

**Budapest XIV. kerület
Hungária krt. - Kerepesi út – Ifjúság útja és
Stefánia út által határolt területre vonatkozó
kerületi építési szabályzat**



314/2012. (XI.8.) Korm. rend. 42.§ szerinti eljárásra

2017. december



ALÁÍRÓLAP

**Budapest XIV. kerület Hungária krt. - Kerepesi út – Ifjúság útja és
Stefánia út által határolt területre vonatkozó
kerületi építési szabályzat
(KÉSZ)**

Tsz: I-671-1/2016.

Városrendezés, építészeti:	Albrecht Ute	
	TT/1 01-5117	
	Balla Mariann	
	É 01-4620	
Közlekedés:	Pesti Judit	
	Pető Zoltán	
	Tkö 01-2321	
	Becsák Péter	
Közművek:	Tkö 01-10856	
	Vízellátás-csatornázás:	
	Szabó Krisztián	
	TV 01-16166	
Energiaellátás:	Orosz István	
	TE, TH 05-1585	
Zöldfelület és Környezetvédelem:	Pogány Aurél	
	TK 01-5060	
Ügyvezető:	Albrecht Ute	

Budapest, 2017. december hó

BEVEZETÉS	3
1. Az érintett terület rövid bemutatása.....	5
2. A telek és a környezet vizsgálati bemutatása.....	8
2.1. Koncepciók, területrendezési tervek vonatkozásai	8
2.2. Hatályos Fővárosi Településrendezési eszközök vonatkozásai	15
2.3. Hatályos kerületi Településrendezési eszközök vonatkozásai	21
2.4. Tervei előzmények vizsgálata	23
2.5. Humán infrastruktúra vizsgálata	24
2.6. Táji és természeti adottságok vizsgálata	25
2.7. zöldfelületi rendszer vizsgálata	25
2.8. Épített környezet vizsgálata	26
2.9. Közlekedés vizsgálata	39
2.10. Környezeti elemek állapotának vizsgálata.....	47
2.11. Közművizsgálat	50
3. Metró védelmi zóna vizsgálat.....	53
4. Problématérkép/Értéktérkép (épített-, táji-, egyedi- illetve területi értékek ábrázolása)	55
ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ.....	57
5. Új településrendezési háttér, jogszabályi környezet okozta változások	58
5.1. Az új kerületi építési szabályzat és a hatályos ZKVSZ viszonya	58
5.2. Az új kerületi építési szabályzat tervezett felépítése, struktúrája.....	58
5.3. A KÉSZ tartalmi elemeit meghatározó, megváltozott OTÉK előírások és fogalmak	62
6. Szabályozási koncepció.....	65
7. beépítési terv.....	70
7.1. A környezetalakítás szempontjai	70
7.2. A tervezett beépítés funkcionális kialakítása, METSZet	71
7.3. 3D modell	73
8. Közlekedés	74
9. Közműfejlesztés	83
10. Zöldfelület- és környezeti TRENDEZÉSi javaslat	90
11. a hatályos fővárosi településszerkezeti tervvel és fővárosi rendezési szabályzattal való összhang bemutatása	92
12. OTÉKtól való eltérés	97
JOVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZ.....	100
EMLÉKEZTETŐK.....	117

BEVEZETÉS

A Budapest XIV. kerület, Hungária körút 46. sz. alatti (32538/1 hrsz.-ú) ingatlan tulajdonosai a Welt-Stadt Kft. 1371/7970 tulajdoni hányaddal és a Budapesti Közlekedési Zrt. 65991/7970 tulajdoni hányaddal.

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 beruházást, melyhez a területre vonatkozó kerületi építési szabályzatot elkészíteti.

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 (továbbiakban: Trk.), *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) elkészítésére.

A KÉSZ a 2014-ben készült *Budapest XIV. kerület Kerepesi út és Hungária körút találkozásánál levő 32538/1 hrsz.-ú ingatlan telepítési tanulmányterv* alapján, illetve annak felhasználásával készül, melyet a Welt-Stadt Kft. megbízásából szintén a BFVT Kft. készített.

A tervezés új jogszabályi környezetben, a hatályos fővárosi településszerkezeti terv (továbbiakban: TSZT) és a fővárosi rendezési szabályzat (továbbiakban: FRSZ) figyelembe vételével zajlik.

A Kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánította az ingatlan-nyilvántartás szerint Budapest belterület 32538/1, 32474 és 32475/1 helyrajzi számon nyilvántartott ingatlanokon, illetve az ezen ingatlanokból telekalakítási eljárás jogerős befejezését követően kialakított ingatlanokon megvalósuló ingatlan- és infrastrukturális fejlesztések megvalósítására irányuló beruházással összefüggő közigazgatási hatósági ügyeket a 409/2017. (XII. 15.) Korm. rendelettel.

A Trk. 32.§ (6) a) pontja alapján a településrendezési eszköz egyeztetését **tárgyalásos eljárással** lehet lefolytatni.

A jelen tervdokumentáció a megalapozó, alátámasztó és jóváhagyandó munkarészeket tartalmazza.

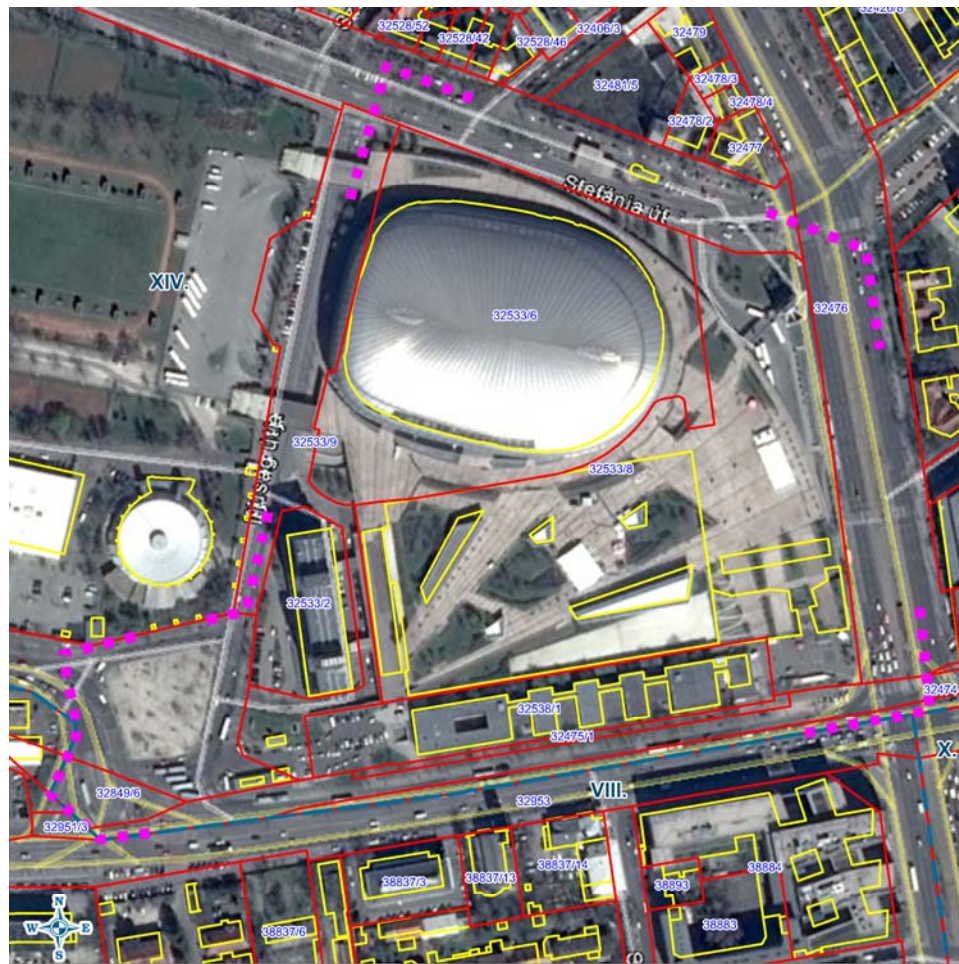
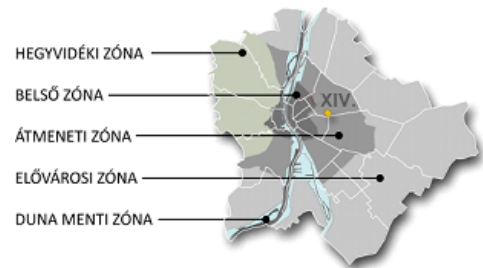
MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT

HELYZETFELTÁRÓ ÉS HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

1. AZ ÉRINTETT TERÜLET RÖVID BEMUTATÁSA

A Hungária körút, Kerepesi út, Ifjúság útja és Stefánia út által határolt tervezési 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.

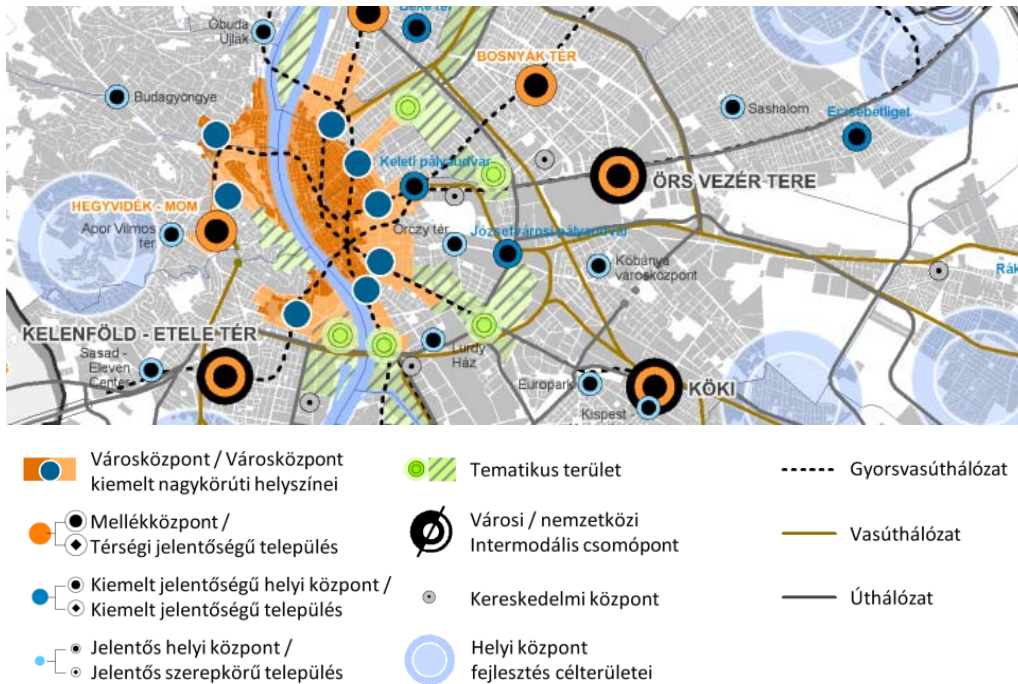


Tervezési terület lehatárolása
M=1:2500

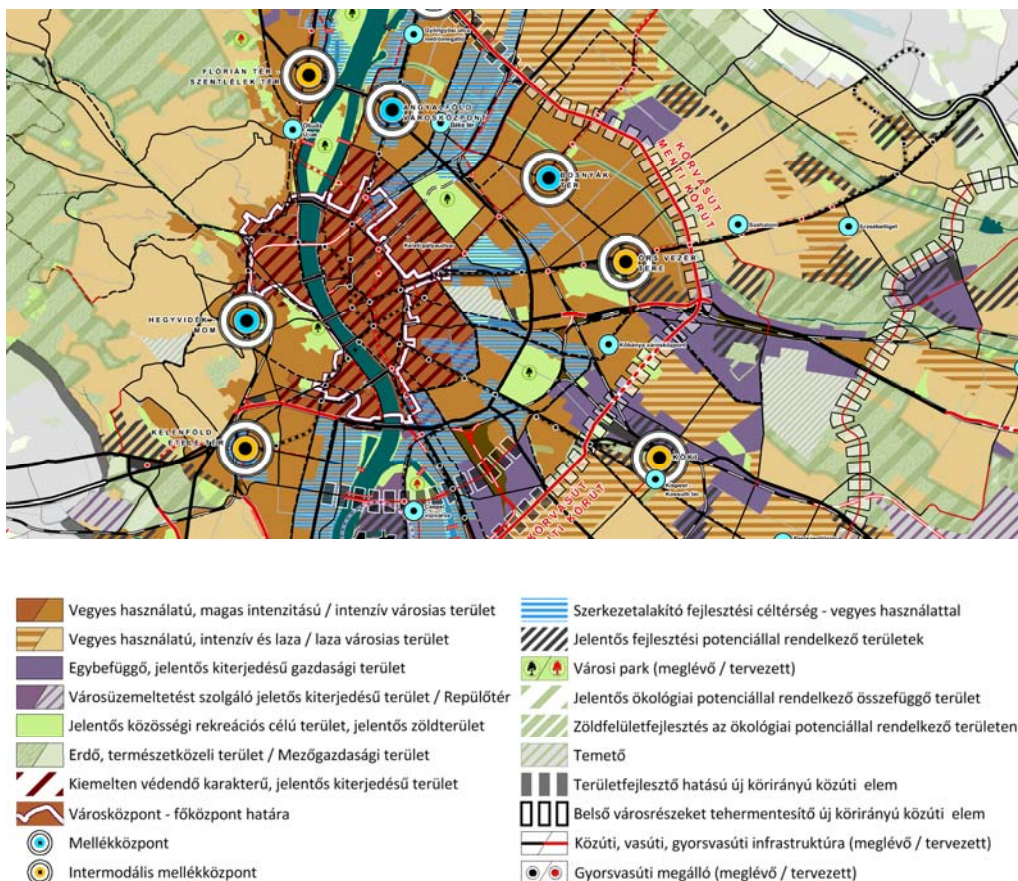
Jelmagyarázat

- ■ ■ Tervezési terület határa
- Telekhatárok
- Épületek
- Kerülethatár





(Forrás: Budapest 2030)



(Forrás: Budapest TSZT)

A fővárosi településszerkezetet jelentős mértékben meghatározzák a kör- és sugárirányú közlekedési elemek, különösen ezek metszéspontjai. A tervezési terület a Kerepesi út–Hungária körút találkozásnál 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 nagykiterjedésű 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 találhatók. Ez utóbbiak kialakulását nagy mértékben segítette a közúti és kötöttpályás közlekedési infrastruktúrák elhelyezkedése.

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

A tervezési terület városszerkezeti szempontból igen frekvenciált helyen fekszik, a napjainkban zajló sportterületi fejlesztések, valamint a közelmúltban befejeződött 1-es villamos felújítása a szűken vett területet a közeljövőben Budapest egyik reprezentatívvá 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 további területein is megfigyelhetők.

2. A TELEK ÉS A KÖRNYEZET VIZSGÁLATI BEMUTATÁSA

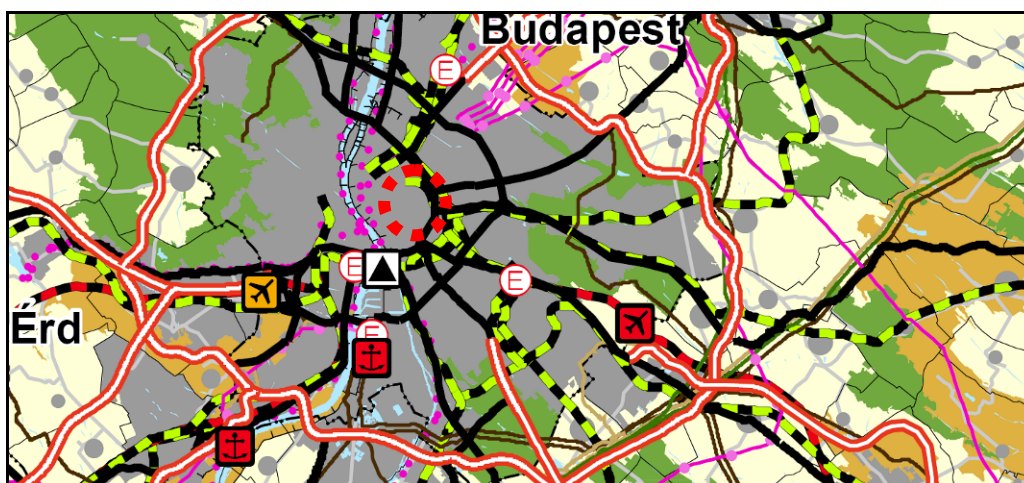
2.1. KONCEPCIÓK, TERÜLETRENDEZÉSI TERVEK VONATKOZÁSAI

A KÉSZ megalapozásának első lépése a terület területrendezési és településrendezési szintű vizsgálata. Az alábbiakban ennek értelmében az *Országos Területrendezési Tervről* szóló 2003. évi XXVI. törvényben (továbbiakban: OTrT), a *Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről* szóló 2005. LXIV. törvényben (továbbiakban: BATrT), a Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepcióban (továbbiakban: Budapest 2030) és Budapest integrált településfejlesztési stratégiájában (továbbiakban: Budapest ITS 2020) foglaltakat vizsgáljuk.

Országos Területrendezési Terv (OTrT)

Az OTTrT az ország szerkezeti tervét, valamint az országos térségi övezeteket és az ezekre vonatkozó szabályokat foglalja magában. Előírásai alapvetően az alacsonyabb szintű területrendezési terveken, valamint a településszerkezeti terveken keresztül érvényesülnek.

Az OTTrT 2. sz. mellékletét képző „Ország Szerkezeti Terve” c. tervlapja a tervezési területet 1000 ha feletti települési térség területfelhasználási kategóriába sorolja.



Szerkezeti Tervlap kivonat (Forrás: OTTrT)

Települési térség

1000 ha felett

Főút

Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya

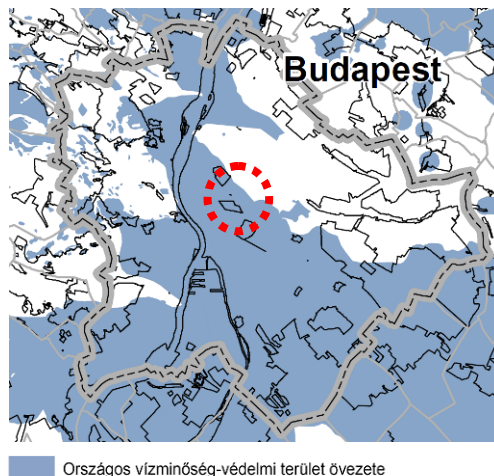
Az országos műszaki infrastruktúra-hálózat elemei közül a területet Budapest térszerkezetet meghatározó főútjai elem érinti csupán. (Hungária krt.)

Az OTrT országos övezetekre vonatkozó előírásai alapján, az alábbi melléklete, övezete érinti a tervezési területet, melyek további vizsgálatot igényel:

A törvény 3/7. sz. melléklet tervlapja - „Országos vízminőség-védelmi terület övezete” - szerint az egész kerület, így a tervezési terület is az országos vízminőség-védelmi terület övezetének részét képezi.

A törvény vonatkozó 15. §-a szerint:

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



(Forrás: OTrT)

Az OTrT alábbi melléklete, övezete érinti a tervezési területet, de további vizsgálatot nem igényel:

A törvény 3/6. sz. melléklet tervlapja - Világörökségi és világörökségi várományos terület övezete - értelmében Zugló teljes területe, így a tervezési terület is a világörökségi és világörökségi várományos terület övezetének részét képezi, azonban a vonatkozó hatályos jogszabályok a tervezési területen sem világörökségi, sem világörökségi várományos területet nem jelölnek ki.

Az OTrT alábbi mellékletei, övezetei NEM ÉRINTIK a vizsgált területet, így további vizsgálatot nem igényelnek:

3/1 sz. melléklet - „Országos ökológiai hálózat övezete”

3/2. sz. melléklet - „Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete”

3/3. sz. melléklet - „Jó termőhelyi adottságú szántóterület övezete”

3/4. sz. melléklete - „Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület”

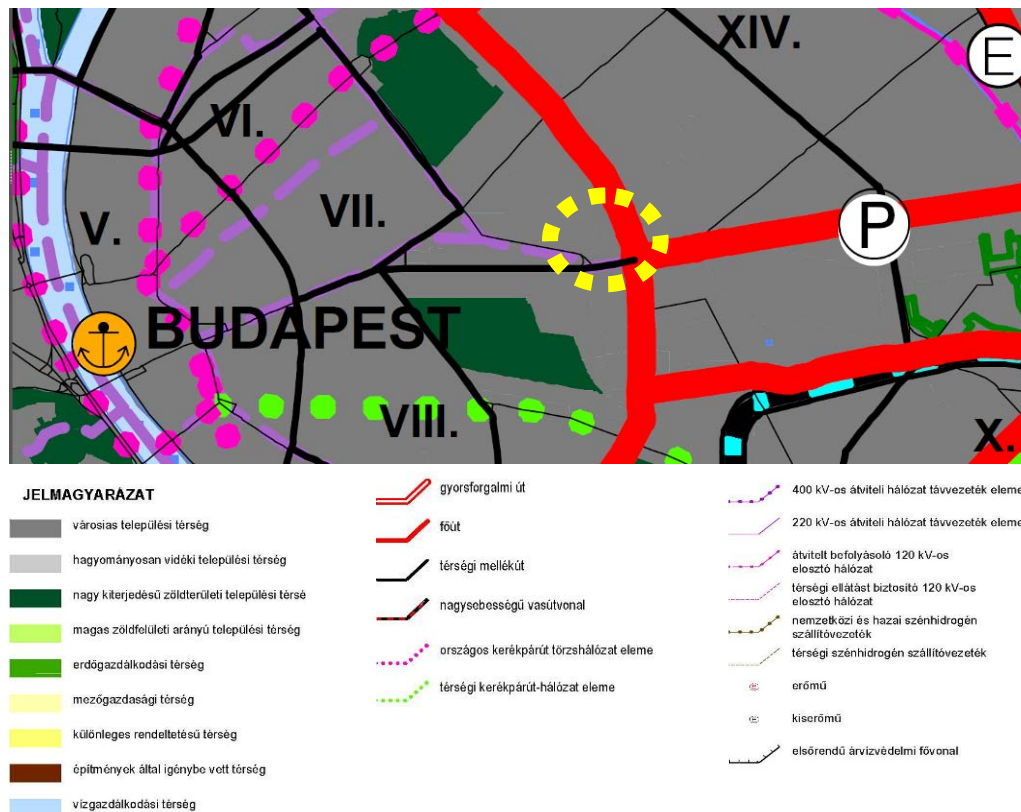
3/5. sz. melléklete - „Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete”

3/8. sz. melléklet - „Nagyvízi meder és a vásárhelyi-terv továbbfejlesztése keretében megvalósuló szükségtározók területének övezete”

Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (BATrT)

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló törvény 1.§ (2) bekezdése szerint az OTrT-ről szóló 2003. évi XXVI. törvény rendelkezéseit az e törvényben foglalt eltérésekkel kell a Budapesti Agglomeráció területén alkalmazni, az OTrT 31/B. §-ban foglalt átmeneti rendelkezések figyelembe vételével.

A BATrT 1/3. számú melléklete a tervezési területet **Városias települési térség területfelhasználási kategóriába** sorolja.



Szerkezeti Tervlap kivonat (forrás: BATrT)

A BATrT Szerkezeti Terv által megjelölt további elemek:

- főút (Hungária krt.),
- térségi mellékút (Kerepesi út).

A BATrT 3.1. – 3.22. sz. mellékletei, övezeti közül a vizsgált területet a 3.15. sz. melléklet tervlapján - *Ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület övezete* – kívül más melléklet, övezet nem érinti, vagy az OTrT rendelkezési miatt nem alkalmazandó. A 3.15. sz. melléklet vonatkozásában a vizsgált területen az Országos Ásványanyag Nyilvántartás szerint nyilvántartott ásványi nyersanyagvagyon terület nem található, így további vizsgálatot nem igényel.

OTrT által megállapított övezetek	BATrT alkalmazza?	Tervezési területet érinti?	Vonatkozó szabályozás
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	-
térségi jelentőségű tájképvédelmi terület	IGEN	NEM	-

Budapest 2030 (2013)

A városfejlesztési koncepció a Fővárosi Közgyűlés 767/2013. (IV.24.) számú határozatával elfogadott olyan várospolitikai dokumentum, amely Budapest jövőbeni kialakítására vonatkozik. A koncepció a település környezeti, társadalmi, gazdasági adottságaira alapozó, a település egészére készített, a változások irányait és a fejlesztési célokat hosszú távra - azaz 10 évet meghaladó időre szóló - meghatározó dokumentum.

A koncepció 17 célt határoz meg 3 szemléleti alapvetést (élhetőség, fenntarthatóság, esélyegyenlőség) tükrözve, és 4 átfogó cél figyelembevételével.

Az egyes célok és az átfogó célok viszonyát az alábbi táblázat mutatja be, egy-egy cél, ugyan eltérő mértékben, de egyszerre több átfogó célt is szolgál.

C É L O K		ÉLHETŐSÉG, FENNTARTHATÓSÁG, ESÉLYEGYENLŐSÉG ERŐSÍTÉSE A NÉPESSÉGMEGTARTÁS ÉRDEKÉBEN			
		BUDAPEST AZ EURÓPAI VÁROS-HÁLÓZAT ERŐS TAGJA	ÉRTÉK- ÉS TUDÁSALAPÚ, FENNTARTHATÓ GAZDASÁG	HARMONIKUS, SOKSZÍNŰ VÁROSI KÖRNYEZET	JAVULÓ ÉLETMINŐSÉG, HARMONIKUS EGYÜTTÉLÉS
1.	Kezdeményező városfejlesztés	■	■	■	■
2.	Partnerség – a jövő közös tervezése a térségben és országosan	■	■	■	■
3.	Egységes Budapest	■	■	■	■
4.	Budapest nemzetközi és európai szerepkörének erősítése	■	■	■	■
5.	Egészséges környezeti feltételek megteremtése	■	■	■	■
6.	Klimavédelem és hatékony energiafelhasználás	■	■	■	■
7.	Egyedi városkarakter értékalapú megőrzése és fejlesztése	■	■	■	■
8.	A Dunával együtt élő város	■	■	■	■
9.	Hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet - kompakt város	■	■	■	■
10.	A barnamezős területek a városfejlesztési célterületei	■	■	■	■
11.	Intelligens mobilitás	■	■	■	■
12.	Tudás-, készség- és zöldalapú gazdaságfejlesztés	■	■	■	■
13.	Önfenntartó városgazdálkodási rendszer	■	■	■	■
14.	A kulturális sokszínűség megőrzése és fejlesztése	■	■	■	■
15.	Humán szolgáltatások optimalizálása	■	■	■	■
16.	Igényekhez igazodó, rugalmas lakásstruktúra megteremtése	■	■	■	■
17.	Befogadó, támogató és aktív társadalom	■	■	■	■

Az egyes célok és átfogó célok viszonya (Forrás: Budapest 2030)

A tervezési területre vonatkozóan az alábbi célok, feladatok bírnak kiemelt jelentőséggel:

- A barnamezős területek a városfejlesztés célterületei: a jelenleg használaton kívüli terület újrahasznosítása a cél
- Kiegyensúlyozott városi térszerkezet létrehozása – összehangolt funkcionalitás, differenciált sűrűség és kapcsolatjavítás: vegyes területhasználat a terület alkalmassága alapján
- A területhasználat és a közlekedési rendszer térbeli összehangolása a közlekedési igények csökkentésére törekedve: kiemelkedően jó közlekedési rendszerre alapozott munkahelyteremtés.

ITS 2020 (2014)

Budapest integrált településfejlesztési stratégiáját a Fővárosi Közgyűlés a 923/2014. (VI.30.) Főv. Kgy. határozattal fogadta el, melyet 2016-ban a 160/2016. (II.17.) Főv. Kgy. határozatával módosított. A felülvizsgálat során az ITS céljai nem változtak, de az egyes célok által előírányzott projektek köre és tartalma módosult.

Az ITS szerepe, hogy bemutassa azokat a konkrétabb ágazati és területi fejlesztési irányokat, projekteket, melyet Budapest Főváros Önkormányzata középtávon kíván megvalósítani a Budapest 2030 hosszú távú céljainak elérése érdekében.

Az ITS a városvezetés stratégiájának tekinthető, a Fővárosi Önkormányzat által előkészítendő, koordinálandó, megvalósítandó fejlesztéseket, projekteket helyezve a középpontba - természetesen összehangolva és illeszkedve a Főváros egész területére elfogadott, illetve párhuzamosan készülő területfejlesztési dokumentummal. A stratégia időtávja illeszkedik az EU programozási ciklusához, tehát az a 2014 és 2023 (2020-at követően a projektek megvalósítására további 3 év áll rendelkezésre) között megvalósítani tervezett fejlesztéseket és fejlesztési irányokat foglalja magában.

A Budapest 2030 által meghatározott átfogó célok elérését középtávon két specifikus cél szolgálja:

- Gazdasági teljesítmény növelése (gazdasági teljesítményét nemzetközi szinten erősítő budapesti várostérség);
- Életminőség feltételeinek javítása (minőségi nagyvárosi életfeltételek).

A specifikus célok elérését középtávon öt tematikus és egy kiemelt területi cél mentén kívánja Budapest Főváros Önkormányzata megvalósítani, melyek a következők:

1. Kezdeményező, együttműködő városfejlesztés

A városfejlesztés kezdeményező, együttműködő jellegét erősítő intézmény- és eszközrendszer, valamint koordinációs mechanizmusok kialakítása.

2. Vállalkozás- és beruházásbarát gazdasági környezet

A foglalkoztatást bővítő és a hozzáadott értéket előállító gazdasági szereplők működésének, együttműködésének, piacszerzésének támogatása.

3. Intelligens városműködés

A városi, várostérségi közszolgáltatások hatékonyságának javítása a kooperáció, valamint a környezettudatos és innovatív megoldások alkalmazásával.

4. Sokszínű, értékőrző, zöld nagyvárosi környezet

Élhetőbb, a társadalmi igényeknek megfelelő városi környezet feltételeinek kialakítása, a gazdasági prosperitást, társadalmi kohéziót és régió túlmutató szerepkört egyaránt szolgáló infrastruktúrák fejlesztésével.

5. *Nyitott, szolidáris és aktív budapestiek*

Az egyéni és közösségi öngondoskodás, felelősségvállalás, az esélyegyenlőség, valamint Budapest befogadó jellegének erősítése.

6. *Dunával együttélő város*

A Duna, a Duna-partok és a dunai szigetek közösségi és gazdasági adottságainak integrált fejlesztése.

Az ITS-ben meghatározott célok alatt eszközök és konkrét projektszintű beavatkozások kerültek megfogalmazásra. A tervezési területet ezek közül **Budapest Új Főtere és Sugárútja Akcióterület** és ennek részeként **Istvánmező: Budapest Olimpiai Központ és Puskás Ferenc Stadion akcióterületi projekt** érinti.

Zugló Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)

A kerület 2015-ben készítette el középtávú Integrált Településfejlesztési Stratégiáját (ITS) a 2009-ben elkészített Integrált Városfejlesztési Stratégiájának (IVS), majd a 2012-ben elfogadott Fejlesztési koncepciójának felülvizsgálatával.

Az ITS középtávon (2014-2020 között) jelöli ki az elérendő fejlesztési célokat, valamint az azok integrált megvalósítását szolgáló beavatkozások körét és a megvalósítás eszközeit. Az ITS célja, hogy a stratégiai tervezés eszközeivel segítse elő az elkövetkező 6-8 év városfejlesztési tevékenységeinek eredményességét.

Az ITS az egyes fejlesztésekhez köthetően akcióterületeket jelöl ki, melyek közül a vizsgált terület a Belső-Zugló – Stadionok térsége akcióterületen helyezkedik el. Az akcióterület fejlesztési céljai közül a területet a közterületi fásítások, a meglévő fasorok védelme, ütemezett megújítása érinti (Kerepesi út Hungária körút és Francia út közötti szakasza, a Stadionok metróállomás környezete).

Budapest Főváros XIV. Kerület Zugló Önkormányzata Képviselő-testületének 38/2017. (IX. 25.) önkormányzati rendelete a településkép védelméről

Budapest főváros XIV. kerület Zugló teljes közigazgatási területe településképi szempontból meghatározó terület.

A településképi szempontból meghatározó területekre, azaz a Stadionok területére is vonatkozó releváns területi építészeti követelmények:

- Az elbontott építmények telkeit megfelelő tereprendezéssel, elkerítéssel kell a település arculatához illeszkedő módon kialakítani, fenntartani.
- Telekhatáron kerítés kizárólag áttört kialakítással létesíthető, melynek mértéke legalább 80 %. Az áttörtség számítása során figyelmen kívül hagyható
 - a) a kerítéssel egybeépített hulladéktartály tároló vagy
 - b) az oldalsó vagy hátsó telekhatáron elhelyezett nyitott gépjármű tárolónál
 létesülő tömör kerítés szakasz.
- Tömör lábazat magassága legfeljebb 60 centiméter lehet, melynek felülete nem számít bele az áttörtség meghatározott legkisebb értékébe.
- A kerítés tömör szakaszai közötti távolságnak legalább 1,5 méternek kell lennie.

A településképi szempontból meghatározó területre, azaz a Stadionok területére is vonatkozó releváns egyedi építészeti követelmények:

- Vendéglátó teraszok üvegezett, zárt módon nem létesíthetők; legfeljebb az épület színezésével összhangban lévő vászonárnyékolókkal fedhetők le. Az ernyő-, napellenző és esővédő szerkezeteknek illeszkedniük kell a környezethez, reklámot, terméknevet nem tartalmazhatnak.
- Közterületi vendéglátó teraszok létesítésénél a közterület egyéb részeitől való elkülönítés céljából a környezettel összhangban lévő, természetes hatású anyagból készült utcabútorok, dézsák, virágládák, planténerek helyezhetők el, amelyek nem rögzíthetők a térburkolathoz.

A településképi szempontból meghatározó területen a reklámokra, valamint a reklámhordozókra, reklámberendezésekre, cégekre és reklámhordozásra alkalmas egyéb műszaki berendezésre, továbbá az egyéb műszaki berendezésekre vonatkozó követelmények:

- Közterületen az információs célú berendezések közül kizárólag hirdetőtábla, totemoszlop vagy átfeszítés helyezhető el.
- Az információs célú berendezés reklám céljára hasznosítható felületének legfeljebb 30 %-án tehető közzé reklám, vagy helyezhető el reklámhordozó, reklámhordozót tartó berendezés.
- Közművelődési intézmény homlokzatán a közművelődési intézményre vagy rendezvényeire vonatkozó reklámon a szponzori reklám legfeljebb 10 % lehet.
- Közművezetékek felújítása, cseréje során a megszűnő, feleslegessé vált közművezeteket, közműépítményeket el kell bontani, felhagyott vezetékek, műtárgy közterületen nem maradhat sem föld felett, sem föld alatt, kivéve azon eseteket, ahol azt szakértői vélemény igazolja.
- Az új közművezetékek létesítése, meglévő közművezetékek más nyomvonalra történő áthelyezése, nyomvonalának meghosszabbítása – jogszabály eltérő rendelkezése hiányában – terepszint alatti elhelyezéssel történhet, kivéve az önkormányzati beruházásban megvalósuló közbiztonsági berendezésekhez (térfigyelő kamerákhoz) szükséges vezetékek.
- A díszkivilágítás elosztó szekrénye kivételével az új közműépítmények létesítése, meglévő közműépítmények cseréje, átalakítása esetén az elhelyezést – jogszabály eltérő rendelkezése hiányában –
 - o a) a b) pontban foglaltak kivételével a járdaszigetek terepszint alatti kialakítással,
 - o b) tömegközlekedési eszköz járdaszigeten elhelyezett megállója esetén terepszint alatti kialakítással vagy terepszint felett takarással,
 - o c) az egyéb területeken terepszint alatti kialakítással, építményen belül, vagy terepszint felett takarással kell biztosítani.
- A közműépítmények terepszint feletti takarása történhet:
 - o a) ..
 - o b) a járda és az úttest közötti berendezési sávban, amennyiben a sáv szélessége lehetővé teszi, növényzet telepítésével, takarást biztosító műtárggyal, a berendezési sáv megfelelő szélessége hiányában festéssel,
 - o c) a gyalogos sáv és a telekhatár közötti sávban növényzet telepítésével vagy takarást biztosító műtárggyal.

