

TANULMÁNYTERV



**BUDAPEST, XIV. KERÜLET,
ZUGLÓ,
MOGYORÓDI ÚT 32. SZ. ALATTI
TELEK FEJLESZTÉSÉHEZ**

2018. május hó

OBELISZK Stúdió Tervező és Szolgáltató Kft.

H-1056 Budapest, Belgrád Rkp. 12. 3/1a
Fővárosi Bíróság Cégbírósága: Cg. 01-09-692698
Tel.: (+36 1) 266 5581, (+36 1) 338 4802 Mobile: (+36) 30 8517362 Fax: (+36 1) 318 9756
E-MAIL: office@obelisk.hu

Megrendelő: m32 Kft.

Tervező Obeliszk Stúdió Kft.

TELEPÜLÉSTERVEZÉS		
Mayer Andrea okl. építésmérnök, vezető településtervező	 Obeliszk Stúdió Kft	TT/1 01-1521
KÖZLEKEDÉS		
Dr. Macsinka Klára vezető tervező	MOBIL CITY Mérnöki Tanácsadó Bt.	KÉ-T, K1d-1, TKÖ kamarai szám: 13-1017

Tartalomjegyzék

A tanulmányterv célja	4
Az érintett terület (ingatlan) rövid bemutatása	5
Terület elhelyezkedése, környezete.....	5
A telkek és a környezetük bemutatása	6
A telek és a környezete vizsgálati bemutatása	6
Az épített környezet vizsgálata	6
Területfelhasználás vizsgálata	6
Területhasználat és tulajdoni viszonyok a földhivatali adatbázis alapján.....	7
Telekmorfológia	7
Az épületállomány, geodéziai felmérése.....	7
Az építmények vizsgálata.....	8
Az épített környezet értékei.....	8
Tervi előzmények, hatályos településrendezési eszközök vizsgálata	8
Jelenleg hatályos tervek áttekintése	9
Budapest Főváros Településszerkezeti Terve	9
Településszerkezeti terv leírása	11
Budapest Főváros Rendezési Szabályzata	12
Hatályos kerületi szabályozási terv	14
Készülő kerületi Építési szabályzat és szabályozási terv	18
A módosítás során elérendő célok összefoglalása, a szabályozás e célból módosítandó elemeinek összefoglalása	20
Célok	20
Módosítandó szabályozási elemek	20
A javasolt fejlesztés várható infrastrukturális igényei, hatásai	21
Közlekedés.....	21
Jelenlegi állapot, tervelőzmények.....	22
Tervelőzmények.....	24
Tervezett állapot.....	25
Közlekedési hatások	27
Következtetések, javaslatok.....	29
Közművek	30
A javasolt fejlesztési koncepció, változás várható környezeti hatásai.....	30
Tájrendezés, természetvédelem, zöldfelületek	30
Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetőségei	30
Fejlesztési koncepció.....	31
Beépítési koncepció.....	32
Szabályozási koncepció – javaslat a szabályozás módosítására	33
Készülő HÉSZ előírásainak módosítási javaslata.....	33

A TANULMÁNYTERV CÉLJA

Jelen **Tanulmányterv** a Megbízó tulajdonában lévő, Mogyoródi út 32. sz. alatti telek fejlesztési elképzeléseinek megvalósításához szükséges szabályozási tervi változtatási igények megalapozására szolgál.

A fejlesztési területre vonatkozóan a beruházó az ingatlanok övezeti besorolásának megváltoztatása nélkül, az övezeti paramétereket kívánja megváltoztatni, továbbá az elhelyezhető rendeltetések körét módosítani.

Jelenleg Zugló új Helyi Építési Szabályzatának és Szabályozási terv módosításának egyeztetési eljárása folyamatban van.

A Helyi Építési Szabályzatban megfogalmazott módosítások, illetve a partnerségi véleményezés során befogadásra kerülő módosítások meghatározása és elfogadása Zugló Önkormányzata Képviselő-testületének hatásköre.

