK eltérés 111.§ (2) bek. szerint

Területfelhasználási tervlap kivonat (forrás:TSZT 2015)



BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

VEGYES TERÜLETEK

Vi-1 Intézményi, jellemzően zártosú beépítésű terület

KÜLÖNLEGES TERÜLETEK

K-Sp Nagykiterjedésű sportolási célú terület

K-Hon Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület

K-Közi Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület

BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK

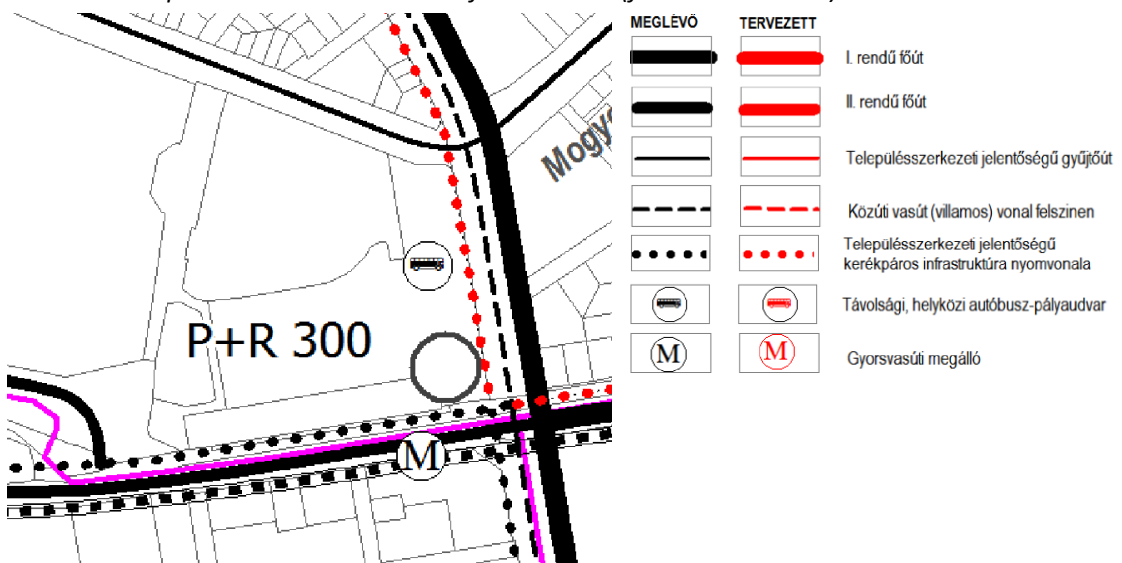
Közüti közlekedési terület (KÖü)

EGYÉB ELEMEEK

Jelentős változással érintett terület

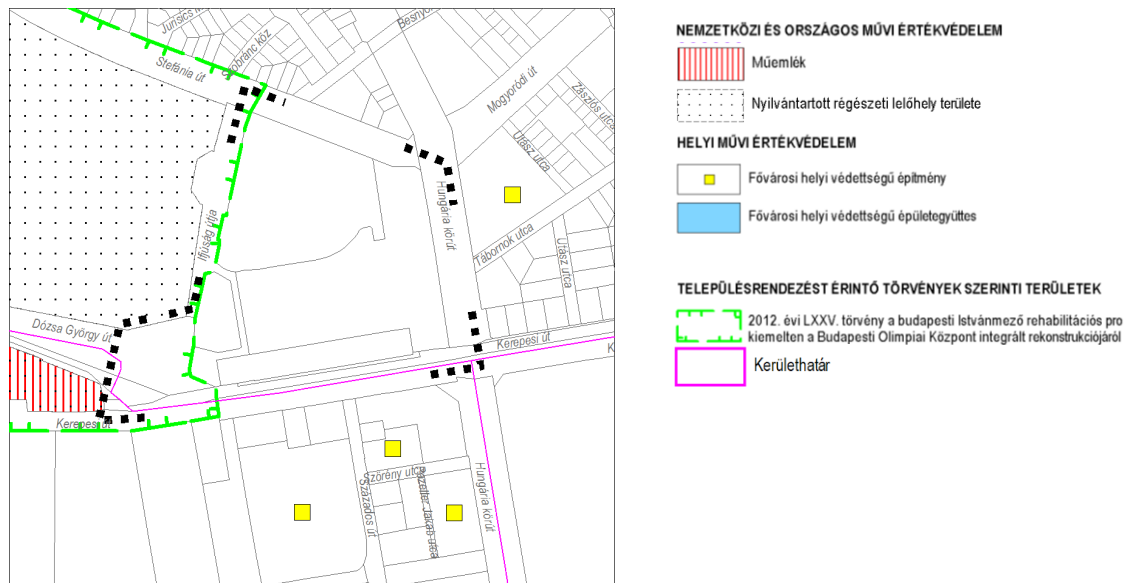
Meglévő távolsági, helyközi autóbusz-pályaudvar

TSZT 2. tervlap kivonat – Közlekedési infrastruktúra (forrás:TSZT 2015)

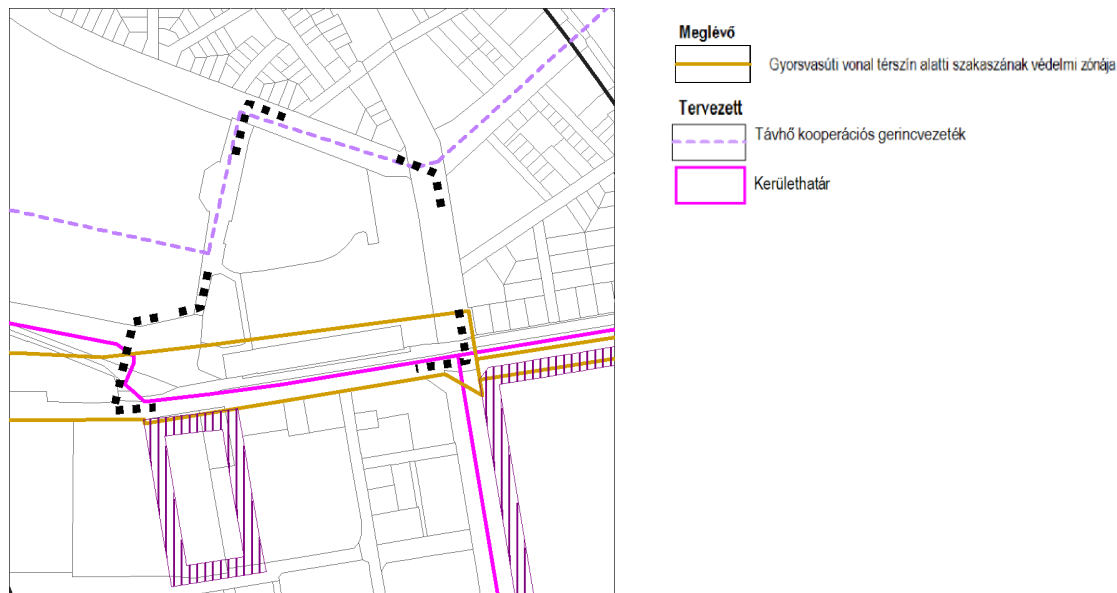


Budapest XIV. kerület, Hungária krt. – Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt területre vonatkozóan Budapest főváros településszerkezeti tervének (TSZT 2015) és Fővárosi rendezési szabályzatának (FRSZ) módosítása

TSZT 3.a) tervlap kivonat – Az épített környezet értékeinek védelme (forrás:TSZT 2015)



TSZT 6. tervlap kivonat – Védelmi, korlátozási területek (forrás:TSZT 2015)



A TSZT további szerkezeti tervlapjain nem található a tervezési területet érintő elem.

Fővárosi rendezési szabályzat (FRSZ)

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

Az Étv. szerint meghatározandó paramétereket a Fővárosi rendezési szabályzat közvetíti a kerületi szabályozás felé a kerületi szintű előírások kidolgozásához. A három fővárosi rendezési eszköz (TSZT – FRSZ – KÉSZ) közötti összhang megteremtését – az Étv. előírásaink figyelembevételével – az FRSZ rendeleti szinten biztosítja.

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

Az FRSZ tervezési terület beépítésre szánt részeire vonatkozó előírásai:

- **Vi-1 jelű Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület**

A Vi-1 jelű területfelhasználási egység beépítési sűrűsége $4,0 \text{ m}^2/\text{m}^2$, melyből az elhelyezhető funkciókra általánosan vonatkozó sűrűség: **$2,75 \text{ m}^2/\text{m}^2$** , a parkolásra vonatkozó sűrűség **$1,25 \text{ m}^2/\text{m}^2$** .

A területfelhasználási egység (Vi-1) összterülete: $14\,957 \text{ m}^2$, a területen létesíthető hasznos bruttó szintterület (*parkoló nélkül*) $41\,133 \text{ m}^2$, a parkolás számára létesíthető bruttó szintterület $18\,697 \text{ m}^2$.

- **K-Sp jelű Nagyterjedésű sportolási célú terület**

A K-Sp jelű területfelhasználási egység beépítési sűrűsége $2,25 \text{ m}^2/\text{m}^2$, melyből az elhelyezhető funkciókra általánosan vonatkozó sűrűség: **$1,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$** , a parkolásra vonatkozó sűrűség **$0,75 \text{ m}^2/\text{m}^2$** .

A területfelhasználási egység (K-Sp) összterülete: $31\,115 \text{ m}^2$, a területen létesíthető hasznos bruttó szintterület (*parkoló nélkül*) $46\,672 \text{ m}^2$, a parkolás számára létesíthető bruttó szintterület $23\,336 \text{ m}^2$.

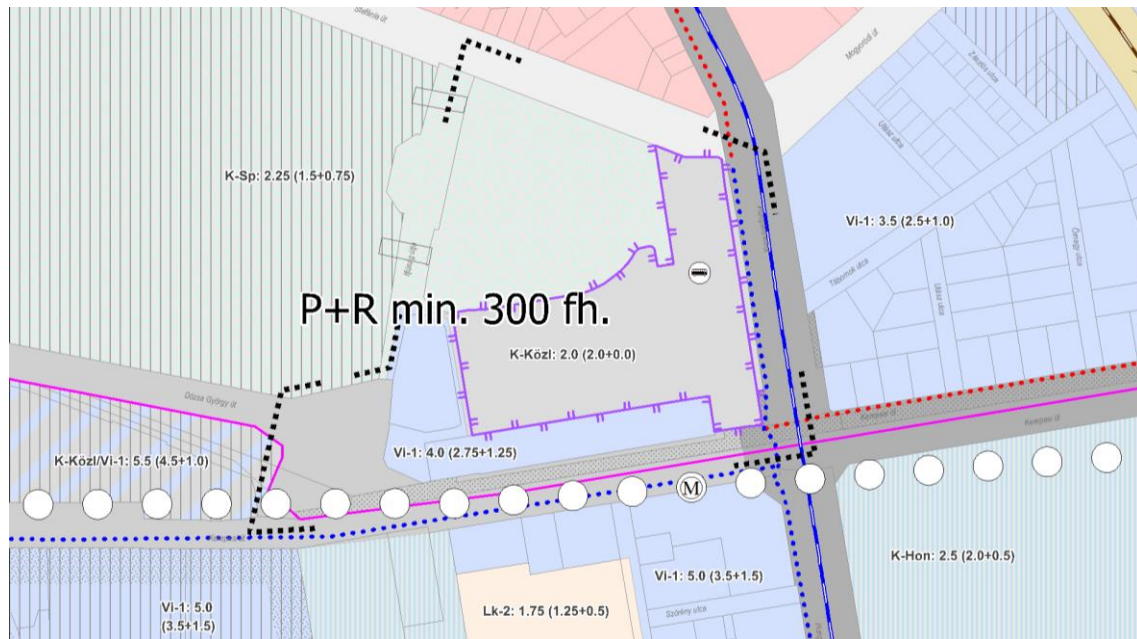
- **K-Közl jelű Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület**

A K-Közl jelű területfelhasználási egység beépítési sűrűsége $2,0 \text{ m}^2/\text{m}^2$, melyből az elhelyezhető funkciókra általánosan vonatkozó sűrűség: **$2,0 \text{ m}^2/\text{m}^2$** , a parkolásra vonatkozó sűrűség **$0,0 \text{ m}^2/\text{m}^2$** .

A területfelhasználási egység (K-Közl) összterülete: $34\,000 \text{ m}^2$, a területen létesíthető hasznos bruttó szintterület (*parkoló nélkül*) $74\,000 \text{ m}^2$, a parkolás számára létesíthető bruttó szintterület $0,0 \text{ m}^2$.

A K-Közl jelű területfelhasználási egység területén belül kell biztosítani legalább 300 férőhely P+R parkoló, és a parkoló kapacitás 20 %-nak megfelelő B+R kerékpár tároló elhelyezhetőségét.

FRSZ kivonat (forrás:FRSZ)



A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG JELE ÉS AZ ADOTT TERÜLETRE VONATKOZÓ MEGENGEDETT LEGNAGYOBB BEÉPÍTÉSI SÚRÚSÉGE

X-Y: 0.0 (0.0+0.0) területfelhasználási egység jele: bs (bsá+bsp)

bs - beépítési sűrűség

bsá - területfelhasználási kategória szerint elhelyezhető funkcióra általános vonatkozó sűrűség

bsp - kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkoló férőhelyek számára igénybe vehető parkolási sűrűség

TERÜLETI JELLEGŰ KÖZLEKEDÉSI ELEMEEK

P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület határa

1.2.2. HATÁLYOS KERÜLETI TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK VONATKOZÁSAI

Helyi építési szabályzat, szabályozási terv

Zugló közigazgatási területére és azon belül a tervezési területre jelenleg a többször módosított Budapest XIV. kerület Zugló Önkormányzat Képviselő Testülete által a 19/2003. (VII.08.) ök. sz. rendeletével elfogadott **kerületi városrendezési és építési szabályzat (ZKVSZ)** és a Városliget területének kivételével a kerület területén hatályban lévő **szabályozási terv (ZKSZT)** van hatályban, mely **még a korábbi fővárosi tervi környezetben, korábbi jogszabályi háttér alapján készült.**

A ZKVSZ tervi mellékletei az övezeti tervlap (1. melléklet), amely az övezetek, építési övezetek övezeti jelét és területi lehatárolását tartalmazza. A ZKSZT (2. melléklet 1-12. szelvény) tervlapjai a szabályozási elemeket, a védelmi és korlátozási tervlap (3. melléklet/1-2. szelvény) pedig a kerületi önkormányzat elővételi jogával terhelt ingatlanokat, továbbá mindazon értékvédelemmel, közlekedési és közműhálózatokkal kapcsolatos információkat tartalmazza, amelyek más törvényi, vagy rendeleti elhatározásokon alapulnak és a szabályzat előírásainak alkalmazását befolyásolják.

A ZKVSZ a tervezési területen az alábbi övezeteket alkalmazza:

- **I/2** jelű Intézményterület
- **KL-KT** jelű Közlekedési célú közterületek
- **KL-KÉ** jelű Közlekedéssel kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgáló terület

ZKVSZ- kivonat:

„Intézményterületekre vonatkozó előírások (I)

36. §

(1) Az építési övezet telkein – az I/LA1, I/LA2 és I/LA3 építési övezetek kivételével – a tulajdonos, a használó vagy személyzet számára szolgáló legfeljebb egy, legfeljebb nettó 120 m² nagyságú, önálló lakó- vagy szálláshely szolgáltatót rendelgetési egység létesíthető.

(2) I/LA1, I/LA2 és I/LA3 építési övezet telkein lakófunkció és/vagy szálláshely szolgáltató rendeltetési egység a bruttó szintterület legfeljebb 50%-án létesíthető.

(3) Az I/K1, I/K2 és I/K3 építési övezet telkein kizárólag kiskereskedelmi és szolgáltató épületek helyezhetők el.

(4) Az I/O1 és I/O2 építési övezetek telkei kizárólag alapintézmények és a fő rendeltetést kiszolgáló, vagy kiegészítő funkciójú (önálló) épületek elhelyezésére szolgálnak. Területén oktatási, nevelési, művelődési és kulturális, szálláshely-szolgáltató, egészségügyi, szociális, igazgatási vagy egyéb közösségi rendeltetésű épületek helyezhetők el.

(5) Az I/1-I/7 építési övezetekben legfeljebb 6.000 m² bruttó kereskedelmi szintterület létesíthető.

(6) Az építési övezetek telkein a 8. sz. táblázat szerinti szabályozási határértékeket kell betartani:

8. sz. táblázat

Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb / legnagyobb telekterület [m ²]	Beépítési mód	Beépítés megengedett legnagyobb mértéke [%]	Építménymagasság legkisebb / legnagyobb [m]	Zöldfelület legkisebb mértéke [%]	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke [%]	Szintterületi mutató legnagyobb mértéke [m ² /m ²]
I/2	15000/-	SZ	50	6,0 / 18,0	45	55	3,0

Közlekedési célú közterületek (KL-KT)

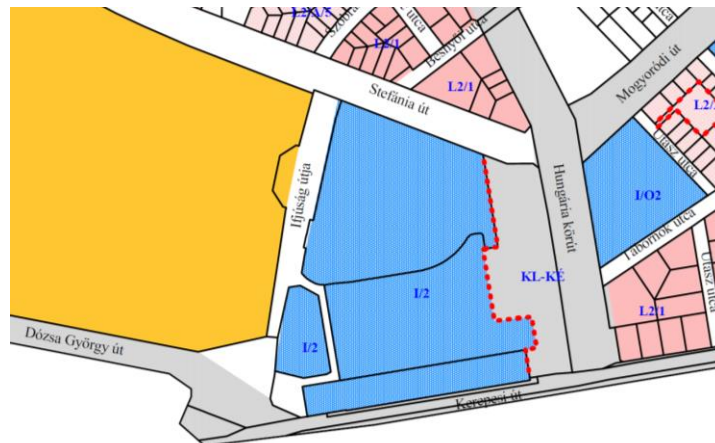
52. §.

Az országos és összvárosi jelentőségű közlekedési területek (belterületi I. rendű főutak) a ZKSZT-n szürkével jelzett utak.