2.2. HATÁLYOS FŐVÁROSI TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK VONATKOZÁSAI

A terület településrendezési szintű vizsgálata során a Fővárosi Közgyűlés 50/2015. (I.28.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott, és 1477/2017. (10. 25.) Főv. Kgy. határozattal módosított Budapest főváros településszerkezeti tervét (továbbiakban: TSZT) és 5/2015. (II.16.) Főv. Kgy. rendelettel jóváhagyott és többször módosított Budapest főváros rendezési szabályzatát (továbbiakban: FRSZ) vizsgáljuk.

Főváros településszerkezeti terve (TSZT)

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

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

A *hatályos TSZT 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 szállodát övező közterület tartozik a Vi-1 jelű területfelhasználási egységbe.

- K-Sp jelű Nagykiterjedésű 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 megállóknak 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 hatályos TSZT területfelhasználási tervlapján a tervezési terület beépítésre nem szánt része:

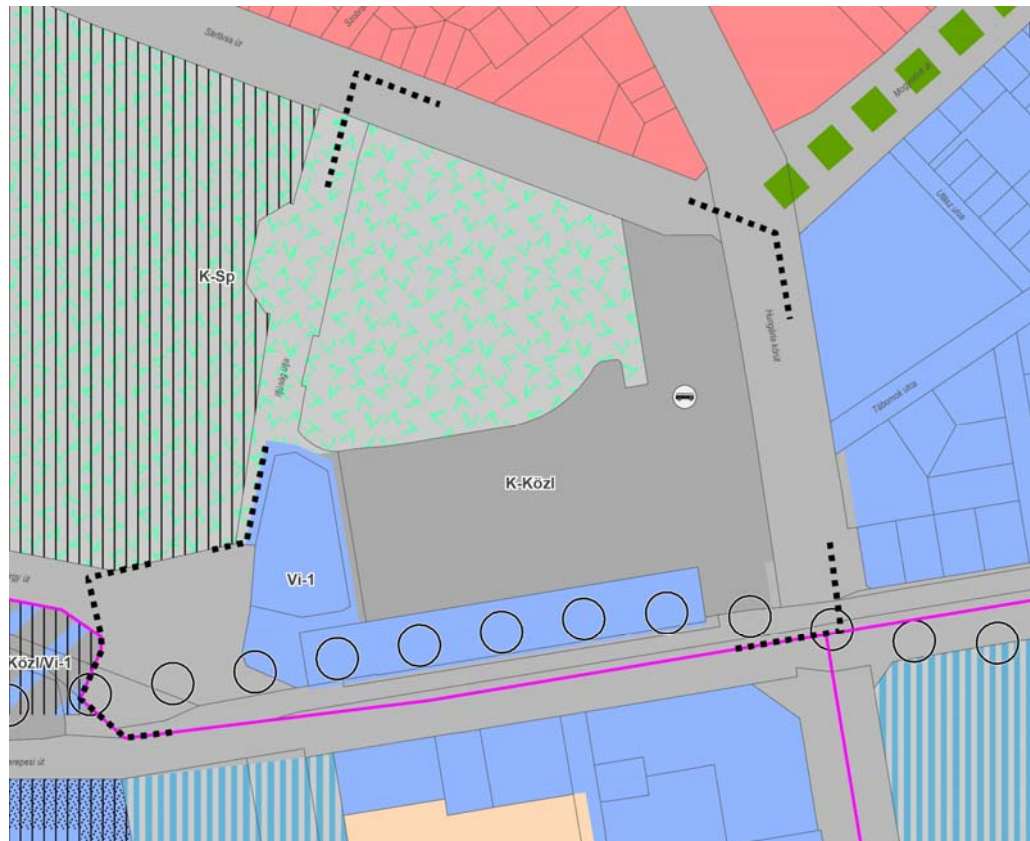
- **KÖu jelű Közúti közlekedési terület**

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.

¹ OTÉK eltérés 111.§ (2) bek. szerint

² OTÉK eltérés 111.§ (2) bek. szerint

**BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK****VEGYES TERÜLETEK**

Vi-1 Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület

KÜLÖNLEGES TERÜLETEK

K-Sp Nagykiterjedésű sportolási célú terület

K-Hon Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület

K-Közl Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület

BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK**KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK**

Közü Közlekedési terület (KÖÜ)

EGYÉB ELEMEL

Jelentős változással érintett terület

Meglévő távolsági, helyközi autóbusz-pályaudvar

Területfelhasználási tervlap kivonat (forrás: hatályos TSZT)

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 $5,75 \text{ m}^2/\text{m}^2$, melyből az elhelyezhető funkciókra általánosan vonatkozó sűrűség: **$4,0 \text{ m}^2/\text{m}^2$** , a parkolásra vonatkozó sűrűség **$1,75 \text{ m}^2/\text{m}^2$** .

A területfelhasználási egység (Vi-1) összterülete: $15\,452,5 \text{ m}^2$, a területen létesíthető hasznos bruttó szintterület (*parkoló nélkül*) $41\,258,25 \text{ m}^2$, a parkolás számára létesíthető bruttó szintterület $18\,753,75 \text{ m}^2$.

- **K-Sp jelű Nagykiterjedésű 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 **$0,75 \text{ m}^2/\text{m}^2$** .

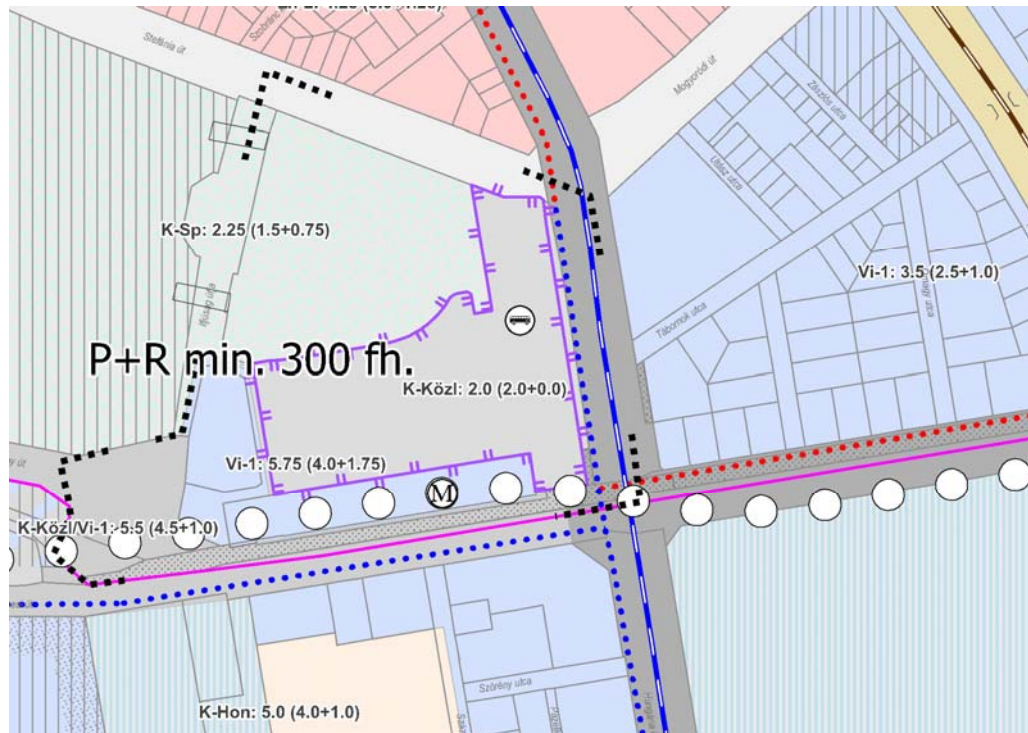
A területfelhasználási egység (K-Sp) összterülete: $28\,084 \text{ m}^2$, a területen létesíthető hasznos bruttó szintterület (*parkoló nélkül*) $42\,126 \text{ m}^2$, a parkolás számára létesíthető bruttó szintterület $21\,063 \text{ m}^2$.

- **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: $33\,693 \text{ m}^2$, a területen létesíthető hasznos bruttó szintterület (*parkoló nélkül*) $67\,386 \text{ m}^2$, 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.



A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG JELE ÉS AZ ADOTT TERÜLETRE VONATKOZÓ MEGENGEDETT LEGNAGYOBB BÉÉPÍTÉSI SÚRÚSÁGA

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

bs - beépítési sűrűség

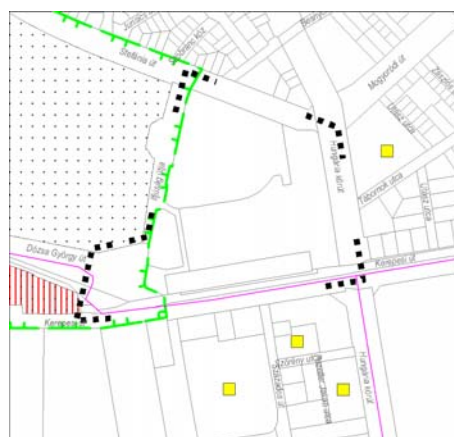
bs+ - területfelhasználási kategória szerint elhelyezhető funkcióra általános vonatkozó sűrűség

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

TERÜLETI JELLEGŰ KÖZLEKEDÉSI ELEMOK

 P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület határa

FRSZ kivonat (forrás:FRSZ)



NEMZETKÖZI ÉS ORSZÁGOS MŰVI ÉRTÉKVÉDELEM

-  Műemlék
-  Nyilvántartott régészeti lelőhely területe

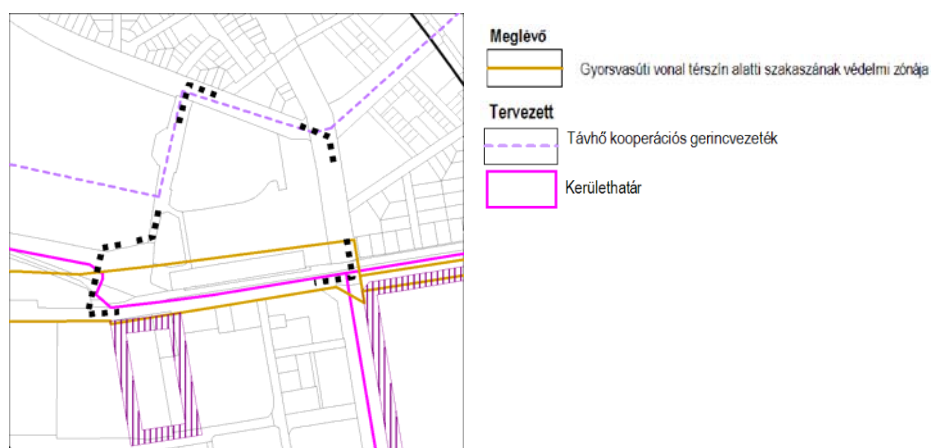
HELYI MŰVI ÉRTÉKVÉDELEM

-  Fővárosi helyi védettségű építmény
-  Fővárosi helyi védettségű épületegyüttes

TELEPÜLÉSRENDÉZÉST ÉRINTŐ TÖRVÉNYEK SZERINTI TERÜLETEK

-  2012. évi LXXV. törvény a budapesti istvánmező rehabilitációs pro
-  Kerülethatár

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



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

2.3. 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 szolgáltató rendeltetési 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/1	1000/3000	K	40	- / 10,5	35	50	2,0

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
I/3	K	K	50	- / 10,5	35	50	2,5
I/4	15000/-	SZ	30	- / 10,5	35	30	1,5
I/5	25000/-	SZ	10	- / 10,5	35	15	0,5
I/6	1500/2000	SZ	50	- / 13,5	35	50	3,0
I/7	1500/3000	Z	50	- / 18,0	35	50	3,0
I/K1	1000/3000	SZ	60	- / 10,5	35	65	2,4
I/K2	15000/-	SZ	40	- / 12,5	35	50	2,0
I/K3	5000/-	SZ	60	- / 30,0	35	65	3,0
I/O1	2000/-	K	40	- / 12,5	35	45	2,0
I/O2	2000/-	K	40	- / 18,0	35	45	2,5
I/LA1	1500/2000	Z	50	- / 18,0	35	60	3,0
I/LA2	800/-	SZ	40	- / 15,0	35	40	1,5+0,5 ⁽¹⁾
I/LA3	800/1200	K	30	- / 10,5	55	40	1,1

jelmagyarázat: K: kialakult állapot

⁽¹⁾ A szintterületi mutató +0,5 értéke kizárólag parkoló létesítésére vehető igénybe.”

Közlekedési célú közterületek (KL-KT)

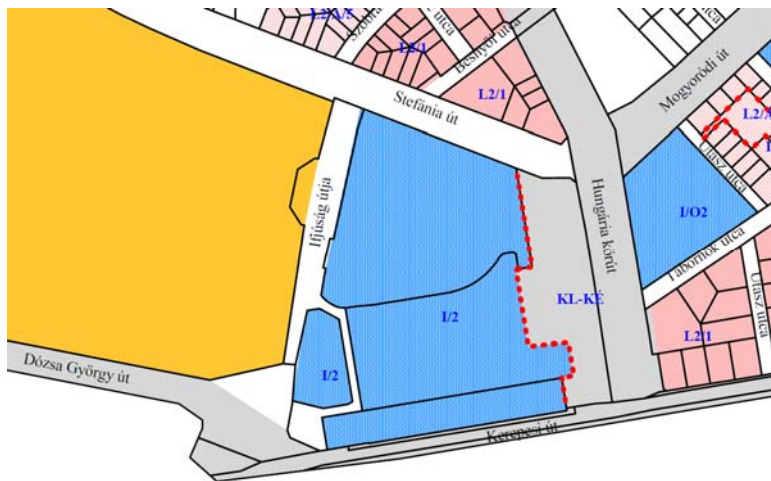
52. §.

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

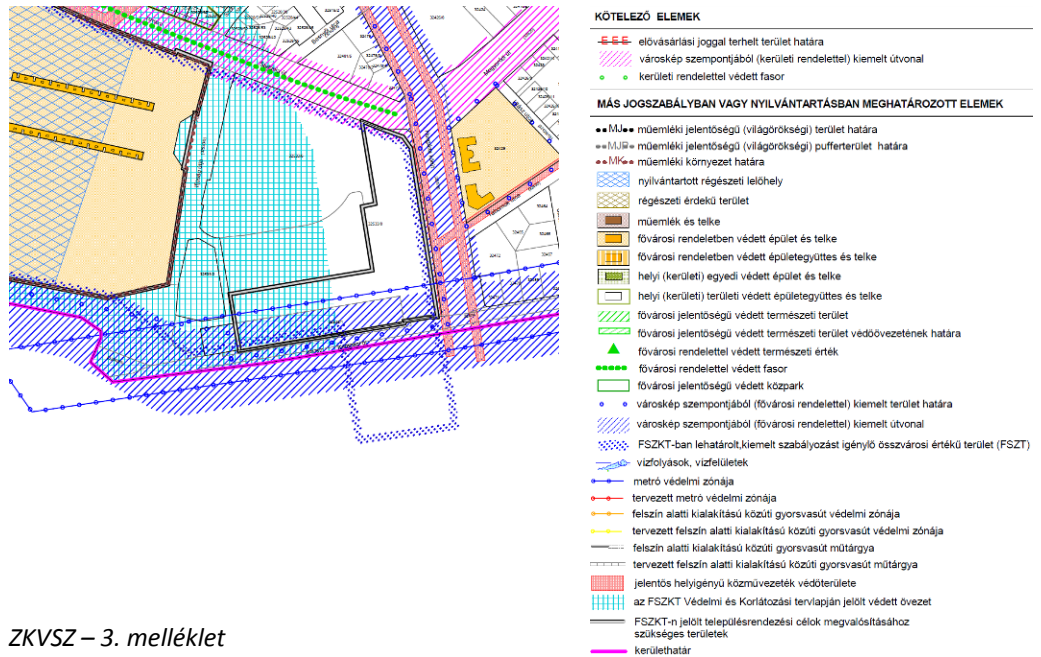
Közlekedéssel kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgáló terület (KL-KÉ)

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

2.4. TERVI ELŐZMÉNYEK VIZSGÁLATA

2014-ben a Welt-Stadt Kft., mint a Budapest XIV. kerület, Hungária körút 46. sz. alatti (32538/1 hrsz.-ú) ingatlan tulajdonosa megbízta a BFVT Kft.-t Budapest XIV. kerület Kerepesi út és Hungária körút találkozásánál levő 32538/1 hrsz.-ú ingatlanra vonatkozó telepítési tanulmányterv elkészítésével.

A tervezés célja a beépíthetőség feltételeinek tisztázása, beépítési javaslatok készítése, valamint a közlekedési kiszolgálásra és a szabályozásra vonatkozó javaslat kidolgozása volt.

A tanulmányterv elkészítésekor, a telek beépítése kapcsán a beruházó elképzelése az volt, hogy a Puskás Ferenc Stadion megálló felett, a jelenleg is meglévő irodaház elbontását követően, egy környezetbarát beruházással modern, a tömegközlekedési kapcsolatokat előtérbe helyező, közlekedési és szolgáltatási csomópont létesüljön, felette korszerű, energiatakarékos „zöld” irodaházzal.

A beépítési terv készítése során alapvető szempontok voltak a gyalogos forgalom megfelelő irányainak, a telek közvetlen közúti megközelíthetőségének, a tervezett épület elhelyezhetőségének biztosítása a meglévő metróalagút felülépíthetőségének figyelembe vételével, valamint vonzó környezetet eredményező beépítés kialakítása.

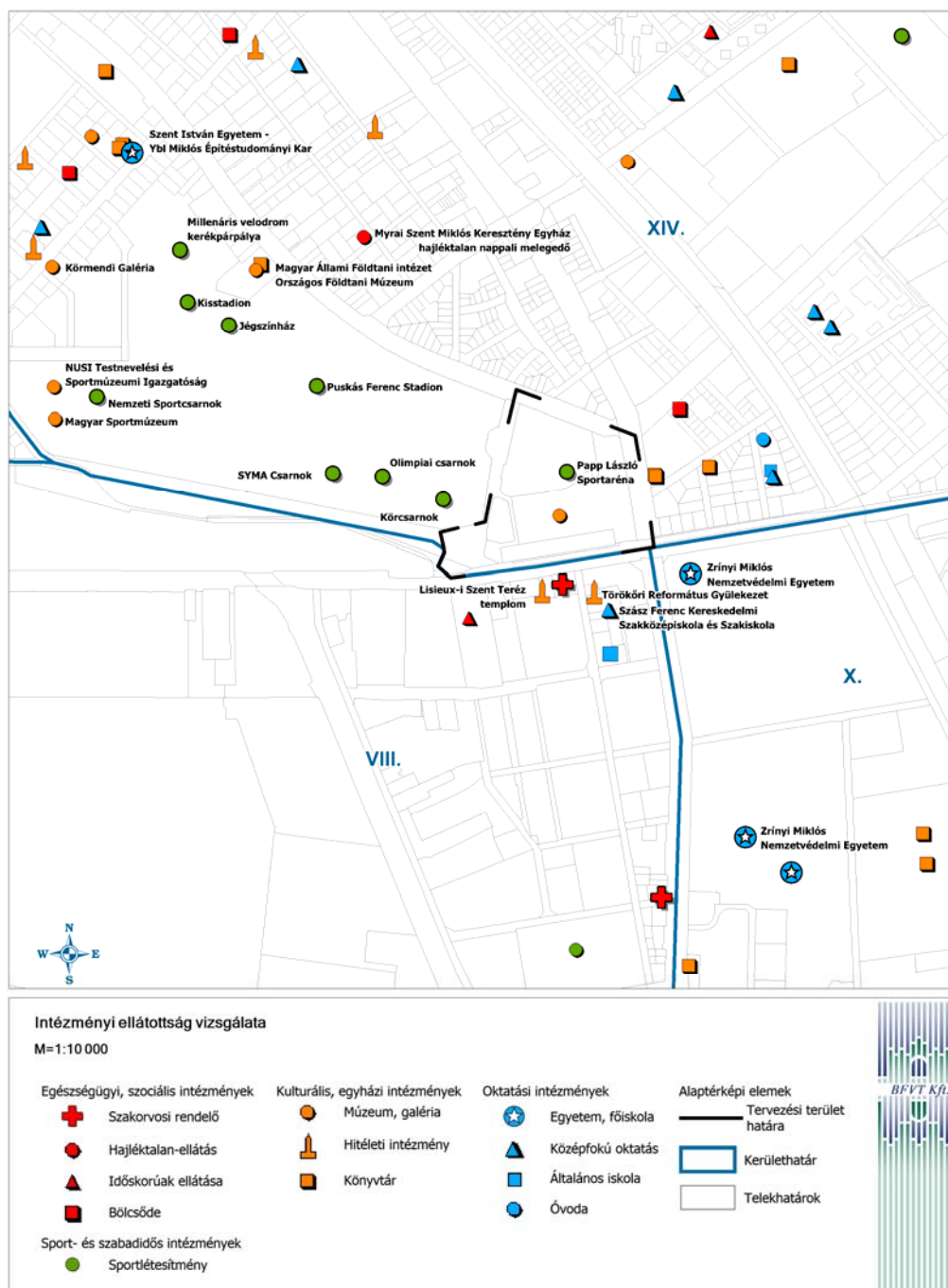
Ennek megfelelően, a tervezett többszintes, több traktusú épület földszintjén az átszálló utasforgalom számára a napi bevásárlást biztosító kereskedelmi és egyéb szolgáltató funkciók, valamint vendéglátó egységek, az első emeleten a kereskedelemhez kapcsolódó parkolók, az épület további szintjein pedig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

A telepítési tanulmányterv továbbá javaslatot tett a tömegközlekedésben résztvevők átszállási irányainak racionális biztosítására, figyelembe vette a Kerepesi úti kerékpáros közlekedés és a felszíni tömegközlekedési végállomások helyigényét, a Kerepesi út–Hungária körút csomóponti fejlesztését, valamint a szükséges gépjármű parkolás biztosítását.

2.5. HUMÁN INFRASTRUKTÚRA VIZSGÁLATA

A tervezési területen a humán infrastruktúra elemei közül kulturális eseményeknek is helyet adó sportintézmény (Papp László Sportaréna) és egy kulturális intézmény (Magyar Olimpia és Sportmúzeum SportAgóra Kiállítóhely) található. Egészségügyi, szociális, oktatási intézmény nincs a területen.

Egészségügyi alapellátás tekintetében a tervezési terület és közvetlen környezete kedvezőtlen helyzetben van, gyermek és felnőtt háziorvosi szolgálat, valamint járóbeteg – szakellátás egy helyen biztosított. Bölcsőde és közoktatási – köznevelési intézmények közül a vizsgált terület környezetében több is található, ezek közül kiemelkedő számban közép fokú oktatási intézmények. Kulturális intézményekkel a vizsgált terület környezete jól ellátott, sportlétesítmények a szomszédos Puskás Ferenc Stadion telkén találhatóak.



2.6. TÁJI ÉS TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK VIZSGÁLATA

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

2.7. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER VIZSGÁLATA

A tervezett telepítéssel érintett Kerepesi út menti tömb zöldfelületeire az elhanyagoltság jellemző, ugyanakkor jelentősebb faállomány található a területen. A kedvezőtlen környezeti feltételek (közúti forgalom által kibocsátott szennyezéssel terhelt levegő) hatásai megmutatkoznak az állomány, sok az elszáradt, vagy beteg faegyed. A trolibusz-végállomás környezete rendezetlen, a csekély méretű zöldfelületeken gyomfajok telepedtek meg (pl. bálványfa - *Ailanthus altissima*). A bontásra kerülő (egykori Metrober) iroda épületét két oldalról vegyes fasor kíséri, a Papp László Sportaréna felőli oldalon fiatalabb és jobb állapotú egyedek pl. szivarfa (*Catalpa bignonioides*) juhar (*Acer platanoides*), csörgőfa (*Koelreuteria paniculata*), hárs (*Tilia tomentosa*) egyedek). A Kerepesi út mentén korosabb, és rosszabb egészségi állapotú faállomány él, zömében hárs (*Tilia tomentosa*) és juhar (*Acer negundo*) fajtákból, valamint ostorfa (*Celtis occidentalis*).

A Papp László Sportaréna környezetében tetőkertek, nem teljes értékű, de intenzíven karbantartott zöldfelületek létesültek, alacsony növésű lombos fák és cserjék alkalmazásával (pl. szivarfa (*Catalpa bignonioides*)).

Az Aréna Hotel előtere jelentős részben parkolóként hasznosított, a burkolatok között intenzív zöldfelületeket alakítottak ki, változatos cserje- és fafajok alkalmazásával (pl. nyírfa (*Betula* sp.), vérszilva (*Prunus cerasifera* 'Nigra' és örökzöldek)).

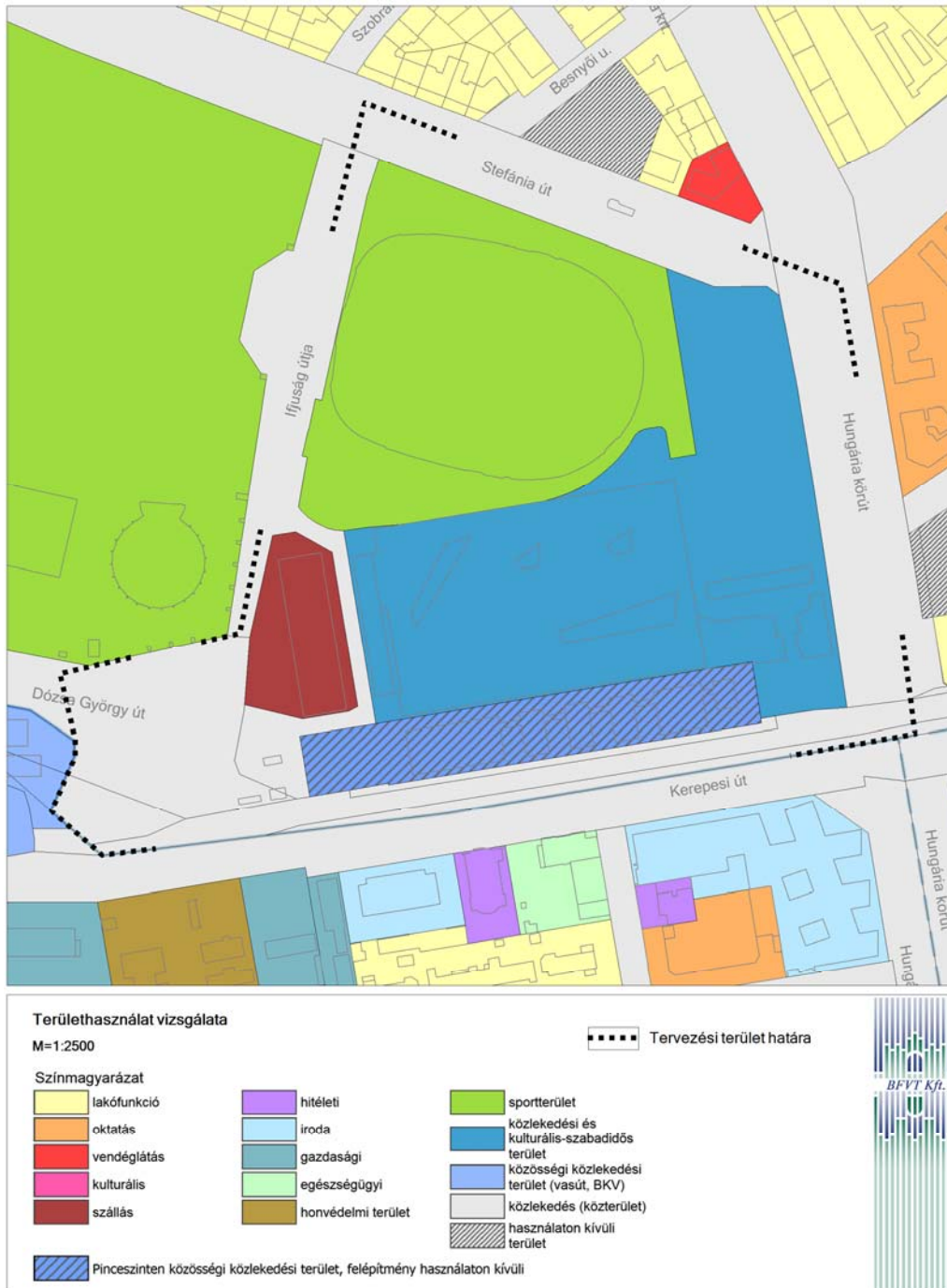
A Stefánia út mentén fővárosi rendelettel védett fasor húzódik. Összetétele: juhar (*Acer platanoides*), kínai nyár (*Populus simonii*), ostorfa (*Celtis occidentalis*), platán (*Platanus x acerifolia*).

A Hungária körút mentén szakadozott akác (*Robinia pseudoacacia*) fasor vegetál.

Ifjúság útja mentén fasor nincs, néhány nyár (*Populus alba*) egyed él, állapotuk gyenge. A szálloda előtt vegyes állományú díszkert lett kialakítva.

2.8. ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA

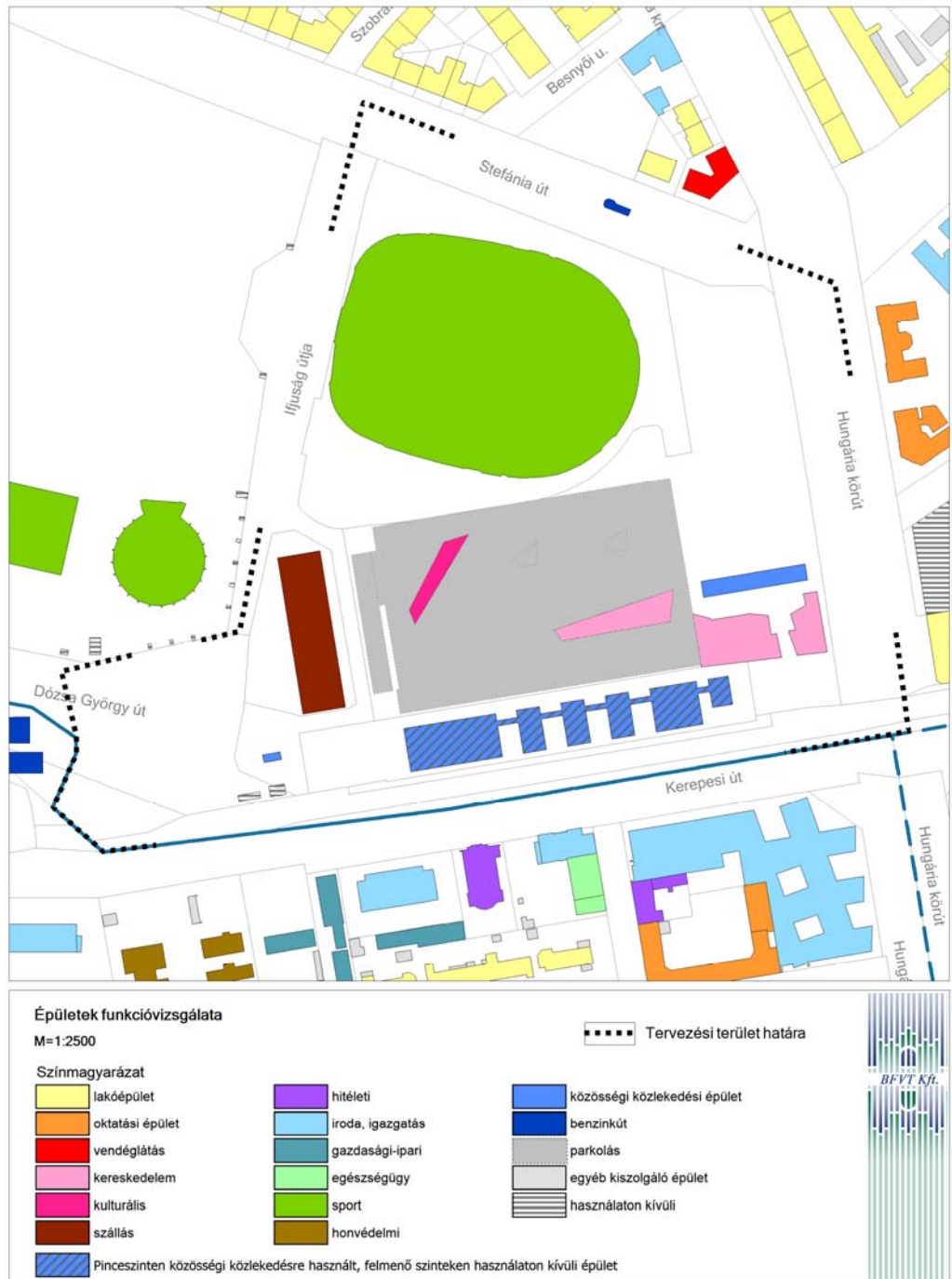
2.8.1. Területhasználat és funkcióvizsgálat



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. 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.



Telekstruktúra vizsgálata

A tervezési terület tekintetében megállapítható, hogy többségében nagyméretű, 10 000 m² – 20 000 m² közötti, illetve e feletti telkek a jellemzőek, így például a Papp László Sportaréna és a közterületek túlnyomó többsége is ebbe a csoportba tartozik. A közepes méretű telkek területe 2 000 m² – 10 000 m² közötti, a Danubius Hotel Aréna telke 4 393 m², a BKV Zrt. és a Welt-Stadt Kft. tulajdonában lévő 32538/1 hrsz-ú ingatlan 7 970 m². Kisméretű telek a 933 m² területű 32475/1 hrsz-ú ingatlan, melyből telekosztást követően a 32538/1 hrsz-ú telekhez további 495 m² telekterület kerül csatolásra.

A tervezési terület közvetlen környezetében jellemző a 10 000 m² feletti, valamint a 2000 m² és 5000 m² közötti telekméret. A lakótelkek mérete elsősorban 1000 m² alatti.

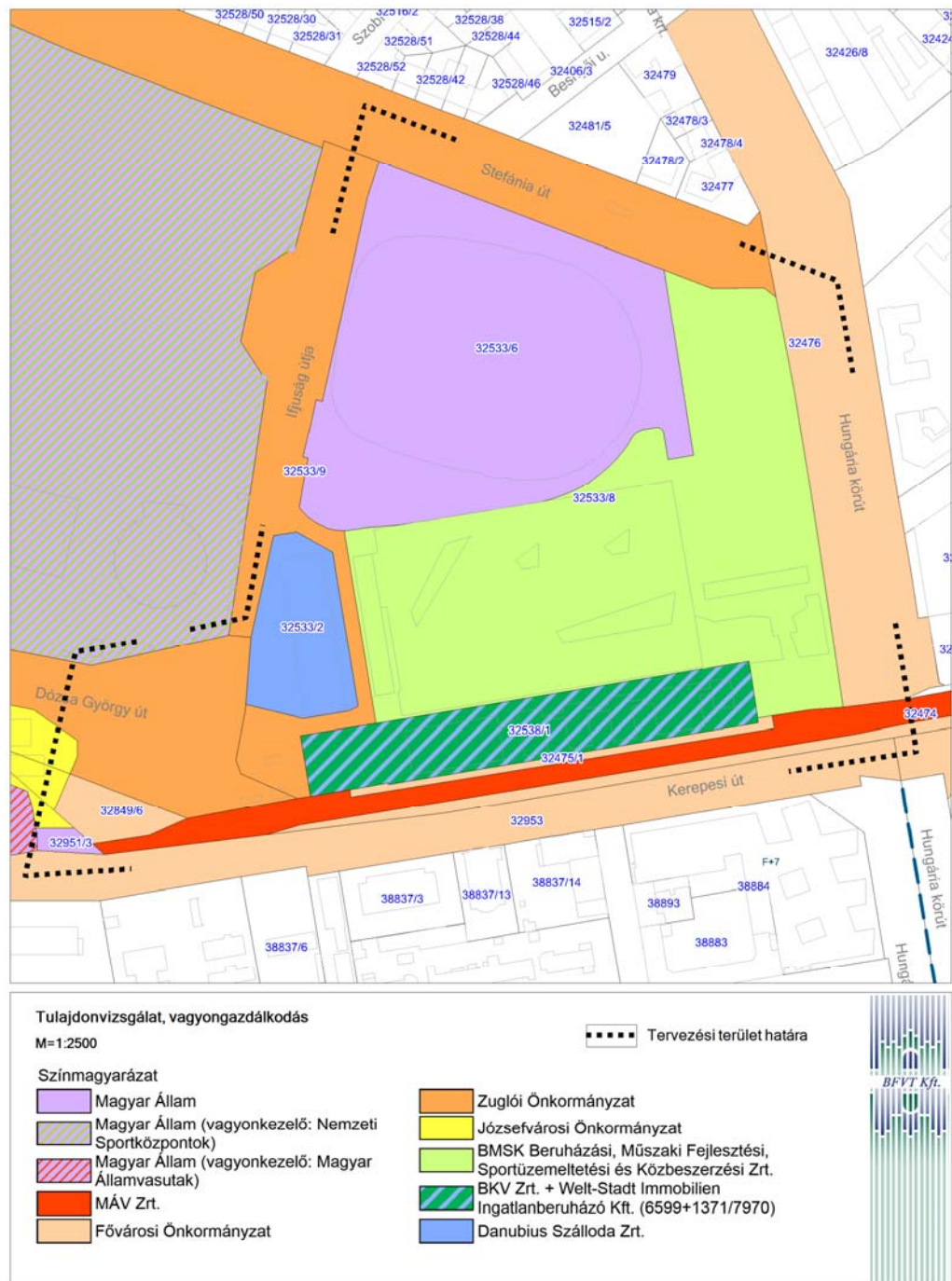
A vizsgált területen a telkek alakját tekintve megállapítható, hogy telekmérettől függetlenül elsősorban amorf formájúak, egyedül a 32538/1 hrsz-ú ingatlan alakja szabályos.