Településfejlesztési célok megvalósítására az Önkormányzat településrendezési szerződést köthet az érintett terület tulajdonosával, illetve a területen beruházni szándékozóval, amelyet telepítési tanulmányterv alapozhat meg. Az Önkormányzat Képviselőtestületének a fejlesztés befogadásáról hozandó döntésének alapjául, - a településrendezési szerződés megkötése előtt - a beruházó által elkészítettett ún. Telepítési tanulmányterv szolgál.

Ebben az esetben a partnerségi egyeztetés folyamatában került elkészítésre jelen Tanulmányterv.

Jelen tanulmányterv célja, hogy olyan hasznosítási javaslatot mutasson be, amely a település és a beruházó elképzelésének is megfelel, és ami alapján a jelenleg készülő településrendezési eszközök az eljárásnak ebben a szakaszában módosíthatók.

Jelen Tanulmányterv rögzíti a terület adottságait, a tervi előzményeket, valamint feltárja a területre vonatkozó területrendezési tervek előírásait. Jelen tanulmányterv megfogalmazza a készülő településrendezési tervek rendezési tervek szabályozási elveit.

AZ ÉRINTETT TERÜLET (INGATLAN) RÖVID BEMUTATÁSA

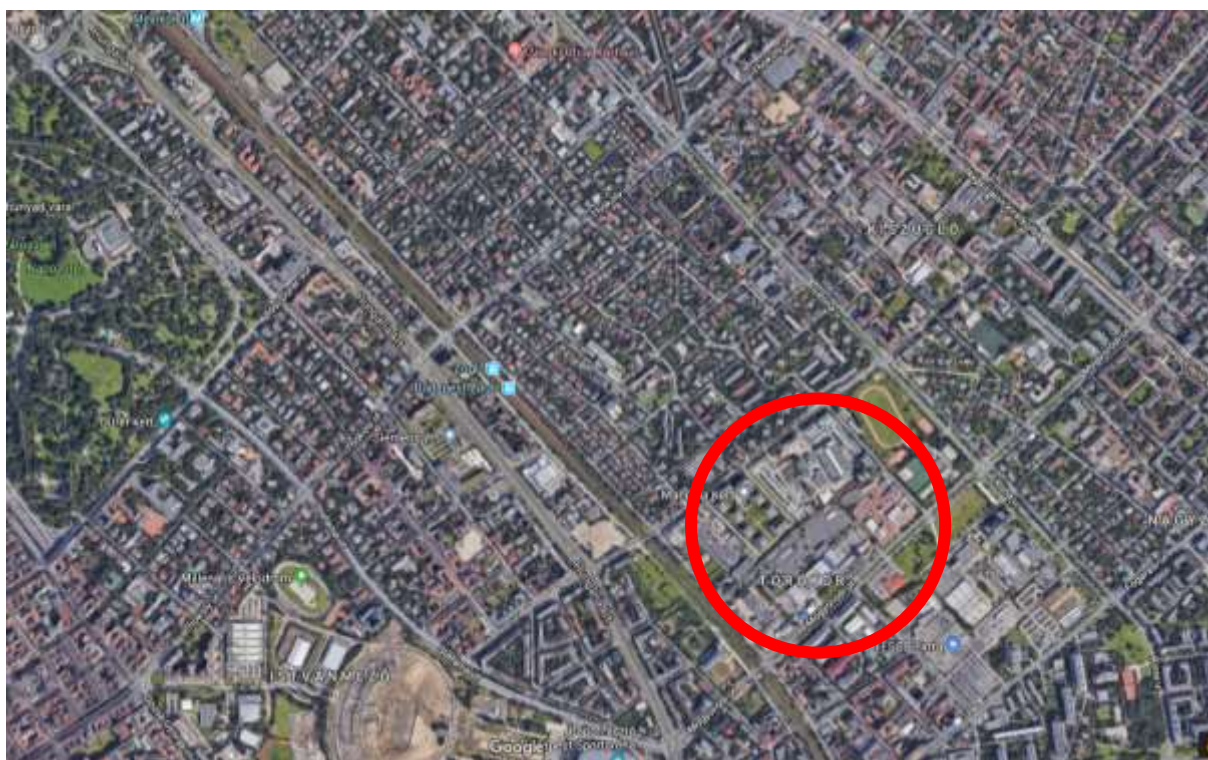
Terület elhelyezkedése, környezete



A fejlesztési terület Zuglóban, Törökőr városrészben található, a Mogyoródi út mentén, a Hungária körút /vasút/ és a Róna utca között.