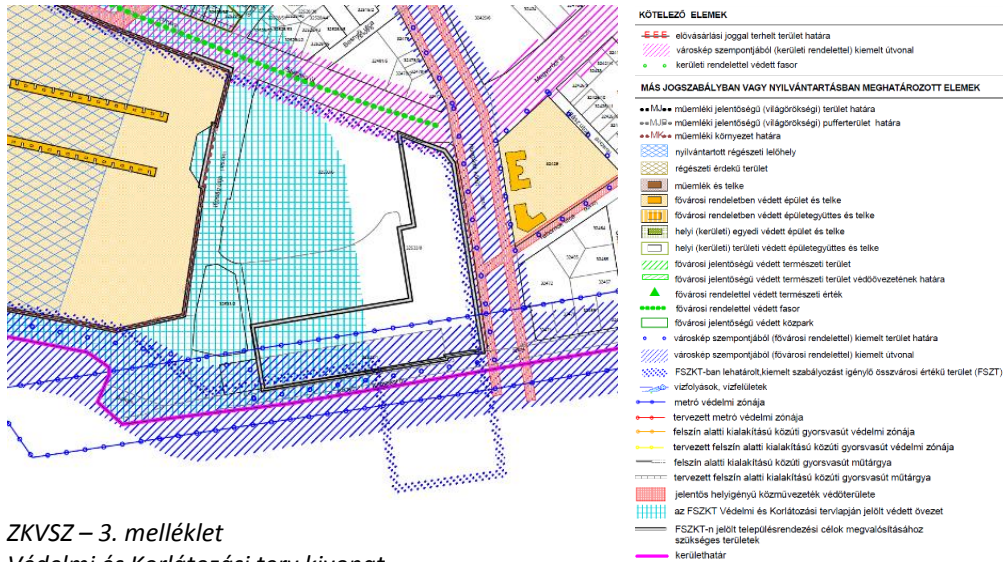
Közlekedéssel kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgáló terület (KL-KÉ)

56.§

Az övezet telkein a közlekedéssel kapcsolatos építményeket a közlekedési igényeknek és biztonsági előírásoknak megfelelően lehet elhelyezni.



ZKVSZ – 2. melléklet Szabályozási terv kivonat

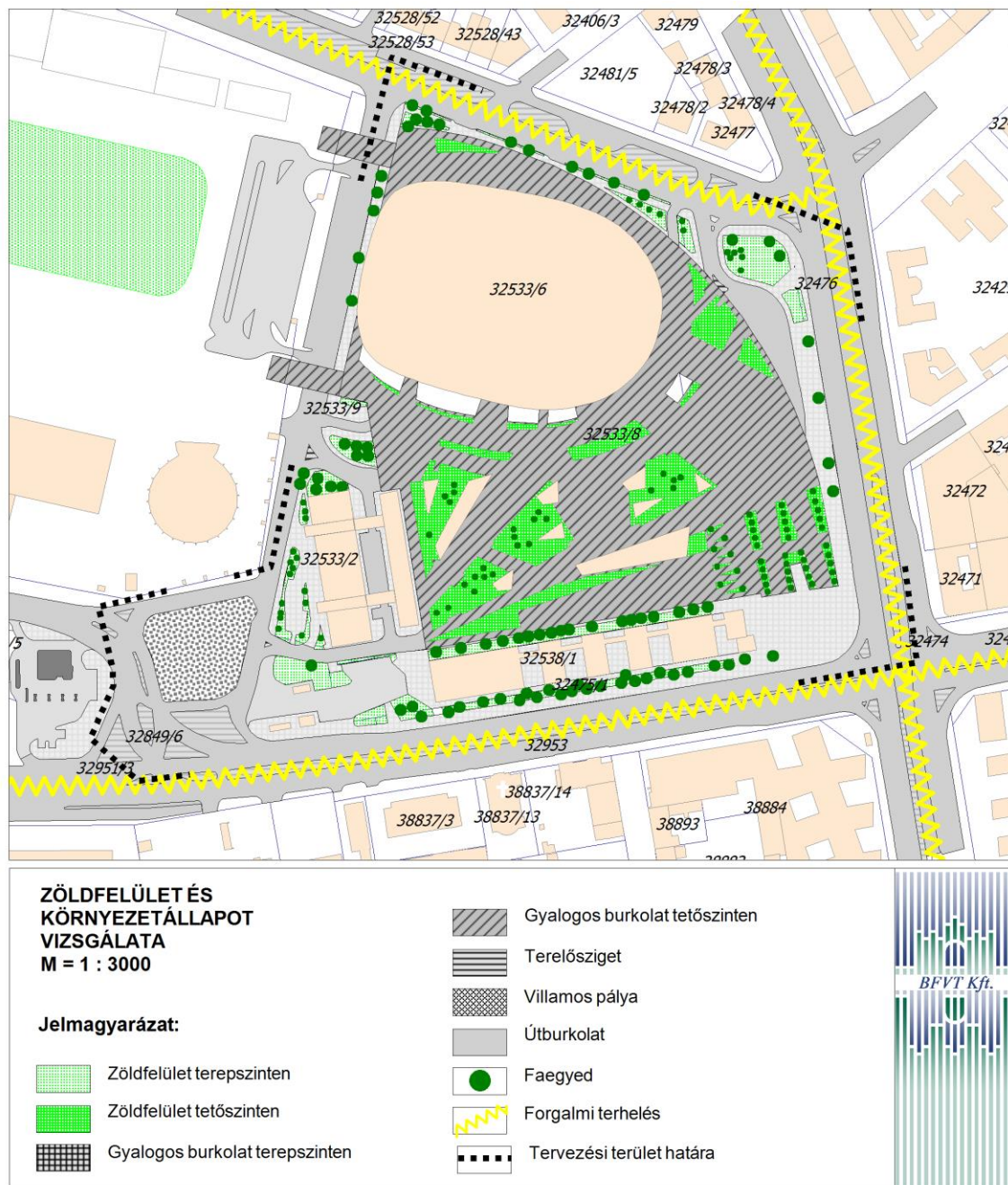


ZKVSZ – 3. melléklet
Védelmi és Korlátozási terv kivonat

1.3. TÁJI ÉS TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK, ZÖLDFELÜLETI RENDSZER VIZSGÁLATA

A tervezési terület a főváros átmeneti zónájában található. A térség domborzati szempontból síknak mondható. A természetes táj ebben a térségben az urbanizációs folyamatok révén gyakorlatilag megszűnt. A közelben jelentősebb közcélú zöldfelület a Városliget, amelyhez az intenzíven fásított Stefánia út teremt lineáris zöldfelületi kapcsolatot a tervezési területtől.

A tervezett telepítéssel érintett Kerepesi út menti tömb zöldfelületeire az elhanyagoltság jellemző, ugyanakkor jelentősebb faállomány található a területen. A kedvezőtlen környezeti feltételek (forgalmi terhelés) hatásai megmutatkoznak az állomány, sok az elszáradt, vagy beteg faegyed. A trolibusz-végállomás környezete rendezetlen, a csekély méretű zöldfelületeken gyomfajok telepedtek meg.



A bontásra tervezett (egykori Metrober) iroda épületét két oldalról vegyes fasor kíséri, a Papp László Sportaréna felőli oldalon fiatalabb és jobb állapotú egyedek. A Kerepesi út mentén korosabb, és rosszabb egészségi állapotú faállomány él.

A Papp László Sportaréna környezetében tetőkertek, nem teljes értékű, de intenzíven karbantartott zöldfelületek létesültek, alacsony növésű lombos fák és cserjék alkalmazásával.

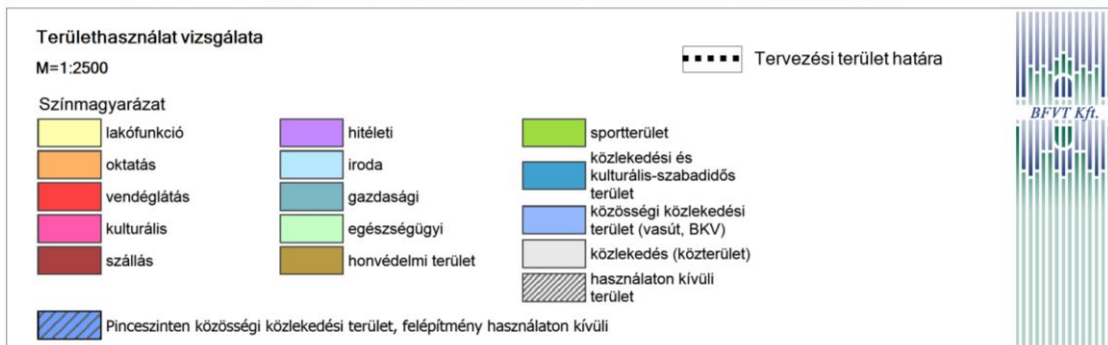
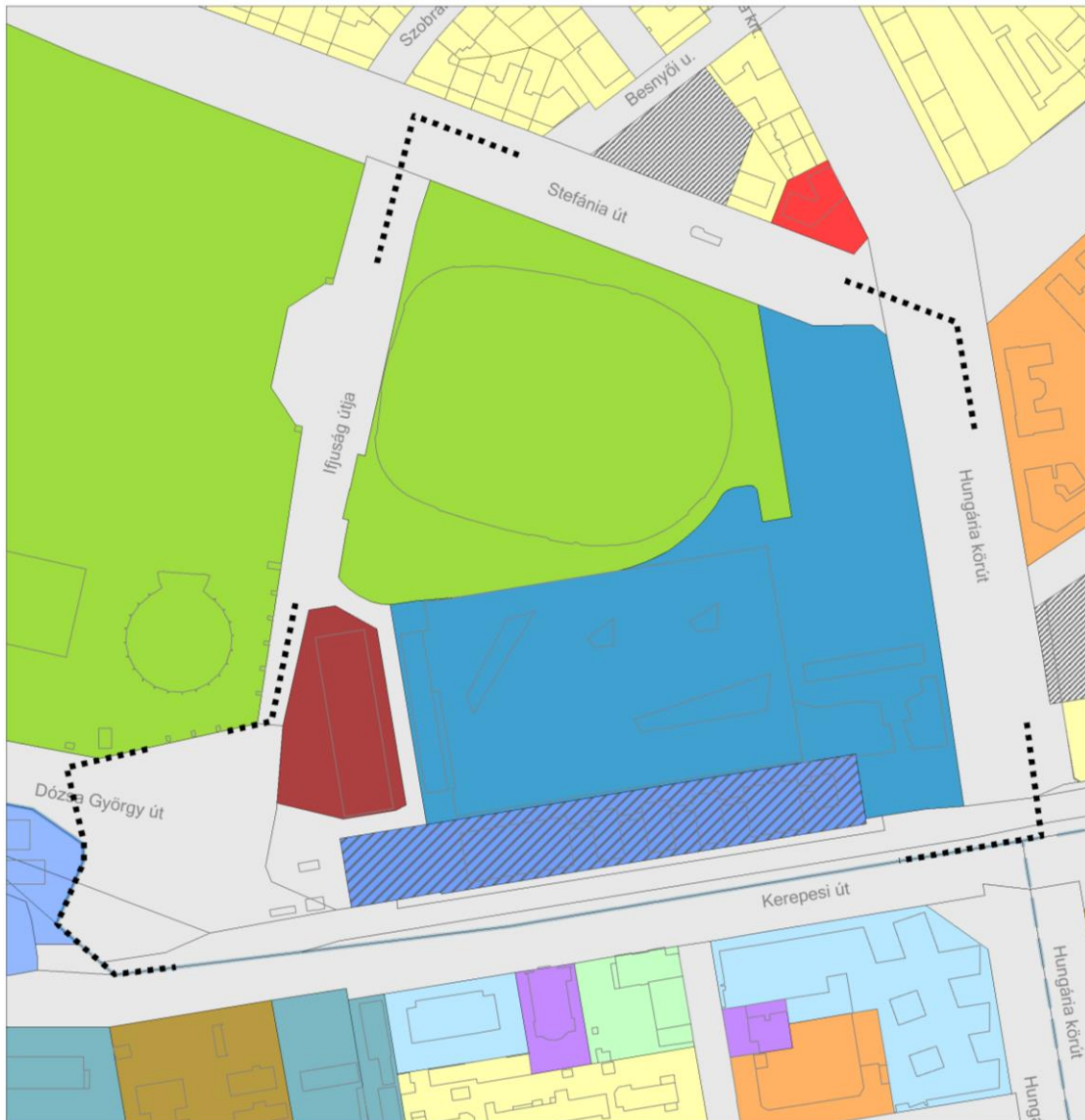
Az Aréna Hotel előtere jelentős részben parkolóként hasznosított, a burkolatok között intenzív zöldfelületeket alakítottak ki, változatos cserje- és fafajok alkalmazásával.

A Stefánia út mentén fővárosi rendelettel védett fasor húzódik. A Hungária körút mentén szakaszos fasor található, az Ifjúság útja mentén fasor nincs, csak néhány egyed él itt, állapotuk gyenge.

1.4. ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA

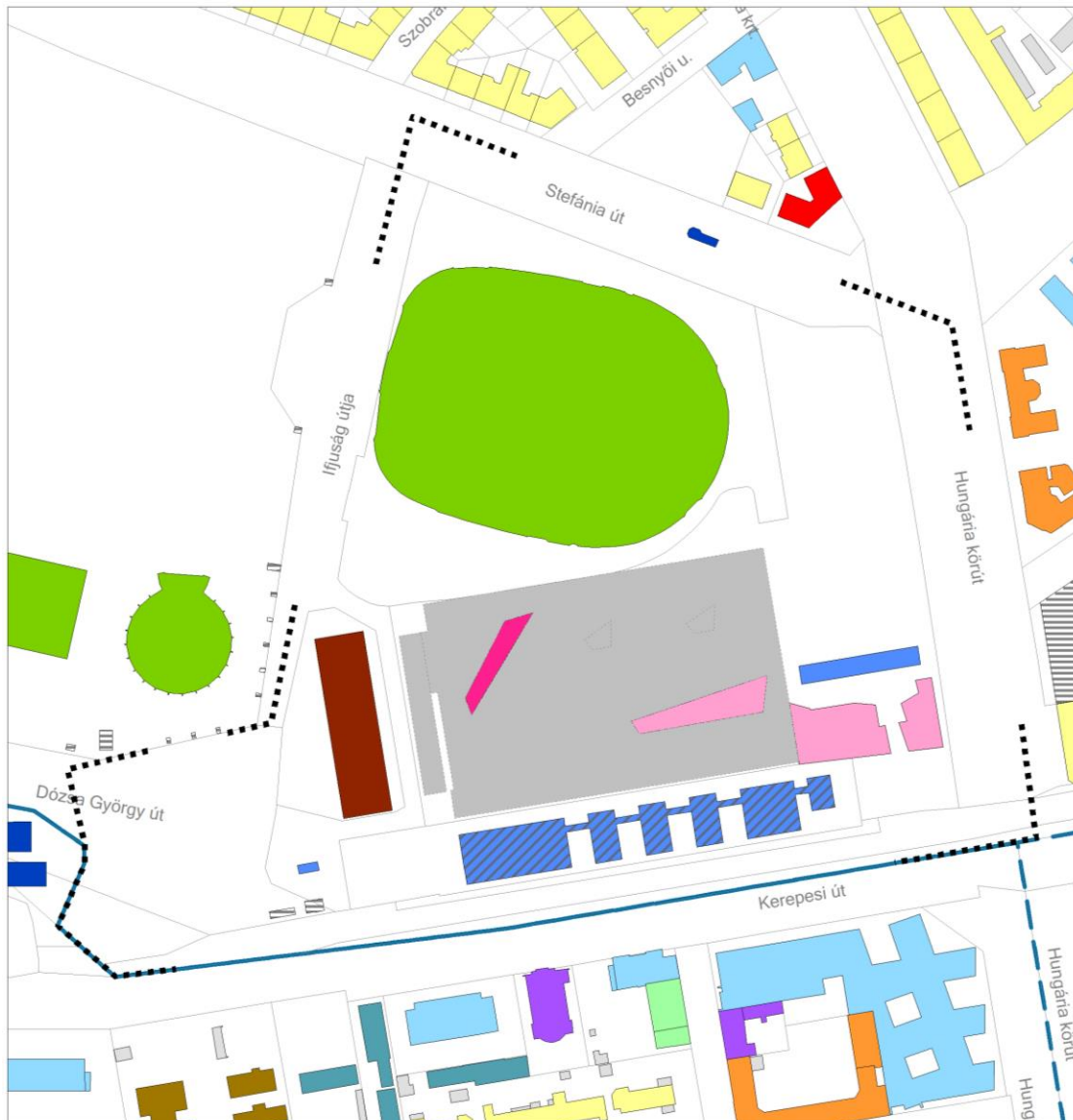
Területhasználat és funkcióvizsgálat

A vizsgált terület északi részén található a Papp László Sportaréna, délnyugati részén pedig a Danubius Hotel Aréna. A Hungária körút mentén helyezkedik el a Stadionok autóbusz-pályaudvar, a tervezési terület központi része parkolóként működik, az ezek feletti járófelület részlegesen/ időszakosan elzárt közlekedési és kulturális-szabadidős terület. Térszín alatt helyezkedik el az M2 Metró megállóhelye, mely állomás műtárgyán, a felszínen egy kétszintes, jelenleg használaton kívüli irodaház áll.



Budapest XIV. kerület, Hungária krt. – Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt területre vonatkozóan Budapest főváros településszerkezeti tervének (TSZT 2015) és Fővárosi rendezési szabályzatának (FRSZ) módosítása

Kereskedelmi funkció jelenik meg a metró és az autóbusz-pályaudvar bejáratának előterében (árusító pavilonok) és a pályaudvar területén. A metró nyugati bejárata előtt felszíni parkoló helyezkedik el, mely egyben a bejárat gyalogos megközelítését is biztosítja. A tervezési terület nyugati részén egy közösségi közlekedési épület és két használaton kívüli építmény, valamint a Dózsa György út részeként, az Ifjúság útja, Kerepesi út által határoltan beépítetlen, rendeltetés nélküli közlekedési terület helyezkedik el. A tervezési terület környezetében jellemző a lakófunkció és sportterület, illetve iroda és gazdasági-ipari funkció, helyenként oktatás, vendéglátás valamint egy használaton kívüli terület.