Tulajdonviszonyok vizsgálata

A tervezési területen elhelyezkedő ingatlanok nagy része Fővárosi Önkormányzat, valamint Budapest XIV. kerület Zuglói 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

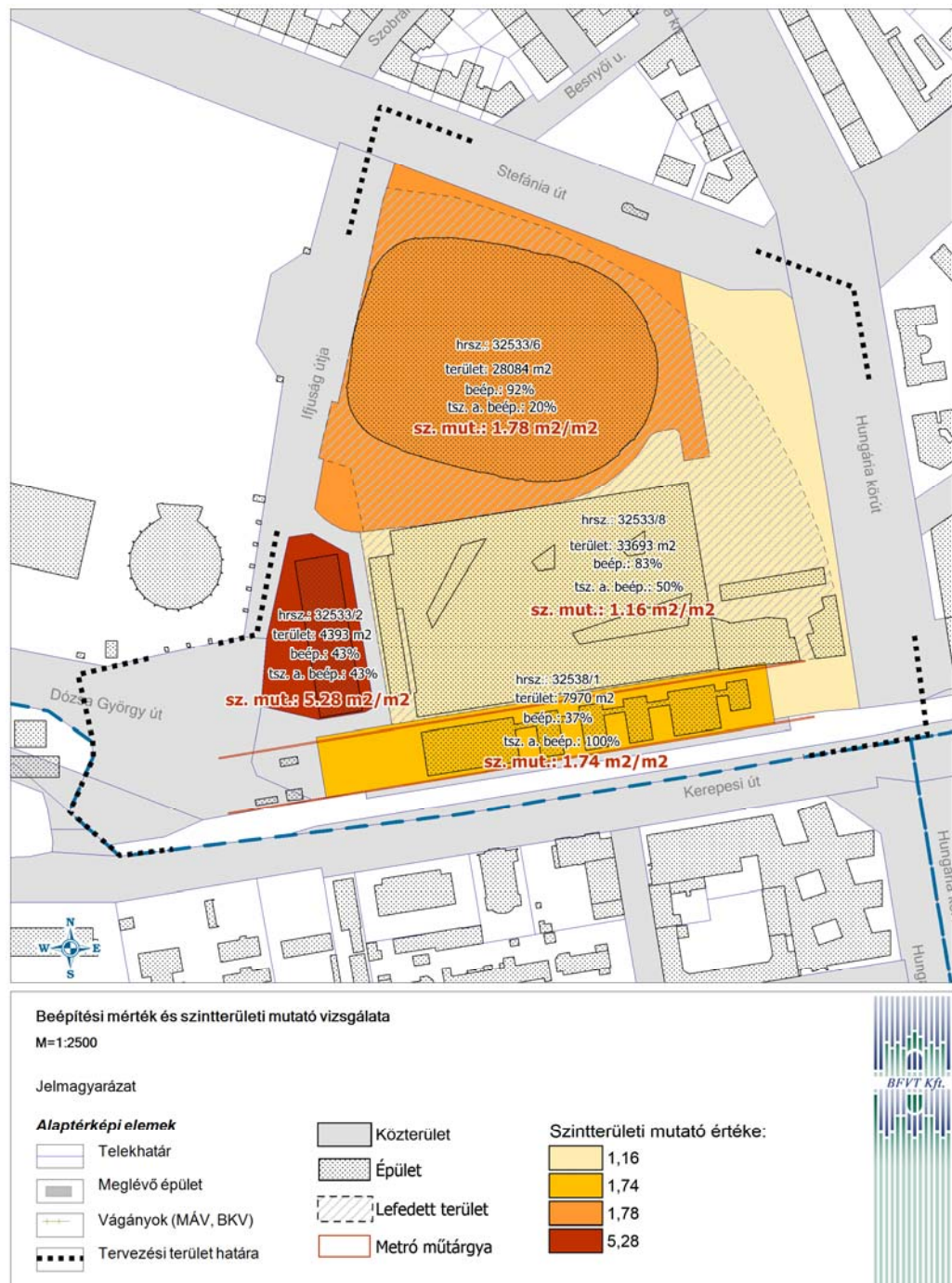
Építmények vizsgálata

Beépítési jellemzők (beépítési mérték, szintterület)

A vizsgált területen lévő építési telkek beépítettségének esetében megállapítható, hogy a beépítési mérték a Danubius Hotel Aréna és a BKV Zrt. és a Welt-Stadt Kft. közös tulajdonában lévő 32538/1 hrsz-ú ingatlan esetében nem éri el a kerületi városrendezési és építési szabályzatban előírt megengedett legnagyobb mértéket (50%), túlépített az Aréna telke (92%) és a 32533/8 hrsz-ú telek (83%). A terepszint alatti beépítés tekintetében a BKV Zrt. és a Welt-Stadt Kft. közös tulajdonában lévő telek lépi túl a megengedett legnagyobb mértéket (55% helyett 100%).

A szintterületi mutató értékeinek vizsgálata során megállapítható, hogy a szintterületi mutatók a ZKVSZ által megállapított határérték (3,0 m²/m²) alatt maradnak, túllépés a Danubius Hotel Aréna (32533/2 hrsz.) esetében van. Az FRSZ-ben meghatározott beépítési sűrűséget a Danubius Hotel Aréna (32533/2 hrsz.) és a Papp László Sportaréna (32533/6 hrsz.) lépi túl.

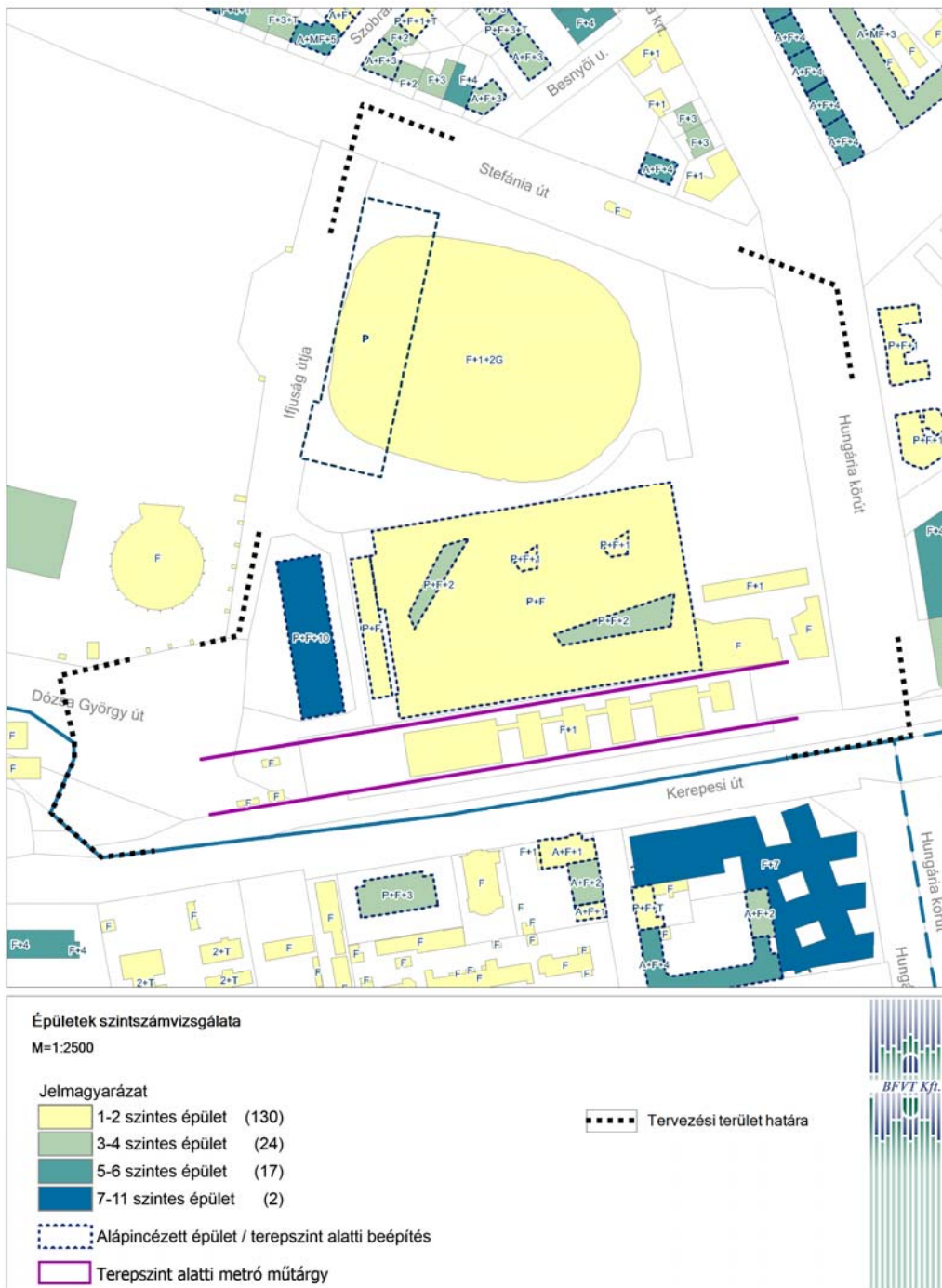
Telek	Meglévő állapot	ZKVSZ		FRSZ	
32533/2	5,28 m ² /m ²	I/2	3,0 m ² /m ²	Vi-1	4.0 (2.75+1.25)
32538/1	1,74 m ² /m ²	I/2	3,0 m ² /m ²	Vi-1	4.0 (2.75+1.25)
32533/6	1,78 m ² /m ²	I/2	3,0 m ² /m ²	K-Sp	2.25 (1.5+0.75)
32533/8	1,16 m ² /m ²	I/2	3,0 m ² /m ²	K-Közl	2.0 (2.0+0.0)



Beépítési magasság, szintszám

A vizsgált telektömb esetében megállapítható, hogy szintszám tekintetében az építmények nagy része földszint + 1 szintszámú, a Danubius Hotel Aréna épülete F+10 szintes. A beépítési magasság esetében az alacsonyabb szintszámú építményeknél némi eltérés mutatkozik, mely elsősorban a különböző rendeltetésekből adódik.

A tervezési terület környezete szintszám és beépítési magasság tekintetében változatos képet mutat, jellemző az 1-2, illetve a 3-4 szintes épület.



Állagvizsgálat

A tervezési területen állagvizsgálat tekintetében megkülönböztetünk új építésű, felújított épületeket, valamint közepes, és rossz állagú építményeket. A meglévő építmények túlnyomó többsége új, illetve közepes állagú, rossz állagúak a terület nyugati részén lévő földszintes építmények.

A tervezési terület közvetlen környezetében többségében közepes állagú épület található, új építésű, illetve rossz állagú épület néhol fordul elő.

Helyszíni fotók



Kerepesi út felőli nézet



Pap László Budapest Sportaréna felőli nézet



BKV irodaház – Kerepesi út



BKV irodaház – Kerepesi út



Kedvezőtlen látvány a Kerepesi út felől



Danubius Hotel Aréna



Pap László Budapest Sportaréna



Meglévő irodaház a Kerepesi út mentén



Sportmúzeum, parkoló lejárata



Nézet a Kerepesi út felé



Kerepesi úti trolis végállomás



Meglévő irodaház és a Sportaréna parkolója közötti terület



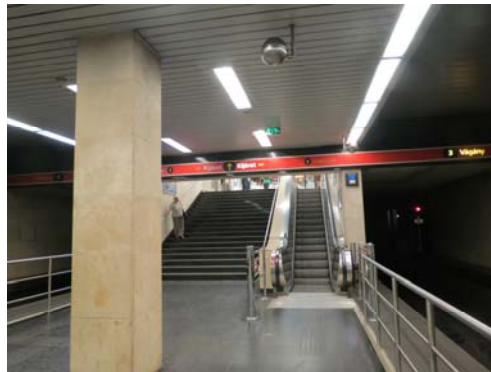
István út felőli Metró lejárata



Autóbusz-pályaudvar bejárata



Hungária krt. felőli Metró lejárati



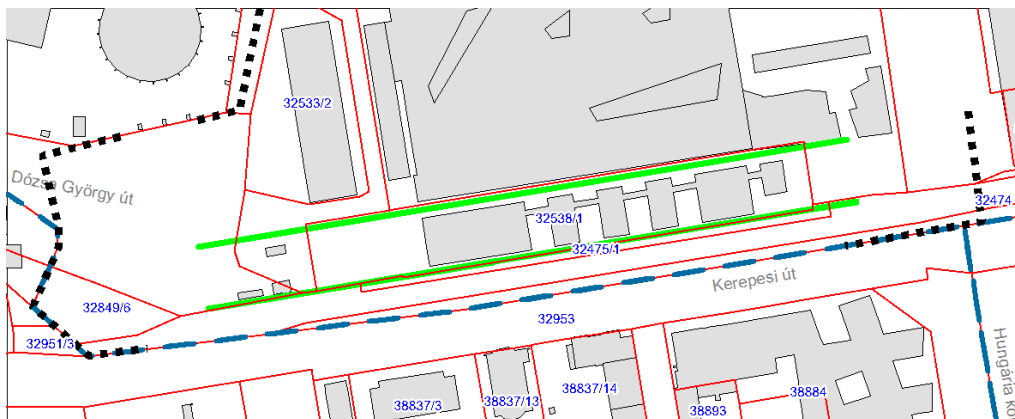
Metró

2.5.3. A tervezés 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

A 32538/1 hrsz.-ú telek adottságai:

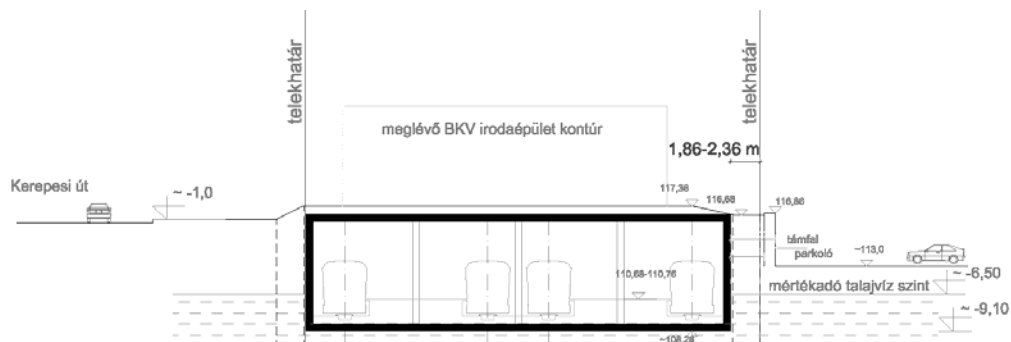
a.) A 32538/1 hrsz.-ú telek és a METRÓ műtárgyának viszonya:



Telekhatár

Tervezési terület határa

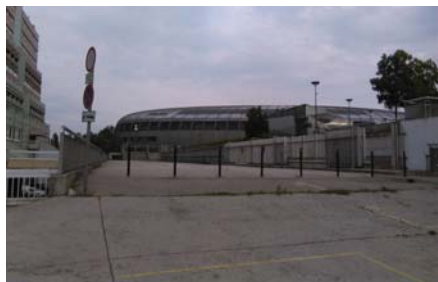
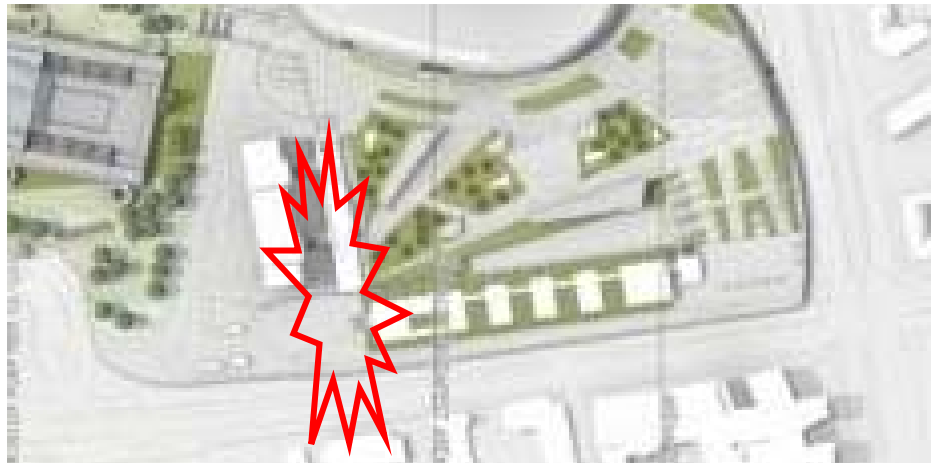
Metró műtárgy



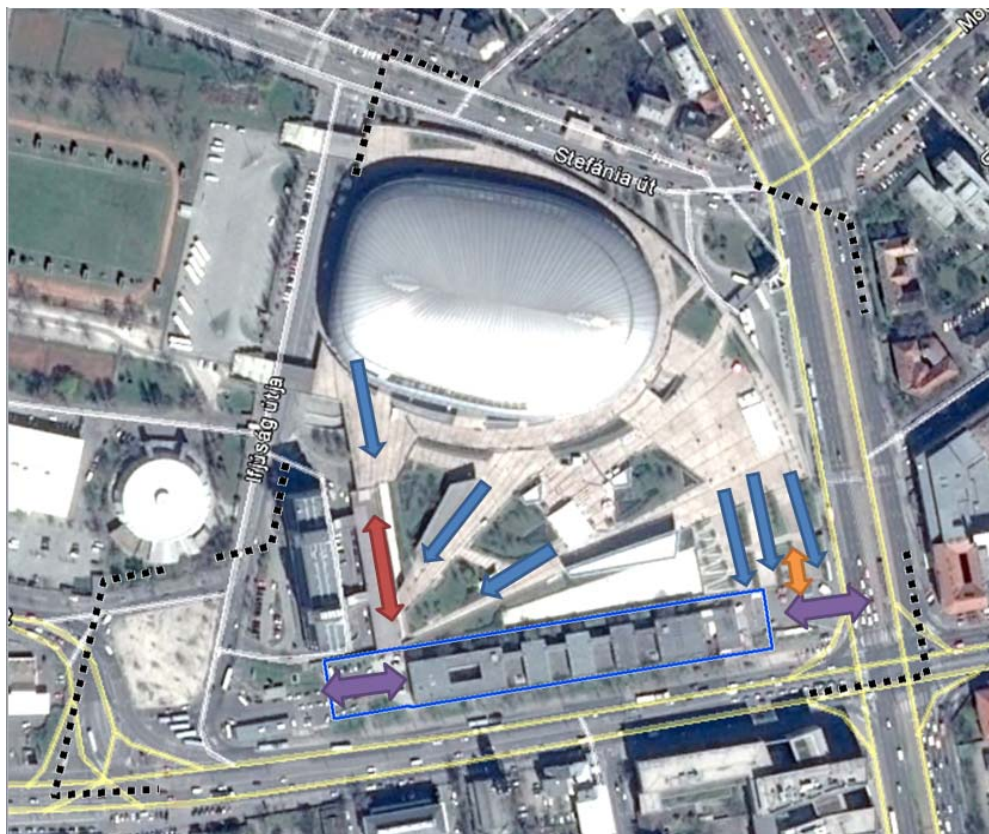
- b.) A 32533/8 hrsz.-ú telek építménye (gyalogos rámpa) egy része a 32538/1 hrsz.-ú telken áll (13 m²).



- c.) A 32533/8 hrsz.-ú telek építménye a tűzoltóság felvonulási területe, amely kizárólagosan a 32538/1 hrsz.-ú telken át közelíthető meg.



d.) A terület érintő gyalogos és tűzoltó gépjármű forgalom:



↔ Metro megközelítési irányok
↔ Tűzoltóság felvonulási területe

↔ Autóbusz pályaudvar forgalma
↔ Sportaréna közönségforgalma

2.9. KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLATA

Közúti közlekedés

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



A Hungária körút – Kerepesi út – Ifjúság útja – Stefánia út által határolt terület csomópontjainak forgalomterhelését a reggeli és délutáni áramlási ábrák mutatják be részletesen. (A forgalmi adatok a 2012. évre vonatkoznak)

A Hungária körút a területrendezési tervekben is megjelenő legbelső budapesti körirányú útvonal. A 2x3 forgalmi sávú közúti keresztmetszettel, középfekvésű villamospályával, fontosabb csomópontjaiban különszintű vagy összehangolt jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontokkal 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 Kerepesi úti csomópontban csúcsforgalmi időszakokban rendszeresen 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 szintén 2x3 forgalmi sávú 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 Kerepesi út építési területét több telek együttesen alkotja, melyek közül rendhagyó módon a 32474 hrsz.-únak nem a Fővárosi Önkormányzat, hanem a MÁV Zrt. a tulajdonosa. A rendezetlen helyzet az egykor a Keleti pályaudvarig közlekedő Gödöllői HÉV-ből származó „örökség”.



A Kerepesi út a Keleti pályaudvarig bevezető HÉV pályával (1958.)

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

A Stefánia úton egyoldali szervíz 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.



Ifjúság útja

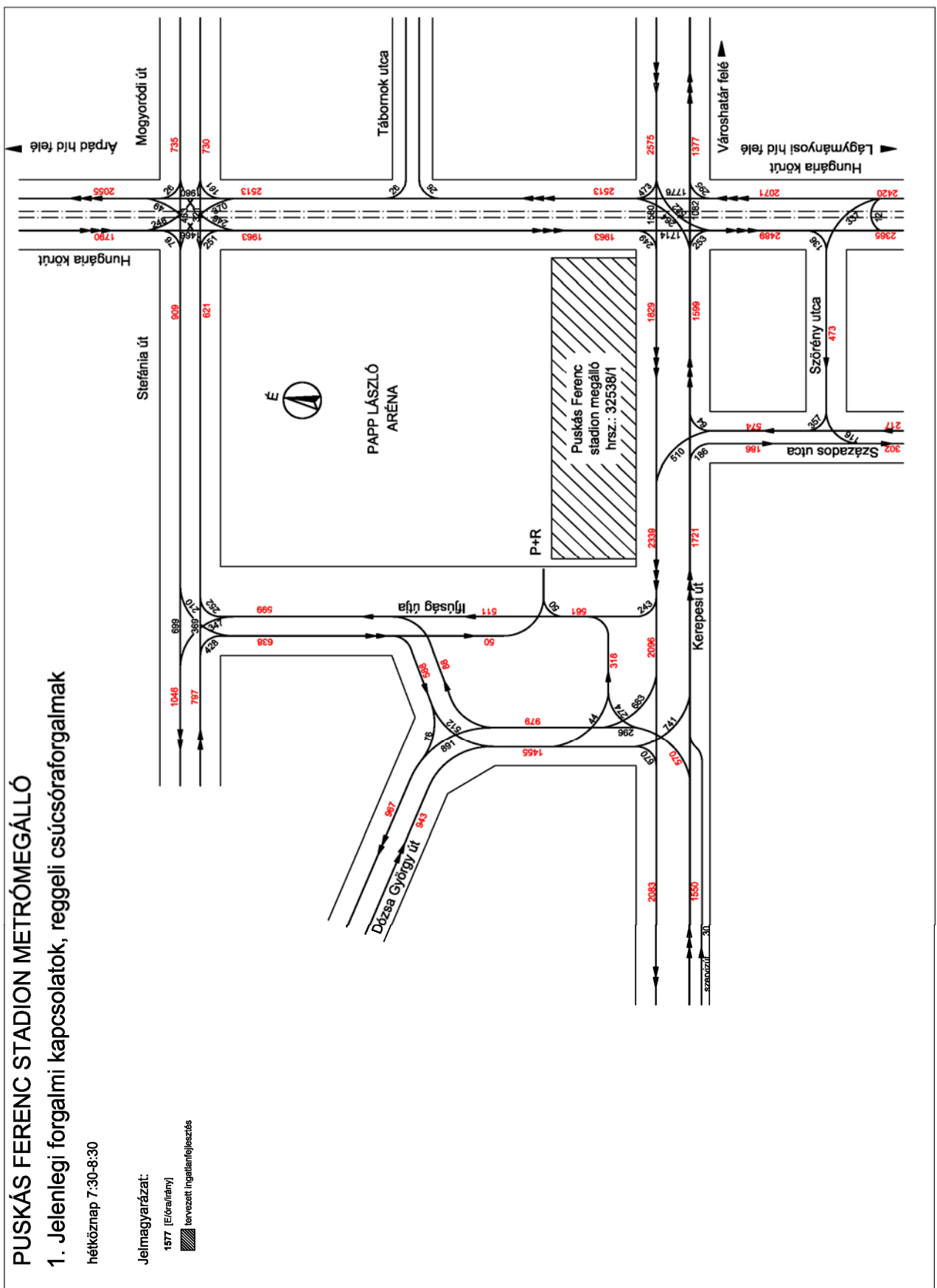


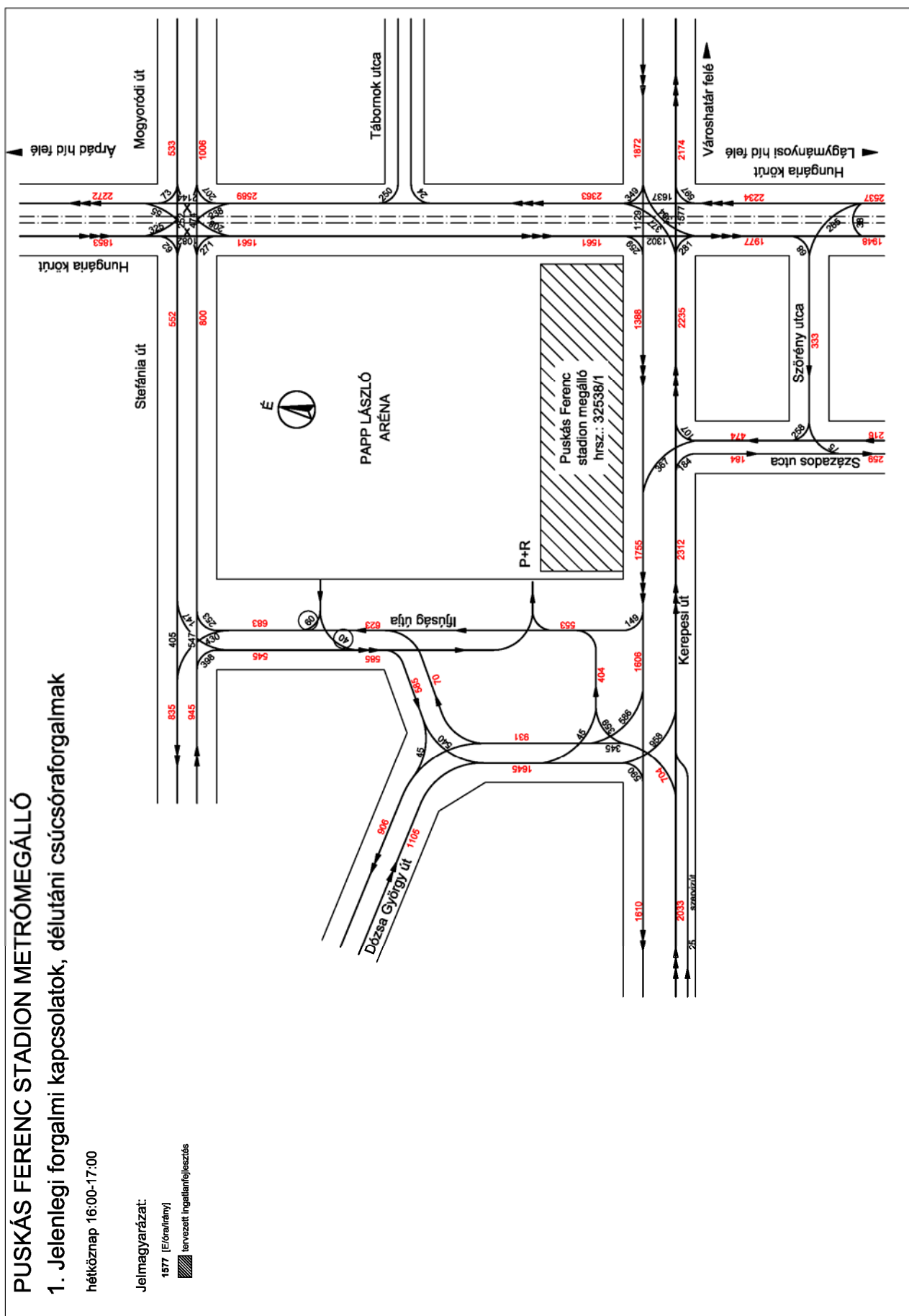
Stefánia út

Az Aréna hotel és a Papp László Budapest sportaréna közötti közterület a kiszolgáló úthálózatba tartozik, melynek elsődleges szerepe a sportlétesítmény jelentős befogadóképességű személygépjármű garázsának valamint a Puskás Ferenc stadion autóbusz parkolójának működtetése.

A Papp László Budapest sportaréna-hoz és az Aréna hotelhez kapcsolódó áruszállítás a közúti forgalom zavarása nélkül megoldott.

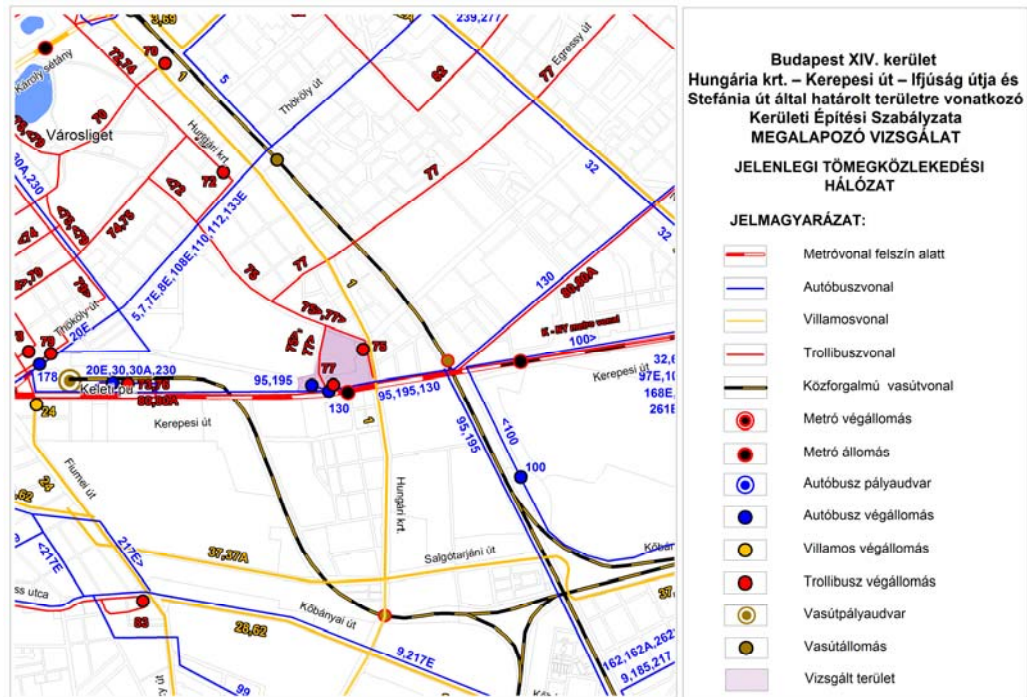
A Kerepesi út – Hungária körút csomópontjánál a metróállomás bejárata előtti gyalogos felületen kereskedelmi létesítmények is üzemelnek, melyek árufeltöltése nincsen megfelelően megoldva.





Közösségi közlekedés

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

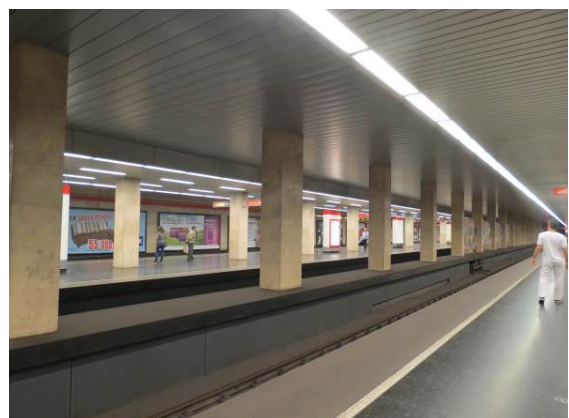


A Hungária körút – Kerepesi út – Ifjúság útja – Stefánia út által határolt területet közösségi közlekedése a Kerepesi út – Hungária körút csomópontjára koncentrálódik. A csomópont területén a napi átszálló utasok száma eléri a 30-50.000 utast.

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-trolibusz 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 Őrs vezér teréig megépített metróvonal következtében a megállóhely speciális adottságai egy Kőbányai szárnyvonal induló pontjaként kerülhetek volna a későbbiekben még kihasználásra, azonban ez a többször felmerült elképzelés a várható költségek és a becsülhető utas terhelés következtében nem került a főváros fejlesztési elképzelései közé.



A Puskás Ferenc stadion megálló peronszintje 110.68 m Adria feletti magasságon épült meg, amely egy-egy elosztó szinten keresztül (113.78 m A.f.) kapcsolódik a Kerepesi út Hungária körúti (116.68 m A.f.) és a Dózsa György úti (115.93 m A.f.) csomópontok felé a felszínhez. Az állomási műtárgy tetején a kétszintes iroda épület elhelyezését egy speciális gerendarács biztosítja. A 120 m peron hosszúságú állomás vasbeton műtárgyának teljes szélessége 31,84 m.

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-trolibusz hálózat végállomásai elsősorban a Kerepesi út szélső forgalmi sávjában kerültek elhelyezésre, jelentősebb számú jármű elhelyezését is biztosítva.

Az Újpalotai lakótelep és a Kőbányai új köztemető kapcsolatát biztosító 130-as és 95/195-ös autóbusz viszonylatok végállomási szakaszainak forgalomterhelése 20-25.000 utas/nap/2irány.

A Kerepesi út – Hungária körút csomópontját érintő trolibuszjáratok a Margit hídig közlekedő 75-ös viszonylat figyelembe vételével is elsősorban Zuglón belüli kapcsolatokat biztosítanak, a 77-es járat Alsórákos, a Keleti pályaudvarig közlekedő 80-as járat a Füredi úti lakótelep elérését teszi lehetővé. A trolibuszjáratok együttes forgalomterhelése 40-45.000 utas/nap/2irány.

Kelet-magyarország és a főváros közötti kapcsolatot szolgálja a Stadion autóbusz-pályaudvar, 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, szomszédos Puskás Ferenc stadion.

A legjelentősebb átszállási igény a metróállomáshoz kapcsolódik, amely a vonal egyetlen két kijáratot rendelkező létesítménye. A Hungária körúti kijárat a villamos, a Volán autóbusz-pályaudvar és a Kerepesi út melletti autóbusz-trolibusz végállomások egyik része felé, a Dózsa György úti kijárat a Kerepesi út melletti autóbusz-trolibusz

végállomások másik része és a Puskás Ferenc stadion felé biztosítja az eljutást. A Papp László Budapest sportaréna elérése mindkét metrókijárat felől biztosított.

A Papp László Budapest sportaréna-hoz kapcsolódva a látogatóforgalom számára – a terepszint fölé emelve – jelentős méretű előtér épült, melynek gyalogos felülete eléri a 15.000m²-t. Ez a terület – az alsó szinten lévő P+R parkoló és autóbusz pályaudvar révén kettős „területhasználattal” rendelkezik.