A budapesti gyűrűs-sugaras rendszerben a fő sugárirányú Kerepesi út és Thököly út között helyezkedik el, a gyűrűirányú Hungária körút és a körvasúrsor között.

A Mogyoródi út városi jelentőségű gyűjtőút.



forrás: Google maps

A telkek és a környezetük bemutatása

A fejlesztési területen a Volán 1. sz. vállalat telephelye volt. A 1970- ben épült fel a telken ma is álló irodaház.



forrás: Google maps



forrás Fortepan/ Uvaterv

A környező területek Zugló, Törökőrnek a vasút menti gazdasági és lakóterületei. A fejlesztési telektől északra a Mandala lakópark területe. A tömb vasút és Törökőr utca közötti részén gazdasági terület – kisebb cégek, illetve autószerelvíz található. A Mogyoródi út déli oldalán a Tesco áruház tömbje található, a Mogyoródi út felől megközelíthetően pedig Lidl áruház található.

A Várna utca és vasút közötti részen lakóterületek találhatók.

A TELEK ÉS A KÖRNYEZETE VIZSGÁLATI BEMUTATÁSA

Az épített környezet vizsgálata

TERÜLETFELHASZNÁLÁS VIZSGÁLATA

A telek ma is beépített, gazdasági területfelhasználású. A telek területének szinte teljes területe burkolt, amelynek jelentős része ma is buszparkoló.

A tömb többi telke is beépített. A közvetlen szomszédságában az Egressy útról megközelíthetőek a Mandala Kert lakóépületei. A tömbben Mexikói út felőli részen gazdasági területek találhatóak. Az Egressy út – Báróczy utca sarkán a Postaautó telephelye van. A tömb Báróczy utca és Róna utca között Sport-rekreációs területfelhasználású terület van.

TERÜLETHASZNÁLAT ÉS TULAJDONI VISZONYOK A FÖLDHIVATALI ADATBÁZIS ALAPJÁN

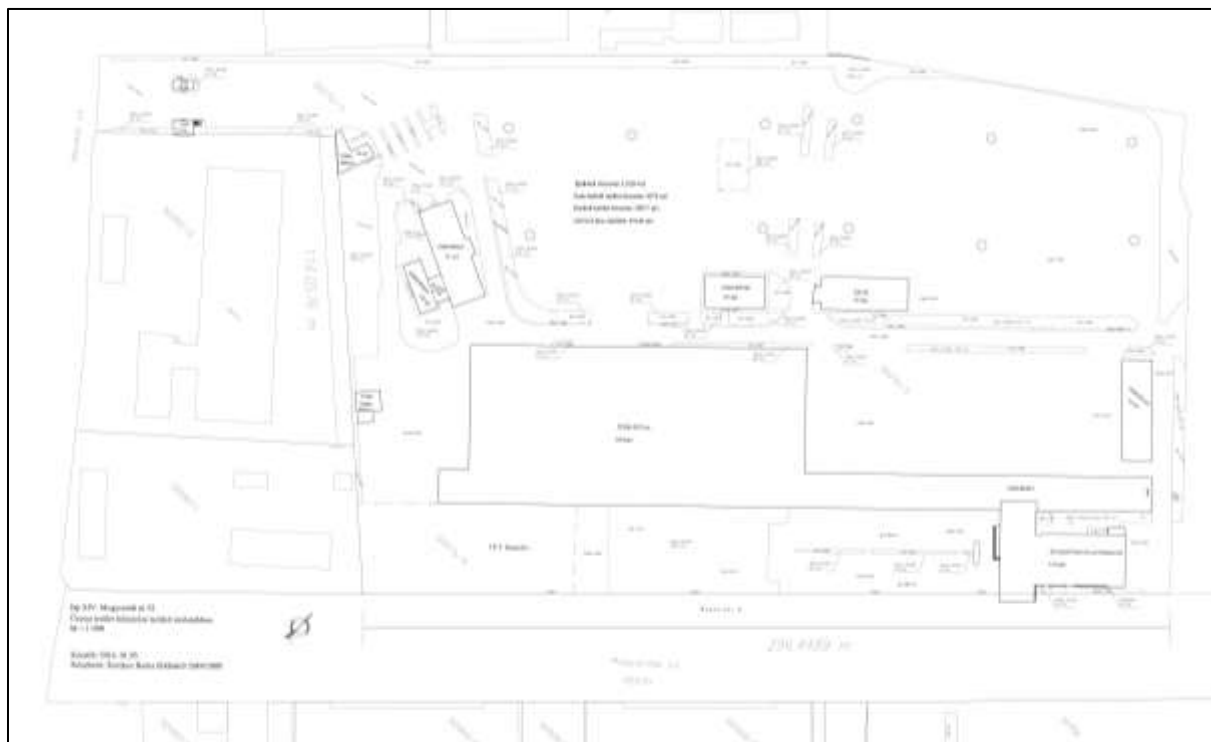
[illegible]