Épületek funkcióvizsgálata

M=1:2500

----- Tervezési terület határa

Színmagyarázat

 lakóépület	 hitéleti	 közösségi közlekedési épület
 oktatási épület	 iroda, igazgatás	 benzinkút
 vendéglátás	 gazdasági-ipari	 parkolás
 kereskedelem	 egészségügy	 egyéb kiszolgáló épület
 kulturális	 sport	 használaton kívüli
 szállás	 honvédelmi	
 Pincészinten közösségi közlekedésre használt, felmenő szinteken használaton kívüli épület		



Tulajdonviszonyok vizsgálata

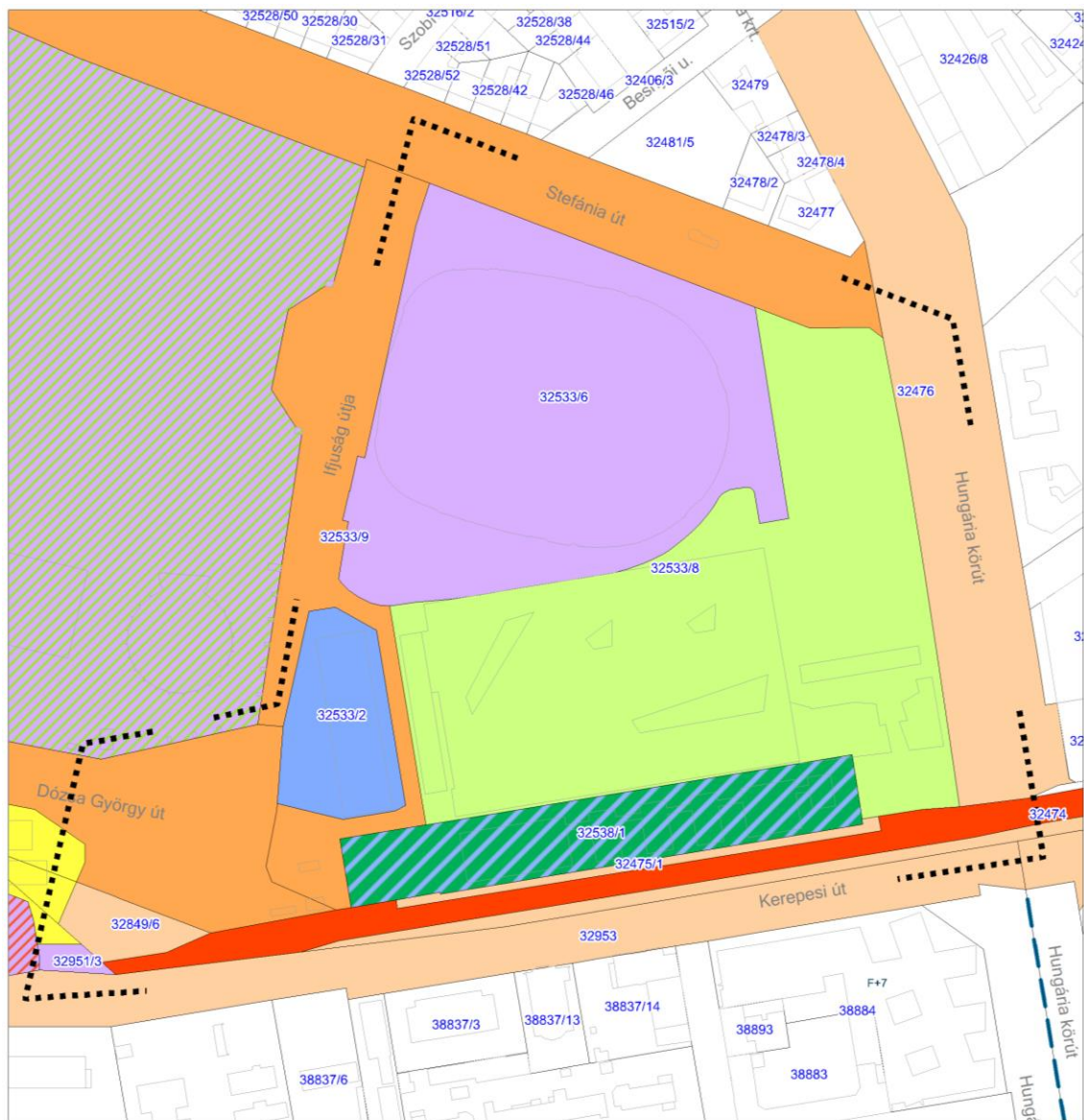
A tervezési területen elhelyezkedő ingatlanok nagy része Fővárosi Önkormányzat, valamint Budapest XIV. kerület Zugló Önkormányzat tulajdona. A Papp László Sportaréna tulajdonosa a Magyar Állam, a fővárosi tulajdonú Kerepesi út telkei (32953 hrsz., 32475/1 hrsz.) között elhelyezkedő 32474 hrsz.-ú ingatlan a MÁV Zrt. tulajdonában van.

Több ingatlan esetében gazdasági társaság a tulajdonos. Ezek közül a 32538/1 hrsz.-ú telek a BKV Zrt. és a Welt-Stadt Immobilien Ingatlanberuházó Kft. közös tulajdonát képezi. (*Welt-Stadt Kft. 1371/7970 tulajdoni hányaddal és a Budapesti Közlekedési Zrt. 6599/7970 tulajdoni hányaddal.*) A metró keleti bejáratának megközelítését is biztosító 32533/8 hrsz.-ú telek a BMSK Beruházási, Műszaki Fejlesztési, Sportüzemeltetési és Közbeszerzési Zrt. tulajdonában van.

Hrsz.	Telekterület (m ²)	Művelési ág	Tulajdonos
32700/1	59 563	kivett közterület	Zuglói Önkormányzat
32848/3	30 531	kivett közterület	Zuglói Önkormányzat
32849/6	1 408	kivett közterület	Fővárosi Önkormányzat
32474	10 808	kivett közforgalmú vasút	MÁV Zrt.
32533/9	10 716	kivett közterület	Zuglói Önkormányzat
32533/2	4 393	kivett szálloda	Danubius Szálloda Zrt.
32475/2	4 617	kivett közterület	Fővárosi Önkormányzat
32533/6	28 084	kivett közterület	Magyar Állam
32538/1	7 970	kivett beépítetlen terület	BKV Zrt. + Welt-Stadt Immobilien Ingatlanberuházó Kft.
32533/8	33 693	autóbusz pályaudvar, parkolóház	BMSK Beruházási, Műszaki Fejlesztési, Sportüzemeltetési és Közbeszerzési Zrt.
32475/1	933	kivett közterület	Fővárosi Önkormányzat
32476	18 199	kivett közterület	Fővárosi Önkormányzat
32953	21 272	kivett közterület	Fővárosi Önkormányzat

A tervezési terület telkeinek adottságai:

Telek	Terület	Meglévő beépítettség	Térszín alatti beépítettség	Meglévő szintterületi mutató	Meglévő zöldfelület
32533/2	4 393 m ²	43 %	43 %	5,28 m ² /m ²	9
32533/6	28 084 m ²	92 %	20 %	1,78 m ² /m ²	0,5
32533/8	33 693 m ²	83 %	50 %	1,16 m ² /m ²	5
32538/1	7 970 m ²	37 %	100 %	1,74 m ² /m ²	14



Tulajdonvizsgálat, vagyongazdálkodás

M=1:2500

----- Tervezési terület határa

Színmagyarázat

- | | |
|---|---|
|  Magyar Állam |  Zuglói Önkormányzat |
|  Magyar Állam (vagyongazdálkodó: Nemzeti Sportközpontok) |  Józsefvárosi Önkormányzat |
|  Magyar Állam (vagyongazdálkodó: Magyar Államvasutak) |  BMSK Beruházási, Műszaki Fejlesztési, Sportüzemeltetési és Közbeszerzési Zrt. |
|  MÁV Zrt. |  BKV Zrt. + Welt-Stadt Immobilien Ingatlanberuházó Kft. (6599+1371/7970) |
|  Fővárosi Önkormányzat |  Danubius Szálloda Zrt. |



Helyszíni fotók



Kerepesi út felőli nézet



BKV irodaház – Kerepesi út



BKV irodaház – Kerepesi út



Kedvezőtlen látvány a Kerepesi út felől



Danubius Hotel Aréna



Meglévő irodaház és a Sportaréna parkolója közötti terület



Meglévő irodaház a Kerepesi út mentén



István út felőli Metró lejárata



Autóbusz-pályaudvar bejárata



Hungária krt. felőli Metró lejárata



Metró

1.5. KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLATA

Közúti közlekedés

A vizsgált terület és a tágabb térség közúti rendszerét a *Jelenlegi közúthálózat* ábrája szemlélteti.



A Hungária körút a területrendezési tervekben is megjelenő legfelső budapesti körirányú útvonal. A 2x3 forgalmi sávós közúti keresztmetszettel, középfekvésű villamospályával, fontosabb csomópontjaiban külön szintű vagy összehangolt jelzőlámpás forgalomirányítással rendelkező közút I. rendű hálózati szerepkört tölt be. A főváros legforgalmasabb körútjának érintett szakaszán a napi forgalom eléri a 80-85.000 E/nap/2 irány értéket. A csomópontban csúcsforgalmi időszakokban rendszeresek a torlódások (ahogy a körút más meghatározó csomópontjaiban is).

A sugárirányú Kerepesi út a 3. sz. országos főút fővárosi csatlakozó szakasza. Az I. rendű hálózati szerepkört betöltő útvonal az érintett szakaszán 2x3 forgalmi sávós keresztmetszetű, fontosabb csomópontjaiban összehangolt jelzőlámpás forgalomirányítással. Az útvonal terhelése a Hungária körút és a Dózsa György út közötti szakaszán mintegy 60-65.000 E/nap/2 irány.

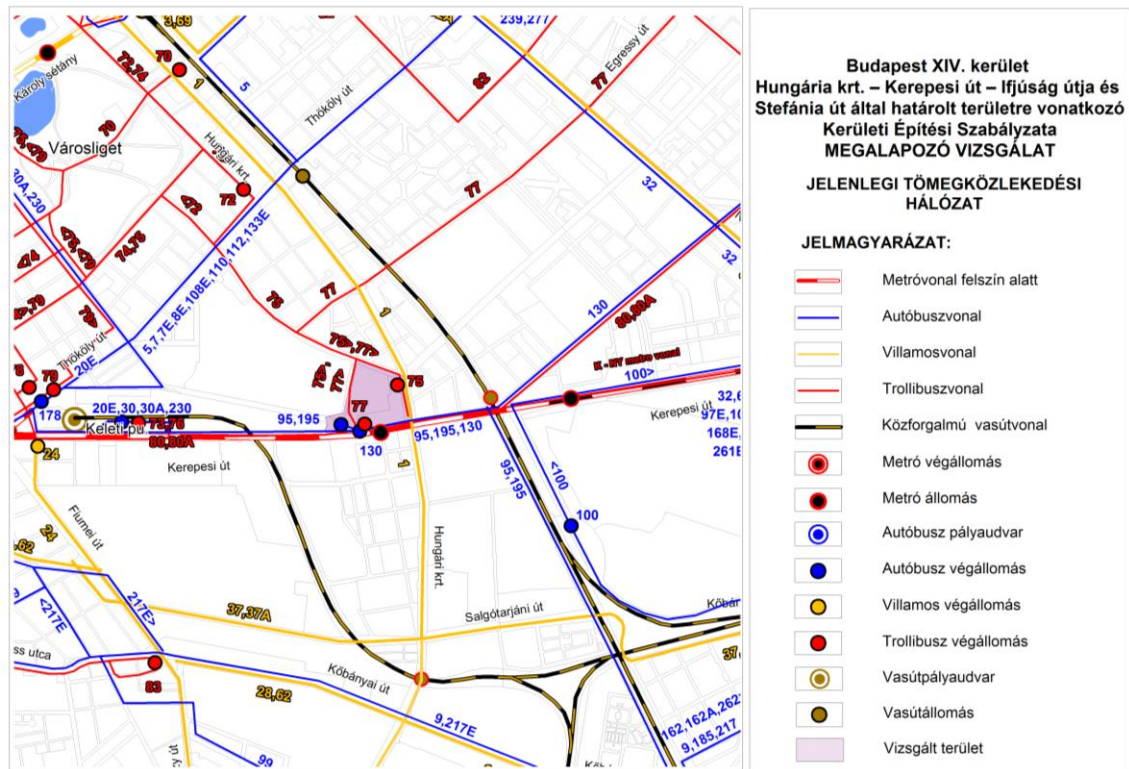
A kerületközi kapcsolatokat biztosító 2x2 forgalmi sávós Dózsa György út II. rendű hálózati szerepkört tölt be, a körirányú útvonal forgalomterhelése a vizsgált területtel határos szakaszon mintegy 20-25.000 E/nap/2 irány.

A kerületi kapcsolatokat biztosító Stefánia út 2x2 forgalmi sávós gyűjtőút. A kiszolgáló funkciót betöltő Ifjúság útja szintén 2x2 forgalmi sávós kialakítású. Az útvonalak kapacitív keresztmetszetét az itt összpontosuló országos jelentőségű sportlétesítmények lökészerűen jelentkező forgalma teszi szükségessé.

A Stefánia úton egyoldali szerviz út is kiépítésre került a Hungária körút és az Egressy út közötti szakaszának a vizsgált területtel ellentétes oldalán, az ott lévő lakó funkciójú terület úthálózatával szerves egységben.

Közösségi közlekedés

A vizsgált terület és a tágabb térség közösségi közlekedésének rendszerét a *Jelenlegi tömegközlekedési hálózat* ábrája mutatja be.



A Hungária körút – Kerepesi út – Ifjúság útja – Stefánia út által határolt területet közösségi közlekedése a Kerepesi út – Hungária körút csomópontjára koncentrálódik. A csomópont területén a napi átszálló utasok száma eléri a 30-50.000 utast.

A vizsgált terület esetében meghatározó elem a Kerepesi út alatti Kelet-nyugati metróvonal, melynek forgalomterhelése a Pillangó utca felé eléri a 140.000 utas/nap/2irány, a Keleti pályaudvar felé pedig megközelíti a 170.000 utas/nap/2irány értéket. A vizsgált területen lévő Puskás Ferenc stadion megállóhelyen keletkező forgalmi utaslépcsőt a ráhordó szerepű autóbusz-trollibusz hálózat végállomásai és a Stadion autóbusz-pályaudvar eredményezik.

A Puskás Ferenc stadion metró megálló négyperonos kialakítással készült, eredetileg a két szélső vágány a meghosszabbított Gödöllői HÉV, a két belső vágány a metróvonal végállomásaként funkcionált volna. A korábbi elképzelésektől eltérően az Örs vezér teréig megépített metróvonal következtében a megállóhely speciális adottságai egy Kőbányai szárnyvonal induló pontjaként kerülhetnek volna a későbbiekben még kihasználásra.



A Hungária körúton közlekedő 1 villamos terhelése mintegy 60-75.000 utas/nap. A vonal meglévő szakaszainak teljes felújítása és az Etele út/Fehérvári út csomópontig történő meghosszabbítása 2015-ben készült el.

A ráhordó szerepű autóbusz-trollibusz hálózat végállomásai elsősorban a Kerepesi út szélső forgalmi sávjában kerültek elhelyezésre.

Az Újpalotai lakótelep és a Kőbányai új köztemető kapcsolatát viszonylatok végállomásai szakaszainak forgalomterhelése 20-25.000 utas/nap/2irány.

A Kerepesi út – Hungária körút csomópontját érintő, elsősorban Zuglón belüli trolibuszjáratok együttes forgalomterhelése 40-45.000 utas/nap/2irány.

Kelet-magyarország és a főváros közötti kapcsolatot szolgálja a Stadion autóbuszpályaudvar, amely Budapest egyik nagy távolsági közlekedést szolgáló létesítménye. A Papp László Budapest sportaréna gyalogos előtere alatt, lényegében a határos közterületek síkjához képest részben lesüllyesztve kialakított közlekedési létesítmény 12 kocsi állással rendelkezik, amelynek napi forgalma mintegy 4.500 utas/irány.



Gyalogos- és kerékpáros közlekedés

A rendszeres gyalogos közlekedés döntő részben a közösségi közlekedési eszközök megállóhelyei között bonyolódik. Az eseti forgalom tekintetében meghatározó a Papp László Budapest sportaréna és az átépítés alatt álló, közeli Puskás Ferenc stadion.

A legjelentősebb átszállási igény a metróállomáshoz kapcsolódik, amely a vonal egyetlen két kijáráttal rendelkező létesítménye.

Parkolás

A főúthálózatba tartozó Hungária körúton és a Kerepesi úton az útvonalak közúthálózatban betöltött jelentősége miatt nem került kialakításra közterületi parkoló. A Dózsa György úton kétoldali, úttengellyel párhuzamos parkolósáv került kialakításra.

A 12.500 férőhelyes Papp László Budapest sportaréna rendeltetésszerű használatára 2 szintes mélygarázsban 1.155 várakozóhely került kialakításra, amely általánosan fizető parkolóként működik az eszközváltás elősegítésére fenntartott 300 P+R parkoló kivételével (mely szintén csak térítés ellenében vehető igénybe). A P+R parkoló kihasználtsága – a kedvező átszállási lehetőségek ellenére – nem haladja meg a 20%-ot. Az igen alacsony kihasználtság oka lehet az létesítmény ismertségének hiánya, a nem megfelelő előjelzés (kitáblázottság hiánya), és a Kerepesi út terheltsége folytán a város külsőbb területei felől az időigényes elérhetőség.

A vizsgált területen lévő 379 szobás Aréna hotel és a metró állomás felett található a kétszintes Stadionok irodaház alig rendelkezik saját parkolóval. (A szomszédos Papp László Budapest sportaréna lényegében korlátlan parkolási lehetőséget biztosít díjfizetés ellenében.)

1.6. KÖRNYEZETI ELEMEK ÁLLAPOTÁNAK VIZSGÁLATA

Zajterhelés

A vizsgált terület zajterhelését általában az aktuális közúti forgalom (Hungária körút, Kerepesi út) befolyásolja elsősorban. A szomszédos Puskás Ferenc stadion bontási (és majd építési) munkálatai időszakos zajterhelést jelentenek.

A Hungária krt. és a Kerepesi út jelentős gépjárműforgalommal érintett, Kerepesi úton teljes keresztmetszetben 64800 E/nap, míg a Hungária körúton 81200 E/nap a forgalom mértéke.

Hungária körút mentén 75-80 dB_A

Kerepesi út mentén 70-75 dB_A.

forrás: ZKVSZ 2012. – egész napos zajterhelés (L_{den})

A területen irodaház illetve közvetlen környezetében sportcsarnok, szálloda és közlekedési csomópont, illetve autóbusz és trolibusz végállomás üzemel. Ily módon a zajterhelés értékelésekor a nappali szintek relevánsak, mivel éjszakai funkció nincs a területen, illetve a szálloda zajvédelme megoldott.

A környezeti zajterhelés határértékeit tartalmazó 27/2008. KvVM-EüM rendelet szerint értékelve a zajterhelést, megállapítható, hogy a területen és környezetében jelentős határérték-túllépés regisztrálható. A nappali határérték 65 dB_A, az éjszakai 55 dB_A főutak mentén.

Levegőminőség

OLM immisszió mérőállomás a területen és közelében nem található. A Teleki téri automata mérőállomás ~1,5 km-re van, így nem releváns a vizsgált térség levegőminőségére.

Bár pontos vizsgálati adatok nem álnak rendelkezésre, de a térség levegőminőségét a városi háttérszennyezettségen túl alapvetően a közúti forgalomból származó kibocsátások befolyásolják, a mindenkori meteorológiai viszonyok függvényében. A közúti forgalom elsősorban a szén-monoxid (CO) és a fővárosi légszennyezettség szempontjából legproblematisabb nitrogén-oxidok (NO_x) és a szilárd részecskék (PM₁₀) kibocsátásában meghatározó tényező.

A helyi légszennyező források között meg kell említeni a helyhez kötött (pont)forrásokat is, az intézményi és lakossági fűtőberendezéseket – a földgáz felhasználás révén jelentéktelen károsanyag-emisszióval.

Kedvezőtlen időjárási viszonyok között esetenként a csomópont térségében a szennyezés feldúsulhat, így a 4/2011. VM rendeletben foglalt határértékeket túllépő immisszió alakulhat ki.

Földtani közegek állapota

A MÁFI adatai szerint a térségben új-holocén kori lepelhomok található, jelentős mennyiségű vegyes anyagú feltöltéssel keveredve a felszínközeli rétegekben. Alatta felső-miocén kori homokos agyag, agyagmárga települt. A genetikai talajtípusok már bolygatatlan formában nem lelhetők fel.