Az előtér gyalogos kapcsolatai a sportaréna-ban tartott rendezvények után lökészerűen megjelenő gyalogos forgalomra lettek méretezve, a gyalogos eljutás biztosított a

- Kerepesi út – Hungária körút csomópont-hoz (és metrómegálló bejáratá-hoz),
- Kerepesi út Dózsa György úti csomópont-hoz (és metrómegálló bejáratá-hoz),
- Puskás Ferenc stadion autóbusz-parkoló-já-hoz (Ifjúság útja felett átvezető két gyalogos felüljárón keresztül).

A Hungária körúton és a Stefánia úton a gyalogos járdával közös kerékpárút üzemel.

A Kerepesi út – Hungária körút tömegközlekedési átszálló csomópont-hoz kapcsolódó P+R parkoló részeként B+R rendszerű kerékpártároló nem került kialakításra.

A BuBi-MOL közbringa rendszer a Hungária körút – Kerepesi út – Ifjúság útja – Stefánia út által határolt területet nem érinti.

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 kiszolgáló úthálózatba tartozó Ifjúság útján 35 férőhelyes parkoló, a Stefánia út esetében szervíz út biztosítja a megállást.

Az Aréna hotel és a Papp László Budapest sportaréna közötti útvonal szintén a kiszolgáló úthálózatba tartozik, melynek elsődleges szerepe a sportlétesítmény jelentős befogadóképességű garázsának működtetése.

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 a Kerepesi út – Hungária körút tömegközlekedési átszálló csomópont-hoz kapcsolódóan biztosít eszközváltási lehetőséget. 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 379 szobás Aréna hotel az épület nyugati oldalán 16 férőhelyes kiépített felszíni parkolóval rendelkezik vendégforgalom számára, az épület nyugati oldalán a dolgozók számára 19 telken belüli parkoló áll rendelkezésre. (A szomszédos Papp László Budapest sportaréna lényegében korlátlan parkolási lehetőséget biztosít – díjfizetés ellenében bárki igénybe veheti – a 4 csillagos szálloda vendégei számára.)

A 32538/1 hrsz.-ú ingatlanon a metró állomás felett található a kétszintes Stadionok irodaház. A telken mintegy 30 felszíni várakozóhely is található, melynek használata nem szabályozott.

A rossz állapotú burkolattal rendelkező parkoló felülete munkanapokon 100%-ban kihasznált, mivel igénybevétele ingyenes (ellentétben a közeli P+R parkolóval).



Az egyes létesítmények rendeltetésszerű használathoz kapcsolódó parkoló számot a 33/2010 (XI.24) önkormányzati rendelet szabályozza Zuglóban, mely a Hungária körút – Kerepesi út – Ifjúság útja – Stefánia út által határolt területet vonatkozásában az országos előírások figyelembe vételével alkotott Budapesti Városrendezési és Építési Szabályzat szerinti 50%-os kedvezményt biztosítja jelenleg.

2.10. KÖRNYEZETI ELEMÉK ÁLLAPOTÁNAK VIZSGÁLATA

Zajterhelés

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

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

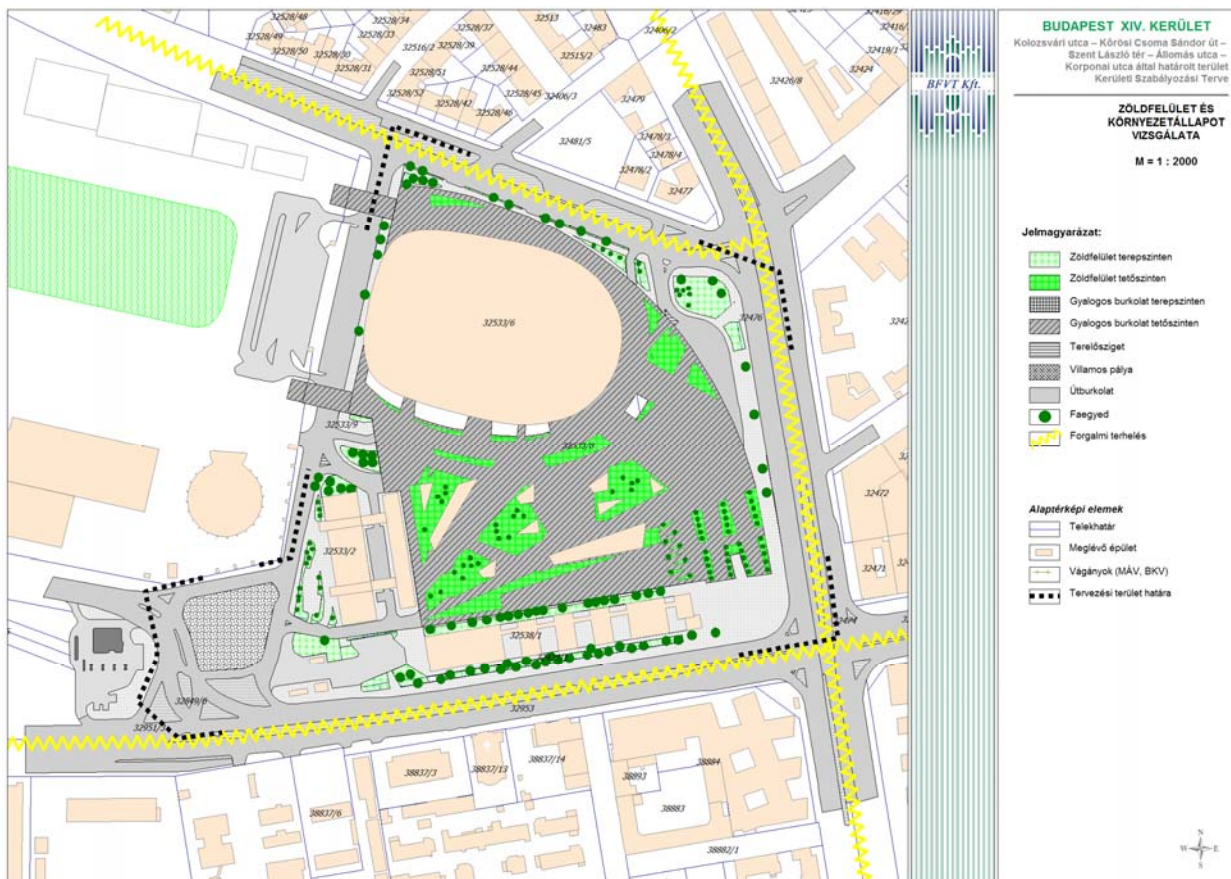
A környezeti zajterhelés határértékeit tartalmazó 27/2008. KvVM-EüM rendelet szerint értékelve a zajterhelést, megállapítható, hogy a területen és környezetében jelentős határérték-túllépés regisztrálható. A nappali határérték 65 dB_A, az éjszakai 55 dB_A főutak mentén.

Az alábbi táblázat az egész napra vonatkoztatott zajterhelési értékeket (L_{den}) tartalmazza a főbb útvonalak mentén.

Az egész napi terhelés (L_{den})

Erzsébet királyné útja	75-80 dB
Hungária körút (Kerepesi út - Kós Károly sétány)	75-80 dB
Thököly út	75-80 dB
Csömöri út	70-75 dB
Fogarasi út (Róna utca - Öv utca)	70-75 dB
Füredi utca (Vezér utca - Nagy Lajos király útja)	70-75 dB
Kerepesi út (Hungária út - Pongrác utca)	70-75 dB
M3 bevezető (Nagy Lajos király útja – Rákospatak utca)	70-75 dB
Nagy Lajos király útja (Bánki Donát utca - Kacsóh P. u.)	70-75 dB
Telepes utca	70-75 dB
Bánki Donát utca	65-70 dB
Cinkotai út (Vágóhegy utca - Egressy út)	65-70 dB
Egressy út	65-70 dB

forrás: ZKVSZ 2012.



Levegőminőség

OLM immissziós mérőállomás a területen és közelében nem található. A Teleki téri automata mérőállomás ~1,5 km-re van, amely csak tájékoztató adatokkal szolgál a vizsgált térség levegőminőségére.

Bár pontos vizsgálati adatok nem álnak rendelkezésre, de a térség levegőminőségét a városi háttérszennyezetségen túl alapvetően befolyásolják a helyi – közúti forgalomból származó – kibocsátások, a mindenkori meteorológiai viszonyok függvényében. 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.

A közúti forgalom elsősorban a szén-monoxid (CO) és a fővárosi légszennyezetségi szempontjából legproblematisabb nitrogén-oxidok (NOx) és a szilárd részecskék (szálló por, korom, felvert por, stb.) kibocsátásában meghatározó tényező.

A helyi légszennyező források között meg kell említeni a helyhez kötött (pont)forrásokat is, amely a tervezési terület környezetében gyakorlatilag az intézményi és lakossági fűtőberendezéseket foglalja magában – 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.

A jelentős forgalom a területen a talajt (ahol nincs beépítés, vagy burkolat) bevibrálja, így a talaj lég- és vízáteresztő képessége fokozatosan minimalizálódik.

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 ártalmatlaníttatását.

2.11. KÖZMŰVIZSGÁLAT

Vízellátás

A vizsgált terület ivó- és tűzvíz ellátása a 20. sz. Pesti alap nyomászóna hálózataról 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-egy DN 300 mm átmérőjű gerincvezeték létesült. A gerinchálózat nagy mennyiségű vizet képes szállítani, így a tárgyi terület az ivó- és oltóvíz-biztosítás tekintetében is kedvező helyzetben van.

A nyomászóna megtáplálása az északi vízbázisok felől történik, a rendszer ellennyomó medencéje pedig a Gellérthegy medencerendszer. A terepszint átlagosan 113,50 m Bf.-i szinten helyezkedik el, így a vezetékekben kialakuló hálózati nyomás kb. 2 bar-ra tehető.

A metróállomás környezetében jellemzően földfeletti kiviteli tűzcsapok találhatók, egyedül a Hungária körúton, illetve a Dózsa György út – Ifjúság útja csomópontban található 1-1 földalatti kiviteli tűzcsap. Bár a tűzcsapok által lefedett 100 méteres ellátási körzet a tárgyi területet lefedi, ugyanakkor megjegyzendő, hogy a Kerepesi úton csak a déli járda mentén létesültek földfeletti kiviteli tűzcsapok, melyek felhasználása az északi oldalon tervezett beépítéshez elképzelhetetlen a jelentős közúti forgalom miatt.

Csatornázás, szenny- és csapadékvíz-elvezetés

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

A belső hálózat gravitációs üzemű, azonban három átemelő is található a területen. Az egyik egy szennyvízátemelő, ami a terület keleti oldalán épült ki, mivel az útpálya és a kiszolgáló létesítmények egy része is a környező terepszinthez képest mélyebben helyezkedik el. A Sportaréna teraszáról a csapadékvíz az alsó szinten lévő csapadékvíz csatornába vezetik, aminek befogadója a Hungária körúton lévő egyesített rendszerű csatorna. A befogadóba, annak kapacitása miatt, csak adott mennyiségű csapadékvíz vezethető be, ami miatt egy záportározó és egy záporvíz átemelő kialakítására volt szükség, melyek jóval az új Sportaréna előtt épültek ki. A meglévő záportározó kapacitása nem megfelelő, így nagyobb intenzitású csapadékesemények során a pályaudvaron gyakoriak az elöntések.

A harmadik átemelő az Ifjúság útjánál található, ami közterületi csapadékvizeket emeli az Ifjúság úti egyesített rendszerű csatornahálózatba.

Villamosenergia-ellátás

A vizsgált terület ellátását egyrészt a 120/10 kV Népliget alállomásból, másrészt a 120/10 kV Városliget alállomásból kiinduló középvezetű kábelek biztosítják. A terület szomszédságában az alábbi transzformátorok adják a kiefeszűtsűgű hálózati táppontjait:

- 4613/10,
- 10018/10,
- 0567/10,
- 8855/10 és 8859/10,
- 8821/10,
- 8819/10,
- 0327/10 sz. 10/0,4 kV.



A középvezetű hálózat, az erőátviteli kiefeszűtsűgű hálózat, valamint a közvilágítási hálózat is a térségben kábelként létesűlt. A transzformátorok jellemzően épűletben 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 nagyközépnomásű hálózatának táppontja a Zách utcai nagy/középnomásű gáznyomásszabályzó állomás, melyből kiinduló 1 bar nyomásű gázvezeték a Hungária körűton érkezik DN 600 HA méretű vezetéken érkezik, majd halad tovább észak felé. A terület szomszédságában, az Ifjűság utcában található a FŐGÁZ 6 bar nagyközépnomásű gázvezetéke is. A vezeték a Városliget felől érkezik, és az Ifjűság útján elhelyezett nyomásszabályzóhoz DN 80 mm mérettel csatlakozik. A nyomásszabályzó növelt kisnyomásű betáplálást biztosít a Danubius Hotel Aréna, valamint a vizsgálati területen működő BKK jegypénztár számára. A hotelt ellátó növelt kisnyomásű gázvezeték DN 160 PE mérettel épűlt ki.



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

Távűhűelés

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 Tábornok 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 nyomvonalvezetését 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 szektorsugárzó 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.

3. 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. ker. Kerepesi út-Hungária krt. találkozásánál tervezett Stadionok Irodaház telepítési tanulmányterve. Metró védelmi zóna vizsgálat				Tervszám: 339176/508	
Szakág: Szerkezettervezés				Rajzsám: 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 földmére a korábbi, BKV-val 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.

HELYZETÉRTÉKELŐ MUNKARÉSZ

4. PROBLÉMATÉRKÉP/ÉRTÉKTÉRKÉP (ÉPÍTETT-, TÁJI-, EGYEDI-ILLETVE TERÜLETI ÉRTÉKEK ÁBRÁZOLÁSA)

PROBLÉMÁK

AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET PROBLÉMÁI:

- A kialakult beépítettségi állapot, valamint a ZKVSZ és a korábban hatályos ZKSZT által meghatározott építési övezeti határértékek összevetése jól kirajzolja, hogy a tervezési terület telkei egy része a terveszközökben meghatározott paraméterekhez képest túlépített.
- A Sporthotel telkén a beépítési mérték és a szintterületi mutató is túllépi a ZKVSZ által meghatározott értékeket.
- A Papp László Aréna telkén a beépítési mérték lépi túl a ZKVSZ paramétereit.
- A tervezési terület közvetlen környezetében található rossz állagú épületek a Kőröscsarnok 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, amelyek többsége a metró keleti kijáratánál található.
- Általános probléma a kerítések leromlottsága és/vagy esetleges kialakítása. A tájképet különösen a Puskás Ferenc Stadion kerítése és a Kerepesi út menti honvédelmi terület térfala rontja.
- A zárt, a közterülettel nem kommunikáló homlokzatok mentén a nem megfelelő közbiztonság és a vandalizmus is előfordul. A zártság a Papp László Aréna földszintje és a megemelt köztér alatti terület utcai homlokzata mentén a legjellemzőbb.
- A Sporthotel mögötti tűzoltósági felvonulási területre csak magánterületen keresztül lehet behajtani.
- A Puskás Ferenc Stadion körüli megemelt köztér földéme átnyúlik a metróépület telkére.

KÖRNYEZETI PROBLÉMÁK:

- A környezeti elemek tekintetében a közlekedésből fakadó forgalmi terheléseket kell megemlíteni, mind zaj, mind pedig (esetleg romló) levegőminőség formájában. A nagyméretű burkolt felületek és épületek hőszigetet képeznek.
- A tervezési területen és közvetlen környezetében nagy számban fordulnak elő degradálódott területek. A leromlott, töredezett burkolat, a megromlott utcabútorok és a pavilonok egész éves jelenléte a metró mindkét kijáratánál rontja a közterület minőségét.

- Gondozatlan zöldfelületek különösen a Puskás Ferenc Stadion területén belül találhatóak. Ezek a megkezdődött stadion-újjaépítés következtében folyamatosan rongálódnak. A közterületi fasorok és zöldsávok általánosságban elhanyagoltak.

KÖZLEKEDÉSI 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 területek 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 autóbusz-tárolás mind a gépjárműforgalom, mind a gyalogosközlekedés szempontjából zavaró hatású.
- Az M2 metróvonal és a távolsági buszközlekedést lebonyolító autóbusz-pályaudvar közötti színvonalas – közvetlen – gyalogosforgalmi kapcsolat hiányzik.
- A Stadionok metróállomás Hungária körút felé vezető kijáratának nincs akadálymentes térszíni kapcsolata.
- A Kerepesi út tervezési területtel érintett szakaszán a kerékpáros infrastruktúra hiányzik.
- A Hungária körút Stefánia út és Kerepesi út közötti szakaszán a gyalogos és kerékpáros infrastruktúra számára a közterületi szélesség nem megfelelő a színvonalas közlekedéshez, emiatt jelentősek a konfliktusok.

ÉRTÉKEK

ÉPÍTETT ÉRTÉKEK:

- 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.

TÁJI ÉRTÉKEK:

- Táji, természeti értékek a vizsgált területen nincsenek. A meglévő növényzet kevés, mikroklima javító hatást kifejteni nem tud. Helyenként minimális esztétikai értékkel bír.

KÖZLEKEDÉSI ÉRTÉKEK:

- A Kerepesi út alatti M2 metróvonal a közúti forgalomtól független, nagykapacitású gyorsvasúti eljutási lehetőséget biztosít mind a belváros, mind az Örs vezér tere irányába.
- Az M2 metróvonal és a Hungária körúton közlekedő 1-es villamos, valamint a metróállomásra szervezett ráhordó autóbusz- és trolibusz-viszonylatokkal együttesen egy jelentős átszálló forgalmú városi közlekedési csomópontot alkotnak.
- A metróállomáshoz kapcsolódó Stadion távolsági autóbusz-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 nagyobb részt kihasználatlan.

KÖZMŰ ÉRTÉKEK:

- A terület közművekkel való ellátottsága teljes mértékű.

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

5. ÚJ TELEPÜLÉSRENDEZÉSI HÁTTÉR, JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET OKOZTA VÁLTOZÁSOK

5.1. AZ ÚJ KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT ÉS A HATÁLYOS ZKVSZ VISZONYA

A jogszabályi háttér változása magában hordozza a kerületi terveszközök rendszerének a változását is. Mivel a korábbi fővárosi településrendezési eszközökre épült kerületi terveszköz 2018. december 31-ig még alkalmazható a Trk. 45. § (1) bekezdése alapján, 2018. december 31-ig az „új típusú tervek” és a korábbiak párhuzamosan lehetnek hatályban.

A párhuzamosság csak időben értendő, a területi hatályt illetően nem lehet átfedés. Jelen „új típusú” kerületi építési szabályzat (KÉSZ) jóváhagyásával a ZKVSZ területi hatálya módosul, a későbbiekben nem hatályos jelen KÉSZ területére.

Budapest Főváros XIV. kerület, Zugló kerületi terveszközei közül 2018. december 31-ig az új és korábbi típusú tervek együttesen lesznek hatályban, 2018. december 31-től csak az új típusú tervek élhetnek tovább.

5.2. AZ ÚJ KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT TERVEZETT FELÉPÍTÉSE, STRUKTÚRÁJA

A településrendezési jogi háttér változása a kerületi terveszközökre nem csak az új fővárosi tervszinteken keresztül hat, hanem **a kerületi településrendezési terv készítésére, tartalmára is kihatással van.**

A **kerületi építési szabályzat** fogalmát és tartalmi elvárásait a **Trk. 20. §** tartalmazza.

Jelen szabályozási terv területe a kerület részterületére (településszerkezeti egység területére), Hungária krt. - Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt területre vonatkozik. A tervezési terület az együtt tervezendő terület definíciójának (Trk. 2. §) megfelel.

5.2.1. A RENDELETTERVEZET FELÉPÍTÉSE, TARTALMI KÖVETELMÉNYEK A TRK. 5. MELLÉKLETE SZERINT

A KÉSZ részletes tartalmi követelményeit a **Trk. 5. melléklete tartalmazza**, figyelemmel a 13. § (3) bekezdésben foglaltakra.

A Trk. 5. melléklete alapján a KÉSZ rendeletének strukturálása az alábbiak szerint javasolt:

<i>Trk. 5. melléklet - kivonat</i>	<i>Javasolt KÉSZ struktúra</i>
„1. RENDELET	1. RENDELET

1.1. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK**1.1.1. Általános előírások****1.1.2. Közterület alakításra vonatkozó előírások****1.1.3. Az épített környezet és a településkép alakítására vonatkozó előírások****1.1.4. A táj és a természeti környezet védelmére vonatkozó előírások****1.1.5. Környezetvédelmi előírások****1.1.6. Veszélyeztetett területekre vonatkozó előírások****1.1.7. Egyes sajátos jogintézményekkel kapcsolatos előírások (tilalmak, telekalakítás, településrendezési kötelezések, közterület-alakítás)****1.1.8. Közművek előírásai****1.1.9. Építés általános szabályai****1.2. RÉSZLETES ÖVEZETI ELŐÍRÁSOK****1.2.1. Beépítésre szánt építési övezetek előírásai****1.2.2. Beépítésre nem szánt övezetek előírásai****ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK****Általános előírások****Közterület alakításra vonatkozó előírások****Az épített környezet és a településkép alakítására vonatkozó előírások****A táj és a természeti környezet védelmére vonatkozó előírások****Környezetvédelmi előírások****Közművek előírásai****Építés általános szabályai****1.2. RÉSZLETES ÖVEZETI ELŐÍRÁSOK****Beépítésre szánt építési övezetek előírásai****Beépítésre nem szánt övezetek előírásai****5.2.2. A RENDELET MELLÉKLETEI**

A Trk. 5. melléklete alapján a KÉSZ mellékleteinek strukturálása az alábbiak szerint javasolt:

Trk. 5. melléklet - kivonat	Javasolt KÉSZ mellékletek
„2. RENDELET MELLÉKLETEI	2.1. SZABÁLYOZÁSI TERV
2.1. SZABÁLYOZÁSI TERV	Kötelező érvényű elemek
2.1.1. Beépítésre szánt építési övezetek	Beépítésre szánt építési övezetek
2.1.2. Beépítésre nem szánt övezetek	Beépítésre nem szánt övezetek
2.1.3. Kötelező szabályozási	Kötelező szabályozási elemek

<i>elemek</i>	
2.1.4. Más jogszabály által elrendelt szabályozási elemek	
2.1.4.1. Művi értékvédelmi elemek, örökségvédelmi elemek	
2.1.4.2. Táj- és természetvédelmi elemek	
2.1.4.3. Védőterületek, védősávok	
2.1.4.4. Korlátozások	
2.1.5. Javasolt szabályozási elemek	
2.1.6. Tájékoztató elemek	Tájékoztató elemek
2.2. EGYÉB MELLÉKLETEK	
2.2.1. Elővásárlási joggal érintett területek	Alaptérképi elemek
2.2.2. Egyes sajátos jogintézmények (tilalmak, településrendezési kötelezések, telekcsoport újraosztással érintett terület)	
2.3. EGYÉB FÜGGELÉKEK*	*Függelék helyett a szükséges jegyzékeket, valamint a mintakeresztaszelvényeket az
2.3.1. Védelmi-korlátozás jegyzékek	Alátámasztó munkarészben
2.3.2. Mintakeresztaszelvények"	javasoljuk szerepeltetni.

A helyi építési szabályzat melléklete a **szabályozási terv**, amelynek meghatározását, tartalmát és rajzi jelölés módját a **Trk. 13. és 20. §-a, valamint a 6. melléklet 2. pontja határozza meg.**

Az eddig gyakorlattól eltérően az **egyes építési övezetek és övezetek szabályozási határértékeit tartalmazó táblázatokat** a részletes övezeti előírások helyett a **mellékletben kell feltüntetni, a jogszabályalkotásról szóló 61/2009. (XII.14.) IRM rendelet alapján.**

Fentiek alapján a tervezett mellékletek az alábbiak:

1. Melléklet – Építési övezetek és övezetek szabályozási határértékei
2. Melléklet – Szabályozási terv – Szabályozási elemek, Védelem, korlátozás, kötelezettség elemei (1:2000 méretarányal)
3. Melléklet - Forgalmi szerepet betöltő gyűjtőutak

1. melléklet – Építési övezetek és övezetek szabályozási határértékei

2. melléklet – Szabályozási terv

Szabályozási elemek, Védelem, korlátozás, kötelezettség elemei

KÖTELEZŐ ELEMÉK

	Tervezett szabályozási vonal
	Feltételhez kötött szabályozási vonal
	Szabályozási szélesség
	Övezeti, építési övezeti határvonal
	Övezeti, építési övezeti jel
	Eltéréssel szabályozott építési vonal
	Kötelező megszüntető jel
	Építési hely
	Térszín alatti építmény elhelyezésére kijelölt terület beépítésre nem szánt területen
	Menekülő lépcsőház, lift és rámpa kivételével földszinten nem beépíthető terület,
	Közterületen lévő bontandó építmény
	Gyorsvasút felszíni gyalogos-kapcsolata számára felhasználható terület
	P+R parkoló, B+R tároló számára felhasználható terület és minimális befogadóképessége
	Távolsági autóbusz-pályaudvar területe
	Közúti vasúti (villamos) pálya
	Meglévő / tervezett kerékpáros infrastruktúra
	Gyalogos kapcsolatok biztosítása felszínen
	Gyalogos kapcsolat helybiztosítása felszín alatt
	Gyalogos kapcsolatok biztosítása felszín felett
	Tűzoltási útvonal korlátozás nélküli biztosítása
	Tervezési terület határa

TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK

	Városi gyorsvasút védelmi zónája
	Meglévő gyalogoshíd
	Nagyközépnymású földgáz gerincelosztó vezeték biztonsági övezete
	Metró műtárgy

ALAPTÉRKÉPI ELEMÉK

	Meglévő telekhatár
	Meglévő épület / dekk
	Helyrajzszám
	Házszám
	Kerülethatár

5.3. A KÉSZ TARTALMI ELEMEIT MEGHATÁROZÓ, MEGVÁLTOZOTT OTÉK ELŐÍRÁSOK ÉS FOGALMAK

2012-ben az OTÉK 1. számú melléklete, a fogalom-meghatározások több pontja is módosult (megszűnt, módosított, vagy új fogalmak). A releváns, kerületi terveszköz készítésére is kiható fogalmak és fogalmi változások az alábbiak:

- **A szintterületi sűrűség fogalmát felváltotta a beépítési sűrűség**

„91. **Szintterület-sűrűség:** a beépítésre szánt terület egyes területfelhasználási egységein elhelyezhető épületek összes szintterületének és a területfelhasználási egység területének viszonyozása.”

„13. **Beépítési sűrűség:** a területfelhasználási egységek területén elhelyezhető épületek valamennyi építményszintjének összesített bruttó alapterülete és a területfelhasználási egységeknek a köztük lévő, településszerkezetet nem meghatározó közterületek területével növelt területének viszonyozása.”

A különbség tehát a közterületek beszámításából adódik.

Az FRSZ egyik feladata a **területfelhasználási egységek beépítési sűrűségének meghatározása**. 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 értékebe beépülve. **A bsá és a bsp érték együtt képezik a bs jelű beépítési sűrűség értéket az OTÉK szerinti meghatározással.**

A kerületi terveszköznek az FRSZ határértékeinek kell, hogy megfeleljen úgy, hogy az adott területen belüli építési telkekre jutó (épített – tényleges sűrűség; építhető – tervezett sűrűség) bruttó szintterületek összessége ne haladja meg a településszerkezeti egységre számított értéket.

A szintterületi mutató meghatározása általánosan elfogadott gyakorlat, ezt célszerű az új kerületi építési szabályzatban is tovább éltetni. A szintterületi mutató értéke alapján számított kialakítható szintterületi értékeket a területfelhasználási egységre kell összegezni, és a kapott értéket kell összevetni az FRSZ-ben megszabott sűrűségérték alapján számított szintterületi értékkel.

A kerületben a hatályos ZKVSZ a BVKSZ szintterületi mutató fogalmát szigorította oly módon, hogy a szintterületbe a parkolás céljára szolgáló területek is beszámításra kerültek. Így koncepcionális döntés továbbra is, hogy a kerületi építési szabályzatban általánosságban önálló parkolási szintterületi mutató nem kerül meghatározásra, mivel a későbbi rendeltetésváltoztatások, használati változások nehezen követhetőek, így a kerületi építési szabályzatban alkalmazott szintterületi mutató értékek alapján számított építhető szintterületnek az FRSZ bsá értéke alapján számított értéknek kell megfelelnie általánosságban. Azonban azokon a területeken, ahol a már meglévő létesítmények épületen belüli parkolói, vagy olyan tervezett létesítmények, ahol egyébként nem lenne gazdaságos parkoló szintet építeni, ott parkolás épületen belüli támogatása céljából a KÉSZ meghatározott kizárólag erre a célra felhasználható szintterületi mutatót.

- **A szintterület tartalmának változása a fővárosban**

„90. Szintterület: az építményszint (vakolt, burkolt) épületszerkezetei által elfoglalt területtel növelt alapterülete (bruttó építményszint terület), amelybe nem kell beszámítani a földszinti fedetlen terasz alapterületét.”

„110. Szintterület: az összes építményszint bruttó alapterülete.”

Budapesten a BVKSZ 3. § (2) bekezdése korábban az alábbiakat határozta meg:

„Épület bruttó szintterülete az építményszintek bruttó területeinek összege, **amelybe nem kell beszámítani:**

- a) az épület 1,90 m-nél kisebb szabad belmagasságú területeit,
- b) az első pincszintnek minősülő építményszint területnek a lakásokhoz tartozó tárolóhelyiségeit,
- c) a személygépjármű-tároló területét az OTÉK, illetőleg a fővárosi vagy helyi parkolási rendeletben megállapított férőhely mértékéig,
- d) a c) pont szerinti mértéket meghaladó, épületben elhelyezett személygépjármű-tárolók területének felét.”

A KÉSZ övezeti paraméterként beépítési sűrűséget nem határozhat meg, mivel annak számításánál a közterületek területét is figyelembe kellene venni, az övezeti előírások pedig csak az abba sorolt telekre vonatkoztathatók, a közterületekre nem. **A lehetséges eszköz a szintterületi mutató, ami Budapesten már hagyományos paraméter.**

Fentiek alapján fontos változás a BVKSZ megszűnésével, hogy az eddigi gyakorlattal ellentétben a szintterület számítása az OTÉK mindenkor előírásainak szerint kell, hogy történjen, így a korábban figyelmen kívül hagyandó területek a szintterület értékét „növelik”. Így az új TSZT alapján készülő terv esetében, egy kialakult épületállományú terület vizsgált szintterületi értékei magasabbra adódnak, mint a korábbi rendszer szerinti vizsgálatok esetén.

A szintterületi mutató sem a TRK.-ban, sem az OTÉK-ban nem definiált, mindösszesen a BVKSZ alkalmazta, és ennek megfelelően a KVSZ-ekben, KSZT-ekben is szerepelt. A nemzetközi gyakorlatnak megfelelően BVKSZ megszűnését követően is javasolt továbbéltetni a mutatót, mivel telekre vonatkozó objektív és számon kérhető mutatóról van szó a hatósági munka megkönnyítése, és a jogbiztonság érdekében – egyúttal jól kifejezi a környezet terhelését is. A KÉSZ-ben alkalmazott szintterületi mutató definiálásra került, továbbá egyes esetekben a parkolás épületen belüli támogatása céljából meghatározott szintterületi mutató is alkalmazásra került egyes intézményi és a különleges területek esetében.

Beépítési magasság

Az **építménymagasság** helyett új gyűjtőfogalom a **beépítési magasság**

Az OTÉK azon előírása, miszerint „A helyi építési szabályzatban **egységesen kell meghatározni** a megengedett beépítési magasságot” ennek értelmezése azt jelenti, hogy **egy-egy építési szabályzat csak egy-egy magassági típust alkalmazhat**, ez azonban heterogén városszerkezet és beépítési karakter esetén problematikus lehet. **Az FRSZ OTÉK-tól eltérően** (ÉHAT/112/1/2014. számú OTÉK-tól való eltérési engedély alapján) a 4.§ (2) bekezdésében kimondja, hogy:

„A KÉSZ-ben a beépítési jellemzőknek **legjobban megfelelő, a beépítési magasság gyűjtőfogalma alá tartozó épületmagasság, homlokzatmagasság és párkánymagasság vegyesen is alkalmazható.**”

Fentiek alapján a tervezési területen a beépítési jellemzőknek és a karakternek legjobban megfelelő **épületmagasság kerül alkalmazásra.**

A beépítésre szánt területek esetében a telekre előírt legkisebb zöldfelületbe a **tetőkertek beszámíthatósága változott** (növekedett a beszámíthatóságuk), illetve az **állandó vízborítottsággal és vízi élővilággal bíró vízfelületek is beszámíthatóvá váltak** (OTÉK 5. számú melléklet).

- Azon területfelhasználási egységekre, ahol az OTÉK Budapest viszonylatában a meglévőnél jelentősen alacsonyabb legkisebb zöldfelületi arányt határoz meg (az építési telkekre vonatkozóan), a TSZT a területfelhasználási egység területére vonatkozó **legkisebb zöldfelületi átlagértéket** állapított meg. Egy-egy területfelhasználási egységen belül meghatározásra kerülő építési övezetek, övezetek OTÉK szerinti legkisebb zöldfelületi értéke a KÉSZ-ben differenciáltan állapítható meg. A tervezési területet érintő, meghatározott legkisebb zöldfelületi átlagértékkel rendelkező területfelhasználási egységeket az alábbi táblázat tartalmazza a paraméterekkel együtt:

Területfelhasználási egység			TSZT	OTÉK
			A területfelhasználási egység területére vonatkozó legkisebb zöldfelületi átlagérték (%)	Az építési telekre vonatkozó legkisebb zöldfelület (%)
Vegyes	Intézményterület városias, laza beépítésű része	Vi-2	25	a be nem épített terület 50%-a

Zöldfelületi átlagérték

Azon területfelhasználási egységekre, ahol az OTÉK a meglévőnél jelentősen alacsonyabb legkisebb zöldfelületi arányt határoz meg az építési telkekre vonatkozóan, a TSZT a területfelhasználási egység területére vonatkozó legkisebb zöldfelületi átlagértéket állapított meg. Az egyes területfelhasználási egységeken belül meghatározásra kerülő építési övezetek, övezetek OTÉK szerinti legkisebb zöldfelületi értéke a KÉSZ-ben differenciáltan állapítható meg, de az építési övezetek, övezetekre meghatározandó zöldfelületi minimumoknak összességében biztosítaniuk kell a területfelhasználási egységre vetített, TSZT-ben meghatározott legkisebb zöldfelületi átlagértéket.

Néhány területfelhasználási egységnél – különösen a telepszerű lakóterületek egy részén – a meglévő beépítési struktúra miatt a kialakult zöldfelületi arány növelésére nincs reális lehetőség. A TSZT-nek megfelelően a legkisebb zöldfelületi átlagérték biztosításától akkor lehet eltekinteni, ha egy 3 ha-nál nagyobb területfelhasználási egységen belül ez az érték ma sem biztosított, és a kialakult beépítési struktúra értéket képvisel, vagy megváltoztatására hosszabb távon sincs reális lehetőség. Ebben az esetben a területfelhasználási egységen belül kialakult zöldfelületi átlagérték tovább nem csökkenthető.

Fogalommagyarázat

- Szintterületi mutató (*szm*): Az összes építhető bruttó szintterület és a telekterület hányadosa.
- Eltéréssel szabályozott építési vonal: Az épület adott homlokzati hosszának legalább 50%-ának, a földszint feletti szinteken a jelölt építési vonalon kell állnia.

Általános rendelkezés:

- A területen lakófunkció létesítése nem megengedett.
 - Pavilon létesítése kizárólag a 32848/3 hrsz-ú telken összességében legfeljebb 200 m² alapterületen megengedett.
- Az építési övezetek területén a melléképítmények közül közmű-becsatlakozási műtárgy és zászlótartó oszlop helyezhető el.