TELEKMORFOLÓGIA

A fejlesztési terület 1 db telek.

A fejlesztési terület telkének mérete a környezetben kialakított telkek méretét általában meghaladja. A tömbben hasonlóan nagy méretű a Posta Járműtelepének telke.

AZ ÉPÜLETÁLLOMÁNY, GEODÉZIAI FELMÉRÉSE



A fejlesztési terület vonatkozásában a Megbízói adatszolgáltatásként megkapott telkekre vonatkozó nyilvántartási adatok és geodéziai felmérés került feldolgozásra.

AZ ÉPÍTMÉNYEK VIZSGÁLATA

A telken álló épületek nagy része földszintes kialakítású. Az irodaház épülete F+9 szint magas.



beépítési jellemzők (beépítési mód, beépítési mérték, sűrűség)

A terület beépítési módja szabadonálló.

Az épületek lapostetősek. Kivételt jelent a benzinkút épülete, amely magastetős és a telek belsejében egy kisebb 2 szintes épület.

A telek jelenlegi beépítettsége 20,3%.

A telken jelenleg 13,65 % zöldfelületi arány

A telek jelenlegi szintterületi mutatója 0,37.

AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEI

A telken nyilvántartott régészeti lelőhely, műemlék, műemlékegyüttes, valamint helyi védett épület nem található.

TERVI ELŐZMÉNYEK, HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK VIZSGÁLATA

A terület távlati fejlesztési lehetőségeinek feltárására a hatályos

- Budapest Főváros Településszerkezeti terve (TSZT),
- a Budapesti Főváros Rendezési Szabályzata (FRSZ),
- a Budapest Főváros XIV. kerület Zuglói Önkormányzata Képviselő-testületének 19/2003. (VII. 08.) Ö.K. rendelete „Zuglói Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzatának, valamint Zuglói Kerületi Szabályozási Tervéről”,
- valamint a készítés alatt álló a kerület új helyi építési szabályzata (BFVT)

felhasználásával került sor.

Jelenleg hatályos tervek áttekintése

Az alábbiakban a kerületi szabályozási terv elfogadása után elkészült, és ma hatályos budapesti tervek kerülnek röviden ismertetésre.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

(Hatályos, forrás:budapest.hu)



BÉEPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

LAKÓTERÜLETEK

- Ln-4** Nagyvároslás, magas intenzitású, jellemzően zártkörű, zártudvaros beépítésű lakóterület
- Ln-2** Nagyvároslás, jellemzően zártkörű, kereset beépítésű lakóterület
- Ln-3** Nagyvároslás, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület
- Ln-4** Nagyvároslás, telepszerű lakóterület
- Lk-1** Kisvárosias, jellemzően zártkörű beépítésű lakóterület
- Lk-2** Kisvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület
- Lk-T** Kisvárosias, telepszerű lakóterület
- Lka-1** Kertvárosias, intenzív beépítésű lakóterület
- Lka-2** Kertvárosias, iszta beépítésű lakóterület
- Lka-3** Kertvárosias, szőlőbirtokos, hegyvidéki lakóterület