A talajvíz átlagosan -5 m alatt található. A terület a felszín alatti vizek állapota szempontjából érzékeny területek besorolása szerint „érzékeny” a 219/2004. Kr. alapján, és nem tartozik a kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi területek közé.

Építés-alkalmassági szempontból a terület 4-5 szintig építhető kategóriába tartozik.

Hulladékkezelés

A területen működő intézmények, cégek a budapesti hulladékkezelési rendszeren belül oldják meg a keletkező hulladék ártalmatlanítását.

1.7. KÖZMŰVIZSGÁLAT

Vízellátás

A vizsgált terület ivó- és tűzvíz ellátása a 20. sz. Pesti alap nyomászóna hálózatáról biztosított. A területet határoló közterületek mentén nagy átmérőjű főnyomóvezetékek húzódnak. A keleti oldalon a Hungária körút nyomvonalán egy DN 600 mm átmérőjű, míg délen és keleten egy DN 300 mm átmérőjű gerincezeték létesült. A gerinchálózat nagy mennyiségű vizet képes szállítani, így a tárgyi terület az ivó- és oltóvíz-biztosítás tekintetében is kedvező helyzetben van.

A metróállomás környezetében jellemzően földfeletti kiviteli tűzcsapok találhatóak, egyedül a Hungária körúton, illetve a Dózsa György út – Ifjúság útja csomópontban található 1-1 földalatti kiviteli tűzcsap.

Csatornázás, szenny- és csapadékvíz-elvezetés

A vizsgált területen a csapadék- és szennyvíz összegyűjtése elválasztott rendszerű magán csatornahálózattal van megoldva. Az magáncsatornákkal összegyűjtött vizek részben a Kerepesi úti, részben pedig a Hungária körúti főgyűjtőcsatornára kötnek rá, és kerülnek elvezetésre. A vizek befogadója a Ferencvárosi Szivattyútelep, majd pedig a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep.

A Kerepesi úti főgyűjtő a belváros felől a Százados útig épült ki, átmérője $\varnothing 80$ cm, míg a Hungária körút felőli ága 40/60 cm-es tojás szelvényű csatornából létesült. A Hungária körúton egy $\varnothing 100$, majd a Stefánia útról érkező, és egy ideig a Hungária körúti csatornával párhuzamosan haladó 60/90 - $\varnothing 80-100$ cm-es csatorna becsatlakozása után $\varnothing 165$ cm-es átmérővel halad tovább.

Villamosenergia-ellátás

A vizsgált terület ellátását egyrészt a 120/10 kV Népliget alállomásból, másrészt a 120/10 kV Városliget alállomásból kiinduló középfeszültségű kábelek biztosítják.

A középfeszültségű hálózat, az erőátviteli kiefeszültségű hálózat, valamint a közvilágítási hálózat is a térségben kábelként létesült. A transzformátorok jellemzően épületben elhelyezett kivitelűek, de a Kerepesi út 29. sz. alatti 4613/10 sz. 10/0,4 kV-os transzformátor betonházban került létesítésre. Utóbbi transzformátor biztosítja a közvilágítási hálózat K-4613-1 sz. kapcsolószekrényén keresztül a terület közvilágítási hálózatának energiaellátását. A kapcsolószekrény a metró liftek közelében helyezkedik el.



Gázellátás

A térség nagyközépnomású hálózatának táppontja a Zách utcai nagy/középnomású gáznyomásszabályzó állomás, melyből kiinduló 1 bar nyomású gázvezeték a Hungária körúton érkezik DN 600 HA méretű vezetéken, majd halad tovább észak felé. A terület szomszédságában, az Ifjúság utcában található a FŐGÁZ 6 bar nagyközépnomású gázvezeték is. A vezeték a Városliget felől érkezik, és az Ifjúság útján elhelyezett nyomásszabályzóhoz DN 80 mm mérettel csatlakozik. A nyomásszabályzó növelt kisnyomású betáplálást biztosít a Danubius



Hotel Aréna, valamint a vizsgálati területen működő BKK jegypénztár számára. A hotelt ellátó növelt kisnyomású gázvezeték DN 160 PE mérettel épült ki.

A tervezési területen kisnyomású gázhálózat is üzemel, a 32538/1 hrsz-ú ingatlant DN 90 PE gázvezeték tárja fel. A kisnyomású hálózat a Kerepesi út mentén DN 200 PE, a Hungária körúton DN 400 HA, illetve DN 150 HA mérettel létesült.

Távhőellátás

A tervezési területen távhőhálózattal ellátott, a vizsgálati terület a FŐTÁV Füredi úti Fűtőműnek ellátási területéhez tartozik. A távvezeték a Fv 2 DN 200/315 IS mérettel érkezik a Táborkok utcán, és látja el a tervezési területtől északra eső fogyasztókat. A FŐTÁV tervei között szerepel a térségi távhőellátás fejlesztése, amely a Mogyoródi út – Stefánia t – Ifjúság útja nyomvonalon távhővezeték építését jelenti, új fogyasztók a fővárosi távhőhálózatra kapcsolhatóságának biztosítása érdekében.

Elektronikus hírközlés

Vezetékes elektronikus hírközlés

A terület vezetékes ellátás szempontjából a Magyar Telekom Nyrt. Zugló AXE HOST központ tápterületéhez tartozik, amely a Róna utca 120. sz. alatt található.

A központból kiinduló nagy nyílásszámú alépítmény-hálózat tárja fel a vizsgálati területet. Az alépítmény-hálózat megtalálható a Kerepesi út mentén, a 32533/8 hrsz-ú ingatlanon, valamint a Hungária körút mentén is, utóbbi a vizsgálati területet annak keleti oldalán érinti, továbbá kábelként létesült hálózat is üzemel az említett területrészen.

A Hungária körút 46. sz. alatt található a Nokia Siemens Networks Trafficom Avaya típusú Stadionok METRO IP telefonközpontja, valamint egy Definity G3i Stadionok telefonközpont, amelyek a BKV-t szolgálják ki, a hálózat nem közcélú. A nagyszámú troli felsővezeték mellett a Stefánia út – Ifjúság útja nyomvonalon az NSN Trafficom légvezetékes hálózattal is rendelkezik, amely a vizsgálati területet annak nyugati oldalán érinti. A vizsgálati területen halad tovább a metró műtárgy elektronikus hírközlési hálózatát biztosító, a metró nyomvonalevezetését követő NSN Trafficom rendszer is.



A vizsgálati terület keleti oldalán halad tovább az ELMŰ Nyrt.

Hungária körút mentén létesült optikai kábele, mely a területtől északra alépítményben halad a Stefánia útig.

Vezeték nélküli elektronikus hírközlés





A térség vezeték nélküli ellátását biztosító mobilcellák szektorsugárzói és átjátszó antennái a Danubius Hotel Aréna tetején nagyszámban kerültek elhelyezésre (35 m antennamagasság). További mobil bázisállomások üzemelnek a Hungária körút – Kerepesi út saroképületén. A Papp László Budapest Sportaréna belső területének lefedettségét az épületben elhelyezett antennák biztosítják.



A vizsgálati területen a Telenor Magyarország adatszolgáltatása alapján a Társaságnak nincs érvényben lévő bejegyzett magassági korlátozása. Nyújtott szolgáltatások tekintetében a területen a 2G, 3G és 4G (LTE) szolgáltatás mindegyike elérhető.

A Kerepesi út páratlan oldalán a Magyar Telekom Nyrt. mikrohullámú antennát üzemeltet, melynek bejegyzett magassági korlátozása nincs.

1.8. METRÓ VÉDELMI ZÓNA VIZSGÁLAT

		ÚT-, VASÚTTERVEZŐ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG 1117 Budapest, Dombóvári út 17-19. Telefon: 371-4000 Fax: 204-2937		508 iroda	
Megrendelő: Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.			Dátum: 2014-09-09.		
Tárgy: Budapest XIV kerKerepesi út-Hungária krt találkozásánál tervezett Stadionok Irodaház telepítési tanulmányterve. Metró védelmi zóna vizsgálat			Tervszám: 339176/508		
Szakág: Szerkezettervezés			Rajzszám: S-1	Oldalak:	
Részművelet: A metró védelem miatti tervezési és kivitelezési követelmények			Fájlnév:	Szoftver:	
Felelős tervező: Juhász Imre 	Tervező:	Ellenőr: Pethő Csaba 	Irodavezető: Juhász Imre 		
Ez a terv az UVATERV Rt. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja.					

A Puskás Ferenc stadion állomás az M2 Kelet-nyugati metróvonal egyetlen kéregalatti állomása, amely a Hungária krt. és a Kerepesi út kereszteződésében található.

Az állomás a Kerepesi úttal párhuzamosan helyezkedik el és két kijáratral rendelkezik.

Az állomás szerkezetileg egy monolit vb. szerkezetű doboz. Alaplemez 60 cm, az oldalfalak 40 cm vastagsággal készültek. A földem 50 cm vastagságú monolit szerkezet, amelyet 3 pillérsor és az oldalfalak támasztanak alá.

Az állomás talajvíznyomás elleni bitumenes szigeteléssel készült, amelyet 12 cm vastag pillérekkel erősített téglafal védelemmel láttak el. Az állomás felett helyezkedik el a BKV kétszintes üzemi épülete.

Az épület egy speciálisan kialakított vasalt talpgerenda rendszeren keresztül közvetlenül ráterhel a metró állomás földemére. Az állomás két kijáratos, amit a 2. metróvonal korábbi felújítása során akadálymentesítettek.

Az állomás Dózsa György út felőli végén a peronszintet és a felszint összekötő lifteket helyeztek el. A Hungária krt.-i kijáratnál a peronszint és az állomás elosztó szintje között elhelyezésre került 1-1 db mozgólépcső. Mivel az állomás kijárat épülete a korszerűsítés során nem épült át, így a felszínre vezető mozgólépcsők nem épültek meg. A tervezett beépítés során a metró üzemi épületét el szeretnék bontani, és egy többszintes épület épülne az állomás felett. Az épület bontásának szerkezeti akadálya nincs, az épület elbontható, de a metrókijáratok működőképességét biztosítani kell.

Az épület bontását csak olyan módon lehet készíteni, hogy a metróállomás szerkezete nem sérülhet meg. Az épület bontása után a metróállomás teljes felső felületét újra kell szigetelni.

UVATERV már korábban foglalkozott az állomás feletti beépítéssel, így a problémát ismeri.

A metró tervezési előírások nem teszik lehetővé azt, hogy a metrótól idegen szerkezet rátámaszkodjon a metró szerkezetére.

A tervezendő beépítés csak olyan formában valósítható meg, hogy az épület nem támaszkodhat rá a metróállomás szerkezetére. Az épület alapozása teljesen független kell, hogy legyen a metróállomás szerkezetétől, és arra terheket ne adjon. A metró műtárgy oldalfala mellett az új alapozási szerkezet 1,0 méternél közelebb nem kerülhet az állomás szerkezetéhez. Javasolt cölöp vagy rés mélyalapozás. Az állomás földemére a korábbi, BKV-vel történt egyeztetések alapján 1 szint ráterhelhető független szerkezetként egy részletes statikai vizsgálat mellett.

A metrókijáratoknak az építés alatt is meg kell maradni, a folyamatos metró üzem biztosítása mellett.

Felhívjuk a figyelmet, hogy a metróállomás és a mellé épült buszpályaudvar és parkoló szerkezetét is figyelembe kell venni, mert a két szerkezet között ~4,0 méter távolság van, amelyben az épülethez tartozó közművek is vannak. A bontás előtt az épület körüli közműveket fel kell tární.

A fentieket kérem figyelembe venni a metró feletti beépítési lehetőségként.

Az engedélyezési tervek készítése során mindenképpen folyamatos BKV egyeztetés szükséges, és egy a kialakult megoldáshoz egy részletes metró védelmi zóna vizsgálat és statikai ellenőrzést is el kell készíteni. A tervezéshez UVATERV a metró állomás terveit biztosította digitális formában.

2014. 09. 09.

2. HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

2.1. PROBLÉMÁK

- A Kerepesi út területének egy jelentős, mintegy 10 m szélességű része a MÁV Zrt. tulajdonában van. Szintén gazdasági társaság tulajdonában van az M2 metró keleti oldali (Hungária körút felőli) kijáratának felszíni kapcsolatát biztosító terület. Ezek a közterületként használt területrészek nem rendelkeznek közterületi státusszal, nincsenek önkormányzati vagy legalább állami tulajdonban.
- A Kerepesi út – Dózsa György út – Ifjúság útja csomópont rendezetlen kialakítású, a csomópont területén jellemző autóbussz-tárolás mind a gépjárműforgalom, mind a gyalogosközlekedés szempontjából zavaró hatású.
- Az M2 metróvonal és a távolsági buszközlekedést lebonyolító autóbussz-pályaudvar közötti színvonalas – közvetlen – gyalogosforgalmi kapcsolat hiányzik.
- A Sporthotel mögötti tűzoltósági felvonulási területre csak magánterületen keresztül lehet behajtani.
- A Puskás Ferenc Stadion körüli megemelt köztér földeme átnyúlik a metróépület telkére.
- A tervezési terület közvetlen környezetében található rossz állagú épületek a Körcsarnok és a Kerepesi út menti rendelőintézet. A Hungária körút és a Tábornok utca sarkán található irodaház, melynek építése évekkel ezelőtt félbemaradt, használaton kívüli.
- Jellemzőek az esetleges kialakítású elárusító és vendéglátó pavilonok és a leromlott kerítések. A tervezési területen és közvetlen környezetében nagy számban fordulnak elő degradálódott területek. Gondozatlan zöldfelületek különösen a Puskás Ferenc Stadion területén belül találhatóak. A közterületi fasorok és zóldsávok általánosságban elhanyagoltak.
- A környezeti elemek tekintetében a közlekedésből fakadó forgalmi terheléseket kell megemlíteni, mind zaj, mind pedig (esetleg romló) levegőminőség formájában.

2.2. ÉRTÉKEK

- A Kerepesi út alatti M2 metróvonal a közúti forgalomtól független, nagykapacitású gyorsvasúti eljutási lehetőséget biztosít mind a belváros, mind az Őrs vezér tere irányába.
- Az M2 metróvonal és a Hungária körúton közlekedő 1-es villamos, valamint a metróállomásra szervezett ráhordó autóbussz- és trolibusz-viszonylatokkal együttesen egy jelentős átszálló forgalmú közlekedési csomópontot alkotnak.
- A metróállomáshoz kapcsolódó Stadion távolsági autóbussz-pályaudvar a főváros és Kelet-Magyarország közötti közösségi közlekedési kapcsolatot jelent.
- A tervezési terület határoló főúti nyomvonalak (Hungária körút, Kerepesi út) nagy kapacitású megközelítési lehetőséget biztosítanak a tervezési területen és szomszédságában található sportlétesítmények számára (a főutak egymással alkotott csomópontja azonban túlterhelt).
- A Papp László Budapest Sportaréna rendeltetésszerű használatához 1.155 várakozóhely került kialakításra, amely fizető parkolóként működik. Az eszközváltás elősegítésére a mélygarázsban 300 férőhelyes P+R parkoló került elkülönítésre. A parkoló kapacitás nagyobbrészt kihasználatlan.
- A tervezési területen védett épület nem található, de a terület meghatározó eleme a Sportaréna példaértékű modern épülete. A tervezési területen kívüli, történeti és modern homlokzatok szigetszerűen jelennek meg, ez alól kivétel a Stefánia út menti lakótömbök utca felőli térfala.

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

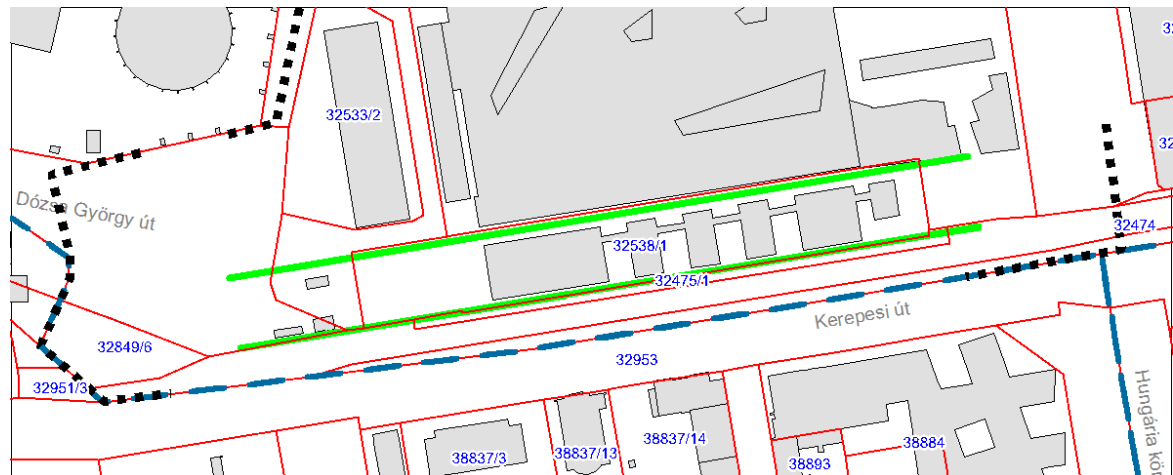
3. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLATOK

Szabályozási koncepció

A 32528/1 hrsz.-ú telek új szabályozásának célja, hogy a Kerepesi út déli oldalán álló irodaépülethez hasonló épülettömeg épülhessen az ingatlanon, kedvező térfalat adva így a Kerepesi úton közlekedők számára.

A nevezett ingatlan csaknem egésze alatt található a Stadionok metróállomás. A telek déli telekhatárával párhuzamosan, kismértékben a Kerepesi út közterületét is igénybe véve fut a metró alagút déli határoló fala.

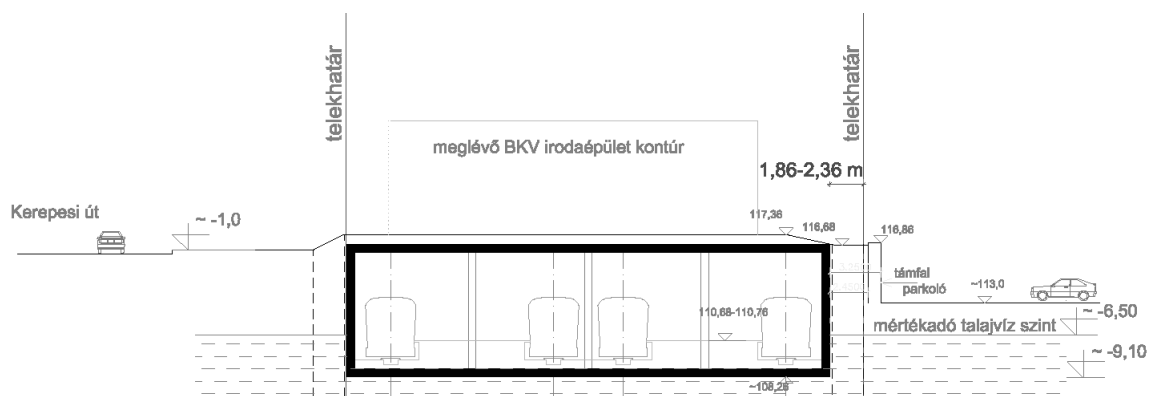
A 32538/1 hrsz.-ú telek és a metró műtárgyának viszonyát szemléltetik az alábbi ábrák:



Telekhatár

Tervezési terület határa

Metró műtárgy



A metró tervezője, az UVATERV szakvéleménye szerint a metró műtárgya tovább nem terhelhető, a tervezett felülépítés nem támaszkodhat rá a metróállomás szerkezetére. Az épület alapozása teljesen független kell, hogy legyen a metróállomás szerkezetétől, és maximum 1 méter távolságra közelítheti meg az új alapozás az állomás meglévő szerkezetét.