Vi-1/1 építési övezet:

- A Vi-1/1 jelű építési övezet területén a metró felszíni kijáratainak biztosítása mellett, kereskedelmi, szolgáltató, és iroda rendeltetés is elhelyezhető.
- Földszinti kialakításra vonatkozó javaslatok:
 - a szabályozási terven jelölt be nem építhető földszinti területen, a Sportaréna közönségének átengedése mellett a tűzoltó gépjárművek szabad átközelkedésének lehetőségét is biztosítani szükséges,
 - kereskedelem és szolgáltatás kizárólag a földszinten, és legfeljebb bruttó 6.000 m² területen létesíthető, mely alapterületbe a 6,0 vagy annál szélesebb közforgalom számára megnyitott passzázs területe nem számítandó be.
- A telek javasolt kötelezően kialakítandó zöldfelülete a meglévő zöldfelületet kis mértékben meghaladja, jelenlegi 14% helyett 15 %, ami tetőkertként alakítható ki.
- Az eltéréssel szabályozott építési vonal min. 50%-os hosszán alakítandó ki homlokzat.
- A szabályozási tervlapon jelölt metró felszín alatti létesítmény által érintett telken építési tevékenységet csak ennek figyelembe vételével lehet végezni, a főváros közlekedésszervező intézményével és a metró üzemeltetőjével egyeztetett módon.

Vi-1/2 építési övezet:

- A Vi-1/2 jelű építési övezet szállás és az ehhez kapcsolódó vendéglátás, szabadidő-eltöltés és egészségügyi rendeltetési egységek elhelyezésére szolgál.

K-Sp építési övezet:

- A K-Sp jelű építési övezet időszakosan egy időben nagy forgalmat vonzó sport, kulturális, közösségi szórakoztató és azokat kiszolgáló rendeltetések és kiegészítő rendeltetesként kiskereskedelem, vendéglátás rendeltetés elhelyezésére szolgál.

K-Közl építési övezet:

- A K-Közl jelű építési övezet a térszínen autóbusz-pályaudvar, továbbá az eszközváltással kapcsolatos parkolást biztosító műtárgyak (mélygarázsok, parkolóházak) elhelyezésére szolgál, míg a járható tető szintjén kulturális, és azokat kiszolgáló rendeltetések létesíthetők.

Közlekedésre vonatkozó javaslatok:

- Kerepesi út szabályozási szélességének csökkentése 2,0 méterrel, az előzetesen módosított TSZT-nek megfelelően.
- A Kerepesi út számára a teljes használt keresztmetszeti szélességben közterület biztosítása (a 32474 hrsz. ingatlan a MÁV Zrt. tulajdonában van, jelenleg nem közterület).
- A metróállomás keleti irányú gyalogos kapcsolatai (Hungária körút felé) a 32533/8 hrsz. ingatlanon keresztül biztosítottak. A telek a BMSK Zrt. tulajdonában van, nem közterületi státuszú. Az ingatlan érintett területét (mintegy 1350 m²) javasolt közterületként kiszabályozni.
- A Puskás Ferenc Stadion átépítéséhez/felújításához kapcsolódóan a (tervezési területen kívül eső) 32826 hrsz. ingatlan (stadion telke) területének bővítése válhat szükségessé a csomóponti terület rovására. A 32848/3 hrsz. közterületének csökkentése érdekében értelemszerűen a Dózsa György út – Ifjúság útja – Kerepesi út csomópontjának átalakítása szükséges.
- A metróállomás nyugati oldali kijárata és a 32826 hrsz. ingatlan (Puskás Ferenc Stadion telke) között a rendezvényeket kiszolgáló, nagy kapacitású térszíni gyalogskapcsolat lehetőségét kell biztosítani.
- Ügyfélközpont kialakítása az új épületben.
- Az Ifjúság útja a meglévő gyalogos felüljárók közötti szakaszon gyalogos forgalom számára lefedhető.
- A 32533/8 hrsz.-ú ingatlan Papp László Sportarényt szolgáló gyalogos előtere („dekk”) és a határoló közterületek között a meglévő gyalogos kapcsolatok használatát korlátozás nélkül kell biztosítani.
- A tömb területén helikopter leszálló nem alakítható ki.
- A 32538/1 hrsz.-ú telek beépítése során a metróállomás peronjainak végén levő felszíni gyalogos kapcsolatokat legalább a jelenlegi szélességükkel egyenértékűen kell megtartani (Hungária körút irányába 7,50 m, a Dózsa György út irányában 7,85 m). Az egyes gyalogos kapcsolatok átépíthetőek, de a lépcsők legfeljebb két részre bonthatóak.
- A 32538/1 hrsz.-ú telek a metró védelmi zónájába esik, beépítése során meg kell felelni a Fővárosi Tanács V.B. 125592-125593/74 és 120988/76 előírásaiban foglaltaknak.
- A 32538/1 hrsz.-ú telek beépítése és a beépítés üzemeltetése nem akadályozhatja a metróvonal forgalmát. A tervezett beépítésre vonatkozóan meg kell szerezni a főváros közlekedésszervező intézménye és metróvonal üzemeltetőjének előzetes hozzájárulását.
- a 32538/1 hrsz.-ú telek beépítése során a metróállomás és a távolsági autóbusz buszpályaudvar között térszín alatti gyalogos-kapcsolat lehetőségének biztosítása szükséges.
- A 32538/1 hrsz.-ú telek beépítésének gazdasági forgalma a P+R parkoló elérésére szolgáló közútról biztosítható.

- A 32538/1 hrsz.-ú telek beépítésének gazdasági forgalma számára telken belül, zárt térben kell a szükséges számú rakodóhelyet biztosítani.
- Amennyiben a 32538/1 hrsz. ingatlanon a beépítés gazdasági forgalma keresztezi a metróállomás nyugati irányú kijárata valamint a Kerepesi úti közösségi közlekedési végállomások vagy a Puskás Ferenc Stadion közötti gyalogosáramlatot, akkor a gazdasági forgalmat az éjszakai időszakra kell korlátozni.
- Az egyes létesítmények rendeltetésszerű használathoz kapcsolódó parkoló szám meghatározását az alábbi differenciálással kell meghatározni:
 - Sportolás célját szolgáló, lelátóval rendelkező fedett sportlétesítmény minden megkezdett 30 férőhelye után egy személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani, a lelátó férőhelyszámától függetlenül, de legfeljebb 500 várakozóhely értékig.
 - Sportolás célját szolgáló funkcióhoz tartozó kulturális (pl. múzeum) szolgáltató (pl. jegypénztár) funkció számára a rendeltetésszerű használathoz szükséges személygépjármű parkoló férőhelyek száma 100%-al csökkenthető, azt a sport funkció parkolása biztosítja.
 - Községi közlekedési funkció esetén a rendeltetésszerű használathoz szükséges személygépjármű parkoló férőhelyek száma 100%-al csökkenthető, azt a meglévő P+R parkoló biztosítja.
 - Önálló kereskedelmi funkció esetén – a kereskedelemről szóló törvény szerinti napi fogyasztási cikket értékesítő, 300 m²-nél nagyobb bruttó alapterületű üzletek kivételével – a rendeltetésszerű használathoz személygépjármű parkoló férőhelyek száma 100%-al csökkenthető.
 - Önálló iroda funkció esetén a rendeltetésszerű használathoz a rendeltetésszerű használathoz személygépjármű parkoló férőhelyek száma 100%-al csökkenthető.
 - A 32538/1 hrsz.-ú telek esetében a létesíthető személygépjármű parkolók száma maximum 200 férőhely.
- Rendszeres kerékpáros forgalomra csak iroda funkció esetén kell számítani, 100 m² bruttó szintterület/ 1 kerékpártárolót kell telken belül biztosítani.
- A beépítés infrastruktúra fejlesztési feltételeinek meghatározása.

Természet, környezet védelme

- A tervezett térszín alatti beépítéseknél a talajvíz áramlásának lehetőségét műszaki eszközökkel biztosítani kell.
- A felszíni és a felszín alatti vizek védelme érdekében semmilyen, a felszín alatti vizekre potenciálisan szennyezési veszélyt jelentő tevékenység nem folytatható.
- Tilos a csapadékvíz-szikkasztás.
- A gépjárművek által igénybe vett burkolt területekről elfolyó szennyezett csapadékvizeket olajfogón keresztül kell csatornába vezetni.
- A bontás és építés során felszínre kerülő szennyezett anyagot elkülönítetten kell gyűjteni és elszállítani. Feltöltésre szennyezett anyag nem használható fel.

- A parkolás terepszinti parkolóban vagy terepszint alatti mélygarázsban oldandó meg.
- A térszín alatti zárt gépjármű-tárolók szellőztetését gépészeti úton biztosítani kell. Az elszívott levegőt csak kéményszinten – az épület tetőszintje fölötti magasságban – szabad a külső légtérbe bocsátani.
- A zaj- és rezgés elleni védelem érdekében az új épületeknél passzív akusztikai eszközöket (épületszerkezeteket, nyílászárókat) szükséges alkalmazni.
- A hő- és légtechnikai berendezések kültéri egységeit zajárnyékolt, vagy tokozott kivitelben kell elhelyezni.
- A területen keletkező hulladék - elszállításáig, ill. ártalmatlanításáig történő - tárolásáról, elhelyezéséről a létesítmények kialakítása során úgy kell gondoskodni, hogy az izolálható legyen és a környezetet ne terhelje.
- A területen invazív, illetve allergén növényfajok nem telepíthetők.
- Az új épület felső födémein, intenzív zöldtetőt, vagy tetőkertet kell létesíteni és fenntartani a gépészeti berendezések, illetve felülvilágítók által el nem foglalt felületeken.

Közművek javasolt előírásai:

- Épületet elhelyezni csak teljes közművesítettség mellett lehetséges.
- Meglévő közmű kiváltása vagy megszüntetése esetén a feleslegessé vált közmű műtárgyait el kell bontani, amennyiben a bontási munkálatok nem veszélyeztetnek meglévő értékes faállományt. A bontási munkálatok után a területet helyre kell állítani.
- A területen csak térszín alatti közművezetékek létesíthetők.
- Transzformátorokat épületben kell elhelyezni, a közterületről történő közvetlen megközelítést a nap 24 órájában biztosítani kell.
- Önálló antennatartó szerkezet (torony) nem létesíthető.

7. BEÉPÍTÉSI TERV

Vi-1/1 tervezett telekterület:		8465 m²
Tervezett beépítési mérték:	(90 %)	7.618 m ²
Tervezett bruttó általános szintterület:	(4,5 m ² /m ²)	38.092 m ²
Tervezett bruttó parkoló szintterület:	(0,9 m ² /m ²)	7.618 m ²
Tervezett szintszám:		Fsz + 5 - 6

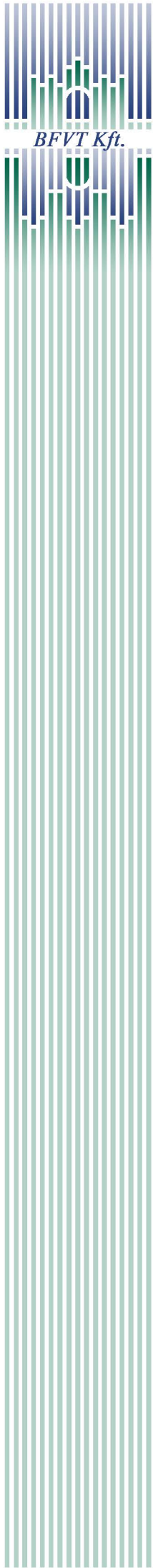
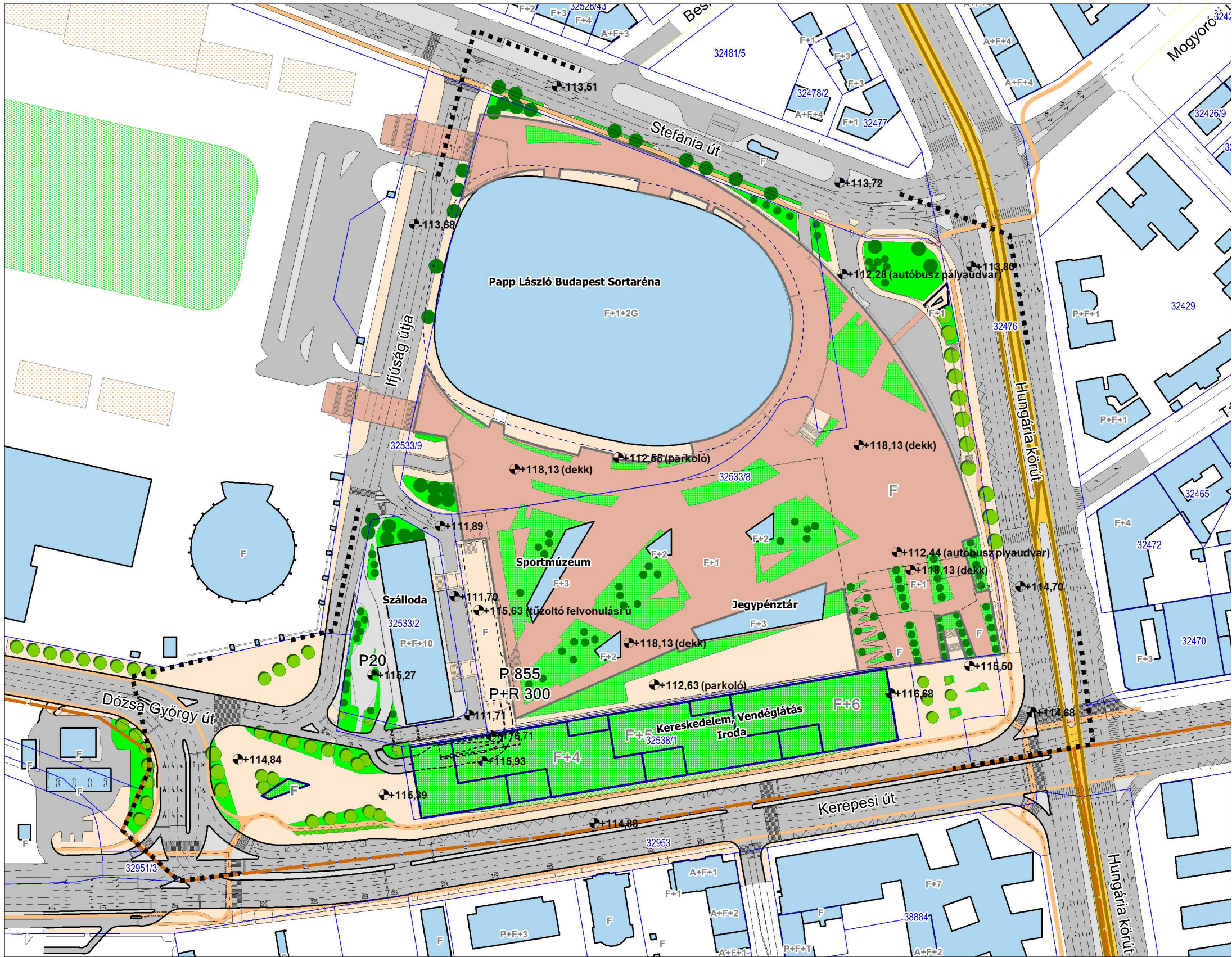
A Puskás Ferenc stadion megálló felett, a jelenleg meglévő irodaház elbontását követően, egy környezetbarát beruházással modern, a tömegközlekedési kapcsolatokat előtérbe helyező, közlekedési és szolgáltatási csomópont kialakítása tervezett, felette korszerű, energiatakarékos „zöld” irodaházzal.

A beépítési terv készítése során alapvető szempontok – a jogszabályi keretek között – a gyalogos forgalom megfelelő irányainak, a telek közvetlen közúti megközelíthetőségének, a tervezett épület elhelyezhetőségének biztosítása a meglévő metróalagút felülépíthetőségének figyelembe vételével, valamint vonzó környezetet eredményező beépítés kialakítása voltak.

A tervezési területen kereskedelem, egyéb szolgáltatások, vendéglátás és iroda funkciók elhelyezése javasolt. Ennek megfelelően a funkciók többszintes, több traktusú épületben valósulnának meg, ahol az épület alsó szintje a kereskedelem, vendéglátás és egyéb szolgáltatások céljára lenne fenntartva. Ez a szint, a „Metró védelmi zónája” fejezetben foglaltaknak megfelelően, ráterhelhető a meglévő Metró műtárgyra. A további emeleti szintek kizárólag a metró műtárgyától függetlenül épülhetnek.

7.1. A KÖRNYEZETALAKÍTÁS SZEMPONTJAI

- a használaton kívüli irodaház helyén korszerű, igényes új épület létesítése, zöld tetővel és részben zöld homlokzattal,
- fedett metrólejáratok kialakítása,
- tömegközlekedésben résztvevők átszállási irányainak racionális biztosítása,
- a Kerepesi úti kerékpáros közlekedés és a felszíni tömegközlekedési végállomások helyigényének figyelembevétele,
- a Kerepesi út–Hungária körút csomóponti fejlesztésének figyelembevétele,
- minimálisan szükséges gépjármű parkolás biztosítása,
- a 32533/8 hrsz.-ú telek tűzoltó felvonulási területének megközelítésének biztosítása a 32538/1 hrsz.-ú telken keresztül,
- a közösségi közlekedést igénybevevők részére színvonalas kiskereskedelmi, szolgáltató és vendéglátó funkciók telepítése,
- tervezett új munkahelyek komfortos kialakítása,
- szálloda tűzfalának takarása a Kerepesi út felől,
- metró alagúttól 1 méterre lehetséges az új épület alapozása, amely az épület befoglaló szélességi méretét határozta meg.



BUDAPEST XIV. KERÜLET

Hungária krt. – Kerepesi út – Ifjúság útja és
Stefánia út által határolt területre vonatkozó
Kerületi Építési Szabályzata

BEÉPÍTÉSI TERV

M = 1: 2000

- Jelmagyarázat
- Meglévő, megmaradó épület
 - Tervezett épület
 - F+5 Jellemző szintszám
 - P38 Felszíni, térszín alatti parkoló/férőhelyszám
 - Teljes értékű zöldfelület
 - Tetőkerti (aláépített) zöldfelület
 - Meglévő fa/fasor
 - Meglévő cserjesor
 - Tervezett fa/fasor
 - Tervezett cserjesor
 - Gyalogos felület
 - Gyalogos felület - dekk
 - Kerékpárút
 - Kötőpályás közlekedés és felülete
 - Gépjármű közlekedésre szolgáló felület
 - Javasolt telekhatár

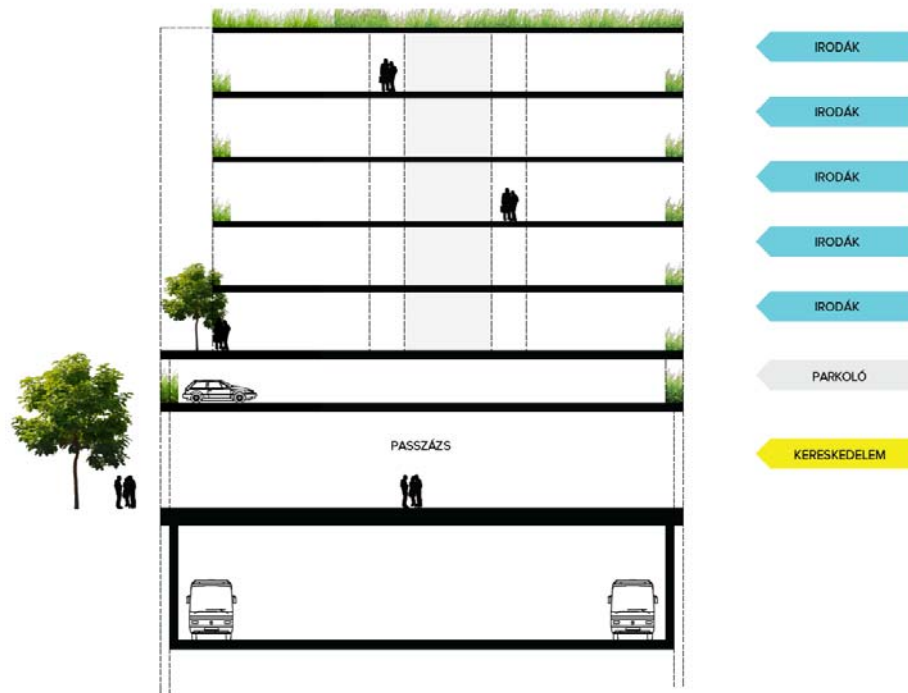
Alaptérképi elemek

- 32474 Helyrajzi szám
- 24 Házszám
- Tervezési terület határa
- Kerülethatár
- Magassági pontok - mBf

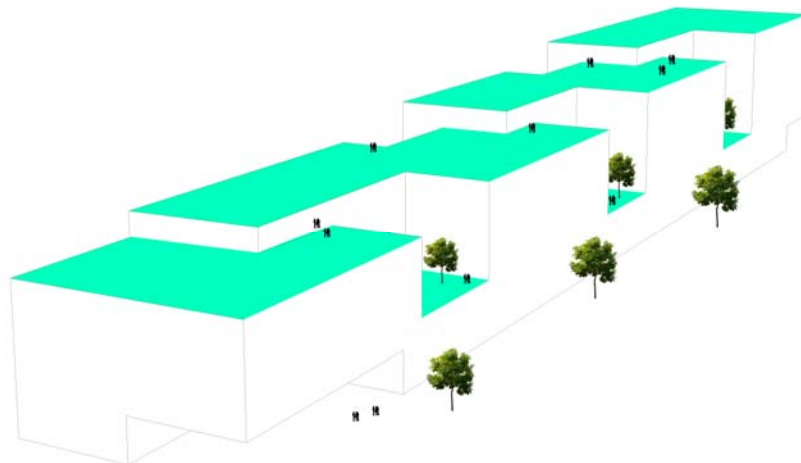


7.2. A TERVEZETT BEÉPÍTÉS FUNKCIONÁLIS KIALAKÍTÁSA, METSZET

A földszinten az átszálló utasforgalom számára a napi bevásárlást biztosító kereskedelmi és egyéb szolgáltató funkciók, valamint vendéglátó egységek, míg az első emeleten a kereskedelemhez kapcsolódó parkolószint tervezett. Az épület további szintjein iroda funkció kialakítása javasolt.



A lépcsőzetes elrendezés előnye ennél a változatnál is, hogy a tetősíkon visszaadott zöldfelület jelentős része látható, járható módon kerülhet kialakításra, így biztosítva számára használati értéket az ökológiai előnyökön túl.





Σ 38.000 m² bruttó szintterület *(parkoló nélkül)* Földszint + parkolószint + 4-5-6 szint

Előképek:



7.3. 3D MODELL



8. KÖZLEKEDÉS

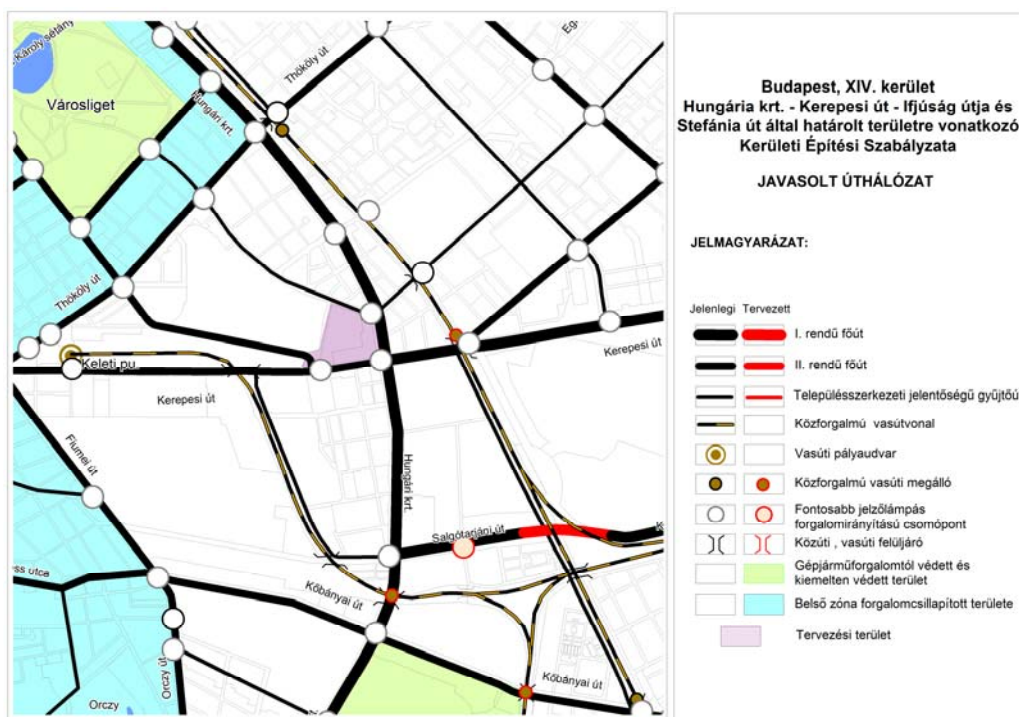
Közlekedési kapcsolatok

A tervezési terület közvetlen közlekedési kapcsolatrendszere hálózati szempontból már végső formájában kialakult. A közlekedési területek tekintetében – mely a személygépjármű közlekedésen kívül a felszíni közösségi közlekedés (villamos, autóbusz, trolibusz) és a kerékpáros közlekedés hálózatainak elhelyezését is biztosítja – a Hungária körút és a Kerepesi út meghatározó szerepe nem fog változni.

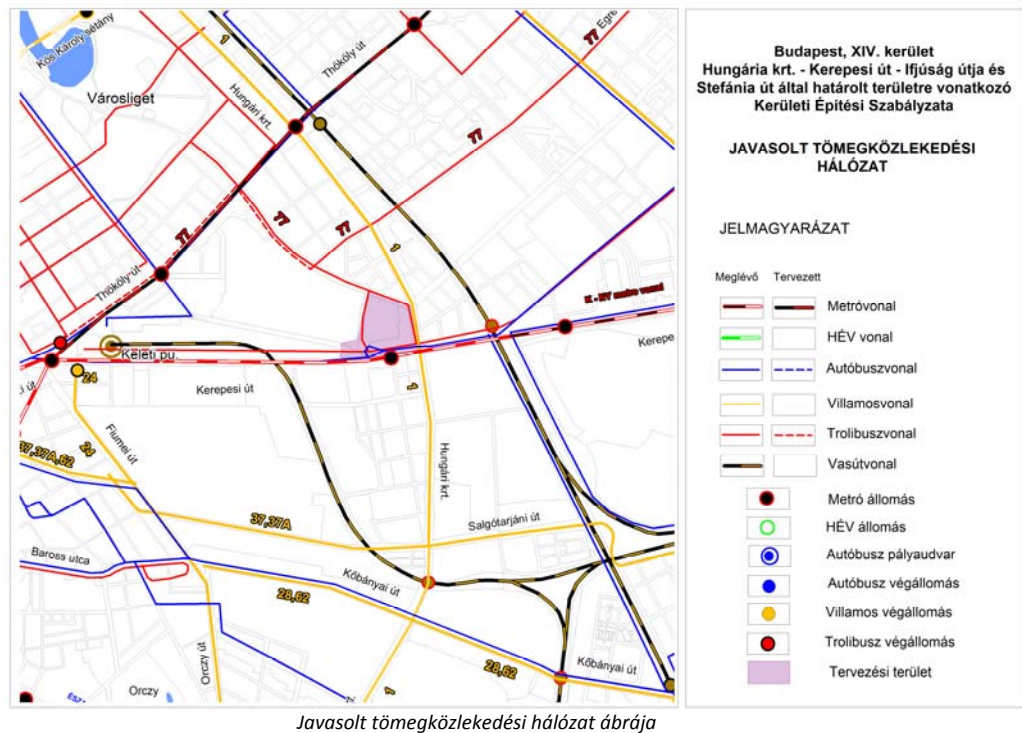
A tervezési terület legfontosabb közlekedési kapcsolatát jelentő gyorsvasúti hálózat esetében koncepcionális változásra szintén nem kerül sor. A Keletnyugati metróvonal és a Gödöllői-Csömöri HÉV Örs vezér terén tervezett összekötése kismértékű, de kedvező irányú változást eredményezhet a tervezési terület vonatkozásában.

A Kerepesi út – Veres Péter út jelentette útvonal a településszerkezeti jelentőségű kerékpáros hálózatnak a része, az útvonalon a kerékpáros infrastruktúra már nagyobb részben rendelkezésre áll.

A közlekedési kapcsolatrendszer a *Javasolt úthálózat* és a *Javasolt tömegközlekedési hálózat* c. ábrákon kerül bemutatásra.



Javasolt úthálózat ábrája

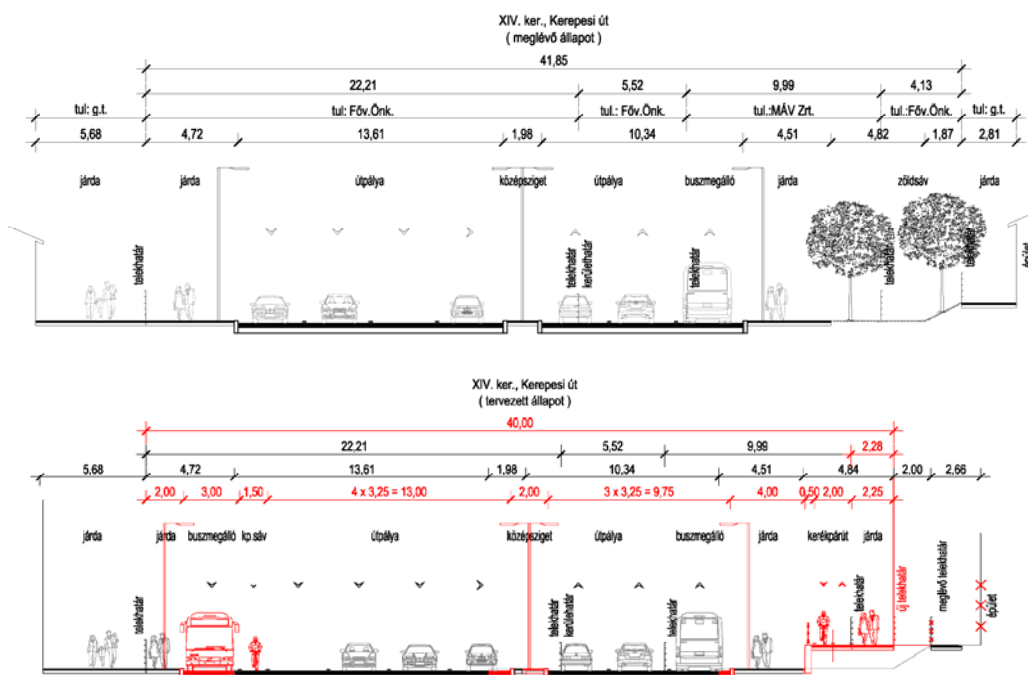


Közúti közlekedés

A főváros településszerkezetének közlekedési infrastruktúra-hálózati és terület-felhasználási adottságai következtében a Hungária körút által határolt térségen belül a közúti közlekedés további, mennyiségi típusú fejlesztése koncepcionálisan nem kívánatos. Az országos jelentőségű sportlétesítmények megfelelő működtetése, közlekedési kiszolgálása azonban megköveteli a belső zóna területének főúthálózatát alkotó Kerepesi út, a Dózsa György út és a Stefánia út jelenlegi kapacitív keresztmetszetének megtartását.

A 32538/1 hrsz.-ú ingatlanon elhelyezkedő metróállomás tervezett felülépítéséhez kapcsolódóan statikai okokból – a tervezett épület nem terhelhet a meglévő állomás szerkezetére, a mellette lévő területen kell a szükséges alapozást biztosítani – az építési telek 2,0 m szélességgel megnövelésre kerül a Kerepesi úti közterület rovására, ezáltal a Kerepesi út közterületi szélessége az érintett szakaszon 40,0 m-re csökken.

A Kerepesi út esetében a meglévő és tervezett közlekedési infrastruktúra elemek elhelyezésének lehetősége azonban a metróállomáson lévő jelenlegi épülethez kapcsolódó rézsű támfallal való kiváltása esetén csak minimális mértékben csökken.



A Kerepesi út meglévő és javasolt mintakeresztmetszésvénye

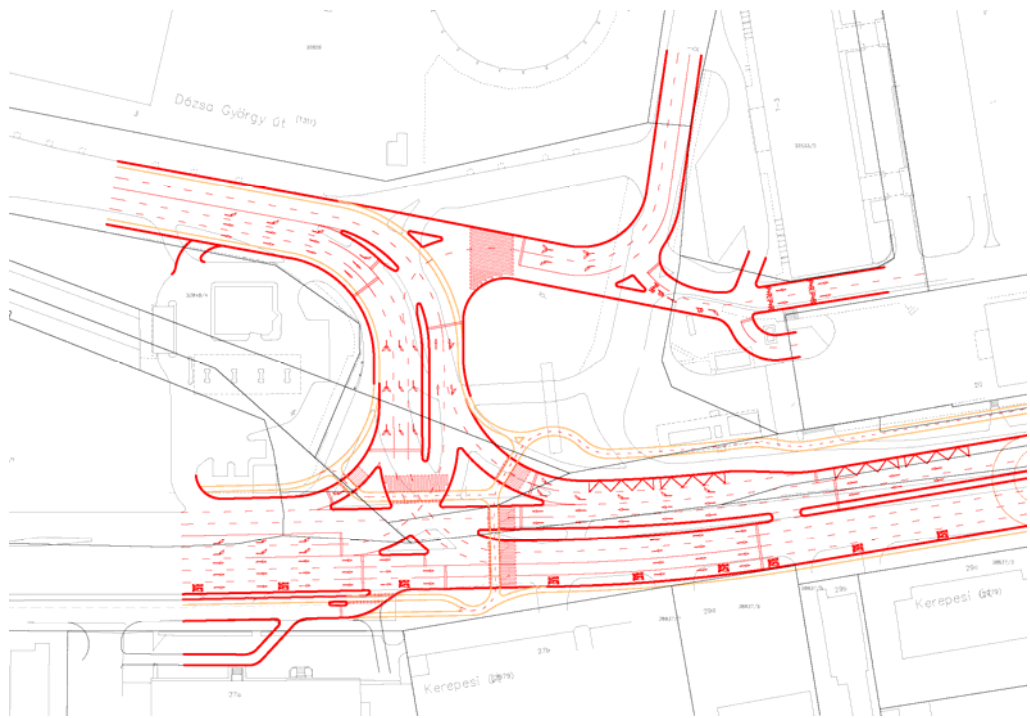
A tervezési terület távlati közúti közlekedési infrastruktúráját az alábbiak figyelembe vételével javasolt kialakítani:

- A Kerepesi út – Dózsa György út – Ifjúság útja rendezetlen csomópontjának átalakítása, ennek keretében a jelenlegi csomóponti területen az autóbusz-tárolás megszüntetése kívánatos a metróállomás és a megújuló Puskás Ferenc Stadion közötti színvonalas gyalogosforgalom biztosítása érdekében.
A Dózsa György út és az Ifjúság útja közötti forgalmi irányok direkt biztosítása javasolt a csomópont egyszerűsítésére törekedve.
- A 32538/1 hrsz.-ú ingatlan, a P+R parkoló, valamint a Danubius Hotel Aréna közúti forgalmának kiszolgálása kizárólagosan az Ifjúság útja irányából biztosítható.
- Tűzoltó felvonulási útvonal biztosítása szükséges az Ifjúság útja irányából a 32533/8 hrsz. ingatlan megközelíthetősége érdekében a 32538/1 hrsz. ingatlanon keresztül
- Javasolt a Kerepesi úton az Örs vezér tér irányú autóbusz-megállók helyek áthelyezése a kedvezőbb közösségi közlekedési szolgáltatás biztosítására a Hungária körút – Százados utca közötti szakaszra, ehhez kapcsolódóan a Keleti pályaudvar irányából a meglévő autóbusszárv meghosszabbítása a Dózsa György út és a Százados út közötti szakaszon. Valamint a Kerepesi úton az Örs vezér tér elől érkező autóbuszok tengelyben történő visszafordulásának biztosítása a Százados út és a Dózsa György út közötti szakaszon.
- Önálló kerékpáros infrastruktúra kialakítása a Kerepesi út északi oldalán a Dózsa György út és a Hungária körút között, a Hungária körúti átkelés javításával, valamint a Dózsa György úti tervezett kerékpáros létesítmények kapcsolatának biztosítása. Továbbá a

Kerepesi út déli oldalán kerékpár sáv vagy kerékpározásra alkalmas buszsáv kialakítása.

- A Kerepesi úttól délre, az üzemanyagtöltő állomással szemben lévő területén tervezett jelentős léptékű irodafejlesztés közúti csatlakozásának kialakítását, mint kötöttséget szükséges figyelembe venni.