VEGYES TERÜLETEK

- Vi-V** Városközpont terület
- Vi-M** Multi-központ terület
- Vi-H** Kiemelt jelentőségű helyi központ terület
- Vi-1** Intézményi, jellemzően zártkörű beépítésű terület
- Vi-2** Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület
- Vi-3** Intézményi, helyi lakosság elhelyezését biztosító terület

GAZDASÁGI TERÜLETEK

- Gks-1** Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület
- Gks-2** Gazdasági, jellemzően raktározást, termékek szállítását szolgáló terület
- Gps-E** Energetikai terület

EGYEB ELEMOK

- 1** Jelöltés változással érintett terület
- 2** Infrastruktúra függvényében üzemeltetésigénybe vevett, változással érintett terület
- 3** Tervezett erdőterületek és zöldterületek
- 4** Infrastruktúra függvényében üzemeltetésigénybe vevett, változással érintett terület azonosítása
- 5** Általános hasznosítású terület
- 6** Kartálisz területűben figyelembe vevett területfelhasználási egységek aránya
- 7** Tervezett területfelhasználás
- 8** Új lakófunkció közlekedési környezeti feltételek alapján
- 9** Kertvárosias környezetben intézményi területnek irányadó megnevezés
- 10** Szerkezeti jelentőségű zöldterületi kapcsolat
- 11** Jelöltés korlátozó körülmények között
- 12** A zöldterület rendszer részét képező városi park a belső zónában
- 13** Meghatározott zöldterületi kapcsolat a Duna felől
- 14** Közlekedési infrastruktúra (közúti vasúti) számára irányadó területfelhasználás
- 15** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 16** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 17** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 18** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 19** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 20** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 21** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 22** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 23** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 24** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 25** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 26** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 27** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 28** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 29** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 30** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 31** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 32** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 33** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 34** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 35** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 36** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 37** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 38** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 39** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 40** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 41** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 42** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 43** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 44** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 45** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 46** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 47** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 48** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 49** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 50** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 51** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 52** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 53** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 54** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 55** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 56** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 57** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 58** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 59** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 60** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 61** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 62** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 63** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 64** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 65** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 66** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 67** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 68** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 69** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 70** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 71** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 72** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 73** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 74** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 75** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 76** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 77** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 78** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 79** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 80** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 81** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 82** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 83** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 84** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 85** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 86** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 87** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 88** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 89** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 90** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 91** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 92** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 93** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 94** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 95** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 96** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 97** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 98** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 99** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal
- 100** Tervezett közlekedési fejlesztés közlekedési nyomvonal felismerés, vagy alternatív nyomvonal

A terület gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület területfelhasználási egységbe tartozik. A terület jelentős változással érintett terület.

A TSZT kerületre vonatkozó tervlapjai



Közlekedési infrastruktúra

Mogyoródi út településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút.



Épített környezet értékeinek védelme

A telket nem érinti védelem.



Épített környezet értékeinek védelme

Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozás – nem érinti.



Zöldfelület, Táj-és természetvédelem

Határoló utak mentén településképvédelmi jelentőségű meglévő ill. tervezett fasor jelölt.



Környezetvédelem

A telket nem érinti.



Védelmi, korlátozási területek

A telket nem érinti.

TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV LEÍRÁSA

Gazdasági terület (TSZT leírása 40. oldal)

A gazdasági terület lehet az OTÉK rendelkezései alapján

- kereskedelmi, szolgáltató terület vagy
- ipari terület.

Kereskedelmi, szolgáltató terület: Elsősorban környezetre jelentős hatást nem gyakorló gazdasági tevékenységi célú épületek elhelyezésére szolgál. Önálló lakó rendeltetésű épület nem helyezhető el, de a gazdasági tevékenységi célú épületen belül a tulajdonos és a személyzet számára szolgáló lakás kialakítható.