A KÉSZ programja szerint a tervezett fejlesztés (metró-felülépítés) feltétele:

- a 32528/1 hrsz.-ú telek szélességének növelése a Kerepesi út irányába, a (32475/1) hrsz.-ú, a fővárosi Önkormányzat tulajdonában álló közterület rovására, ami a TSZT szerinti KÖu területfelhasználási egység (KÖu-3 övezet) területének csökkentésével valósítható meg, a Vi-1 jelű Intézményi, zártosú beépítésű területfelhasználási egység (Vi-1/1 építési övezet) javára, valamint

- a hatályos FRSZ-ben meghatározott beépítési sűrűség növelése. A KÉSZ szabályozási koncepciója a Vi-1/1 építési övezet területén $4,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$ -általános és $1,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$ -parkoló szintterületi mutató alkalmazásával teszi lehetővé a tervezett kereskedelmi-szolgáltató és irodafejlesztés megvalósítását.

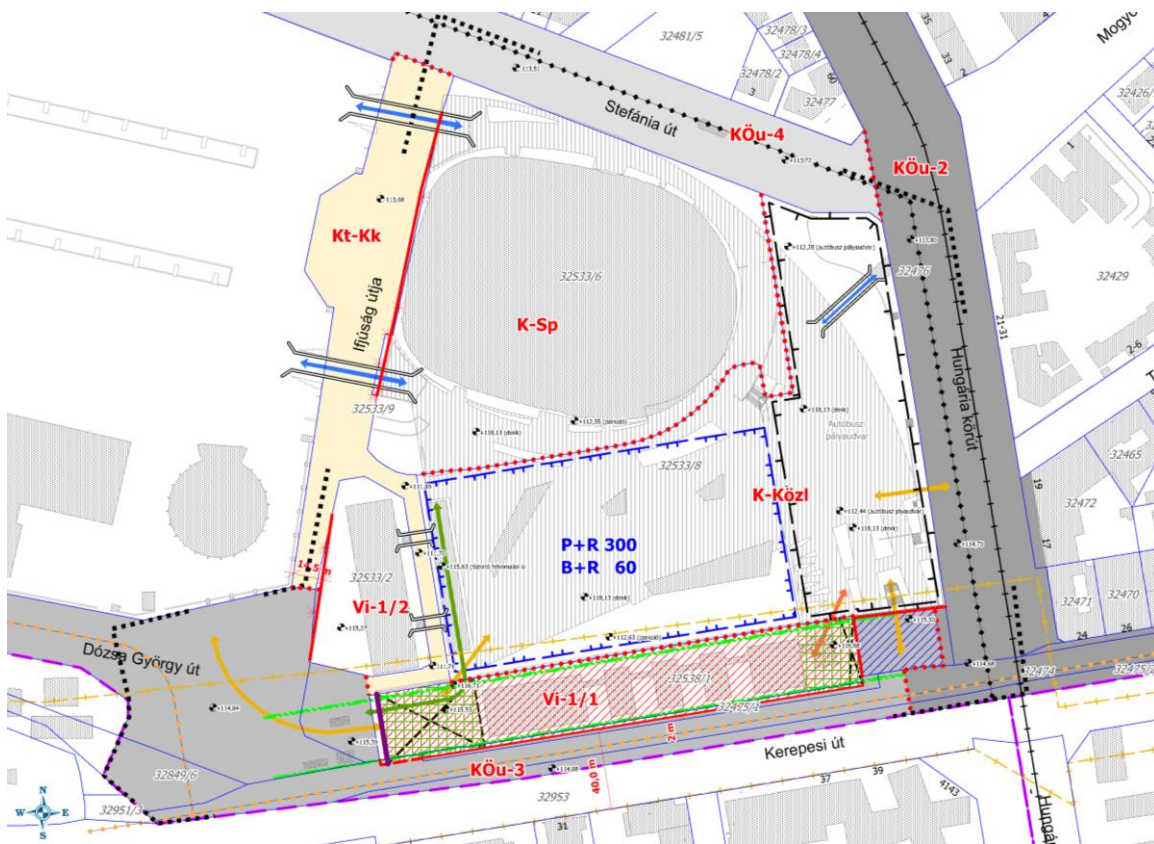
A tervezett K-Sp, K-Közl és Vi-1/2 építési övezetekben a hatályos paraméterek alapján kerültek meghatározásra a szintterületi mutatók.

A Vi-1/1 övezetben a jelölt be nem építhető földszinti területeken a metró felszíni kijáratainak megtartása, a Sportaréna és az új Puskás stadion közönségének szabad közlekedésének biztosítása mellett a tűzoltó gépjárművek szabad átközlekedését is lehetővé teszi a tervezett szabályozás. Kereskedelem és szolgáltatás legfeljebb bruttó 6.000 m^2 területen létesíthető, mely alapterületbe a 6,0 méter vagy annál szélesebb közforgalom számára megnyitott passzázs területe nem számítandó be.

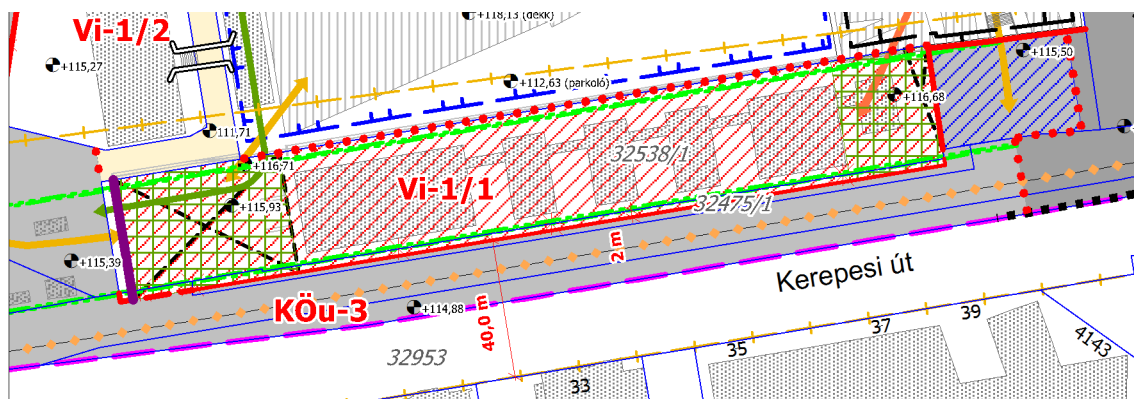
A Kerepesi út szabályozási szélessége a terv szerint 2,0 méterrel csökken. Javasolt a teljes útkeresztmetszeten belül közterület biztosítása (a 32474 hrsz.-ú ingatlan jelenleg nem közterület – MÁV tulajdon). Javasolt a metró keleti és nyugati kijáratainál nagy kapacitású gyalogoskapcsolat biztosítása, és a kijáratok előtereinek közterületté nyilvánítása.

A tervezett KÉSZ alapján a 32528/1 hrsz.-ú telken tervezett beruházás a településszerkezeti tervben meglévő KÖu területfelhasználási egység (KÖu-3 övezet) **területének 2,0 m-rel való csökkentésével** valósítható meg, a **Vi-1/1** jelű Intézményi, zárt sorú beépítésű területfelhasználási egység (Vi-1/1 építési övezet) **javára**.

Ezért a hatályos TSZT 2015 módosítása szükséges.



KÉSZ szabályozási koncepció



építési övezet jele	Beépítési mód	Beépítés megengedett legnagyobb mértéke	Max.: szmá	Terepszint alatti beép. legnagyobb mértéke
	Max. épületmagasság	Min. telekméret	Max.: szmp	Zöldfelület legkisebb mértéke

Vi-1/1	Zártsorú	90 %	4,5 m ² /m ²	100 %
		30,0 m	5.000 m ²	1,5 m ² /m ²	15 %

- Meglévő telekhatár
- Meglévő épület / dekk
- Helyrajzszám
- Házszám
- Kerülethatár

- Városi gyorsvasút védelmi zónája
- Meglévő gyalogoshíd
- Javasolt telekhatár
- Metró műtárgy

- Tervezett szabályozási vonal
- Feltételhez kötött szabályozási vonal
- Szabályozási szélesség
- Övezeti, építési övezeti határvonal
- Övezeti, építési övezeti jel
- Eltérréssel szabályozott építési vonal
- Kötelező megszüntető jel
- Építési hely
- Térköz alatti építési hely
- Földszinten nem beépíthető terület

KÉSZ szabályozási koncepció részlete

A hatályos FRSZ-ben meghatározott beépítési sűrűségi érték a meglévő beépítettség, illetve a hatályos kerületi terv alapján került meghatározásra. A Kerépesi út térfalainak kedvező kialakításához, kiegyensúlyozott utcaféki megjelenéséhez elengedhetetlen feltétel, hogy a Kerépesi úttól délre fekvő területek beépítési sűrűségéhez hasonló sűrűségi érték kerüljön meghatározásra a Stadionok metrómegálló területén. Javasolt 4,0-es általános szintterületi sűrűség meghatározása, hogy a Kerépesi út déli oldalán álló irodaépülethez hasonló épülettömeg jöhessen létre, méltó megjelenést biztosítva a főváros meghatározó, a belvárosba vezető egyik kiemelt útvonala mentén.

A Kerépesi út egységes kialakítása érdekében szükséges a **Vi-1/1** jelű intézményi, zártsorú beépítésű építési övezet általános szintterületi mutatójának 4,5 m²/m² értékben való meghatározása, melynek feltétele a Vi-1 jelű területfelhasználási egység **beépítési sűrűségének növelése**, ezért a hatályos **FRSZ módosítása szükséges**.

A tervezett beépítési sűrűség:

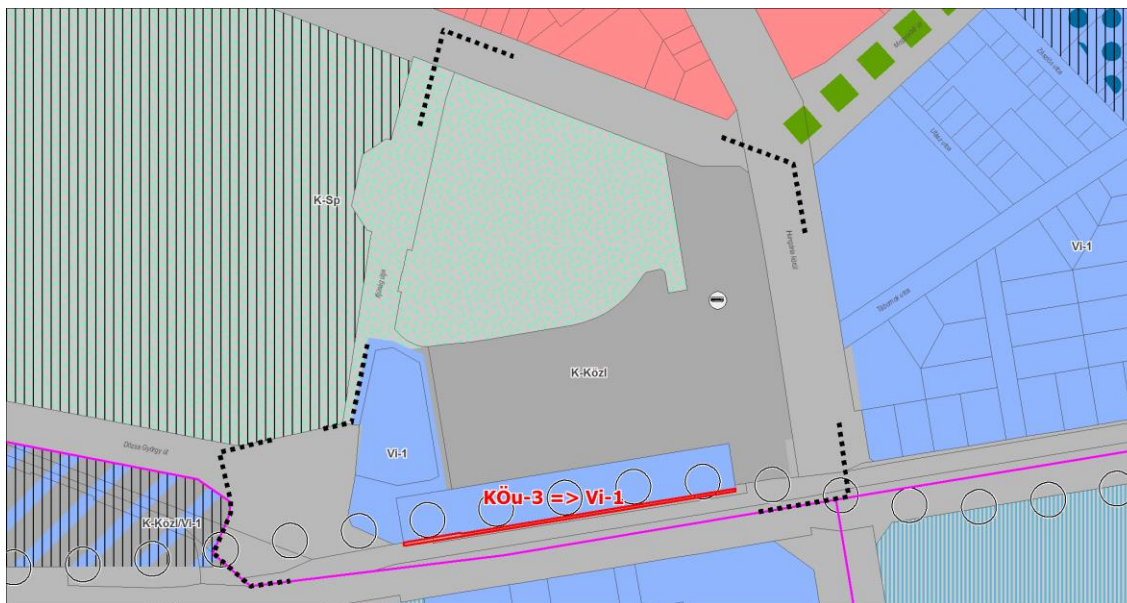
Jelenlegi állapot	
Vi-1 jelű területfelhasználási egység területe:	14.957,5 m ²
beépítési sűrűség (bs (bsá + bsp)):	4,0 (2,75+1,25)
építhető általános szintterület jelenleg (14.957,5 m ² × 2,75):	41.133 m ²
építhető szintterület épületen belül elhelyezett parkoló számára (14.957,5 m ² × 1,25):	18.697 m ²
Tervezett állapot	
Vi-1 jelű területfelhasználási egység területe:	15.452,5 m ²
tervezett beépítési sűrűség (bs (bsá + bsp)):	5,75 (4,0 + 1,75)
építhető általános szintterület 4,0-s bsá érték esetén (15.452,5 m ² × 4,0):	61.810 m ²
építhető szintterület épületen belül elhelyezett parkoló számára (15.452,5 m ² × 1,75):	27.042 m ²

3.1. A TELEPÜLÉSSZERKEZETI VÁLTOZÁSOK BEMUTATÁSA

A Stadionok metróállomás új felülépítésének megvalósítása a felszín alatti metró műtárgy miatt különleges műszaki megoldásokat igényel. A tervezett épület alapozását legalább 1 m távolságra szükséges elhúzni a jelenlegi metróalagút falától, ami megadja az épület, illetve az építési telek minimális szélességét. Nevezett minimális szélesség biztosítása miatt a meglévő Kerepesi út menti telekhatár módosítása szükséges. Ezért a Vi-1 jelű intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület területfelhasználási egység területét javasolt 2,0 méterrel a Kerepesi út felé kiszélesíteni. Így **Budapest főváros településszerkezeti tervében (TSZT 2015)** módosítani szükséges a KÖu és Vi-2 területfelhasználási egységek határát az 1. Területfelhasználás tervlapjának **65-412 szelvényén**.

A **KÖu** területfelhasználási egységből beépítésre szánt, **Vi-1** jelű intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület területfelhasználási egységbe átsorolandó **terület mérete 497,28 m²**. A változásnak megfelelően a TSZT 2015 leírását, területi mérlegét is aktualizálni szükséges.

TSZT 2015 területfelhasználás tervlapja 65-412 szelvény részlete a változás bemutatásával:

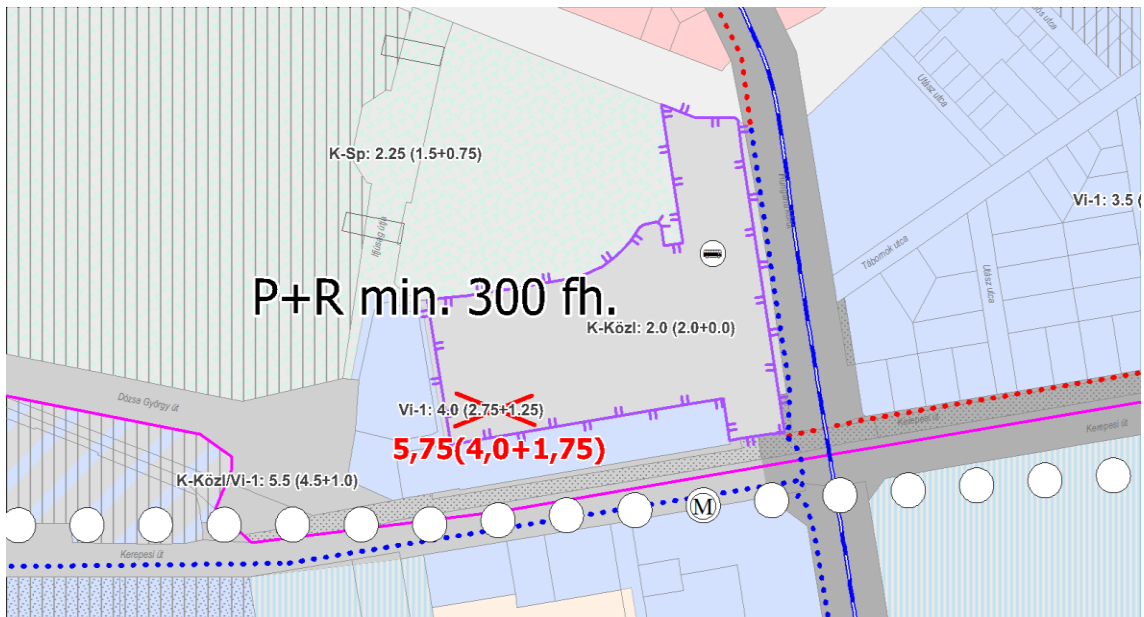


A Kerepesi út menti terület intenzívebb, a szomszédos területekhez igazodó sűrűségű beépíthetőségéhez a **Fővárosi rendezési szabályzatban** a területre meghatározott beépítési sűrűségi érték növelése szükséges. Ehhez az FRSZ 1. mellékletének **65-412 szelvényét és az FRSZ 2. mellékletét** kell módosítani.

Az általános beépítési sűrűség (bsá) érték javasolt 4,0-ra való emelése a hatályos FRSZ 2,75-ös bsá értékéhez képest közel másfélszeres bsá érték növekedést jelent. A bsp értéke 1,25-ről 1,75-re módosul a TSZT 2015 Alátámasztó munkarész 3.1.1.4. fejezetében ismertetett metodika szerint (intézményi területekre a bsá értékéhez viszonyítva 40 %-nyi parkoló-szintterület javasolt). A bs értéke 1,44-szeresére növekszik.

Vi-1 jelű intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület területfelhasználási egység beépítési sűrűségének értékét (bs) javasolt **5,75 m²/m²** értékben meghatározni. Ezen belül az elhelyezhető funkciókra vonatkozó általános beépítési sűrűség (bsa) **4,0 m²/m²**, a kizárólag parkolásra vonatkozó sűrűség (bsp) **1,75 m²/m²**.

FRSZ 1. melléklet 65-412 szelvény részlete a változások bemutatásával:



FRSZ 2. melléklet részlete a változás bemutatásával:



Az hatályos FRSZ 21. § (1) bekezdése szerint:

„ (1) A TSZT-vel összhangban az 1. mellékletben meghatározott elemekre vonatkozóan a kerületi településrendezési eszköz készítése során

- a) növelhető a KÖu területfelhasználási egység szélessége
 - aa) meglévő csomópont átépítése és bővítése, vagy új csomópont létesítése,
 - ab) az útvonal gyalogos vagy kerékpáros infrastruktúrájának szélesítése vagy fejlesztése,
 - ac) a közlekedésbiztonságot növelő nyomvonal korrekció megvalósítása,
 - ad) környezetvédelmi berendezés telepítése
- esetén;”

Az idézett rendelkezés értelmében a KÖu területfelhasználási egység szélessége TSZT módosítás nélkül növelhető egyes esetekben. Így a Stadionszálló előtt tervezett csomóponti kialakítás miatti szabályozás, valamint a Hungária körút – Kerepesi út kereszteződésében a gyalogos

kapcsolatok biztosítására tervezett közterület kiszabályozása a TSZT 2015 előzetes módosítása nélkül is megvalósítható.