A tervezési terület egészének felszíni közlekedési rendszerét a „Beépítési terv” c. tervlap mutatja be. A jövőben várhatóan jelentősen átalakuló Kerepesi út és annak Dózsa György út – Ifjúság útja csomópontjának távlati helyszínrajzi kialakítását az alábbi helyszínrajz szemlélteti.



A Kerepesi út – Dózsa György út – Ifjúság útja csomópont javasolt korrekciója

Közösségi közlekedés

A Hungária körút – Kerepesi út – Ifjúság útja – Stefánia út által határolt tervezési területet közösségi közlekedési kiszolgálása elsősorban a Kerepesi út – Hungária körút csomópontjának térségére koncentrálódik. Az M2 metróvonal és a 2015 márciusától már a Vörösvári út és a Fehérvári út között közlekedő 1-es villamos, valamint az ezek átszállási pontjához kapcsolódó autóbusz- és trolibusz-viszonylatok a csomópont területén a napi 30-50.000 átszálló utasforgalmat generálnak.

Térségi autóbusz közlekedés

A távolsági autóbusz közlekedés Budapesten jelenleg Népliget és a Stadionok, metró és villamos kapcsolatot egyaránt biztosító „nagyleltésményre” szerveződik.

A Stadionok autóbusz-pályaudvarról az Északkelet-Magyarországi irányba közlekedő távolsági járatok indulnak. Az autóbusz-állomás megközelítőleg 4.500 utas/nap/irány forgalmat bonyolít le.

A takarékos terület használatra törekedve az autóbusz pályaudvar a határoló közterületek szintjénél mélyebben helyezkedik és lefedésre került, az így kialakított „dekk” a Papp László Sportaréna gyalogos előtere. A 32538/1 hrsz.-ú ingatlanon tervezett új beépítés megvalósítása során javasolt a metróállomás és a Stadion autóbusz-pályaudvar jelenleginél direkter összekötésének megvalósítása, de legalább későbbi megvalósíthatóságának biztosítása.

Városi gyorsvasúti kapcsolat

A legutóbb 2004-2007 évben felújított M2 metróvonal jelentős kapacitástartalékkal rendelkezik még az Őrs vezér tere és a Puskás Ferenc Stadion közötti szakaszán, a belvárosi szakasz terhelése mintegy 40%-al meghaladja az érintett szakaszon mért értéket.

A Stadionok állomásnál a forgalmi terhelésben tapasztalható utaslépcsőt jelentős részben a ráhordó autóbusz- (95,195,130) és trolibusz-viszonylatok (75,77), valamint a Stadionok autóbusz-pályaudvar eredményezi, ezért a metróállomás térségét érintő fejlesztések során az egyes közösségi közlekedési alágazatok közötti átszállási kapcsolatok javítása, a közvetlen gyalogoskapcsolatok megteremtése, valamint az utasforgalom magasabb szintű kiszolgálása előtérbe kell, hogy kerüljön. Javasolt a metróállomás területén, vagy a felette létrejövő új épületben közösségi közlekedési ügyfélközpontot létesíteni, hasonlóan a többi jelentős csomópontban létesítetthez.

A metróállomás felülepítéséhez kapcsolódóan a szolgáltatási színvonal érdekében az állomás mindkét közvetlen felszíni kijárata legalább a jelenlegi szélességgel (kapacitásával) megtartandó. A Hungária körút felőli irányban a metróállomásról közvetlen felszíni kapcsolatot biztosító kijárat akadálymentességét utólagosan is szükséges biztosítani. A tervezett beépítés részeként a felszínhez kapcsolódó lépcső áthelyezhető vagy megosztható két részre. Javasolt továbbá a metróállomás és a VOLÁN autóbusz-pályaudvar közötti közvetlen utasforgalmi kapcsolat lehetőségének biztosítása is.

Közúti vasúti (villamos) kapcsolat

A 2015-ben felújított és a dél-budai irányban az Etele út/Fehérvári út csomópontjáig meghosszabbított vonalon megkezdődött a járműállomány cseréje, ahol az új, hosszabb szerelvények többletkapacitást teremtenek.

A közúti-vasúti hálózat távlati fejlesztési elképzelései az 1-es villamos tekintetében mind az északi, mind a déli irányt érintik. A vonal déli, további 1,5 km-es meghosszabbítása a Kelenföldi vasútállomással, valamint az M4 metróval biztosít kapcsolatot. A külső Bécsi úti villamos terve a vonal mintegy 3,2 kilométeres északi meghosszabbítását jelenti majd. A tervezési területtől távoli vonal hosszabbítások érdemi hatást nem fejtenek ki a Stadionok térségében.

Közúti közösségi közlekedés

A Stadionok metróállomás térségében részben a Kerepesi út, részben a Hungária körút szélső sávjának igénybevételével kialakított autóbusz-végállomás, valamint a Kerepesi út és a Dózsa György út csomópontjában a végállomásozó autóbuszok tárolásának és visszafordításának lehetőségét a térségben a metróállomás felülepítését, valamint a Puskás Ferenc Stadion területét érintő fejlesztések megvalósítását követően is biztosítani kell.

A térség fejlesztési lehetőségei potenciálisan a Stadionok metróállomás által generált, a térségben jelenlévő átszálló utasforgalomra épülhetnek. Ezért a tervezési területet érintő beavatkozások során az egyes közösségi közlekedési alágazatok közötti átszállásokhoz kapcsolódó gyaloglási távolságok csökkentése, az átszállási idő mérséklése, az átszállási kényszer miatti idővesztés csökkentése és a megfelelő utas-tájékoztatás biztosítása kiemelt szempontként kezelendő.

A közösségi közlekedési csomópont távlati működéséhez az átmenő viszonylatú 80 és 80A trolibuszok megállóhelyein felül a 95, 195, és 130-as autóbuszok tároló és induló-állásait (összesen 8 db), valamint a 75-ös és 77-es trolibuszok számára összesen további 7 db érkező-, tároló- és indulóállást szükséges biztosítani.

A 32538/1 hrsz.-ú ingatlanon tervezett fejlesztés során az átszállási távolságok csökkentése érdekében javasolt a Kerepesi úton az Őrs vezér téri irányt kiszolgáló, jelenleg a Készenléti Rendőrség épülete (Hungária körúti csomópont keleti ága) előtt található kettős autóbusz-megállóhely áthelyezése a Kerepesi útnak a Hungária körút és a Százados út közötti szakaszára.

A Puskás Ferenc Stadion területének fejlesztése a metróállomás és a stadion területe közötti nagy kapacitású gyalogskapcsolat kialakítását tesz szükségessé. Ennek érdekében a Kerepesi út – Dózsa György út – Ifjúság útja csomópontjának korrekciója, átépítése, valamint a csomópont rendezetlen területén az autóbusz-tárolás megszüntetése javasolt.

A térségben tervezett beruházásokhoz kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések (autóbusz-megállók áthelyezése, Kerepesi úton való közvetlen visszafordulás biztosítása) indokolják a Keleti pályaudvar irányából a Dózsa György úti csomópontig meglévő buszsáv meghosszabbítását a Százados úti csomópontig.

A BKK Zrt. távlati fejlesztései között szerepel a jelenleg a tervezési területen végállomásozó, a Puskás Ferenc Stadion és az Öv utca között közlekedő 77-es trolibusz viszonylatának módosítása. A járat az Egressy út – Stefánia út – Hungária körút útvonal helyett távlatban az Egressy út – Stefánia út – Thököly út útvonalon közlekedve a Stadionok helyett közvetlen vasúti, valamint M2 és M4 metrókapcsolatot biztosítva a Keleti pályaudvarhoz kerül bevezetésre.

Gyalogos közlekedés

A rendszeres gyalogos közlekedés vonatkozásában továbbra is a tömegközlekedési eszközök közötti, 30-50.000 utas/napra becsülhető nagyságrendű átszállás lesz a meghatározó. A 32538/1 hrsz.-ú ingatlanon tervezett felülépítést követően megjelenő kereskedelmi létesítmények további utasforgalmat nem generálnak, a várhatóan mintegy 1.000 munkahelyet jelentő iroda funkció 2-3%-os forgalomnövekedést idéz elő.

Az eseti gyalogos-forgalom tekintetében továbbra is meghatározó marad a Papp László Budapest sportaréna, és az átépíteni tervezett, közeli Puskás Ferenc stadion. Emiatt a sportlétesítmények és a tömegközlekedési eszközök megállóinak között (elsősorban a metró és a stadion relációban) megjelenő koncentrált gyalogosforgalmi igény biztosítása és a közúti forgalmat zavaró hatásának mérséklése érdekében a Kerepesi út – Dózsa György út – Ifjúság útja csomópontjának korrekciója javasolható.

A csomópont átépítése, korszerűsítése során az eseti jelleggel megjelenő intenzív gyalogosirányokba eső autóbusz-tárolók megszüntetése, valamint a közúti forgalom és a gyalogosok közötti konfliktus-pontok számának a minimalizálása szükséges.

Az Ifjúság útja és a Hungária körút közötti gyalogosforgalmi igények kedvezőbb lebonyolítása érdekében a 32533/6 hrsz.-ú (sportaréna) és a 32533/8 hrsz.-ú (a parkoló és az autóbusz-állomás) ingatlanok területén kialakított „tetőkeretek” korlátozás nélküli gyalogosforgalom számára történő átadása javasolt.

Kerékpáros közlekedés

A tervezési terület térségében a Stefánia út – Mogyoródi út vonalán, valamint a Hungária körúton a Stefánia úttól a Soroksári út felé a gyalogosforgalomtól útburkolati jellel elválasztott kerékpárút került kialakításra.

A tervezési területet érintően a főváros településszerkezeti terve ún. településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra kialakítását tartalmazza a Kerepesi úton a Keleti pályaudvar felől kiépített meglévő szakaszhoz csatlakozva az Örs vezér tér irányába.

A Kerepesi út mentén a Keleti pályaudvar irányából az út déli oldalán épült meg a kerékpáros infrastruktúra (az egyirányú szervízúton kerékpáros nyomként, illetőleg ellenirányú kerékpársávként). A távlati fejlesztési elképzelések a tervezési területen irányhelyes kerékpársáv kialakítását irányozták elő. A Kerepesi út északi oldalán az érkező-, tároló-, és induló-állásokhoz kapcsolódó jelentős és állandó autóbusz-forgalom miatt javasolt az irányhelyes kerékpársáv helyett javasolt a közúti forgalomtól elválasztott kerékpárút elhelyezése a megállókhöz kapcsolódó utasváró peronként üzemelő járdaszakaszok és a tervezett épület közötti keresztmetszetben.

Tekintettel arra, hogy az egyirányú, valamint a kétirányú kerékpárutak számára biztosítandó keresztmetszeti szélesség közötti eltérés minimális, javasolt a Kerepesi út északi oldalán kétirányú kerékpárút kialakítása. A Kerepesi út Hungária körúttól az Örs vezér tér felé vezető szakaszának keresztmetszeti kialakítása alkalmas arra, hogy a tervezési területhez hasonlóan azon a szakaszon is a Kerepesi út északi oldalán kétirányú kerékpárút kerüljön elhelyezésre.

A tervezési területen a Keleti pályaudvar felől a Hungária körúton déli irányba, valamint az Albertirsai út felé haladó kerékpáros forgalom számára – a BKK Zrt. állásfoglalásának megfelelően – Kerepesi út déli oldalán az irányhelyes kerékpársáv elhelyezésének lehetőségét a terv biztosítja. Az érintett szakaszon a kerékpáros infrastruktúrát legkésőbb a Kerepesi út aktuális felújításakor javasolt kialakítani. A Kerepesi útnak a Keleti pályaudvar vasúti kapcsolatát keresztező hídjai a kerékpáros infrastruktúra átvezethetőségének megfelelően épültek át, biztosítva a Baross téri meglévő kerékpárút szakaszokkal való összekapcsolás lehetőségét.

A Dózsa György úton a Puskás Ferenc Stadion területéhez kapcsolódóan kétoldali irányhelyes kerékpársáv kialakítása tervezett, melynek a Kerepesi úti nyomvonalhoz való csatlakozását a terv a Kerepesi út – Dózsa György út csomópontjában biztosítja.

A Hungária körútnak a Stefánia út és Kerepesi út közötti szakaszán a közösségi közlekedési eszközváltásokhoz kapcsolódó gyalogosforgalom számára rendelkezésre álló szűk közterület, valamint a domináns, a kerékpárutat merőlegesen keresztező gyalogosforgalom számos konfliktus forrása, mind a gyalogosok, mind a kerékpárosok számára potenciális balesetveszélyt jelent. Jelenlegi beépítési adottságok ezen a szakaszon a közterület bővítését reális keretek között nem teszik lehetővé. Távlatban azonban a 77-es trolibuszok végállomásának Keleti pályaudvarhoz történő áthelyezését

követően lehetőség nyílik a Hungária körút szélső sávjában található érkező, tároló és indulóállások áthelyezésére, ezáltal a gyalogos és kerékpáros forgalom számára jelenleg rendelkezésre álló felületek bővítésére az útpálya irányába.

A tervezési területen a közösségi közlekedési csomópontokhoz kapcsolódóan a kerékpárok hosszú idejű, időjárástól védett elhelyezését biztosító létesítmények (B+R tárolók) hiányoznak, javasolt a P+R parkolók területén elhelyezni.

A Hungária körút – Kerepesi út csomópontjának térségében biztosítani kell továbbá a Budapesti Kerékpáros Községi Közlekedési Rendszer (BUBI) területi lefedettségének bővítését biztosító dokkoló-állomások elhelyezésének lehetőségét is.

A 32538/1 hrsz.-ú ingatlan tervezett beépítése esetén a tervezett rendeltetési egységek funkcióihoz kapcsolódóan rendszeres kerékpáros forgalomra kell számítani. Ezért a telken belül a mintegy 30.000m² bruttó szintterületű iroda funkcióhoz javasolt 100 m² bruttó szintterületenként 1 kerékpártároló létesítését biztosítani.

Parkolás

A 32538/1 hrsz.-ú ingatlan tervezett beépítésének földszintjén kialakításra kerülő kereskedelmi funkció kifejezetten a 30-50.000 utas/nap tömegközlekedési átszálló forgalmában rejlő vásárlási igény kiszolgálására valósul meg. A közösségi közlekedés terén jelentkező kényszerű átszállások megítélésén kedvező módon javít az átszállási idővesztés hasznos eltöltésével (pl. kulturált vásárlási lehetőség, ügyintézés) való összekapcsolódás, csökkentve a közösségi közlekedésnek az egyéni személygépjármű közlekedéssel szemben jelentkező hátrányát. A tömegközlekedési csomópontban jelenleg ez a funkció hiányzik.

A Hungária körút-Kerepesi út csomópontjának térségében a kereskedelmi jellegű fejlesztések hatására érdemi többlet gépjármű-forgalmi igény a kiemelkedő közösségi közlekedési ellátottságnak köszönhetően várhatóan nem jelentkezik. Tekintettel arra, hogy a tervezési terület térsége személygépjármű közlekedésre épülő kereskedelemmel jól ellátott (Aréna Pláza, Récsei Center, Tesco Fogarasi Extra, stb.), a fejlesztésnek nem lehet célja a személygépjárművek elhelyezésének olyan mértékű biztosítása, amely az egyes funkciókhoz kapcsolódóan az egyéni gépjárműhasználatot elősegíti.



A jelenleg hatályban lévő, Budapest Főváros XIV. kerület Zuglói Önkormányzata Képviselő-testületének az építetők személygépkocsi elhelyezési kötelezettségéről szóló 33/2010. (XI.24.) önkormányzati rendelete a tervezési területre vonatkozóan nem tartalmaz mennyiségi előírásokat.

A napi átszálló forgalomra épülő, és térségi szempontból nem mértékadó nagyságú kereskedelem, valamint az irodai funkció esetében is a 100%-os parkolóhely létesítési kedvezmény indokolt, tekintettel a szomszédos és alacsony kihasználtsági fokkal rendelkező 300 férőhelyes P+R parkolóra.

A parkolásra vonatkozóan azonban a kereskedelmi törvény szerint a napi fogyasztási cikkeket árusító, 300 m² nagyságot meghaladó eladótérrel rendelkező kereskedelmi létesítmények (vagyis a kereskedelmi szegmensben belül leggyakrabban igénybe vett, kedvező használati mérettel rendelkező élelmiszer kereskedelmi létesítmények) esetében a rendeltetésszerű használathoz szükséges várakozóhelyek számát – parkolási rendeletben eltérést nem engedő módon – a 253/1997 (XII.20.) Korm. rendelet 42. § (10) bekezdése külön meghatározza. Emiatt elképzelhető hogy a fejlesztési elképzelések véglegesedése után, a továbbtervezés során mégis szükségessé válik parkoló építése. Parkoló szintként a földszinti kereskedelmi szint feletti 1 emelet adódik a „pince” szinti metróállomás következtében.

A tervezett létesítmény kereskedelmi szintjének működéséhez szükséges rakodóhelyek és esetleges parkoló szintjének közúti kapcsolatát a Dózsa György út – Ifjúság útja csomópontja felől lehet csak biztosítani.

A 32538/1 hrsz.-ú ingatlannal szomszédos, 32533/8 hrsz. telken lévő mélygarázs jelenleg jelentős mértékű szabad kapacitással rendelkezik, ez is alkalmas a tervezett fejlesztés során létrejövő parkolási igények befogadására.)

A tervezési területre vonatkozóan a helyi építési szabályzatban szükséges meghatározni a rendeltetésszerű használathoz szükséges parkoló számot. A sport funkció esetén a jelenlegi férőhelyszám megfelelő, ennek figyelembevételével indokolt anormatíva meghatározása. A távolsági közlekedés igényeit a P+R parkoló biztosítja, önálló parkoló területre nincsen szükség. A metróállomás felett létesülő épület estében kereskedelmi és iroda funkció tervezett. A kereskedelmi funkció kimondottan a tömegközlekedési átszálló forgalomra települ rá, parkolás biztosítása ezért nem szükséges. Az iroda funkció esetében a parkolási igény a kiváló tömegközlekedés miatt várhatóan nem lenne jelentős. A szomszédos telken lévő kihasználatlan P+R parkoló tarifájával szemben piaci árakkal parkolók nem lennének üzemeltethetők az épületben, a kötelezően megvalósított parkolókat várhatóan nem vennék igénybe a bérlők. Javasolt a parkolóhely létesítési kötelezettség helyett a létesíthető férőhelyek számát 200 parkolóban maximalizálni, a térség úthálózata további jelentős terhelésének elkerülésére törekedve.

9. KÖZMŰFEJLESZTÉS

A meglévő, egykori Metrober Kft. irodaházának elbontását követően a beruházói szándék alapján a földszinten kereskedelmi és szolgáltató egységek, a többi szinteken irodák kialakítása tervezett, a szükséges parkolóhelyek létesítése mellett.

Vízellátás

A tervezett létesítmény becsült vízigénye $113 \text{ m}^3/\text{d}$. Az előzetesen elkészült funkciószámok és a szintszámok ismeretében került meghatározásra a mértékadó tűzszakasz nagysága, mely alapján a becsült tűzvízigény 3900 l/perc értékre adódott.

Az ivóvízigény a meglévő hálózatról, új bekötővezeték létesítésével biztosítható, azonban az oltóvíz biztosításához földfeletti tűzcsapokat kell elhelyezni az épület környezetében. Bár a Kerepesi út déli oldalán, annak járdájában 3 földfeletti tűzcsap található, azok a tervezett létesítményhez való felhasználása a 2×3 sávós közút és még plusz 1 sáv buszmegálló miatt gyakorlatilag megvalósíthatatlan.

A tűzcsapoknak föld feletti kivitelűnek kell lenniük, megtáplálásuk pedig két módon is történhet. Egyik esetben a Kerepesi úti DN 300 mm-es főnyomóvezetékét felhasználva, arról új leágazásokat kialakítva az útpálya északi oldalának járdáján elhelyezendő tűzcsapokig. Ez esetben az útpálya vezetékkel történő keresztezése csak sajtolásos, vagy irányított fúrásos technológiával lehetséges, tekintettel az út jelentős forgalmat lebonyolító szerepére, tehát így a nyílt árkos, bontásos kivitelezés elképzelhetetlen.

Másik megoldás a tűzcsapok megtáplálására egy új elosztóvezeték létesítése a szálloda előtt található DN 150 mm-es és a Hungária körúti DN 150 mm-es vezetékek között, azonos mérettel, vagy elképzelhető még, hogy az épület belső tűzvízhálózatáról történik a tűzcsapok megtáplálása is.

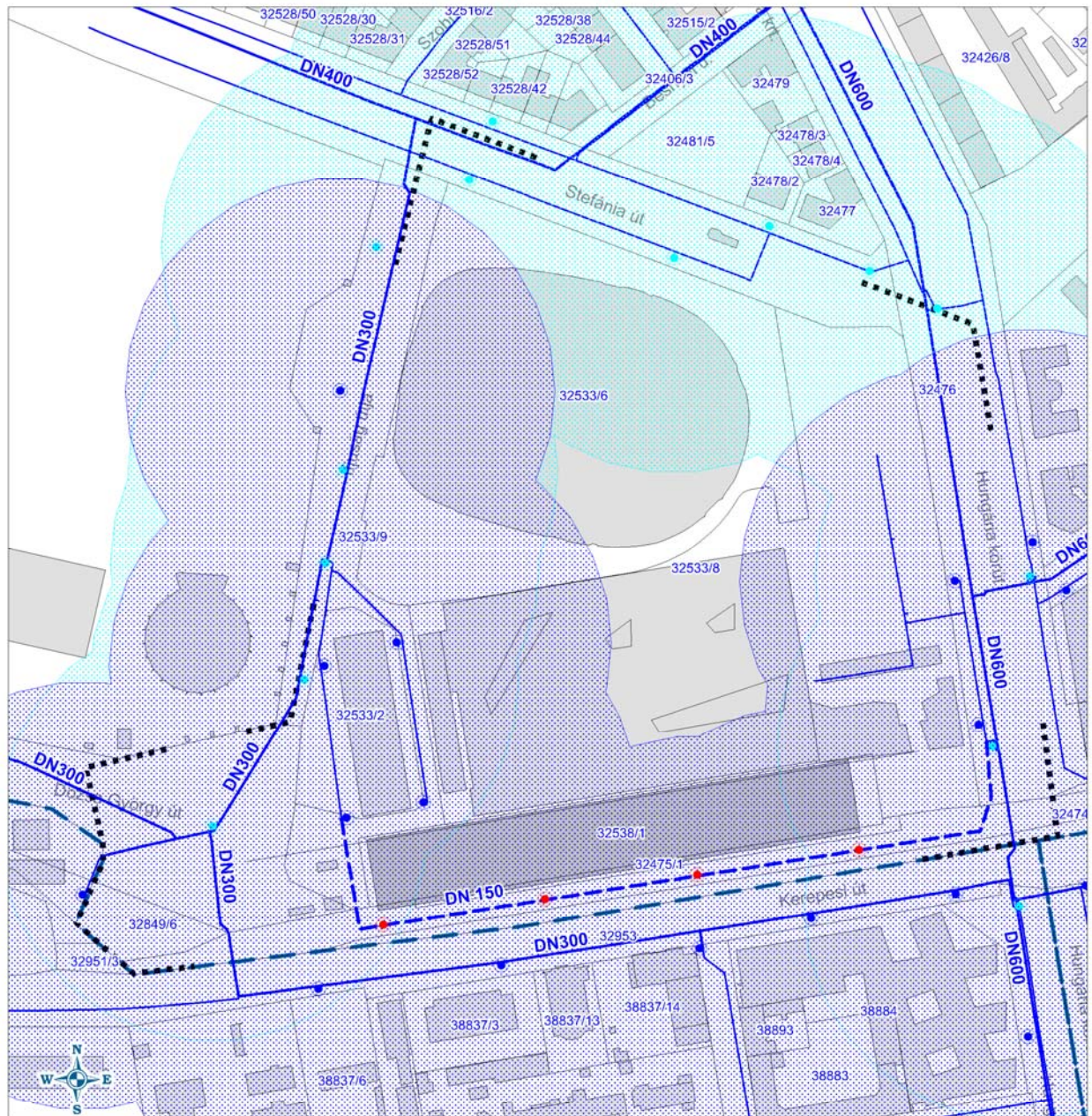
A tűzcsapok számát és pontos helyét, valamint az oltóvízigény nagyságát a kiviteli tervek ismeretében (tűzszakaszok, szintszám, funkciók, stb.), a tűzoltósággal történő egyeztetést követően lehet pontosan meghatározni.

Csatornázás, szennyvízelvezetés

A tervezett létesítmény becsült elvezetendő szennyvíz mennyisége: $102 \text{ m}^3/\text{d}$, mely mennyiséget a Kerepesi úti főgyűjtőre lehet rávezetni. A szennyvizek elvezetéséhez a Kerepesi út alatt létesítendő bekötővezeték kivitelezése a vízhálózatnál már említett módon, csak feltárás nélküli technológiával lehetséges.

A tárgyi területen jelenleg minimális zöldfelület található, mely mennyisége várhatóan a zöldtető kialakításnak köszönhetően kis mértékben növekedni fog, így többlet elvezetendő csapadékvíz-mennyiséggel nem számoltunk.

A terület keleti oldalán lévő záporvíz tározó és átemelő kapacitása nem megfelelő, nagy intenzitású csapadékesemények során a buszpályaudvar gyakori elöntése tapasztalható. A csapadékvizek biztonságos elvezetésének egyik lehetséges megoldása a befogadó egyesített rendszerű csatornahálózat felbővítése, vagy egy új záportározó létesítése.



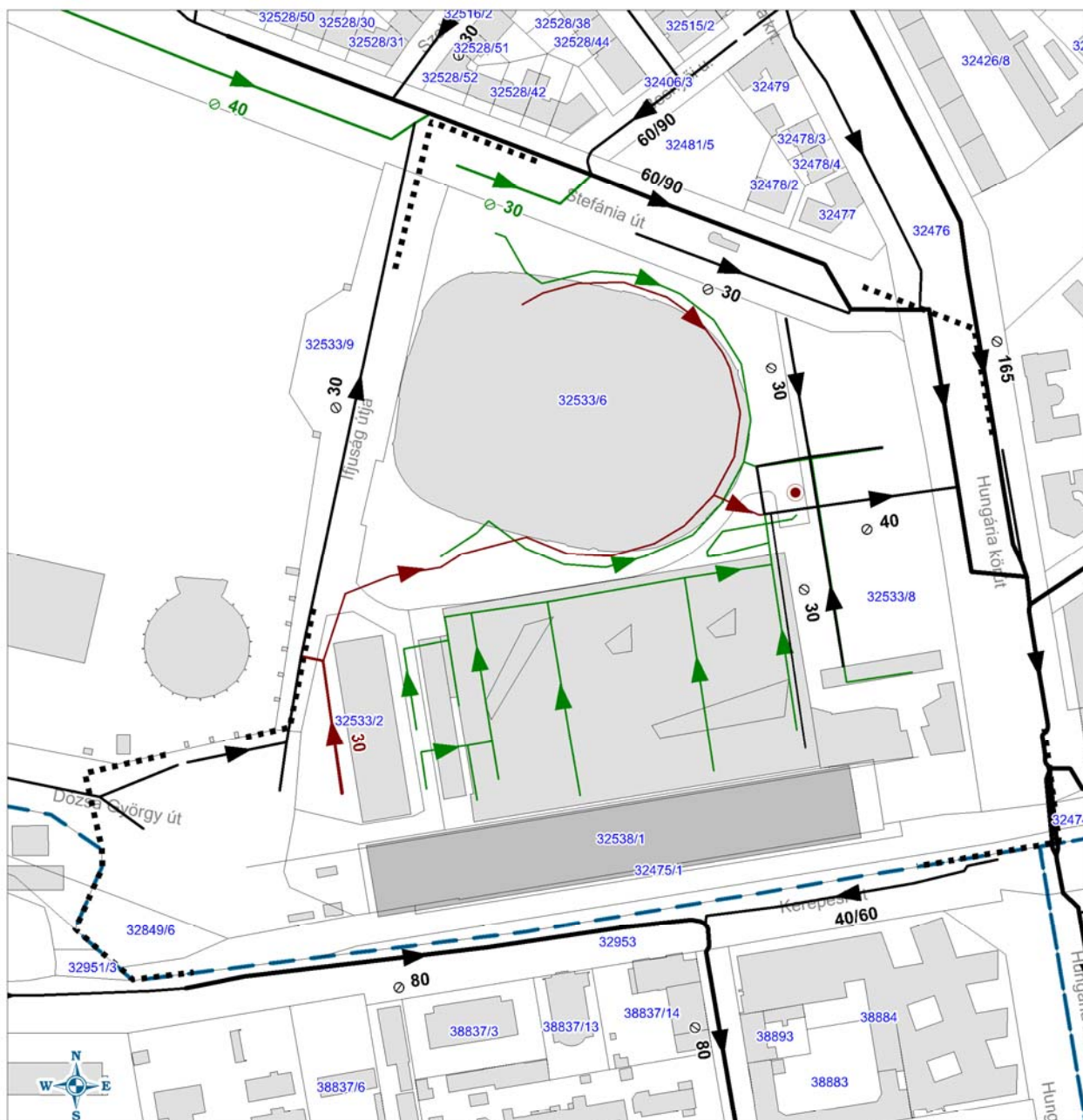
Közmű vizsgálat/javaslat: Vízellátás

M=1:2500

Jelmagyarázat

	Ivóvíz főnyomóvezeték		Földfeletti tűzcsap 100m-es ellátási körzete		Kerülethatár
	Ivóvíz elosztóvezeték		Tervezett vízvezeték		Tervezési terület határa
	Földalatti tűzcsap		Tervezett tűzcsap		
	Földfeletti tűzcsap		Meglévő épület		
	Földalatti tűzcsap 100m-es ellátási körzete		Tervezett épület		



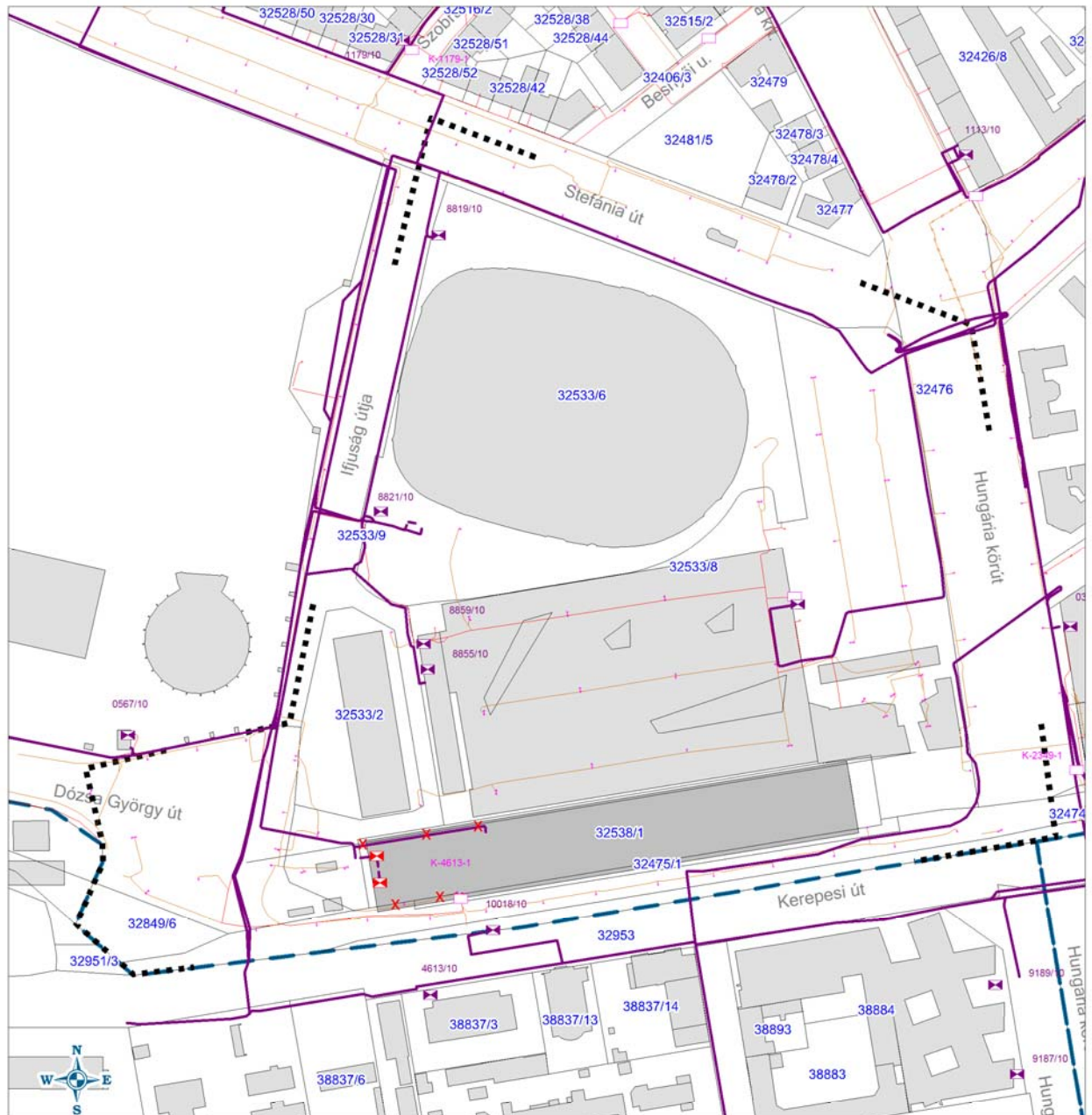


Közmű vizsgálat/javaslat: Csatornázás

M=1:2500

Jelmagyarázat

	Egyesített rendszerű főgyűjtő		Meglévő épület
	Egyesített rendszerű csatorna		Tervezett épület
	Szennyvízcsatorna		Kerülethatar
	Csapadékvíz csatorna		Tervezési terület
	Átemelő		



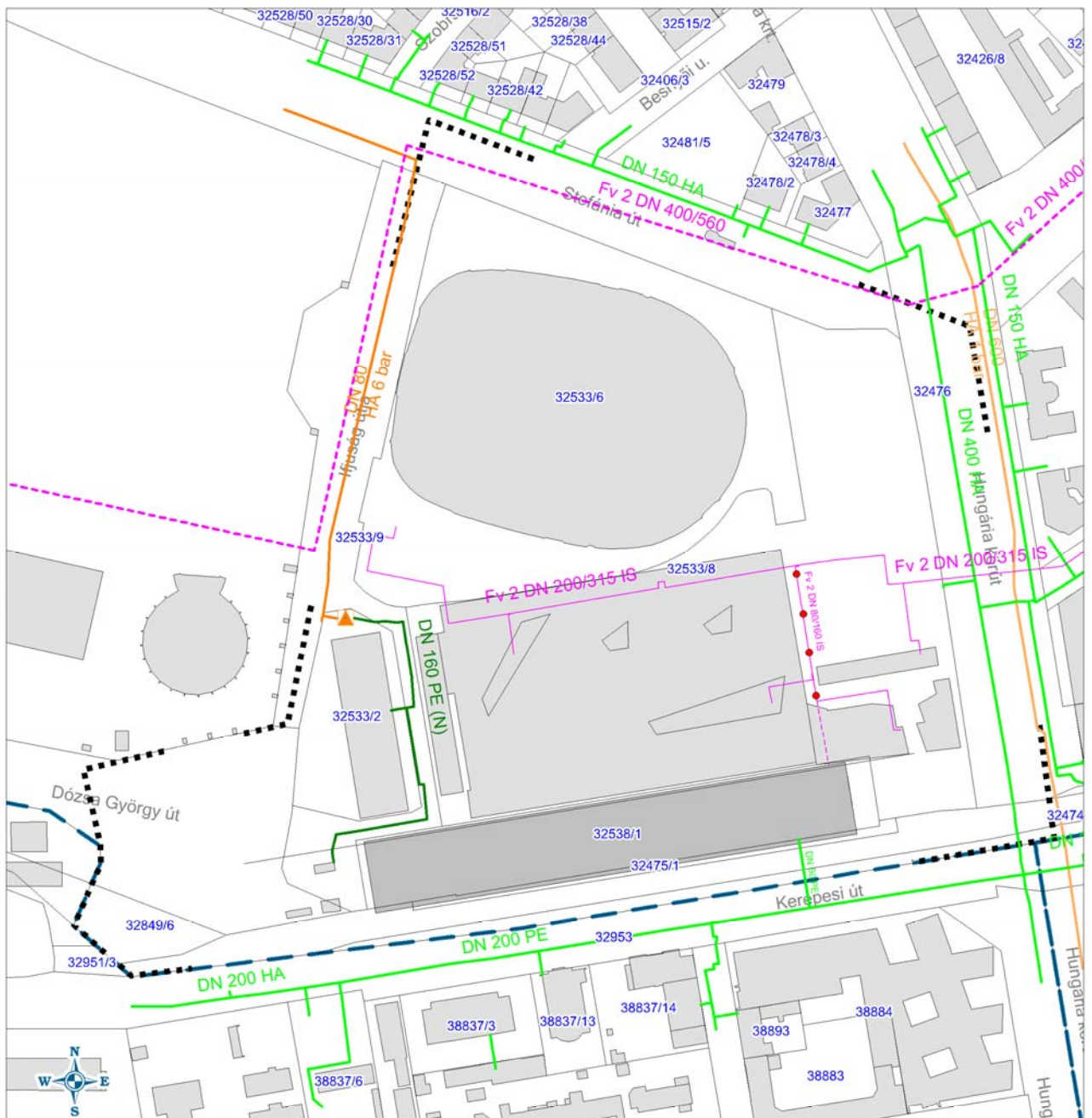
Közmű vizsgálat/javaslat: Villamosenergia-ellátás vizsgálat és javaslat