A környezetre jelentős hatást nem gyakorló gazdasági tevékenység köre viszont elég tág. Mivel az OTÉK szerint az egyes területfelhasználási egységek a helyi sajátosságoknak megfelelően tovább bonthatók, külön területfelhasználási egységként szerepel ezért

- a gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület és
- a gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület.

Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület (Gksz-1) területfelhasználási egységbe azok a kereskedelmi, szolgáltató létesítmények tartoznak, amelyek nem a lakóterületek integrált részeként vesznek részt a lakosság kiszolgálásában. Egy részük kisebb, lokális vonzáskörzettel rendelkezik, de ide soroljuk a nagy területigényű és elsősorban gépkocsival megközelíthető kereskedelmi létesítményeket (pl. az M3 és az M5 autópályák bevezető szakasza melletti) is. Ide tartoznak azok a korábbi iparterületek is, ahol a korábbi nagyüzemi termelés megszűnt, a területek

elaprózódtak és jellemzően a kereskedelem és szolgáltatás, és kevésbé a tényleges ipari termelés helyszínévé váltak, vagy válhatnak a jövőben. A területen a vegyesség érdekében irodafunkció, K+F (kutatás-fejlesztés) célú rendeltetések, környezetbarát termelői funkció is létesíthető a környező beépítés zavarása nélkül. A TSZT e területek funkcióváltozásának elsődleges irányát határozza meg. Beépítési sűrűségük 1,0 - 2,0 közötti érték lehet.

Egyéb szerkezeti elemek (TSZT leírása 65. oldal)

Jelentős változással érintett terület

Összhangban a városfejlesztési koncepcióval, a város belső tartalékterületein meghatározásra kerültek a fejlesztésre kijelölt, jelentős mennyiségi fejlesztési potenciállal rendelkező területek. A területek jelenleg részben használaton kívüliek, részben alulhasznosítottak. A területek belső tagolását, differenciált használatát a kerületi építési szabályzatban kell meghatározni, a tervezett területhasználattal összhangban a közlekedési célú területekkel és zöldterületekkel együtt. Nagyobb összefüggő területek esetében a TSZT meghatározza a továbbiakban alkalmazandó, illetve alkalmazható területfelhasználás arányait. Ezzel jelen terv pl. a szükséges zöldterületek méretét meghatározza, de a térbeli kijelölés a kerületi terveszközben történhet. Ily módon – és a terv megfelelő rugalmasságát szolgáló egyéb szabállyal – elkerülhető, hogy egyes területek alakí változása miatt a TSZT módosítására legyen szükség.

BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

Elfogadta a 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelet. (Hatályos, forrás:budapest.hu)

10. Változással érintett területek belső közlekedésével kapcsolatos előírások 15. §

- (1) Az 1. mellékletben területileg meghatározott, "infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető", változással érintett", valamint a "jelentős változással érintett területek" tervezésekor biztosítani kell a következőket:
 - a) a közösségi közlekedés által állandó jelleggel igénybevételre kerülő" tervezett közutak legalább gyűjtőút hálózati szerepkörrel rendelkezzenek,
 - b) a kertvárosias és kisvárosias lakóterületek esetében a lakó-pihenő" övezetként tervezett területek és a 10%-nál nagyobb keresztirányú terepesést meghaladó útszakaszok kivételével, a tervezett közúton és közforgalom számára megnyitott magánúton fasor telepítéséhez szükséges zöldsáv helyigényét az építési övezettel határos oldalon,
 - c) a kertvárosias és kisvárosias lakóterületek esetében a lakó-pihenő" övezetként tervezett területek és a gazdasági területek kivételével, a tervezett közúton és közforgalom számára megnyitott magánúton a gyalogos infrastruktúra helyigényét az építési övezettel határos oldalon,
 - d) a főút vagy gyűjtőút hálózati szerepkörrel tervezett közterületeken önálló kerékpáros infrastruktúra (kerékpárút vagy kétoldali irányhelyes kerékpársáv) helyigényét.
- (2) Az 1. mellékletben területileg meghatározott, "infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető", változással érintett" lakó- és vegyes

területfelhasználási egységbe sorolt területek tervezésekor biztosítani kell a következőket:

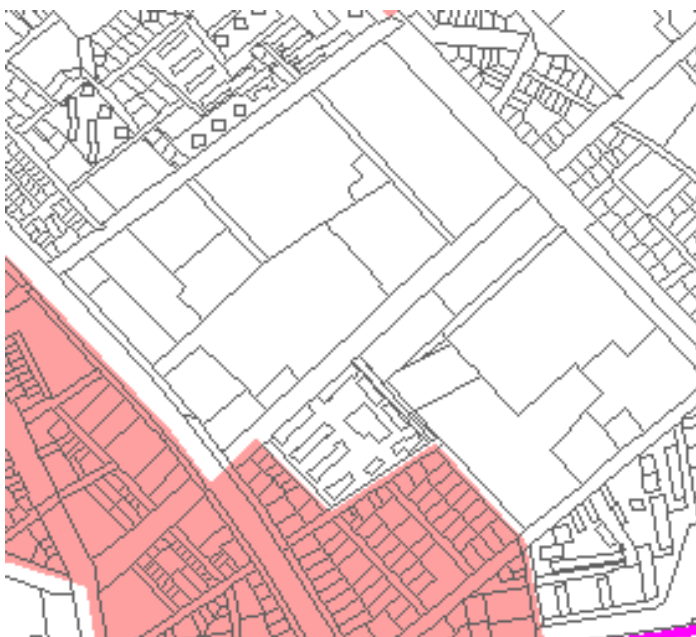
- a terület minden egyes építési telkétől 300,0 méteres sugarú körön belül a közösségi közlekedési hálózat legalább egy megállóhellyel rendelkezzen,
- a telektömb hosszának mérete ne haladja meg a 250,0 métert, a közforgalom számára megnyitott magánutat is figyelembe véve,
- a KÖu területfelhasználási egységbe tartozó tervezett közúton, annak az építési övezetbe sorolt oldalán a gyalogos infrastruktúra helyigényét. Ennek legkisebb szélessége legalább 2,0 bsá értékkel rendelkező területfelhasználási egység esetén méterben azonos a határos területfelhasználási kategória szerinti bsá számértékét meghaladó egész szám kétszeresével.



FRSZ 1.sz. melléklete

A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek

A telek területe Gks-1 területfelhasználási egységbe sorolt. A területen a beépítési sűrűség értéke 2,0, ahol a területfelhasználási kategória szerint elhelyezhető funkcióra vonatkozó általános sűrűség 2,0, a kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkoló férőhelyek számára igénybe vehető parkolási sűrűség 0,0.



FRSZ 3.sz. melléklete

Egyes területek beépítési magassága és magasépítmények számára kijelölt területek

A telek területét nem érinti.

HATÁLYOS KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV

ZKVSZ hatályos övezeti terve



ZKVSZ hatályos szabályozási terve



ZKVSZ védelmi és korlátozási tervlap

ZKVSZ előírásai**A beépítésre vonatkozó általános rendelkezések 4. §**

(1) A telek szintterületi mutatójának számítása során a szintterületet az építményszint (vakolt, burkolt) épületszerkezetei által elfoglalt területtel növelt alapterülettel (bruttó építményszint területtel) kell számítani, amelybe nem kell beszámítani a földszinti fedetlen terasz alapterületét.

...

(4) Amennyiben az épület oldalkertre néző homlokzatának magassága nagyobb az építési övezetre megengedett legnagyobb építménymagasságnál, az oldalkert mérete nem lehet kisebb az oldalkertre néző tényleges homlokzatmagasság felénél.

(5) A telepítési távolságot az egy telken álló, huzamos tartózkodásra szolgáló helyiség nyílását tartalmazó homlokzatok között is biztosítani kell.

...

(8) Oldalkertben gépkocsi lehajtó nem helyezhető el.