3.2. A TELEPÜLÉSSZERKEZETI VÁLTOZÁSOK TERÜLETRENDEZÉSI TERVEKKEL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉSEINEK BEMUTATÁSA

Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény (a továbbiakban: **OTrT**) 31/B. § határozza meg a kiemelt térségi terveknek az OTrT-vel való összhangba hozataláig a településrendezési eszközök készítésénél alkalmazandó **átmeneti rendelkezéseket**. A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény (a továbbiakban **BATrT**) OTrT-vel való összhangba hozatalára még nem került sor, ezért az OTrT 31/B. § rendelkezéseit kell figyelembe venni.

Területfelhasználási kategóriák:

Az OTrT szerint az Ország Szerkezeti Tervén ábrázolt **országos területfelhasználási kategóriák** közül a tervezési terület 1000 ha feletti települési térségbe van besorolva. Az OTrT területfelhasználási kategóriákra vonatkozó előírásait a megyei és kiemelt térségi területrendezési tervek készítése során kell érvényesíteni.

A BATrT 2. számú melléklete szerinti **térségi területfelhasználási kategóriák** közül a tervezési területet városias települési térség és erdőgazdálkodási térség érinti.

„BATrT 5. § (2) **Városias települési térségben** és a hagyományosan vidéki települési térségben új lakóterület, vegyes terület, gazdasági terület, illetve üdülőterület abban az esetben jelölhető ki, ha

- a) a tervezett területfelhasználás jól illeszthető a település meglévő szerkezetéhez,
- b) táj- és természetvédelmi, környezetvédelmi, erdővédelmi, valamint kulturális örökségvédelmi és árvízvédelmi szempontok alapján nem sért társadalmi érdeket, és
- c) a tervezett funkció ellátásához szükséges műszaki infrastruktúra kapacitás azt lehetővé teszi vagy a terület igénybevételével párhuzamosan kiépül.”

A javaslat szerinti Vi-2 területfelhasználási egység kiterjesztése a KÖu közlekedési terület területfelhasználási egység rovására jól illeszthető a település meglévő szerkezetéhez, társadalmi érdeket nem sért, és a szükséges műszaki infrastruktúra kapacitás azt lehetővé teszi.

Műszaki infrastruktúra-hálózatok:

Az OTrT 31/B. § a) pontja szerint a BATrT-nek az OTrT-vel való összhangba hozataláig a településrendezési eszközök készítésénél, módosításánál az OTrT által kijelölt **országos jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatokat** az OTrT 1/1-11. melléklete, 9. § (7) bekezdése, valamint 10. §-a előírásainak alkalmazásával kell kijelölni.

A tervezési területet az országos jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózatok nem érintik.

Országos és térségi övezetek:

Az OTrT 31/B. § e)-l) pontjai alapján meghatározandók azok az **országos és térségi övezetek**, amelyeket az OTrT alkalmaz. Ezek közül

- azokat, amelyeket a BATrT nem alkalmaz, az OTrT mellékletei és az államigazgatási szervek előzetes adatszolgáltatása figyelembevételével kell lehatárolni és alkalmazni,
- azokat, amelyeket a BATrT alkalmaz, de az OTrT-től eltérő előírást nem rendel hozzá, a BATrT mellékletei szerint kell lehatárolni, és az OTrT előírásainak figyelembevételével kell alkalmazni,

- azokat, amelyeket a BATrT alkalmaz, és az OTrT-től eltérő előírást rendel hozzá, a BATrT mellékletei szerint kell lehatárolni, és a BATrT előírásainak figyelembevételével kell alkalmazni.

OTrT által megállapított övezetek	BATrT alkalmazza?	területet érinti?	vonatkozó szabályozás
Országos övezetek			
országos ökológiai hálózat	NEM	NEM	-
kiváló termőhelyi adottságú szántóterület	IGEN	NEM	-
jó termőhelyi adottságú szántóterület	NEM	NEM	-
kiváló termőhelyi adottságú erdőterület	IGEN	NEM	-
tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület	NEM	NEM	-
világörökségi és világörökségi várományos terület	IGEN	IGEN	OTrT 14/B. § BATrT 3/11. melléklet
országos vízminőség-védelmi terület	NEM	IGEN	OTrT 15. § OTrT 3/7. melléklet
nagyvízi meder és a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló vízkár-elhárítási célú szükségtározók területe	IGEN	NEM	-
kiemelt fontosságú honvédelmi terület	IGEN	IGEN	OTrT 16/C. § BATrT 3/21. melléklet
Kiemelt térségi és megyei övezetek			
magterület	IGEN	NEM	-
ökológiai folyosó	IGEN	NEM	-
pufferterület	IGEN	NEM	-
erdőtelepítésre javasolt terület	IGEN	NEM	-
ásványi nyersanyagvagyon-terület	IGEN	IGEN	OTrT 19/B. § BATrT 3/15. melléklet
rendszeresen belvízjárta terület	IGEN	NEM	-
földtani veszélyforrás területe	IGEN	NEM	-
honvédelmi terület	IGEN	NEM	-

„OTrT 14/B. § (1) A **világörökségi és világörökségi várományos terület övezetét** a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.

(2) Az (1) bekezdés szerint lehatárolt világörökségi és világörökségi várományos területen:

- a) a területfelhasználás módjának és mértékének összhangban kell lennie a világörökségi kezelési tervben meghatározott célokkal,
- b) új külszíni művelésű bányatelek nem létesíthető, meglévő külszíni művelésű bányatelek területe nem bővíthető,
- c) a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatokat, erőműveket és kiserőműveket a kulturális és természeti örökségi értékek sérelme nélkül, területi egységüket megőrizve,

látványuk érvényesülését elősegítve és a világörökségi kezelési tervnek megfelelően kell elhelyezni.”

Az övezetet a TSZT 2015 határolja le tényleges kiterjedésének megfelelően. Eszerint a tervezési területet világörökségi és várományos terület nem érinti.

*„OTrT 15. § (1) Az **országos vízminőség-védelmi terület övezetében** keletkezett szennyvíz övezetből történő kivezetéséről és az övezeten kívül keletkezett szennyvizek övezetbe történő bevezetéséről a kiemelt térség és a megye területrendezési tervében rendelkezni kell.*

(2) Az övezetbe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédellemmel érintett területeket, és a helyi építési szabályzatban az építési övezetre vagy övezetre vonatkozó szabályokat kell megállapítani.

(3) Az övezetben bányászati tevékenységet a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó szabályok szerint lehet folytatni.”

A TSZT 2015-ben kijelölésre került az Országos vízminőség-védelmi terület – nyílt karsztos terület, amely a területen közlekedési területet érint. A helyi építési szabályzat erre figyelemmel készítenőd.

*„OTrT 16/C. § A **kiemelt fontosságú honvédelmi terület övezetét** a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni, és a településszerkezeti tervben beépítésre szánt vagy beépítésre nem szánt különleges honvédelmi terület vagy erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni.”*

Az övezetet a TSZT 2015 lehatárolta. Eszerint a tervezési területet kiemelt fontosságú honvédelmi terület nem érinti.

*„OTrT 19/B. § (1) Az **ásványi nyersanyagvagyon-terület övezetét** a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.*

(2) Az (1) bekezdés szerint kijelölt területen, a településrendezési eszközökben csak olyan területfelhasználási egység, építési övezet vagy övezet jelölhető ki, amely az ásványi nyersanyagvagyon távlati kitermelését nem lehetetleníti el.”

A TSZT 2015-ben a Magyar Bányászati és Földtani Hivatal adatszolgáltatása alapján nem került kijelölésre ásványi nyersanyag-vagyon terület, így az a tervezési területet sem érinti.

3.2. A TELEPÜLÉSSZERKEZETI VÁLTOZÁSOK HATÁLYOS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓVAL VALÓ ÖSSZHANGJÁNAK BEMUTATÁSA

A Fővárosi Közgyűlés 767/2013. (IV. 24.) Főv. Kgy. határozatával fogadta el a **Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepciót**. A Budapest 2030 a teljes főváros területére határozza meg a városfejlesztés hosszú távú irányait, prioritásait.

A jelen tervben ismertetett változtatások területi kiterjedése és tartalma a Budapest 2030 viszonylatában nem jelentős, kevésbé értelmezhető. Azonban elmondható, hogy a tervezett változtatások a Budapest 2030-ban megfogalmazott jövőképpel és célokkal nem ellentétesek, a legtöbb céllal nem állnak kapcsolatban. A változtatások közvetetten támogatják a következő célokat:

- 9. Hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet – kompakt város:
 - 9.1. Kiegyensúlyozott városi térszerkezet létrehozása – összehangolt funkcionalitás, differenciált sűrűség és kapcsolatjavítás
 - 9.2. A kötöttpályás közösségi közlekedés elemeinek fejlesztési tengelyként történő figyelembevétele
 - 9.12. A területhasználat és a közlekedési rendszer térbeli összehangolása a közlekedési igények csökkentésére törekedve

- 9.12. Rövid úton elérhető munkahelyek a lakóterületekbe integráltnak, illetve ezekhez közel tematizált feladatok terén.

3.3. A TELEPÜLÉSSZERKEZETI VÁLTOZÁSOK INFRASTRUKTURÁLIS HATÁSAI

A terület a fővárosi közlekedési rendszer egyik fontos csomópontja mind a közúti hálózat, mind a közösségi közlekedés szempontjából. **A Kerepesi utat magába foglaló KÖu területfelhasználási egység minimális – 2 m szélességű – csökkentése a közúti infrastruktúrát, illetve annak tervezett fejlesztését nem befolyásolja, azonban elengedhetetlen a csomópont átszálló funkciójának színvonalát erősítő, a metróállomás feletti városias felülepítés megvalósításához.**

A terület elhelyezkedéséből adódóan közművekkel ellátott, az ivóvíz-, csatorna- és gázhálózatok nagy átmérőjű vezetékkel létesültek. **A településszerkezeti terv tervezett módosítása során az új, beépítésre szánt területfelhasználási egység kijelölése, és a beépítési sűrűség növekedése közműhálózat-fejlesztési igényt nem okoz.**

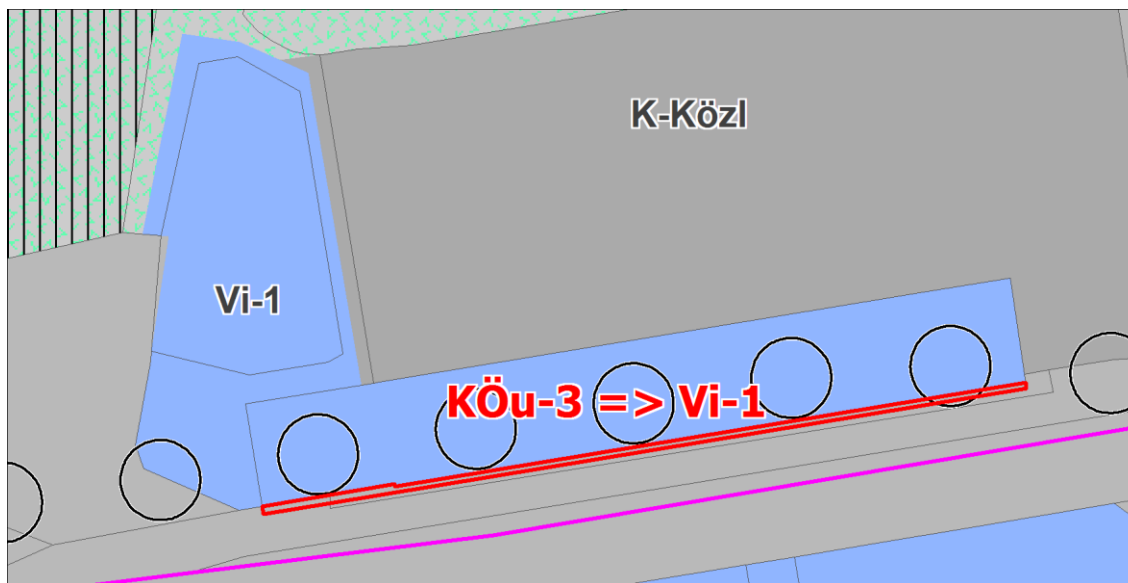
JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

4. TSZT

4.1. VÁLTOZÁSOK

Az Alátámasztó munkarészben leírtakkal összefüggésben Budapest főváros településszerkezeti tervében 2,0 m-rel délebbre kell helyezni a **Vi-1 területfelhasználási egység határát**. A módosítás a **KÖu területfelhasználási egység rovására** történik. A **Vi-1 területfelhasználási egység területe 497,28 m²-rel növekszik**, a **KÖu területfelhasználási egység területe ugyanennyivel csökken**.

A TSZT 2015 Területfelhasználás tervlap 65-412 szelvényének részlete a változás bemutatásával:



A változás a TSZT 2015 egyéb térképi mellékletén nem eredményez módosulást.

4.2. TERÜLETI MÉRLEG

A területi mérleg a beépítésre szánt Vi-1 és a beépítésre nem szánt KÖu területfelhasználási egységek közötti 497,28 m² területű átsorolásnak megfelelően változik.

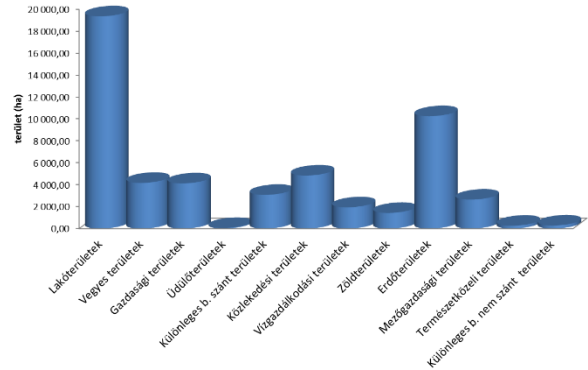
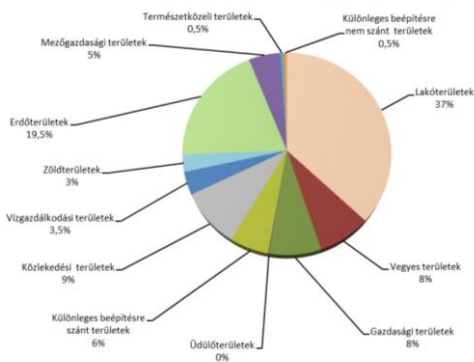
A **kerületi bontásban megadott tervezett területfelhasználás** a XIV. kerületre és a kerületek összességére vonatkozóan az alábbi pontokon módosul:

Beépítésre szánt területek		XIV.	Σ
Intézményi, jellemzően zártosú beépítésű terület:	Vi-1	31,84	631,10
Vegyes területfelhasználási egység összesen:		212,57	4 175,78
Beépítésre szánt területek összesen:		1 421,86	30 908,77
Beépítésre nem szánt területek		XIV.	Σ
Közúti közlekedési terület	KÖu	156,63	3 027,84
Közlekedési területek összesen:		248,61	4 855,36
Beépítésre nem szánt területek összesen:		390,72	21 603,40

A 497 m² területű változás a TSZT 2015 területi mérlegét több tekintetben (**beépítésre szánt – beépítésre nem szánt területek aránya, területfelhasználási egységek megoszlása, beépítésre szánt területek megoszlása, beépítésre nem szánt területek megoszlása, vegyes területek megoszlása, közlekedési területek megoszlása**) módosítja, azonban a változás olyan kis mértékű, hogy a TSZT 2015-ben alkalmazott kerekítési pontosságon belül a gyakorlatban nem minden esetben kimutatható. Így nem változnak az alábbiak:

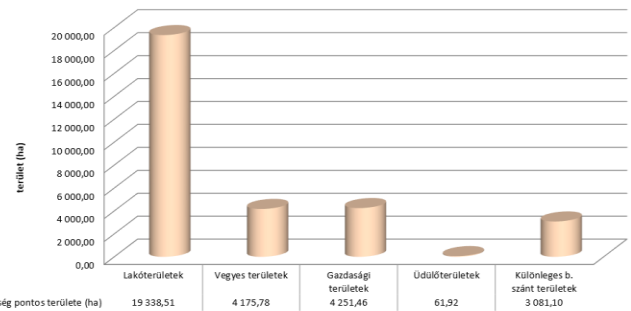
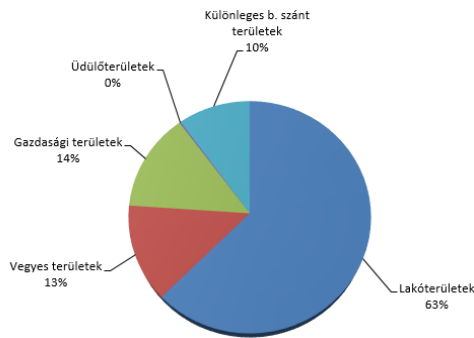
„A főváros közigazgatási területe 52.512 ha. Az OTÉK kategóriái szerint a beépítésre szánt terület 30.910 ha, beépítésre nem szánt terület 21.602 ha, ami a teljes terület 58,86%-át, illetve 41,14 %-át jelenti.”