M=1:2500

Jelmagyarázat

	10 kV-os kábel		Tervezett 10 kV-os földkábel		Kerülethatar
	Kisfeszültségű kábel		Tervezett transzformátor		Tervezési terület határa
	Közvilágítási kábel		Átépítendő nyomvonal		
	10/0,4 kV-os transzformátor		Meglévő épület		
	Kapcsolószekrény		Tervezett épület		





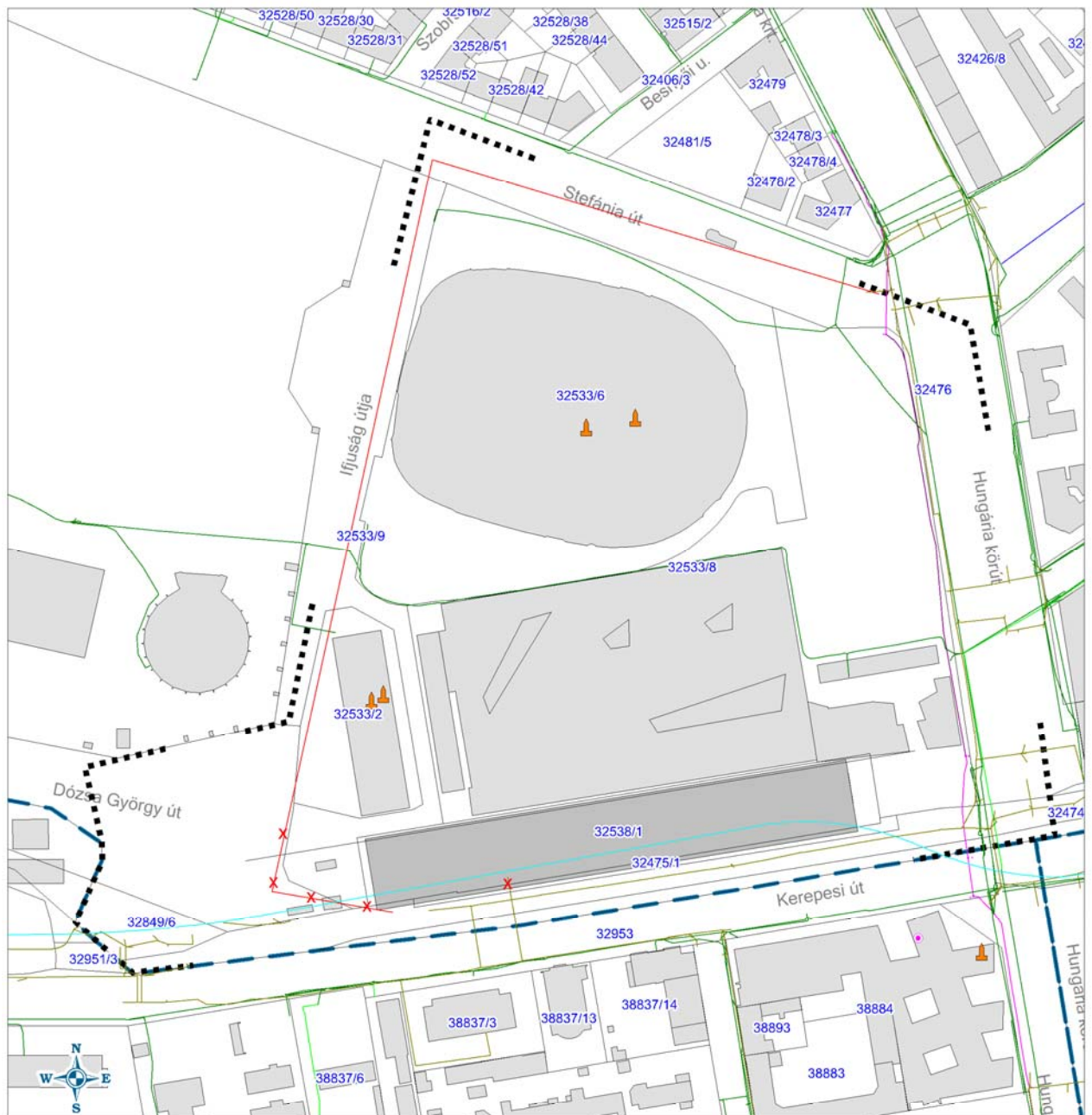
Közmű vizsgálat/javaslat: Gáz- és távhőellátás

M=1:2500

Jelmagyarázat

	Nagyközépnomású gáz		Távhő elosztóvezeték		Tervezett épület
	Középnomású gáz		Tervezett (távlati) távhővezeték		Kerülethatár
	Növelt kisnyomású gáz		Tervezett távhővezeték		Tervezési terület határa
	Kisnyomású gáz		Felbővítendő vezetékszakasz		Meglévő épület
	Gáznyomásszabályzó				





Közmű vizsgálat/javaslat: Elektronikus hírközlés vizsgálat és javaslat

M=1:2500

Jelmagyarázat

	Alépítmény (MT)		NSN Trafficom FKF		Meglévő épület
	Földkábel (MT)		ELMŰ optikai alépítmény		Tervezett épület
	NSN Trafficom alépítmény		ELMŰ optikai kábel		Átéptendő nyomvonal
	NSN Trafficom légvezeték		Mikrohullámú antenna		Kerülethatár
	NSN Trafficom metró		Mobil bázisállomás		Tervezési terület határa



Villamosenergia-ellátás

A tervezett beépítés villamosenergia-igénye 3,8 MW-ra tehető, amely közép feszültségű hálózatfejlesztést igényel. A meglévő, rendelkezésre álló teljesítmény mellett további 2-3 db transzformátor létesítése szükséges, melyeket épületen belül, közterületről megközelíthető módon kell elhelyezni. A tervezett beépítés a meglévő 10 kV-os hálózat átépítését, és meglévő közvilágítási kábelek nyomvonalának módosítását, közvilágítási lámpaoszlopok és a K-4613-1 közvilágítási kapcsolószekrény átépítését is igényli.

Gázellátás

A fejlesztés becsült gázigénye 226 gnm³/ó. A területen jelentkező jelenlegi igényeket a FŐGÁZ kisnyomású hálózata elégíti ki, a jelenlegi bekötés DN 90 PE méretű. Ugyanakkor rendelkezésre áll a növelt kisnyomású, középnyomású és nagyközépnomású gázhálózat is a szomszédos területeken.

Távhőellátás

A tervezési terület szomszédságában távhőhálózat üzemel, javasolt a hőigények távhőhálózatról történő kielégítése. A fejlesztéssel létrejövő energiaigény 1,9 MW-ra tehető, amely a fővárosi távhőhálózatról hálózatfejlesztést követően nagy valószínűséggel biztosítható.

Elektronikus hírközlés

Vezetékes elektronikus hírközlés

A tervezett beépítés érinti az NSN Trafficom légvezetékes hálózatát, melyet földkábelként ki kell váltani, valamint az FKF hálózat is átépítést igényel.

Vezeték nélküli elektronikus hírközlés

A területet ellátó mobil bázisállomások megfelelő lefedettséget biztosítanak, a szolgáltatók további antenna elhelyezési szándékairól információ nem érkezett. Pont-pont mikrohullámú összeköttetésekből adódó magassági korlátozás a területen nincs.

10. ZÖLDFELÜLET- ÉS KÖRNYEZETRENDEZÉSI JAVASLAT

A tervezési területet határoló utak fasorainak rekonstrukciója – beteg faegyedek cseréje, hiányzók pótlása – a zöldfelületrendezés jelentős feladata. Ennek keretében javasolható a Hungária körút mentén a fasor bővítése.

Fatelepítéshez rezisztens, lehetőleg honos, útsorfa minőségű faiskolai anyag használata szükséges, legalább 1,5 x 1,5 m szabad területű fagödrökbe célszerű telepíteni a fákat. Telepítéskor az öntözés lehetőségét javasoljuk biztosítani.

A Hungária körút és Kerepesi út sarkán – a Metró bejárat előtt – „fásított köztér” jellegű rendezés tervezett. Javasolható díszburkolat létesítés, valamint – a gyalogosforgalom figyelembe vételével – fatelepítés, illetve a „tér” utcabútorokkal való berendezése. Az új beépítés másik végén, a Dózsa György út, az Ifjúság útja és a Kerepesi út csomópontjának rendezése fontos forgalomszervezési feladat. Ennek keretében a gyalogos felületek rendezése, „zöld szigetek” létesítése is javasolt. E tevékenység egyrészt környezetsztétikai értékkeremtés, másrészt a lokális mikroklíma javítása is megtörténik általa.

Új beépítés tetőfelületein zöldtető, vagy tetőkert létesítése javasolt a gépészeti berendezések és tetővilágítók területének kivételével.

A növénytelepítés során kerülni kell az invazív (özön) fajokat és fokozottan allergéneket. Javasolható a rezisztens (várostűrő) fajok, fajták alkalmazása.

A tervezett térszín alatti beépítéseknel a talajvíz áramlásának lehetőségét műszaki eszközökkel – pl. szivárgó rendszerrel – biztosítani kell, valamint védekezni szükséges a talajvíz káros hatásai (víznyomás, szerkezeti korrózió) ellen.

A tervezési területen új épület csak teljes közművesítettség kiépítése esetén helyezhető el.

A felszíni és a felszín alatti vizek védelme érdekében semmilyen, a felszín alatti vizekre potenciálisan szennyezési veszélyt jelentő tevékenység nem folytatható. Ezért tilos a csapadékvíz-szikkasztás.

A gépjárművek által használt burkolt területekről elfolyó, szénhidrogén-származékokkal és nehézfémekkel szennyezett csapadékvizeket olajfogó és hordalékfogó műtárgyon keresztül kell közcatornába vezetni.

A bontás és építés során (esetlegesen) felszínre kerülő szennyezett anyagot elkülönítetten szükséges gyűjteni és ártalmatlanítás céljából elszállíttatni. Feltöltésre szennyezett anyag nem használható fel.

A parkolás terepszinti parkolóban, parkolóházban, vagy terepszint alatti mélygarázsban oldható meg.

A térszín alatti, illetve zárt gépjármű-tárolók szellőztetését gépészeti úton biztosítani szükséges. Az elszívott levegőt csak kéményszinten – az épület tetőszintje fölötti magasságban – javasolt a külső légtérbe bocsátani, az engedélyező hatóság által megszabott minőségben.

A zaj- és rezgés elleni védelem érdekében az új épületeknél passzív akusztikai eszközöket (megfelelően méretezett és anyaghasználatú épületszerkezeteket, nyílászárókat) szükséges alkalmazni. A zaj elleni védelem kialakítása az épületbelsőre vonatkozó zaj-határértékek biztosítását célozza.

A hő- és légtechnikai berendezések kültéri egységeit zajárnyékolt, vagy tokozott kivitelben javasolt elhelyezni és üzemeltetni.

A kommunális hulladék ártalmatlanításáról és/vagy az újrahasznosításáról – szakcég bevonásával, a tervezési területen kívül – szükséges gondoskodni.

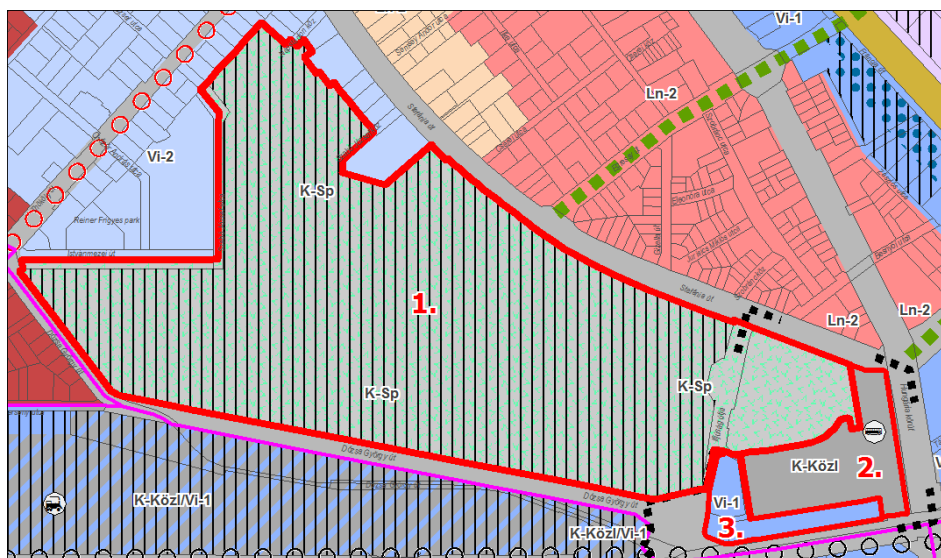
A területen keletkező hulladék - elszállításáig, ill. ártalmatlanításáig történő - tárolásáról, elhelyezéséről a létesítmények kialakítása során úgy kell gondoskodni, hogy az izolálható legyen és a környezetet ne terhelje.

11. A HATÁLYOS FŐVÁROSI TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVVEL ÉS FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZATTAL VALÓ ÖSSZHANG BEMUTATÁSA

11.1. TSZT SZERKEZETI TERVLAP 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS TERVLAPJA

A hatályos TSZT Szerkezeti tervlap 1. Területfelhasználási tervlapja meghatározza Zugló területén is a területfelhasználási egységeket, így a tervezési területre is. A területfelhasználási egységek alapján kerültek kijelölésre az építési övezetek, övezetek.

BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG ÉS ZÖLDFELÜLETI ÁTLAGÉRTÉK



Beépítési sűrűség ellenőrzése

Az FRSZ-ben meghatározásra került minden egyes területfelhasználási egységben a megengedett legnagyobb beépítési sűrűség értéke (bs), ami az FRSZ-ben két részre tagolódik, az általános célokra felhasználható beépítési sűrűsége (bsá) és a kizárólag épületen belüli parkolás céljára igénybe vehető beépítési sűrűsége (bsp). Az egyes építési övezetekben kialakítható szintterületet szabályozó szintterületi mutató érték differenciáltan határozható meg, és az építési övezeteknek együttesen kell megfelelniük a területfelhasználási egység egészére határt jelentő beépítési sűrűség értékeknek.

Koncepcionális döntés, hogy a kizárólag parkolás céljára igénybe vehető bónusz beépítési sűrűség érték kihasználásra kerül- egyes területeken. A tervezési területen a 4 építési övezetből konkrétan 3 esetben. (K-Sp. Vi-1/2 és Vi-1/2)

Az általános beépítési sűrűség értéknek való megfelelés igazolása úgy történt, hogy minden egyes területfelhasználási egység területén az összes érintett építési övezetben meghatározásra kerül az építhető összes szintterület az előírt szintterületi mutató alapján, és ezek összegzésre kerülnek a területfelhasználási egység területén, majd az így kapott értéket kell összevetni a területfelhasználási egység teljes területére vonatkoztatott beépítési sűrűség érték alapján számított építhető szintterülettel.

ssz.	Terület nagysága (m2)	Területfelhasználási egység jele	FRSZ-ben meghatározott				KÉSZ-ben meghatározott	beépítési sűrűség értéke megfelel	Érintett övezet
			bs érték	bsá érték	bsp érték	bsá alapján számított építhető szintterület	szmá paraméter alapján építhető szintterület		
1	430994,03	K-Sp	2,25	1,50	0,75	646 491	628 587 +1,0*	✓	K-Sp/1, K-Sp/2
2	33999,89	K-Közl	4,00	2,75	1,25	93497	50 999	✓	K-Közl/3
3	14957,44	Vi-1	5,75	4,0	1,75	59.828	57 000 +1,0*	✓	Vi-1/1 Vi-1/2

* kizárólag parkoló rendeltetés és annak kiszolgáló közlekedési területére felhasználható érték

Zöldfelületi átlagérték ellenőrzése

A beépítési sűrűség logikájával analóg módon a TSZT meghatározza egyes területfelhasználási kategóriákra a megengedett legkisebb zöldfelületi átlagértéket, ami a területfelhasználási egységre vonatkoztatott érték. Az egyes építési övezetekben a zöldfelület legkisebb mértéke differenciáltan határozható meg, és az építési övezeteknek összesen kell biztosítaniuk a legkisebb zöldfelületi átlagértéknek megfelelő zöldfelületet.

A TSZT szerint meghatározott zöldfelületi átlagértéket csak akkor kell figyelembe venni, ha 3 hektárnál nagyobb területfelhasználási egységeket érint (amennyiben nem jelentős változással és az infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett).

Azoknak a területfelhasználási egységeknek a területén, ahol legkisebb zöldfelületi átlagérték meghatározásra került, az érintett építési övezetekben kialakítandó legkisebb zöldfelületi mértékek összegzésével kapott értéket kell összevetni a területfelhasználási egység teljes területére vonatkoztatott legkisebb zöldfelületi átlagérték alapján számított kialakítandó zöldfelülettel.

FRSZ

A beépítési sűrűségre vonatkozó előírások

„4. § (1) Az 1. melléklet a TSZT szerinti területfelhasználási egységekre vonatkozóan területi meghatározással rögzíti a beépítési sűrűséget, amelyet a kerületi építési szabályzatban (a továbbiakban: KÉSZ-ben) megállapításra kerülő építési övezetek beépítési paramétereinek meghatározásánál oly módon kell figyelembe venni, hogy a területfelhasználási egységen belül meghatározott összes építési övezet megengedett szintterülete együttesen nem haladhatja meg a beépítési sűrűség alapján számított szintterületet.”

→ Az építési övezetek beépítési paramétereit a beépítési sűrűség értékek figyelembe vételével kerültek meghatározásra. Lásd feljebb a beépítési sűrűség ellenőrzését.

„4. § (2) A beépítési sűrűség (a továbbiakban: bs) 1. mellékletben jelölt értéke

a) a területfelhasználási egység szerint elhelyezhető funkciókra vonatkozó általános sűrűségi értékből (a továbbiakban: bsá), és

b) a parkolás épületen belüli támogatása céljából kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkolók számára – a kiszolgáló közlekedési területeikkel együtt – igénybe vehető parkolási sűrűségi értékből (a továbbiakban: bsp) tevődik össze.”

→ A szabályzatban meghatározásra került a szintterületi mutató fogalma: „Szintterületi mutató (szm): Az összes építhető bruttó szintterület és a telekterület hányadosa.” A szintterületi mutató alapján számított szintterületet a bsá érték alapján számított szintterülettel kell összevetni. A beépítési sűrűség ellenőrzését lásd feljebb. Parkolásra három építési övezetben került meghatározásra bónuszérték legfeljebb az FRSZ bsp értékével egyező értékben.

„4. § (3) Egy adott területfelhasználási egységen belül az 1. mellékletben meghatározott beépítési sűrűség alapján az építési övezetek előírásait és beépítési paramétereit a KÉSZ-ben differenciáltan, de jelentős jellemzőbeli különbségek nélkül lehet meghatározni.”

→ A rendelkezés figyelembe vételével kerültek meghatározásra az építési övezetek.

Egyes területek beépítési magasságának korlátozásával kapcsolatos előírások

„5. § (1) A 5.-12. § rendelkezéseit új épület létesítése, vagy meglévő épület beépítési magasságát növelő bővítése során kell alkalmazni.”

→ A rendelkezésnek megfelelően kerültek meghatározásra az előírások.

„5. § (2) A KÉSZ-ben a beépítési jellemzőknek legjobban megfelelő, a beépítési magasság gyűjtőfogalma alá tartozó épületmagasság, homlokzatmagasság és párkánymagasság vegyesen is alkalmazható az ÉHAT/112/1/2014. számú OTÉK-tól való eltérési engedély alapján.”

→ A területen az épületmagasság fogalma került alkalmazásra.

„8. § (4) A (1) bekezdés szerinti magassági síkok fölé emelkedő épületrészek esetében

a) nem falazott kémény, vagy szellőző a magassági síkokon való túlnyúlása nem lehet nagyobb 2,0 méternél, a műszakilag szükségessé váló kéménymagasítást is beleértve,

b) tetőfelépítmény legfeljebb 3,0 méterrel lehet magasabb a vízszintes magassági síknál,

c) torony, kupola, egyéb építészeti hangsúlyt képező épületrész, épületdíz, tetődíz legfeljebb 3,0 méterrel lehet magasabb a vízszintes magassági síknál és

ca) az épület utcai homlokzathosszának legfeljebb harmadán alkalmazható,

cb) az I. és II. kategóriájú területeken a ferde magassági sík feletti térrészbe csak akkor nyúlhat, ha a közterület átlagos szélessége legalább 15,0 m.”

→ Az előírással összhangban lévő szabály került rögzítésre a KÉSZ-ben.

Magasépítmények beépítési magasságának korlátozásával kapcsolatos előírások

„11. § (1) A 3. mellékletben magasépítmény számára kijelölt területeken magasház vagy toronyház 30 m magasság feletti épületrészei az alábbiak figyelembevételével építhetők:

a) épület legmagasabb pontja nem haladhatja meg a területre meghatározott értéket,

b) az épület külső homlokzatai által határolt, más jogszabály alapján számított szintenkénti bruttó alapterületek átlagértéke nem haladhatja meg különálló épületrészenként

ba) magasház esetén a 900 m²-t

bb) toronyház esetén az épület legmagasabb pontjának 15-szörösét négyzetméterben kifejezve, de legfeljebb 1350 m²-t,

c) a külső homlokzatok által határolt egyes építményszintek szintenkénti legnagyobb alaprajzi kiterjedéséből (vízszintes vetületi méreteiből) számított átlagérték nem lehet nagyobb különálló épületrészenként

ca) magasház esetén 50 méternél,

cb) 90 méternél alacsonyabb toronyház esetén 55 méternél,

cc) 90 méter magas, vagy annál magasabb toronyház esetén 60 méternél.

→ Az érintett területeken 30 méternél nagyobb magasság nem lett lehetővé téve a KÉSZ-ben.

A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó rendelkezések

„16. § (1) Az 1. mellékletben kijelölt P+R rendszerű parkolási létesítmények elhelyezésére alkalmas területen belül legalább az előírt minimális befogadóképességű parkolási létesítményt el kell helyezni.”

→ Az előírással összhangban lévő szabály került rögzítésre a KÉSZ-ben .

„16. § (2) Az 1. mellékletben kijelölt P+R rendszerű parkolási létesítmények elhelyezésére alkalmas területen legalább az előírt személygépjármű befogadóképesség 20%-ának megfelelő kerékpár B+R rendszerű tárolásának lehetőségét is biztosítani kell.

(3) P+R rendszerű parkolási létesítmény és B+R tároló a kijelölt helyszínek mellett más, funkcionálisan megfelelő átszállási kapcsolattal rendelkező helyszínen is létesíthető. Funkcionálisan megfelelő a belső zóna területén kívül eső

a) metró-, HÉV- és regionális gyorsvasúti vonalak megállóinak kijárataitól 300,0 méteres gyaloglási távolságon belül eső terület, vagy

b) vasútvonalak és közúti vasút (villamos) vonalak megállóinak végétől mért 200,0 méteres gyaloglási távolságon belül eső terület.”

→ Új P+R parkoló nem került kijelölésre.

„18. § (1) A KÖu területfelhasználási egységbe sorolt közterületen a gyalogos forgalom számára kijelölt, vagy kiépített szélességet a biztonságos gyalogosfelület számára kell fenntartani az alábbiak szerint:

a) a pesti Nagykörúton és az azon belül elhelyezkedő pesti belvárosi területen a gyalogosfelület szélessége közterület egyéb célú használata során

aa) legalább 3,0 méter és

ab) nem kisebb, mint a – berendezési sáv keresztmetszetével csökkentett – meglévő szélesség 50%-a vendéglátó terasz, 75%-a közterületi pavilon elhelyezése esetén,

b) a pesti Nagykörúton kívüli és a budai oldali területeken a gyalogosfelület szélessége közterület egyéb célú használata során

ba) legalább 2,0 méter,

bb) nem kisebb, mint a – berendezési sáv keresztmetszetével csökkentett – meglévő szélesség 50%-a vendéglátó terasz, 75%-a közterületi pavilon elhelyezése esetén.”

→ Az előírással összhangban lévő szabály került rögzítésre a KÉSZ-ben.

„18. § (2) Ingatlan közhasználat céljára átadott területén a közlekedési funkciók közül csak gyalogos és kerékpáros felület, az ingatlanok kiszolgálását biztosító kapcsolat, valamint közcélú parkoló létesíthető.”

→ Az előírással összhangban lévő szabály került rögzítésre a KÉSZ-ben.

„18. § (4) Rendszeres forgalom számára helikopter leszállóhely csak a K-Rept, KÖI, K-Eü és K-Hon területen, valamint egyéb katonai, rendőrségi, katasztrófavédelmi, egészségügyi, államigazgatási funkciók kiszolgálása számára létesíthető.”

→ Az előírással összhangban lévő szabály került rögzítésre a KÉSZ-ben.

A közmű infrastruktúrára vonatkozó rendelkezések

„19. § (3) A beépítésre szánt területfelhasználási egységek mindegyikén – a (4) bekezdés figyelembevételével – teljes közművesítettséget kell biztosítani.”

→ A szabályzatban előírásra került a teljes közművesítettség kötelezettsége.

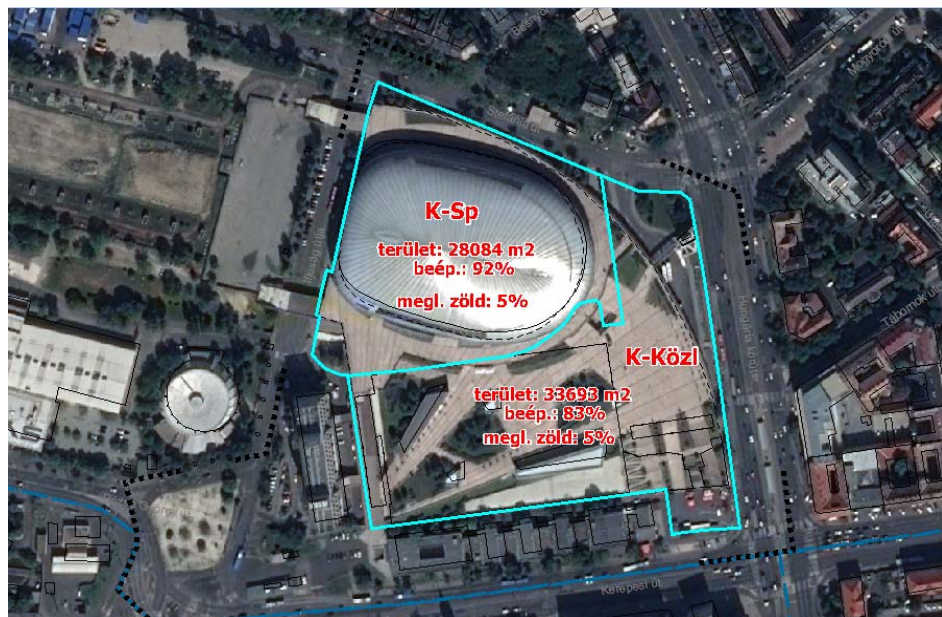
12. OTÉKTÓL VALÓ ELTÉRÉS

Az OTÉK 111. § (2) bekezdése szerint az OTÉK II.–III. fejezeteiben meghatározott követelményeknél megengedőbb követelményeket a településrendezési eszköz akkor állapíthat meg, ha

- azt különleges településrendezési okok vagy a kialakult helyzet indokolja, továbbá
- közérdeket nem sért, valamint
- a 31. § (1) bekezdésében foglalt követelmények teljesülnek, amely szerint az építményeket csak úgy szabad elhelyezni, hogy azok együttesen feleljenek meg a településrendezési, településképi, illeszkedési, a környezet-, a táj- és természet- és a műemlékvédelmi, továbbá a rendeltetési, az egészség-, a tűz-, a köz- és más biztonsági, az akadálymentességi követelményeknek, valamint a geológiai, éghajlati, illetőleg a terep, a talaj és a talajvíz fizikai, kémiai, hidrológiai adottságainak, illetőleg azokat ne befolyásolják károsan.

OTÉK-tól való eltérés – megengedett legnagyobb beépítettség és legkisebb zöldfelületi arány

A tervezési területen a településszerkezeti terv két különleges területet is kijelölt. A két különleges terület kialakult állapota nem felel meg az OTÉK-ban a beépítettségre és zöldfelületre előírt paramétereknek.



A **K-Közl/1** jelű építési övezet a Stadionok autóbussz pályaudvart foglalja magában. A telek szinte teljes mértékben beépített (a kialakult beépítettség 83%-os), zöldfelület csak a telek szélein, apró foltokban jelenik meg. Az egyedi

elhelyezkedésű és funkciójú ingatlan szabályozása csak egyedi paraméterek mentén lehetséges. A jelenlegi funkció megmaradásával kell számolni, így a kialakult állapotra és a különleges településrendezési helyzetre tekintettel **90%-os legnagyobb beépítettséget és 5%-os legkisebb zöldfelületi arányt** szükséges előírni.

A **K-Sp/1** jelű építési övezet, a Papp László Sportaréna területén a hatályos előírás 50%-os beépítettséget tesz lehetővé, azonban a terület közel 95%-ban beépített. A kialakult állapotra és a különleges településrendezési helyzetre tekintettel **95%-os legnagyobb beépítettséget és 0%-os legkisebb zöldfelületi arányt** szükséges előírni.

Megengedett legnagyobb beépítettség						
hatályos KÉSZ		kialakult állapot	OTÉK		javasolt paraméterek	
KL-KÉ, I/2	-, 50	57	különleges terület	40	K-Közl/3	90
I/2	50	61	különleges terület	40	K-Sp/2	95
Megengedett legkisebb zöldfelület						
hatályos KÉSZ		kialakult állapot	OTÉK		javasolt paraméterek	
KL-KÉ, I/2	-, 45	5	különleges terület	40	K-Közl/3	5
IZ/3	50	15	különleges terület	40	K-Rek/3	0

OTÉK-tól való eltérés –legkisebb zöldfelületi arány

A Vi-1/1 jelű építési övezet, a tervezett beruházás, a Stadionok metró megálló területe, A területen jelenleg nincs számottevő zöldfelület, és a térszín alatti 100%-os beépítettséget alapul véve, a tetőkerteken kívül egyéb zöldfelülettel nem lehet számolni.



OTÉK 111. §-nak való megfelelés

A Budapest Főváros XIV. kerület Zuglói kerületi építési szabályzata tervezetében javasolt, az OTÉK-tól eltérő paraméterek megfelelnek az OTÉK vonatkozó 111.

§-ában megfogalmazott megengedőbb követelmény alkalmazás kritériumainak, mivel

- az egyes eltérésekre vonatkozó indokolásokban szereplő módon azokat különleges településrendezési ok vagy a kialakult helyzet indokolja,
- a tervezet közérdeket nem sért,
- a javasolt előírások esetében az OTÉK 31 § (1) bekezdésében foglaltak teljesülnek, az abban felsorolt követelményeknek megfelelnek, illetőleg azokat nem befolyásolják károsan.

JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZ

**Budapest Főváros XIV. kerület Zugló Önkormányzat Képviselő-
testületének**

.../2018. (.... ..) önkormányzati rendelete

**a Hungária krt. - Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által
határolt területre vonatkozó
kerületi építési szabályzatról**

Budapest Főváros XIV. kerület Zugló Önkormányzatának Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdés 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (5) bekezdés 6. pontjában és az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 13. § (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva, az érintett partnerek és államigazgatási szervek véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

ELSŐ RÉSZ

Általános előírások

Fejezet

A rendelet hatálya, mellékletei és értelmező rendelkezései

- A rendelet hatálya Budapest Főváros XIV. kerület Zugló, Hungária krt. - Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt terület (továbbiakban: a Terület)
- E rendelet
 - a) 1. melléklete tartalmazza a Területre vonatkozó Szabályozási tervlapot,
 - b) 2. melléklete tartalmazza az építési övezetek, övezetek szabályozási határértékeit,
 - c) 3. melléklete tartalmazza az agresszíven gyomosító és allergiát okozó fajok listáját,
 - d) 4. melléklete tartalmazza a személygépjárművek elhelyezési kötelezettségét,
 - e) 5. melléklete tartalmazza a kerékpárok elhelyezési kötelezettségét.
- E rendelet alkalmazásában:
 1. *Eltéréssel szabályozott építési vonal:* Az épület adott homlokzati hosszának legalább 50%-ának, a földszint feletti szinteken a jelölt építési vonalon kell állnia.
 2. *Fa élettere:* a fa egészséges fejlődéséhez szükséges, a faegyed növekedésével fokozatosan bővülő, felszín alatt és felett elhelyezkedő, a fa lombkoronájával és gyökérzetével lehatárolt térrész.
 3. *Szintterületi mutató:* Az összes építhető bruttó szintterület és a telekterület hányadosa.

4. Útsorfa: 220 cm
törzsmagasságot és 18 cm törzs-körméretet meghaladó méretű,
legalább kétszer iskolázott fa.

Fejezet

Közterület alakításra vonatkozó előírások

Közterületen lévő építményekre vonatkozó előírások

A Területen kiosk nem létesíthető.

Közterületen vendéglátó terasz akkor létesíthető, ha

- a) KÖu jelű övezetben a vendéglátó terasz elhelyezése után fennmaradó szabad gyalogosfelület szélessége legalább 2,0 méter és nem kisebb, mint a berendezési sáv keresztmetszetével csökkentett meglévő gyalogosfelület szélesség 50%-a,
- b) egyéb közterületen a vendéglátó terasz elhelyezése után fennmaradó szabad gyalogosfelület szélessége legalább 1,5 méter és nem kisebb, mint a berendezési sáv keresztmetszetével csökkentett meglévő gyalogosfelület szélesség 50%-a,
- c) a gyalogos forgalom számára kijelölt vagy kiépített szélesség a biztonságos gyalogosforgalom számára fenntartható, és
- d) az épületek, illetve telkek megközelítését szolgáló bejáratok és a kirakatok akadálytalan megközelítése biztosított.

Közterületen a közösségi közlekedés megállóíhoz tartozó perontető, védőtető, utasváró és liftfelépítmény elhelyezhető.

Közterületi zöldfelületekre vonatkozó előírások

- (1) Fasortelepítésnél és -kiegészítésnél várostűrő, útsorfa minőségű fák ültetendők. Az ültetéssel egy időben az öntözőhálózat kiépítéséről, de legalább az öntözés lehetőségéről gondoskodni kell.
- (2) Új közcélú zöldfelületek kialakításánál, meglévők felújításánál az 5. *mellékletben* felsorolt „agresszíven gyomosító és allergiát okozó fajok” nem telepíthetők.

Fejezet

Telekalakítással kapcsolatos előírások

- (1) Különböző övezetbe, építési övezetbe sorolt telkek nem vonhatók össze.
- (2) A közterületek építési területe szakaszosan is létrehozható.
- (3) A sajátos építményszerűségei számára az övezeti, építési övezeti előírásoktól eltérő, beépítési mértékű, terepszint alatti beépítési mértékű és zöldfelülettel rendelkező, műszakilag szükséges méretű telek is kialakítható.
- (4) Magánút nem alakítható ki.

Fejezet

Terepalakításra és zöldfelületek kialakítására vonatkozó előírások

Építési övezetek zöldfelületeire vonatkozó előírások

- Az 200 m²-nél nagyobb alapterületű új épületek lapostetős részének legalább 50%-án legalább egyszintes növényállományú, legalább extenzív zöldtetőt kell létesíteni.

Fejezet

Közművek előírásai

Általános előírások

- (1) Építési telken teljes közművesítettséget kell biztosítani.
- (2) Közművezetékek felújítása, cseréje során a megszűnő, feleslegessé vált közművezeték, közműépítményeket el kell bontani, felhagyott vezeték, műtárgy közterületen nem maradhat sem föld felett, sem föld alatt, kivéve azon eseteket, ahol a közműszolgáltató szakértői véleményrel azt indokolja.

Elektronikus hírközlés létesítményei

- Önálló antennatartó szerkezet (torony) nem létesíthető.

Fejezet

A járművek tárolására és egyéb, közlekedésre vonatkozó előírások

Személygépjárművek tárolására vonatkozó előírások

- (1) Új építmények, önálló rendeltetési egységek, területek rendeltetésszerű használatához a szükséges személygépjármű elhelyezési kötelezettséget legalább az 4. melléklet szerinti mennyiségben, a (2)-(6) bekezdésben foglaltak figyelembe vételével, saját telken belül kell biztosítani.
- (2) Bővítés, átalakítás és rendeltetésmódosítás esetén csak a keletkező többlet személygépjármű elhelyezési kötelezettséget kell biztosítani a meglévő gépjárműtároló helyiségek és felszíni várakozóhelyek számának megtartása mellett.
- (3) A K-Közl jelű építési övezet területén az utasforgalomhoz vagy sportfunkcióhoz kapcsolódó egyéb rendeltetésű építmény, rendeltetési egység, terület esetében annak rendeltetésszerű használatából – a 300 m²-nél nagyobb bruttó alapterületű, napi fogyasztási cikket értékesítő üzlet kivételével – személygépjármű elhelyezési kötelezettség nem keletkezik.
- (4) A K-Közl jelű építési övezet területén távolsági és helyközi autóbusz pályaudvar rendeltetésszerű használatához szükséges várakozóhelyek számába a területen lévő P+R parkoló beszámítható.
- (5) Sportlétesítmények esetén a lelátók férőhelyszáma alapján meghatározott rendeltetésszerű használathoz szükséges személygépjármű

elhelyezési kötelezettségéből legfeljebb 500 várakozóhelyet kell megvalósítani. A sportfunkcióhoz kapcsolódó egyéb rendeltetésű építmény, rendeltetési egység, terület esetében annak rendeltetésszerű használatból személygépjármű elhelyezési kötelezettség nem keletkezik.

(6) A **Vi-1/1** építési övezet területén – a 300 m²-nél nagyobb bruttó alapterületű, napi fogyasztási cikket értékesítő üzlet kivételével – személygépjármű elhelyezési kötelezettség nem keletkezik. Az építési övezet területén maximum 200 személygépjárműtároló létesíthető.

- (1) A személygépkocsi tároló helyeket a (2)–(3) bekezdések szerinti előírások figyelembe vételével kell elhelyezni.
- (2) Emelőszerkezetes parkoló-berendezés (parkoló gép)
 - a) kizárólag a rendeltetésszerű használatához szükséges személygépjármű elhelyezési kötelezettségen felüli többletférőhelyek kialakítása érdekében alkalmazható,
 - b) kizárólag más gépjárműtároló helyektől függetlenül, önálló használatot biztosítóan telepíthető, és
 - c) épületen kívüli felszíni parkolóként nem telepíthető.
- (3) Felszíni gépjárműtároló hely zöldfelületként nem vehető figyelembe.

A P+R infrastruktúrára vonatkozó előírások

- (1) Az *1. melléklet*en kijelölt P+R rendszerű parkolási létesítmények elhelyezésére alkalmas területen belül legalább az előírt minimális befogadóképességű parkolási létesítményt kell megvalósítani.
- (2) Az *1. melléklet*en kijelölt P+R rendszerű parkolási létesítmények elhelyezésére alkalmas területen legalább az előírt személygépjármű-befogadóképesség 20%-ának megfelelő kerékpár B+R rendszerű tárolását is biztosítani kell.

Kerékpárok tárolására vonatkozó előírások

- Minden építmény, önálló rendeltetési egység és terület rendeltetésszerű használatához a kerékpárok számára elhelyezési kötelezettséget az *5. melléklet* szerint kell biztosítani.

Autóbuszok tárolására vonatkozó előírások

- (1) Új építmények, önálló rendeltetési egységek és területek rendeltetésszerű használatához minden 200 férőhelyük után egy autóbusz telken belüli elhelyezését kell biztosítani, a (2) figyelembe vételével az alábbi esetekben:
 - a) 50 vendégszobát meghaladó szállás jellegű rendeltetési egység esetén,
 - b) 150 férőhelyet meghaladó kulturális és közösségi szórakoztató rendeltetési egység esetén, és
 - c) 500 férőhelyet meghaladó lelátóval rendelkező sportlétesítmény esetén.

(2) Sportlétesítmények esetén a lelátók férőhelyszáma alapján meghatározott rendeltetésszerű használathoz szükséges autóbussz elhelyezési kötelezettségből legfeljebb 50 várakozóhelyet kell megvalósítani.

Áruszállításhoz kapcsolódó várakozóhelyekre vonatkozó előírások

- (1) Új építmények, önálló rendeltetési egységek, területek rendeltetésszerű használatához szükséges tehergépjármű várakozóhelyeket telken belül egyedi méretezés alapján kell biztosítani.
- (2) A méretezés alapját a meglévő építmények bővítése, átalakítása, rendeltetés módosítása esetében a teljes ellátandó rendeltetés képezi, de csak a keletkező többlet-férőhely szerinti igényt kell biztosítani a már meglévő férőhelyek megtartása mellett.

Ingatlanok gépjárművel történő kiszolgálására vonatkozó előírások

- (1) Több közterülettel határos építési telek gépjárművel való kiszolgálását az alacsonyabb hálózati szerepet betöltő útról kell biztosítani.
- (2) Rendszeres teherforgalom esetén a személygépjárművek és a tehergépjárművek forgalma számára külön gépkocsi-behajtó létesíthető.
- (3) Az építési telkek közúti kapcsolatát a közlekedési szempontból minimálisan szükséges ki-bejáráttal kell biztosítani.

Közlekedési létesítmények védőtávolsága

- Gyorsvasúti vonal védelmi zónájába eső területen építmények, vezetékek létesítéséhez a főváros közlekedésszervező intézményének és a vonal üzemeltetőjének hozzájárulása szükséges.

A légiközlekedéshez kapcsolódó létesítményekre vonatkozó előírások

- Rendszeres forgalom számára helikopter-leszállóhely csak katonai, rendőrségi, katasztrófavédelmi egészségügyi, államigazgatási funkciók kiszolgálása számára létesíthető.

Fejezet

Építés általános szabályai

Az építési helyre és az elő-, oldal- és hátsókertre vonatkozó előírások

- Az előkertben és az oldalkertben kizárólag
 - a) közmű-becsatlakozási műtárgy és
 - b) a telekre meghatározott legkisebb zöldfelület figyelembevételével burkolat, rámpa,

helyezhető el.

A beépítésre vonatkozó általános előírások

- (1) A 2. mellékletben meghatározott legkisebb és legnagyobb beépítési magasság értéket zárt sorú beépítési mód esetén párkánymagasságra vonatkozó határértékként kell figyelembe venni.
- (1) Az épületekben kialakítható legfelső, huzamos emberi tartózkodásra szolgáló szint burkolt padló szintje nem lehet magasabb az adott építési övezetre előírt legmagasabb beépítési magasság szintjénél.
- (2) Az épületek legfelső zárófödémjének alsó síkja nem lehet magasabb az adott építési övezetre előírt legmagasabb beépítési magasság 6,0 méterrel növelt értékénél.
- (3) A legfelső szintnél magasabban kizárólag a gépészeti berendezések szerelvényei helyezhetők el az épületen belül.

MÁSODIK RÉSZ

Részletes övezeti előírások

Fejezet

Beépítésre szánt területek építési övezetei

A Vi-1/1 jelű intézményi, zárt sorú beépítésű terület építési övezete

- (1) A **Vi-1/1** jelű építési övezet telkén az 1. mellékleten jelölt metró felszíni kijáratainak biztosítása mellett
 - a) kereskedelmi, szolgáltató,
 - b) vendéglátó és
 - c) iroda rendeltetés helyezhető el.
- (2) A **Vi-1/1** jelű építési övezet területén
 - a) az 1. mellékleten jelölt, „menekülő lépcsőház, lift és rámpa kivételével földszinten nem beépíthető területen”, a K-Sp jelű építési övezetben épült létesítmények közönségének útvonal biztosítása mellett a tűzoltó gépjárművek szabad átközelkedésének lehetőségét is biztosítani szükséges,
 - b) kereskedelem és szolgáltatás kizárólag a földszinten, és legfeljebb bruttó 6.000 m² területen létesíthető, mely alapterületbe a 6,0 méter vagy annál szélesebb, közforgalom számára megnyitott passzázs területe nem számítandó be.
- (3) Az eltéréssel szabályozott építési vonal min. 50%-os hosszán alakítandó ki homlokzat.
- (4) **Vi-1/1** jelű építési övezet területén gazdasági forgalomra szolgáló rakodóhely csak zárt térben alakítható ki.

- (5) **Vi-1/1** jelű építési övezet területén a gazdasági forgalom útvonala és a metróállomás nyugati végén lévő felszíni kijárat – Puskás Ferenc Stadion gyalogos áramlási útvonal, vagy a metróállomás nyugati végén lévő felszíni kijárat – Kerepesi úti közösségi közlekedési eszközök közötti gyalogos áramlási útvonal keresztezése esetén a gazdasági forgalmat 20.⁰⁰ - 06.⁰⁰ közötti időszakra kell korlátozni.
- (6) A metró peronok végén nyíló felszíni kijáratok átépíthetők, de a lépcsők legfeljebb két részre bonthatók, kijáratonkénti teljesítőképességük nem csökkenthető.
- (7) A **Vi-1/1** építési övezet térszín alatti metróállomása és a K-Közl építési övezet autóbusz pályaudvara közötti közvetlen gyalogos kapcsolat kialakíthatóságát biztosítani kell.
- (8) A **Vi-1/1** építési övezet beépítésének földszintjén – kapcsolódva a metróállomás keleti végén lévő kijáráthoz – a közforgalmú közlekedést szolgáló ügyfélközpont kialakíthatóságát kell biztosítani.
- (9) Az *1. melléklet*en jelölt felszín alatti létesítmény által érintett telken építési tevékenységet csak a főváros közlekedésszervező intézményének és a metró üzemeltetőjének hozzájárulásával lehet végezni.
- (10) A **Vi-1/1** jelű építési övezete határértékeit az *2. melléklet* 1. pontja határozza meg.

Vi-1/1 építési övezet területén új épület építésének feltétele, hogy a közlekedési rendszernek legalább az alábbiaknak kell egyidejűleg megfelelnie az új épület használatbavételekor:

- a) A Kerepesi út – Dózsa György út – Ifjúság útja csomópontnak biztosítani kell a metróállomás nyugati végén lévő felszíni kijárat és a Puskás Ferenc stadion területe közötti gyalogskapcsolatot legalább 10 m szélességben, és a közúti csomópont közlekedésre igénybe nem vett területeinek zöldfelületként történő kialakítását.
- b) A Kerepesi út Örs vezér tér irányú pályájának Százados utca – Hungária körút közötti szakaszán közösségi közlekedési megállót, biztosítva a metróállomásnál végállomásozó járatok számára a Dózsa György út – Ifjúság útja érintése nélkül elérést.
- c) A Kerepesi út Örs vezér tér irányú pályájának Dózsa György út – Hungária körút közötti szakaszán autóbuszsávot.
- d) A Kerepesi út északi oldalának a Dózsa György út – Hungária körút közötti szakaszán önálló, a gyalogosforgalomtól burkolati jellel elválasztott kétirányú kerékpárutat, valamint a csatlakozó Hungária körút – Kerepesi út csomóponton átvezető meglévő szakasz átépítését.

- e) A Kerepesi út Örs vezér tér irányú pályáján irányhelyes kerékpársávot vagy kerékpárforgalomra alkalmas autóbusszsávot a Dózsa György út – Hungária körút közötti szakaszon.
- f) A metróállomás keleti végén lévő felszíni kijárat akadálymentes közlekedés feltételeinek való megfelelését.

A Vi-1/2 jelű intézményi, szabadonálló beépítésű terület építési övezete

- (1) A **Vi-1/2** jelű építési övezet szállás és az ehhez kapcsolódó szolgáltatás, vendéglátás, szabadidő-eltöltés, kiskereskedelem és egészségügyi rendeltetési egységek elhelyezésére szolgál.
- (2) A **Vi-1/2** jelű építési övezete határértékeit az 2. *melléklet* 1. pontja határozza meg.

A K-Közl jelű közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület építési övezete

- (1) A **K-Közl** jelű építési övezet területén kizárólag közlekedési rendeltetés és az azt kiszolgáló kiegészítő rendeltetések, valamint a kereskedelmi, szolgáltató, intézményi, kulturális és közösségi szórakoztató jellegű rendeltetés alakítható ki, amennyiben az alaprendeltetést nem zavarja.
- (2) A **K-Közl** jelű építési övezet beépítésének tető szintjén a gyalogos közhasználatot biztosítani kell.
- (3) A **K-Közl** jelű építési övezetben telkenként legfeljebb 1000 m² bruttó kereskedelmi szintterület létesíthető.
- (4) A **K-Közl** jelű építési övezet határértékeit az 2. *melléklet* 2. pontja határozza meg.

A K-Sp jelű nagykiterjedésű sportolási célú terület építési övezetei

- (1) A **K-Sp/1** jelű építési övezet területén kizárólag sport és kulturális, közösségi, szórakoztató rendeltetések, valamint a fő rendeltetést kiszolgáló, kiegészítő rendeltetésként kereskedelmi, szolgáltató rendeltetés helyezhető el
- (2) A **K-Sp/1** jelű építési övezet határértékeit az 2. *melléklet* 3. pontja határozza meg.

Fejezet

Beépítésre nem szánt területek övezetei

I. rendű főutak területe (KÖu-2)

- (1) Az övezet az I. rendű főútvonalak, ezek szervizútjainak, csomópontjainak, műtárgyainak, befogadóig kiépített csapadékvíz elvető rendszere, valamint kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, gyorsvasúti és közúti-vasúti pályák, közmű és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál.
- (2) Az övezet területén épület nem helyezhető el.
- (3) Az övezet területén – az eseti forgalomkorlátozási beavatkozások kivételével – nem szüntethető meg a közúti gépjárműforgalom.

II. rendű főutak területe (KÖu-3)

- (1) Az övezet a II. rendű főútvonalak, ezek szervizútjainak, csomópontjainak, műtárgyainak, csapadékvíz elvető rendszerének, valamint parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közmű és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál.
- (2) Az övezet területén épület nem helyezhető el.
- (3) A metróállomáshoz kapcsolódóan BUBI dokkoló-állomás helyigényét biztosítani kell.
- (4) Az övezet területén – az eseti forgalomkorlátozási beavatkozások kivételével – nem szüntethető meg a közúti gépjárműforgalom.

Településszerkezeti jelentőségű gyűjtőutak területe (KÖu-4)

- (1) Az övezet a településszerkezeti jelentőségű gyűjtő utak, ezek csomópontjainak, műtárgyainak, csapadékvíz elvető rendszerének, valamint parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közmű és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál.

Kerületi jelentőségű közutak területe (Kt-Kk)

- (1) Az övezet a forgalmi szerepet betöltő gyűjtőutak és kiszolgáló (lakó) utak, ezek csomópontjainak, műtárgyainak, csapadékvíz elvezető rendszerének, valamint parkolók, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elemek, közmű és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál.

- (2) Az Ifjúság útja Dózsa György út és Stefánia út közötti szakasza forgalmi szerepet betöltő gyűjtőút.
- (3) Az Ifjúság útja a meglévő két gyalogoshíd közötti szakaszon, a szakasz hosszában gyalogos forgalom számára lefedhető.
- (4) Az övezet területén épület nem helyezhető el.

HARMADIK RÉSZ

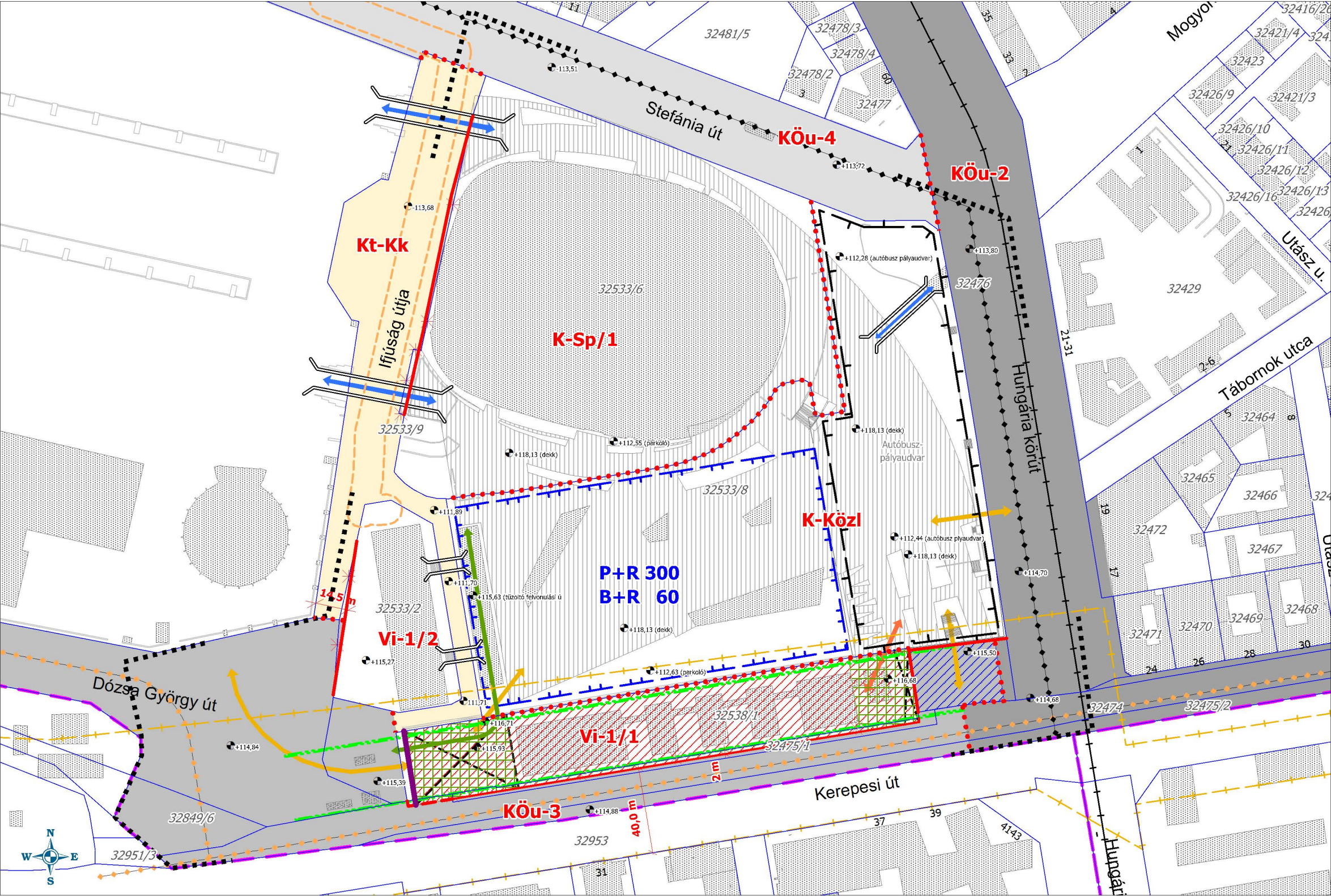
Záró rendelkezések

- Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.
- Hatályát veszti Zugló Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzatának, valamint Zugló Kerületi Szabályozási Tervének elfogadásáról szóló 19/2003.(VII.08.) sz. rendelete a Hungária krt. - Kerepesi út – Ifjúság útja és Stefánia út által határolt terület vonatkozásában.

Makranczi László
jegyző

Karácsony Gergely
polgármester

1. melléklet a/2018. (...) önkormányzati rendelethez
Szabályozási terv – Szabályozási elemek



Szabályozási tervlap
M=1:2000

- Jelmagyarázat
- KÖTELEZŐ ELEMEEK**
- Tervezett szabályozási vonal
 - Feltételhez kötött szabályozási vonal
 - Szabályozási szélesség
 - Övezeti, építési övezeti határvonal
 - Övezeti, építési övezeti jel
 - Eltéréssel szabályozott építési vonal
 - Kötelező megszüntető jel
 - Építési hely
 - Térszín alatti építmény elhelyezésére kijelölt terület beépítésre nem szánt területen
 - Menekülő lépcsőház, lift és rámpa kivételével földszinten nem beépíthető terület,
 - Közterületen lévő bontandó építmény
 - Gyorsvasút felszíni gyalogos-kapcsolata számára felhasználható terület
 - P+R parkoló, B+R tároló számára felhasználható terület és minimális befogadóképessége
 - Távolsági autóbusz-pályaudvar területe
 - Közüti vasúti (villamos) pálya
 - Meglévő / tervezett kerékpáros infrastruktúra
 - Gyalogos kapcsolatok biztosítása felszínen
 - Gyalogos kapcsolat helybiztosítása felszín alatt
 - Gyalogos kapcsolatok biztosítása felszín felett
 - Tűzoltási útvonal korlátozás nélküli biztosítása
 - Tervezési terület határa
- TÁJÉKOZTATÓ ELEMEEK**
- Városi gyorsvasút védelmi zónája
 - Meglévő gyalogoshíd
 - Nagyközépnymású földgáz gerincelosztó vezeték biztonsági övezete
 - Metró műtárgy
- ALAPTÉRKÉPI ELEMEEK**
- Meglévő telekhatár
 - Meglévő épület / dekk
 - Helyrajzszám
 - Házszám
 - Kerülethatár

Építési övezet jele	Beépítési mód	Beépítés megengedett legnagyobb mértéke	Max.: szm	Terepszint alatti beép. legnagyobb mértéke
	Max. épületmag.	Min. telekméret		Zöldfelület legkisebb mértéke

Vi-1/1	Zárt sorú	90 %	4,5 m ² /m ² + 1,5 m ² /m ² **	100 %
	30,0 m	5.000 m ²		15 %

* OTÉK eltérési engedély alapján
** kizárólag parkoló rendeltetés és annak kiszolgáló közlekedési területére felhasználható érték

Vi-1/2	Zárt sorú	50 %	5,3 m ² /m ² + 1,0 m ² /m ² **	50 %
	30,0 m	5.000 m ²		10 %

K-Sp/1	Zárt sorú	95 % *	2,0 m ² /m ² / 1,0 m ² /m ² *	100 %
	30,0 m	5.000 m ²		0 %*

K-Közl	Zárt sorú	90 % *	1,5 m ² /m ²	100 %
	15,0 m	5.000 m ²		5 % *

2. melléklet a .../2018. (...) önkormányzati rendelethez
Építési övezetek és övezetek szabályozási határértékei

1. Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület (Vi-1)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1.	Építési övezet jele	Telek kialakítható legkisebb területe (m ²)	Telek kialakítható legnagyobb területe (m ²)	Beépítési mód	Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke (%)	Zöldfelület megengedett legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés megengedett legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m ² /m ²)	Beépítési magasság megengedett legkisebb mértéke (m)	Beépítési magasság megengedett legnagyobb mértéke (m)
1.	Vi-1/1	5 000	-	Z	90	15	100	3,00 +1,0 ^p	6,0	30,0
2.	Vi-1/2	5 000	-	SZ	50	10*	50	3,00 +1,0 ^p	6,0	30,0

*: ... számú OTÉK eltérési engedély alapján

^p: kizárólag parkoló rendeltetés és annak kiszolgáló közlekedési területére felhasználható érték

2. Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület (K-Közl)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1.	Építési övezet jele	Telek kialakítható legkisebb területe (m ²)	Telek kialakítható legnagyobb területe (m ²)	Beépítési mód	Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke (%)	Zöldfelület megengedett legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés megengedett legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m ² /m ²)	Beépítési magasság megengedett legkisebb mértéke (m)	Beépítési magasság megengedett legnagyobb mértéke (m)
4.	K-Közl	5 000	-	Z	90*	5*	100	1,50	-	15,0

*: ... számú OTÉK eltérési engedély alapján

^p: kizárólag parkoló rendeltetés és annak kiszolgáló közlekedési területére felhasználható érték

3. Nagyterjedésű sportolási célú terület (K-Sp)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1.	Építési övezet jele	Telek kialakítható legkisebb területe (m ²)	Telek kialakítható legnagyobb területe (m ²)	Beépítési mód	Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke (%)	Zöldfelület megengedett legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés megengedett legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m ² /m ²)	Beépítési magasság megengedett legkisebb mértéke (m)	Beépítési magasság megengedett legnagyobb mértéke (m)
3.	K-Sp	15 000	-	SZ	95*	0	55	2,00 +1,0 ^p	6,0	18,0

*: ... számú OTÉK eltérési engedély alapján

^p: kizárólag parkoló rendeltetés és annak kiszolgáló közlekedési területére felhasználható érték

3. melléklet a .../2018. (...) önkormányzati rendelethez
Agresszíven gyomosító vagy allergiát okozó növényfajok jegyzéke

1. Agresszíven gyomosító növényfajok jegyzéke

	A
1	Akác - Robinia pseudo-acacia
2	Bálványfa - Ailanthus altissima
3	Fehér eper - Morus alba
4	Ezüstfa - Eleagnos angustifolia
5	Gyalogakác - Amorpha fruticosa
6	Zöld juhar - Acer negundo
7	Amerikai kőris - Fraxinus americana
8	Kései meggy – Prunus serotina
9	Szürke nyár - Populus x canescens
10	Kanadai nyár - Populus x canadensis
11	Nyugati ostorfa (Celtis occidentalis)
12	Arany ribiszke (Ribes aureum)

2. Allergiát okozó növényfajok jegyzéke

	A
1	Bálványfa - Ailanthus altissima
2	Enyves éger - Alnus glutinosa (honos)
3	Fehér fűz - Salix alba (honos)
4	Magas kőris - Fraxinus excelsior (honos)
5	Mogyoró - Corylus avellana (honos)
6	Nyír - Betula pendula (honos)

4. melléklet a .../2018. (...) önkormányzati rendelethez
Személygépjárművek elhelyezési kötelezettsége

Az építmények, önálló rendeltetési egységek, területek rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő személygépjárművek számának megállapítása

Egy személygépkocsi elhelyezését kell biztosítani:

1.a.	kereskedelmi, szolgáltató önálló rendeltetési egység 100 m ² bruttó szintterületig minden megkezdett 20 m ² -e után
1.b.¹⁾	kereskedelmi, szolgáltató önálló rendeltetési egység 100 - 1000 m ² bruttó szintterület közötti területének minden megkezdett 40 m ² -e után
1.c.¹⁾	kereskedelmi, szolgáltató önálló rendeltetési egység 1000 m ² bruttó szintterület feletti területének minden megkezdett 40 m ² -e után
2.	szállás jellegű önálló rendeltetési egység (kivéve hajléktalanszálló és idősek otthona, diákszálló, diákotthon) minden két vendégszobája után
3.	vendéglátó önálló rendeltetési egység minden megkezdett 10 m ² fogyasztótér után
4.a.	kulturális és közösségi szórakoztató önálló rendeltetési egység – ahol a férőhelyszám értelmezhető – minden 10 férőhelye után
4.b.	kulturális és közösségi szórakoztató önálló rendeltetési egység – ahol a férőhelyszám nem értelmezhető – minden megkezdett 100 m ² nettó alapterülete után
5.a.	elátóval nem rendelkező sportolás, strandolás célját szolgáló önálló rendeltetési egységek minden 10 férőhelye után
5.b.	elátóval rendelkező sportolás, strandolás célját szolgáló önálló rendeltetési egységek minden 30 férőhelye után
6.	gázgátlási, nem fekvőbeteg-ellátó egészségügyi önálló rendeltetési egységek minden megkezdett 20 m ² nettó alapterülete után
7.	fekvőbeteg-ellátó egészségügyi önálló rendeltetési egység minden 8 betegágya után
8.	roda és egyéb önálló rendeltetési egységek minden megkezdett 40 m ² nettó alapterülete után
9.	ávolsági és helyközi autóbusz állomás esetén a város egészét figyelembe véve és létesítmények között elosztva minden 2500 lakos után
10.	helyi közforgalmú közlekedési eszköz esetén nem keletkezik személygépjármű elhelyezési kötelezettség
11.	kollégium, diákotthon, diákszálló, idősek otthona minden 20 férőhelye után
12.	hajléktalanszálló, szállás jellegű önálló rendeltetési egység irodai helyiségeinek minden megkezdett 40 m ² nettó alapterülete után
1) A 253/1997 (XII.20.) Korm. rendelet napi fogyasztási cikket forgalmazó létesítményekre vonatkozó előírásai figyelembe vételével	

5. melléklet a .../2018. (...) önkormányzati rendelethez

Kerékpárok elhelyezési kötelezettsége

Építmények rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő kerékpárok számának megállapítása

s.sz.	Funkció	Norma
1.	Lakás, üdülőegység	Minden lakás és üdülő egység után 1 db
2. a.	Kereskedelmi egység 0-1000 m ² -ig	Az árusítótér minden megkezdett 150 m ² alapterülete után 2 db
2. b.	Kereskedelmi egység 1000 m ² felett	Az árusítótér minden megkezdett 500 m ² alapterülete után 2 db
3.	Szálláshely szolgáltató egység	Minden megkezdett 15 vendégszoba egysége után 2 db
4.	Vendéglátó egység	A fogyasztótér minden megkezdett 75 m ² alapterülete után 2 db
5.	Alsó- és középfokú nevelési- oktatási egység	A foglalkoztató és/vagy tanterem 50 m ² alapterülete után/2 kerékpár
6.	Felsőfokú oktatási egység	Oktatási és kutatási helyiségek 50 m ² alapterülete után 2 db
7.	Egyéb közösségi szórakoztató kulturális egység (színház, bábszínház, filmszínház stb.)	Minden megkezdett 50 férőhelye után 5 db
8.	Egyéb művelődési egység (múzeum, művészeti galéria, levéltár stb.)	A kiállítótér vagy kutatótér minden megkezdett 500 m ² alapterülete után 5 db, de legfeljebb 50 db
9.	Sportolás, strand célját szolgáló egység	Minden megkezdett 20 férőhelye után 2 db
10.	Igazgatási, ellátó, szolgáltató, nem fekvőbeteg-ellátó egység	Az iroda- vagy ellátó terület minden megkezdett 100 m ² alapterülete után 1 db
11.	Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	Minden megkezdett 50 ágy után 1 db
12.	Ipari egység	Minden megkezdett 10 munkahely után 1 db
13.	Raktározási, logisztikai egység	A raktárterület minden megkezdett 10.000 m ² alapterülete után 1 db

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
Résztvevők:	a mellékelt jelenléti ív szerint

A BFVT Kft. Budapest Főváros XIV. Kerület Zuglói 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 trolí 3 db, 77-es trolí 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 emlékeztetőt 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 Zuglói 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 javaslatai, 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 túltöltőútjának kiszolgálása az Ifjúság útja irányából történik.
- A Kerepesi úton az Őrs 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 Őrs vezér tér felől az Árpád híd 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 emlékeztetőt összeállította:

Beccák 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 főépítéstől.

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 versenyét 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 ingatlanoknak. 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, fölötté 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 közlekedésre történő átadását megfelelő jogi megoldással biztosítani.

A tárgyaló felek egyetértettek abban, hogy a metró keleti kijárata előtti árusító sátrak és bódék méltatlanok a tervezett beruházások környezetében.

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

Az Emlékeztetőt összeállította:
Fegyverneky Sándor

2016.06.01

Az Emlékeztető tartalmával egyetértek:



Tóth Csaba
KKBK Beruházási főigazgató

EMLÉKEZTETŐ

Helyszín:	BKK Zrt. tárgyalója (1075 Budapest, Rumbach Sebestyén u. 19-21.)
Időpont:	2017. december 14. 13 ³⁰ óra
Tárgy:	Budapest XIV. kerület Hungária krt. – Kerepesi út – Ifjúság útja – Stefánia út által határolt területre vonatkozó KÉSZ
Résztvevők:	Hajnal Tünde Budapesti Közlekedési Központ Friedl Ferenc Budapesti Közlekedési Központ Pető Zoltán BFVT Kft.

A BFVT Kft. Budapest Főváros XIV. Kerület Zuglói Önkormányzat Képviselő-testülete megbízásából a 32538/1 hrsz.-ú ingatlan beépítésével kapcsolatban (metróállomás telke) készíti a Hungária krt. – Kerepesi út – Ifjúság útja – Stefánia út által határolt terület kerületi építési szabályzatát. A tervezés részeként a településszerkezeti terv előzetes módosítására került sor, amelyet a Fővárosi Önkormányzat a 1477/2017 (X. 25.) határozatával hagyott jóvá.

A BKK Zrt munkatársai kijelentették, hogy 2016. június 16-i és 21.-ei egyeztetéseken elhangzottaknak megfelelően szükségesnek tartják az alábbi infrastruktúra-fejlesztési javaslatokat a fejlesztés részeként megvalósítani, és ezt a településrendezési terv jóváhagyandó munkarésében szerepeltetni:

- A Kerepesi út – Dózsa György út – Ifjúság útja csomópontjának korrekciója a metróállomás és a stadion területe közötti gyalogoskapcsolat biztosítása érdekében, a Dózsa György úti csomópont területén a rendezetlen busztárolás megszüntetésével.
- A Kerepesi út Örs vezér tér irányú autóbussz-megállóhelyének áthelyezése a Hungária körút – Százados utca közötti szakaszra, ehhez kapcsolódóan a Keleti pályaudvar irányából meglévő autóbusszsáv meghosszabbítása és a Stadionoknál végállomásozó autóbuszok tengelyben történő visszafordításának biztosítása szükséges a Kerepesi úton a Dózsa György úti csomópont előtt.
- Önálló, a gyalogosforgalomtól burkolati jellel elválasztott kétirányú kerékpárút kialakítása a Kerepesi út északi oldalán a Dózsa György út és a Hungária körút között. Ennek részeként a Hungária körút – Kerepesi út csomópont észak-nyugati szektorában található háromszög alakú szigetet meg kell növelni, vagy a jobbra kanyarodó forgalmi irányt a jelzőlámpás forgalomszabályozás hatálya alá vonni.
- A Kerepesi út déli oldalán irányhelyes kerékpársáv (vagy min. 4,50 m szélességű közös busz- és kerékpársáv) kialakítása.
- A metróállomás keleti oldali (Hungária körút felőli) kijáratának akadálymentessé tétele.

A BKK Zrt. munkatársai egyetértettek az alábbi megkötések településrendezési tervbe történő beépítésével:

- A terület közösségi közlekedési ellátottságra való tekintettel csak a létesítmények használatához minimálisan szükséges parkoló-férőhelyet javasolt biztosítani.
- A 32538/1 hrsz.-ú ingatlan, a P+R parkoló, valamint a Danubius Hotel Aréna közúti forgalmának és tűzoltóútjának kiszolgálása az Ifjúság útja irányából történhet.
- A metróállomás közvetlen térszíni kijáratok távlatban is megtartandók, kapacitásuk a jelenlegihez képest nem csökkenhet.
- A metróállomás és a Puskás Ferenc Stadion telke között nagy kapacitású gyalogoskapcsolatot kell biztosítani.
- A metróállomás és a Volánbusz pályaudvar közötti akadálymentes gyalogosátjárás lehetőségét biztosítani kell.

- A felszíni közösségi közlekedést kiszolgáló épületek elbontása esetén a metróállomás felett létesülő új épület földszintjén ~80 m² alapterületű helység igénybevételi lehetőségének biztosítása BKK ügyfélközpont számára.
- A metróállomáshoz kapcsolódóan B+R tárolók és a BUBI dokkoló-állomások helyigényét biztosítani kell.
- A Kerepesi út részét képező MÁV terület, valamint a metróállomás keleti kijáratának felszíni kapcsolatát biztosító terület közterületi státuszának kialakítását, vagy a metróállomás és annak felszíni kapcsolata számára korlátozás nélküli közforgalmú területhasználat megteremtése.

Kmf.

Az emlékeztetőt összeállította:



Pető Zoltán