Területfelhasználási egységek megoszlása

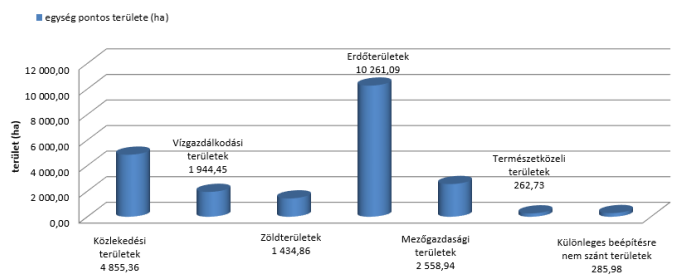
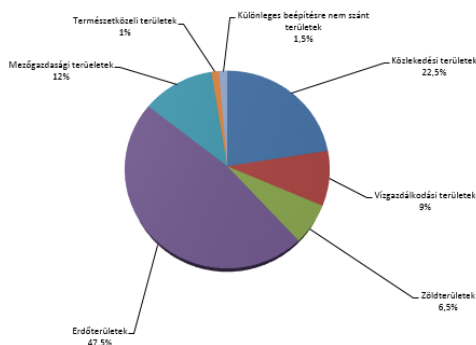


Módosul azonban a 9., 10., 12. és 14. ábra:

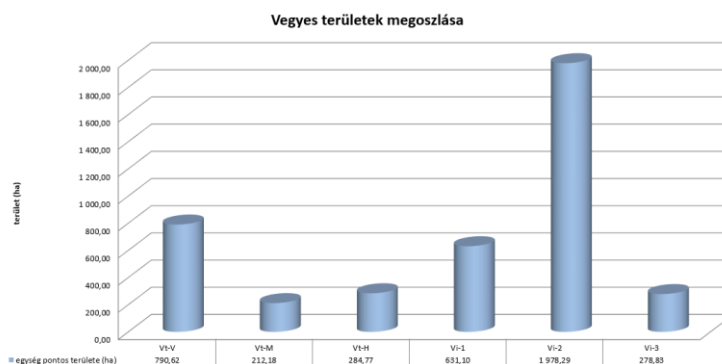
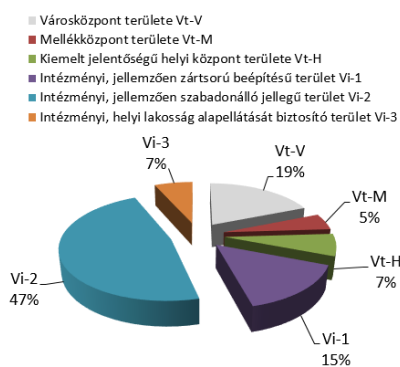
9. ábra: Beépítésre szánt területek megoszlása



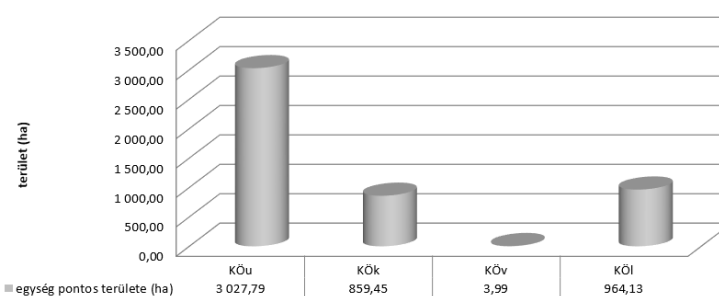
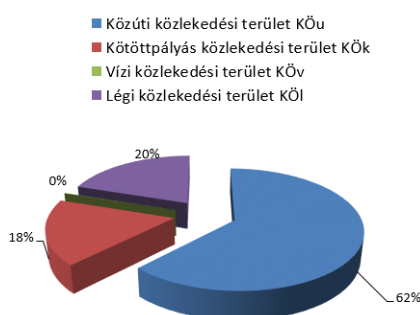
10. ábra: Beépítésre nem szánt területek megoszlása



12. ábra: Vegyes területek



13. ábra: Közlekedési területek



A módosítás **változással érintett területet, többszintes területfelhasználást, átmeneti területfelhasználást, távlati területfelhasználást nem érint.**

4.3. A BIOLÓGIAI AKTIVITÁSÉRTÉK SZÁMÍTÁS EREDMÉNYE

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló törvény 8. § (2) b) pont alapján újonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének – a külön jogszabály alapján számított – biológiai aktivitás értéke az átminősítés előtti aktivitás értékhez képest nem csökkenhet. Az értékelést a területek biológiai aktivitásértékének számításáról szóló 9/2007. (IV. 3.) ÖTM rendelet alapján kell elvégezni.

A 9/2007. (IV. 3.) ÖTM rendelet 4. §-a az OTÉK-ban meghatározott **legkisebb zöldfelületi arányoktól eltérő zöldfelületi arányok esetén lehetőséget ad a megadott értékmutatóktól való eltérésre**, amennyiben a változással érintett területre a TSZT-vel egyidejűleg helyi építési szabályzat kerül kidolgozásra. Jelen esetben a TSZT 2015 módosításával egyidejűleg készül a területre vonatkozó kerületi építési szabályzat, így az ÖTM rendeletben biztosított eltérés lehetséges.

9/2007. (IV. 3.) ÖTM rendelet:

„4. § (1) Az 1. melléklet 1. pontjában foglalt táblázatban a beépítésre szánt területekre megadott értékmutatók az országos településrendezési és építési követelményekről szóló kormányrendeletben meghatározott legkisebb zöldfelületi arányok esetére vonatkoznak.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott legkisebb zöldfelületi aránytól eltérő - kialakult, meglévő vagy újonnan szabályozott - zöldfelület esetén az egyes területek biológiai aktivitásértéke arányosan módosítható, vagy az adott területhasználaton belüli különböző felületminőségekhez tartozó, 1. melléklet 2. pontjában foglalt táblázatban meghatározott értékmutatók segítségével pontosítható (differenciált számítás), helyszíni vizsgálat adatai vagy az új szabályozás szerinti különböző felületek mérete alapján.

(3) A változtatás utáni állapotra a (2) bekezdés szerinti arányosítás és differenciált számítás csak az érintett területre vonatkozó helyi építési szabályzat egyidejű kidolgozása, valamint megállapítása esetén alkalmazható.”

Az OTÉK a be nem épített terület 50%-ában határozza meg a zöldfelület legkisebb értékét. A kerületi építési szabályzatban az érintett építési övezetre előírt legkisebb zöldfelületi érték 40%, a megengedett legnagyobb beépítési mérték 35%. Ezek alapján legalább 65% a be nem épített terület, amelynek 50%-a, 32,5% az OTÉK alapján szükséges legkisebb zöldfelületi érték. A meghatározott 40% a 32,5-nek 1,23-szorosa, így az ÖTM rendelet szerinti 0,5 értékmutató helyett annak 1,23-szorosa 0,61 használható.

Változó területfelhasználási egység	Jele	változó terület (m2)	Értékmutató	BAÉ
Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület	Vi-1	+497,28	0,5	+248,64
Közúti közlekedési terület, főút	Köu-3	-497,28	0,5	-248,64
Összesen:	-	-	-	0,00

* 9/2007. (IV. 3.) ÖTM rendelet 4. § alapján számított érték

A számítás szerint a biológiai aktivitásérték változása **0,00** – tehát a biológiai aktivitásérték a település közigazgatási területére nézve nem csökken.

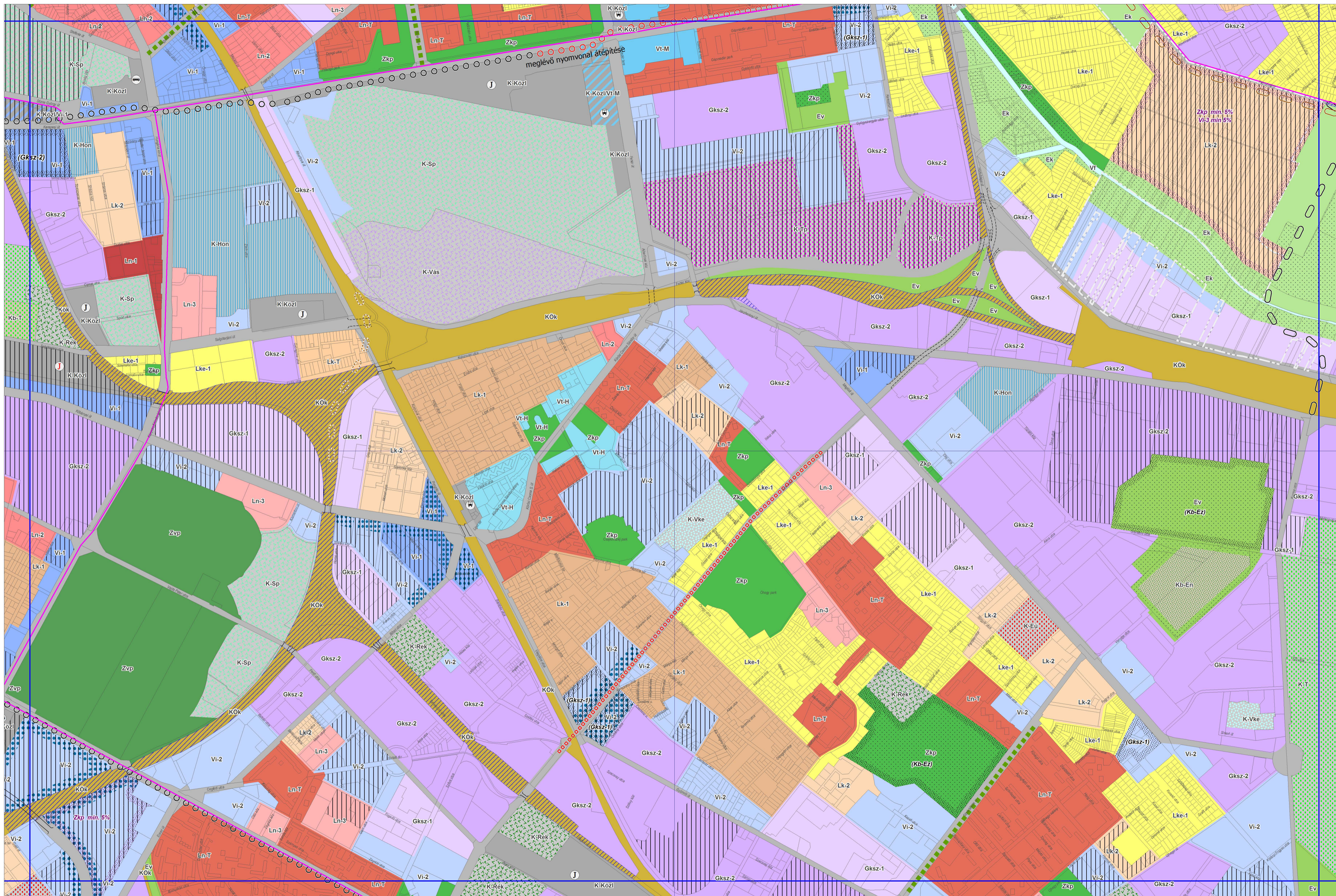
SZERKEZETI TERVLAP

1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

.../20... (... ..) Főv. Kgy. határozattal módosított,
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT 2015
SZERKEZETI TERVLAP

1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS



65-123	65-124	65-213	65-214		
65-141	65-142	65-231	65-232	65-241	
65-143	65-144	65-233	65-234	65-243	65-244
65-321	65-322	65-411	65-412	65-421	65-422
65-324	65-413	65-414	65-423	65-424	
65-342	65-431	65-432	65-441	65-442	
65-344	65-433	65-434	65-443		

65-412 SZELVÉNY



M=1:10 000

5. FRSZ

**Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének
.../2016. (... ..) önkormányzati rendelete
a Fővárosi rendezési szabályzatról szóló
5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelet módosításáról**

Budapest Főváros Önkormányzat közgyűlése az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (7) bekezdés 3. pontjában kapott felhatalmazás alapján az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 14/A. § (2) bekezdés b) pontjában és Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el.

1. §

A Fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 1. (térképi) mellékletét képező 1:10 000 méretarányú tervlap sorozat 65-412 szelvénye a Budapest XIV. kerület, Hungária krt. – Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt területre vonatkozóan az e rendelet 1. számú mellékletében foglaltaknak megfelelően módosul.

2. §

A Rendelet 2. (térképi) mellékletét képező 1:35 000 méretarányú tervlap a Budapest XIV. kerület, Hungária krt. – Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt területre vonatkozóan az e rendelet 2. számú mellékletében foglaltaknak megfelelően módosul.

3. §

E rendelet az elfogadást követő napon lép hatályba.

Sárádi Kálmánné dr.
főjegyző

Tarlós István
főpolgármester

1. *melléklet az .../2017. (.....) Főv. Kgy. rendelethez*

BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

.../20... (.....) Főv. Kgy. rendelettel módosított,
az 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelettel jóváhagyott FRSZ

1. MELLÉKLET

A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK BEÉPÍTÉSI SÚRÚSÉGE
ÉS AZ INFRASTRUKTÚRA ELEMEEK

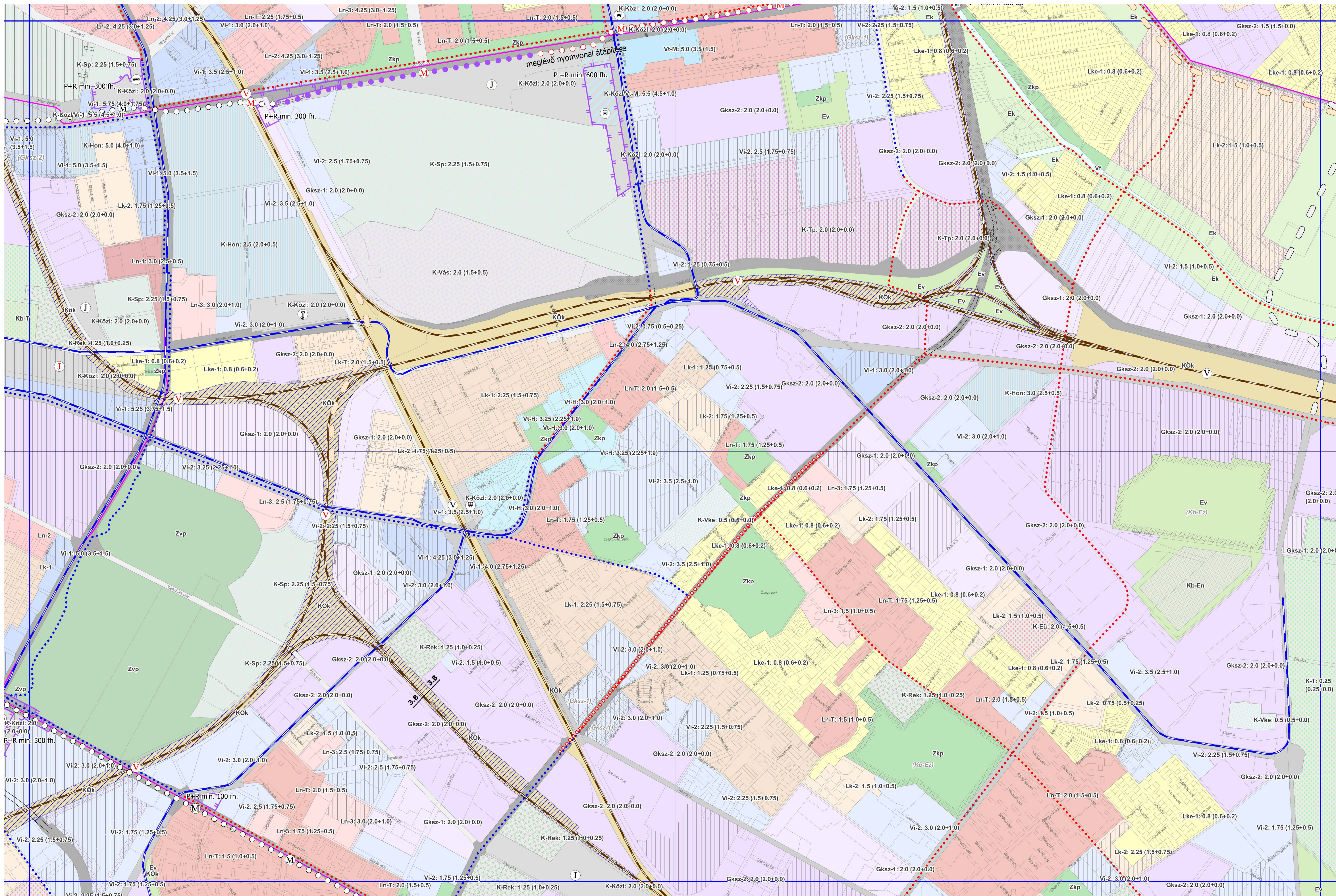
65-123	65-124	65-213	65-214		
65-141	65-142	65-231	65-232	65-241	
65-143	65-144	65-233	65-234	65-243	65-244
65-321	65-322	65-411	65-412	65-421	65-422
65-324	65-413	65-414	65-423	65-424	
65-342	65-431	65-432	65-441	65-442	
65-344	65-433	65-434	65-443		

65-412 SZELVÉNY



55-212

M=1:10 000



2. *melléklet az .../2017. (.....) Főv. Kgy. rendelethez*

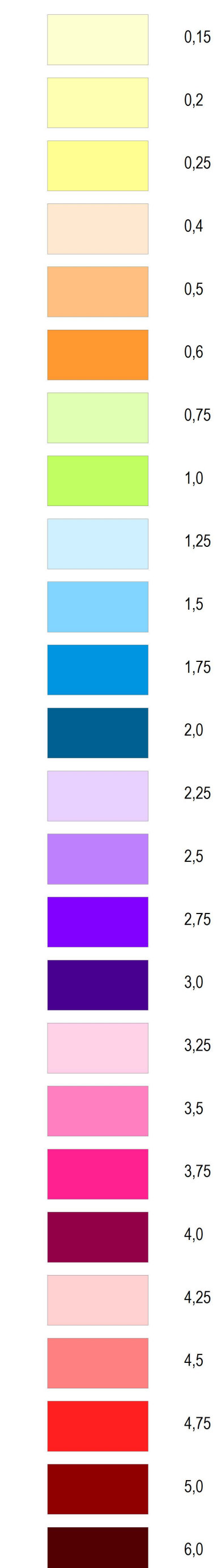
BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

../20... (.....) Főv. Kgy. rendelettel módosított,
az 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelettel jóváhagyott FRSZ

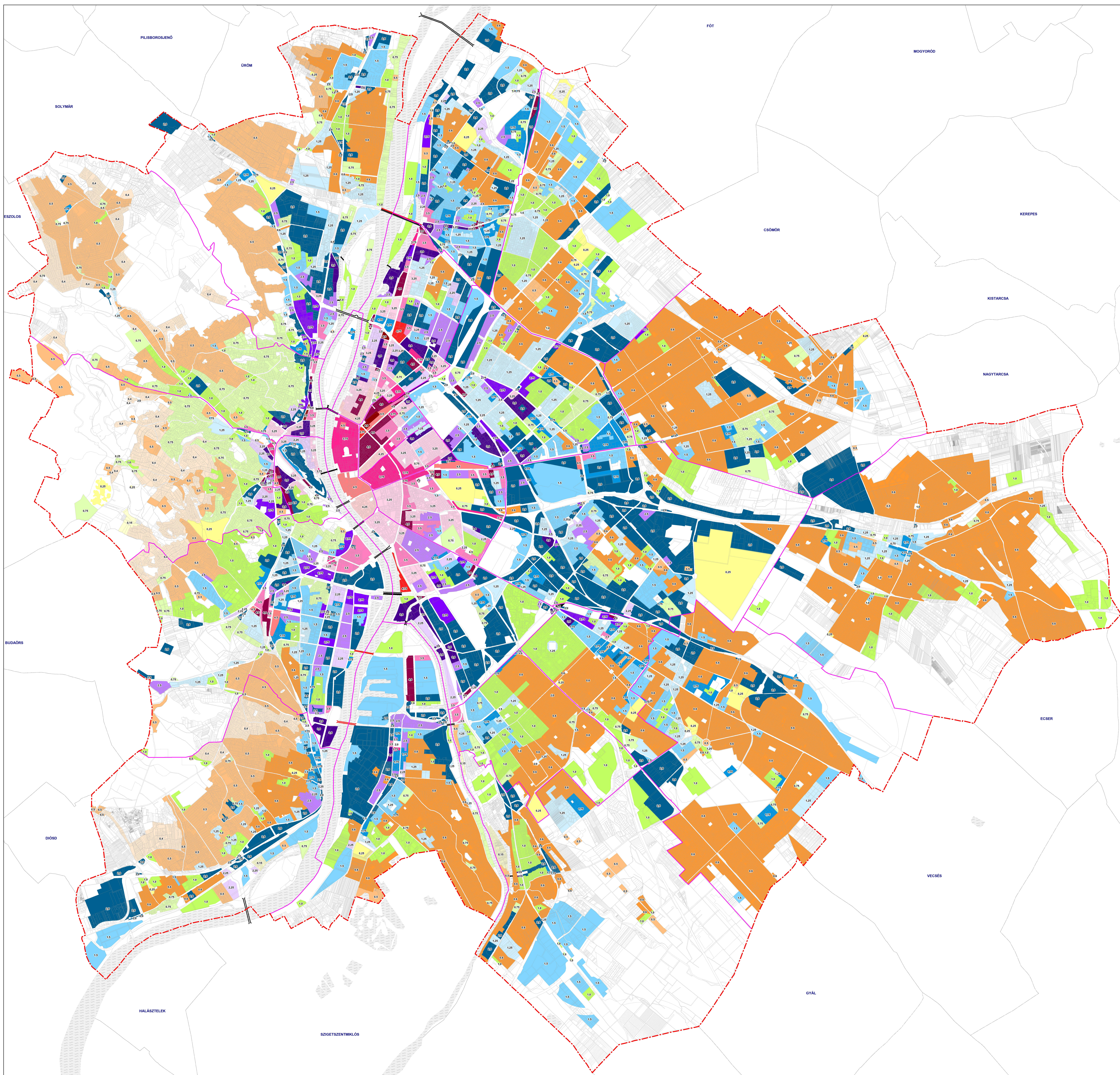
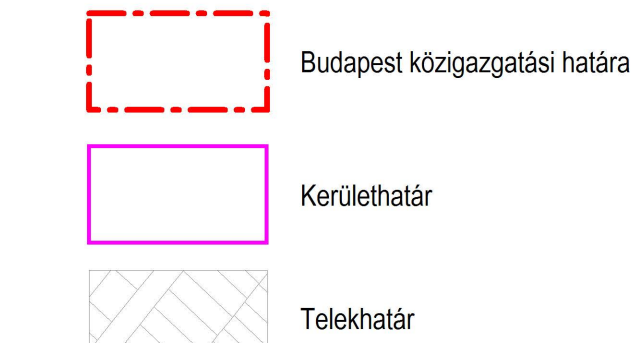
2. MELLÉKLET

BÉÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK
BÉÉPÍTÉSI SŰRŰSÉGÉNEK BSÁ ÉRTÉKEI

BÉÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK
BÉÉPÍTÉSI SŰRŰSÉGÉNEK BSÁ ÉRTÉKE



ALAPTERKÉPI ELEMEK



Készült az állami alapadatok felhasználásával.

BUDAPEST

M=1:35 000

INDOKOLÁS

Általános indokolás

Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (1) bekezdése a főváros egészét érintő településrendezést a fővárosi önkormányzat feladatává teszi.

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (Étv.) a 62. § (7) bekezdése 3. pontjában kapott felhatalmazás alapján a Fővárosi Önkormányzat megalkotta a Fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendeletét.

A metró-felülépítés fejlesztését megalapozó kerületi építési szabályzat készült, amelynek javaslatai nincsenek összhangban a Fővárosi rendezési szabályzattal.

A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 20. § (1) bekezdésében foglaltak alapján amennyiben a helyi építési szabályzat eltér a fővárosi településrendezési eszközöktől, akkor azok módosításáról előzetesen gondoskodni kell.

Az FRSZ módosítása rendeletalkotással, az e rendelet mellékletét képező térképi mellékleteken jelölteknek megfelelően történik.

Részletes indokolás

Az 1. §-hoz

A metró-felülépítés fejlesztését megalapozó kerületi építési szabályzatnak a Fővárosi rendezési szabályzattal való összhang biztosítása érdekében az Fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelet 1. (térképi) mellékletét képező 1:10 000 méretarányú tervlap sorozat 65-412 szelvénye tartalmának módosítására vonatkozik.

A 2. §-hoz

A metró-felülépítés fejlesztését megalapozó kerületi építési szabályzatnak a Fővárosi rendezési szabályzattal való összhang biztosítása érdekében az Fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelet 2. (térképi) mellékletét képező 1:35 000 méretarányú tervlap tartalmának módosítására vonatkozik.

A 3. §-hoz

A rendelet hatálybalépéséről rendelkezik.

EMLÉKEZTETŐK

EMLÉKEZTETŐ

Helyszín:	BKK Zrt. tárgyalója (1075 Budapest, Rumbach Sebestyén u. 19-21.)
Időpont:	2016. június 16. 10 ⁰⁰ óra
Tárgy:	Budapest XIV. kerület Hungária krt. - Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt területre vonatkozó KÉSZ
Részvevők:	a mellékelt jelenléti ív szerint

A BFVT Kft. Budapest Főváros XIV. Kerület Zugló Önkormányzat Képviselő-testülete megbízásából a 32538/1 hrsz.-ú ingatlan beépítésével kapcsolatban (metróállomás telke) készíti a Hungária krt. - Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt terület szabályozási tervét.

A Tervező ismertette, hogy a fejlesztés során a Beruházó a Puskás Ferenc Stadion megálló feletti meglévő irodaház elbontását követően egy környezetbarát beruházással modern, a tömegközlekedési kapcsolatokat előtérbe helyező, közlekedési- és szolgáltatási csomópont létesítését, valamint felette korszerű, energiatakarékos „zöld” irodaház kialakítását tervezi.

A tervezett többszintes, több traktusú épület földszintjén az átszálló utasforgalom számára a napi bevásárlást biztosító kereskedelmi és egyéb szolgáltató funkciók, valamint vendéglátó egységek, az első emeleten a kereskedelemhez kapcsolódó parkolók, az épület további szintjein pedig iroda funkció kap helyet.

A BKK képviselői az előzmények és a tervezési területet érintő közlekedés-fejlesztésekről az alábbi tájékoztatást adták, illetve a tervezett beruházással kapcsolatban az alábbi javaslatokat fogalmazták meg:

- A metróállomás közvetlen térszíni kijáratai távlatban is megtartandók. Az állomás keleti oldali (Hungária körút felőli) kijáratát is akadálymentessé kell tenni. A metróállomás fejlesztését követően a kijáratok kapacitása a jelenlegihez képest nem csökkenhet.
- Az autóbusz- és trolibusz közlekedés számára összesen az alábbi kapacitású érkező-, tároló-, és indulóállások biztosítása szükséges: 95/130/195-ös autóbuszok 8 db, 75-ös trolis 3 db, 77-es trolis 4 db. Az állásokat csuklós járművek figyelembe vételével kell kialakítani. A 95/195-ös autóbuszok számára kettős felszállóhelyet kell biztosítani.
- Távlatban – a metróállomás épületét érintő beruházástól függetlenül – a BKK tervezi a 77-es trolibuszt az Egressy út – Stefánia út – Thököly út nyomvonalon a Keleti pályaudvarig közlekedtetni. Ez esetben a Stadionok megállónál a trolibusz megállóhelyei felszabadulnak.
- A kedvezőbb átszállási kapcsolatok biztosítása érdekében javasolt a 80, 80A trolibuszok Örs vezér tere irányú megállóit a Kerepesi út Hungária körút és Százados út közötti szakaszára áthelyezni.
- Amennyiben a beruházással kapcsolatosan a felszíni közösségi közlekedést kiszolgáló épületek elbontásra kerülnek, az épület földszintjén ~80 m² alapterületű helységet kell biztosítani az ügyfélközpont számára.
- A metróállomás és a Volánbusz pályaudvar közötti akadálymentes gyalogosátjárást javasolt megvalósítani. (Az UVATERV korábban erre készített terveket, azonban ez elképzelés nem valósult meg.)
- A Kerepesi út két oldalán, valamint a Dózsa György úton kétoldali irányhelyes kerékpársáv tervezett. A Kerepesi út északi oldalán a belváros irányú kerékpársáv helyett – az itt elhelyezett autóbusz-megállókra való tekintettel – indokolt a közúti forgalomtól elválasztottan, önálló kerékpárútként kialakítani. A minimális keresztmetszeti eltérés miatt megfontolandó az északi oldalon a kerékpárosok számára mindkét forgalmi irány biztosítása.
- A Kerepesi út Hungária körúttól keletre eső szakaszán az Albertirsai út és az Örs vezér tere közötti szakaszon a HÉV vágány északi oldalán önálló kétirányú kerékpárút tervezett. A Hungária körút és az Albertirsai út közötti szakaszra a tervezési feladat kiírása jelenleg folyamatban van.
- A metróállomáshoz kapcsolódóan B+R tárolók és a BUBI dokkoló-állomások helyigényét biztosítani kell.

- A metróállomás és a Puskás Ferenc Stadion telke között nagy kapacitású gyalogoskapcsolatot kell biztosítani.
- Szintén a gyalogosforgalom korlátozás nélküli áthaladásának biztosítása javasolt a metróállomás irányából a dekken keresztül a stadion irányába.
- A közösségi közlekedési ellátottságra való tekintettel a területen csak a létesítmények használatához minimálisan szükséges parkoló-férőhelyet javasolt biztosítani. Alternatívaként felmerülhet az Aréna alatti mélygarázsban a parkolóhelyek bérlésének lehetősége is.
- A szabályozási tervben javasolni kell mind a Kerepesi utat érintő MÁV terület, mind a metróállomás keleti kijáratának felszíni kapcsolatát biztosító terület közterületi státuszának kialakítását. Alternatívaként a metróállomás és annak felszíni kapcsolata számára korlátozás nélküli közforgalmú területhasználatot kell biztosítani.

Kmf.

Az emlékezetőt összeállította:



Becsák Péter

EMLÉKEZTETŐ

Helyszín: BKK Zrt. tárgyalója (1075 Budapest, Rumbach Sebestyén u. 19-21.)
Időpont: 2016. június 21. 14⁰⁰ óra
Tárgy: Budapest XIV. kerület Hungária krt. - Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt területre vonatkozó KÉSZ
Résztvevők: a mellékelt jelenléti ív szerint

A BFVT Kft. Budapest Főváros XIV. Kerület Zugló Önkormányzat Képviselő-testülete megbízásából a 32538/1 hrsz.-ú ingatlan beépítésével kapcsolatban (metróállomás telke) készíti a Hungária krt. - Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt terület szabályozási tervét.

A Tervező a BKK Zrt.-vel történt 2016. június 16-i egyeztetéseken elhangzottakat figyelembe véve elkészítette a tervezési terület közlekedési infrastruktúra-fejlesztési javaslatait, amely az alábbi elemeket tartalmazza:

- A Kerepesi út – Dózsa György út – Ifjúság útja csomópontjának korrekciója javasolt a metróállomás és a stadion területe közötti gyalogoskapcsolat biztosítása érdekében. A Récsei Center felől az Ifjúság út irányába a Dózsa György út – Ifjúság útja csomópontjában önálló balra kanyarodó sáv kerül kialakításra.
- A Dózsa György úti csomópont területén a rendezetlen busztárolás megszüntetésre kerül. Az itt végállomásozó autóbuszok visszafordítása a Kerepesi úton a Dózsa György úti csomópont előtt tengelyben biztosított.
- A 32538/1 hrsz.-ú ingatlan, a P+R parkoló, valamint a Danubius Hotel Aréna közúti forgalmának és tűzoltóútjának kiszolgálása az Ifjúság útja irányából történik.
- A Kerepesi úton az Örs vezér tér irányú autóbusz-megállóhelyek áthelyezésre kerülnek a Hungária körút – Százados utca közötti szakaszra, ehhez kapcsolódóan a Keleti pályaudvar irányából meglévő autóbusszáv meghosszabbítása javasolt a Dózsa György út és a Százados út közötti szakaszon.
- Önálló, a gyalogosforgalomtól burkolati jellel elválasztott kétirányú kerékpárút kerül kialakításra a Kerepesi út északi oldalán a Dózsa György út és a Hungária körút között. A tervezett nyomvonal kapcsolatot biztosít mind a Dózsa György úti tervezett irányhelyes kerékpársávok, mind a Hungária körút nyugati oldalán vezetett kerékpárúttal.

A BKK képviselői a bemutatott tervlappal kapcsolatban az alábbi észrevételeket tették:

- Amennyiben a Kerepesi út északi oldalán kétirányú kerékpárút kerül kialakításra, a Hungária körút – Kerepesi út csomópontjának észak-nyugati szektorában található háromszög alakú szigetet olyan mértékben szükséges növelni, hogy annak mérete a kerékpárosok számára a szigeten való felállást biztosítsa. A csomópont észak-keleti részén a beépítés adottságaira való tekintettel a háromszög sziget jelentősen nem növelhető, ezért itt az Örs vezér tér felől az Árpád hid felé kanyarodó forgalmi irányt célszerűbb a jelzőlámpás forgalomszabályozás hatálya alá bevonni.
- A Kerepesi út északi oldalán tervezett kétirányú kerékpárúttól függetlenül a Hungária körút déli irányú, illetve az Albertirsai út közvetlen kerékpáros kapcsolatainak biztosítása érdekében szükséges a Kerepesi út déli oldalán irányhelyes kerékpársáv (vagy min. 4,50 m szélességű közös busz- és kerékpársáv) kialakítása.
- A Dózsa György úttól a belváros irányába a Kerepesi út északi oldalán közös gyalog- és kerékpárút kialakítása tervezett, ezért a kétirányú kerékpáros kapcsolatokat ebbe az irányba is biztosítani kell.

Kmf.

Az emlékezetőt összeállította:



Becsák Péter

EMLÉKEZTETŐ

Tárgy:

Budapest XIV. ker. Hungária krt. 46. szám HRSZ 32538/1 telekre tervezett ingatlanfejlesztés

Felvéve:

2016. május 26-án a Kiemelt Kormányzati Beruházások Központja Nonprofit Kft. hivatali helyiségében

Jelenlévők:

Tóth Csaba KKBK beruházási főigazgató
Orbán Csaba KKBK
Szlovicsák István KKBK
Michael Gegel Welt -Stadt Kft.
Fegyverneky Sándor építész, tanácsadó

Előzmények:

A Bp., XIV. kerület Önkormányzatának Képviselő Testülete 810/2014 (IX.18.) számú határozatával elfogadta a tárgy szerinti ingatlanra tervezett beruházás kapcsán készített telepítési tanulmánytervet és ezzel együtt a területre vonatkozó szabályozási terv koncepcióját.

Mivel a tárgy szerinti telek alatt működik a Stadionok metróállomás és a fejlesztés érinti annak utasáramlását, a KKBK mint a szomszédos új Puskás Ferenc Stadion és környezetének fejlesztéséért felelős állami szervezet az ügyben információt kért az illetékes főpolgármester-helyettestől és a zuglói főépítésztől.

A tárgy szerinti ingatlan fejlesztője Michael Gegel a KKBK részletes és közvetlen tájékoztatása érdekében kezdeményezte a megbeszélést.

A megbeszélésen történtek:

- Tóth Csaba ismertette az új Puskás Ferenc Stadion és környezetének fejlesztési ütemezését. A létesítmény 2019 tavaszára elkészül. 2020ban labdarúgó EB mérkőzések lesznek itt és a 2024re megpályázott olimpia idejére több sportág versenyeit is ide tervezik.

A meglévő, megmaradó és új sport létesítmények látogatói megközelítése szempontjából kiemelten fontos a metróállomás zavartalan utas-áramlása. A Puskás Stadion és környezete szempontjából ugyancsak fontos a leromlott állapotú, használaton kívüli volt BKV irodaház helyén városképileg színvonalas épület építése.

- Michael Gegel elmondta, hogy cége 9 éve BKV-val osztatlan társtulajdonosa a metróállomás feletti ingatlanok. Elővételi jogával élve ajánlatot tett az ingatlan megvásárlására. A tárgy szerinti telekre épülő ház földszintjén az intermodális közlekedési csomópont - villamos, busz, trolis, metró, távolsági autóbusz - átszálló utasainak ill. a sportlétesítmények látogatóinak szolgáltatások működnek majd. Az I. emeleten parkolók, fölöttük irodák lesznek. A fejlesztés részeként magánberuházásban az utas-áramlás komfortjának növelése érdekében mozgólépcsők és akadálymentességet biztosító liftek épülnek. A metróállomás megközelítését és elhagyását lehetővé tevő meglévő lépcsők kapacitása nem változik. A mozgólépcsők és felvonók, valamint a földszinti passzázs és kijáratok a BKV üzemelésébe kerülnek. A metró zavartalan megközelítése ebből adódóan üzemidőben zavartalanul biztosított lesz. Michael Gegel bemutatta a fejlesztést ábrázoló építészeti tanulmányterv füzetet, azt további tanulmányozásra átadta KKBK -nak. Véleménye szerint a tárgy szerinti beruházás kiemeltté nyilvánítása indokolt lehet.

- Tóth Csaba hangsúlyozta, hogy a tárgy szerinti építkezést 2019 tavaszára - a Puskás Stadion elkészülésének idejére - be kell fejezni. A kiemeltté nyilvánítás felgyorsítaná a beruházást, elősegítve e határidő betartását.

- Michael Gegel elmondta, hogy Zuglói Önkormányzatával és BFVT Kft.-vel néhány napja háromoldalú szerződést kötött a területre vonatkozó kerületi Építési Szabályzat és Szabályozási Terv elkészítésére.

A BFVT-t azért javasolta a tervezőnek, mert ők az olimpiai pályázat városrendezői. Így a fejlesztések településtervezési összhangja biztosítható.

- Szlovicsák István felvetette, hogy a tárgy szerinti fejlesztés szomszédjában nagy kapacitású, munkaidőben kihasználatlan parkoló van. Hosszú távú bérlettel a leendő irodaház parkolási kapacitása kiegészíthető.

- Tóth Csaba megállapította, hogy a tervezett beruházás a tanulmányterv szerinti tartalommal nem zavarja a meglévő és majdani sportlétesítmények működését, hanem javítja a megközelítés komfortját és kapacitását. A további részletek kidolgozása során kiemelt figyelmet kell fordítani a tömegek zavartalan közlekedését segítő kialakításra, javasolta további kijáratok kialakítását a Papp László Aréna podesztje felé, illetve a gépjármű megközelítés és a rámpa kialakításának alternatív megoldásait. Szintén a zavartalan tömegközlekedési használat biztosítása érdekében fontosnak tartaná a BKV üzemeltetési feladatait, illetve a földszinti passzázs közcélra történő átadását megfelelő jogi megoldással biztosítani.

A tárgyaló felek elhatározták, hogy folyamatosan tájékoztatják egymást a fejlesztések összehangolása érdekében. Kapcsolattartóként Albrecht Ute BFVT ügyvezetőjét és Fegyvernek Sándor építészt nevezték meg.

Az Emlékeztetőt összeállította:
Fegyvernek Sándor

2016.06.01

Az Emlékeztető tartalmával egyetérttek:



Tóth Csaba
KKBK Beruházási főigazgató