(9) Terepszint alatti beépítés (parkoló stb.) elő-, oldal- és hátsókertben nem helyezhető el. Az építési hely és a közterületi telekhatár között nyitott gépkocsi lehajtó elhelyezhető.

(10) Az épületekben kialakítható legfelső huzamos emberi tartózkodásra szolgáló szint burkolt padlószintje nem lehet magasabb az adott építési övezetre előírt

legmagasabb építménymagasság szintjénél. E legfelső szint átlagos belmagassága nem haladhatja meg

a) lakóövezetekben a 3,0 métert,

b) nem lakóövezetekben, kizárólag kulturális-, szabadidő- és sport funkció esetén a 6,0 métert.

A legfelső szintnél magasabban, az épület tömegén belül, felül legfeljebb csak a központi gépészeti berendezések (kazán, szellőző gépek, lift stb.) szerelvényei helyezhetők el.

(11) Tetőtérben csak egy építményszint alakítható ki.

A járművek elhelyezésére vonatkozó általános rendelkezések 7. §

(1) Az L1, L2, L2/A, L3, L4, I és IZ építési övezet telkein – a (2) bekezdésben meghatározottak kivételével – a közterületi vagy magánúti telekhatáron, vagy közhasználat céljára átadott magánterületi határon telkenként vagy 30,0 méterenként egy, legfeljebb 6,0 m szélességű gépkocsi behajtó alakítható ki.

(2) Zárt sorú beépítés esetén, az udvar megközelítésére az utcáfrontról nyíló áthajtó a teremgarázs kaputól vagy behajtótól függetlenül is létesíthető, legfeljebb 4,0 méter szélességgel.

(3) Beépítésre szánt területen – az M, MZ, KV építési övezetbe tartozó területek kivételével – 3,5t összsúlynál nagyobb gépjárművek számára önálló parkoló terület nem alakítható ki, járműtároló nem építhető.

(4) Parkolóházat csak az L2, VK, IZ, I, M, MZ építési övezet és KL övezet telkein lehet elhelyezni.

(5) Új beépítés esetén – a beépítési módtól függetlenül – a gépkocsi tárolókat

a) lakófunkció esetén - az L2/A, L3 és L4 építési övezetek kivételével - 100 %-ban,

b) kereskedelmi funkció esetén legalább 40%-ban,

c) irodai, munkahelyi funkciók esetén legalább 60 %-ban

épületben, vagy terepszint alatti parkolóban kell kialakítani.

(6) Csak akkor lehet szabadtéri gépkocsi tároló helyet a hátsó kertben, vagy az oldalkertben kialakítani, ha a hátsó kert, vagy az oldalkert szélessége legalább 3,5 méter.

(7) Épületen kívül parkológép nem helyezhető el. Épületen belül gépjármű elhelyezésére csak olyan parkológép alkalmazható, amely biztosítja az egyes parkoló-állások egymástól független használatát.

(8) Saroktelek vagy átmenő telek esetén mindkét közterületi telekhatáron létesíthető egy áthajtó vagy behajtó.

Az építési övezetre, övezetre előírt legkisebb zöldfelület mértéke 14. §

(1) Az előírt legkisebb zöldfelület legalább 1/3-át, minimum 2,5 méter szélességben, egybefüggően kell kialakítani.

(2) Szabadonálló beépítési módú telkek esetén 10.000 m² telekméret felett az előírt zöldfelület legalább 1/3-át a telekhatár mentén - ahol magasabb szintű jogszabály nem határoz meg ennél nagyobb méretet - legkevesebb 8,0 méteres szélességben kell kialakítani. Ebben a 8,0 méteres sávban csak közlekedési út(ak), legfeljebb 20,0 m² alapterületű portaépület, szeméttároló, totemoszlop, cégér helyezhető el.

(3) A gyephézagos elemekkel – ún. zöldbetonnal, gyepráccsal stb. – fedett területek, a gépkocsi közlekedésre és tárolásra használt területek, továbbá az építési övezetre előírt minimális zöldfelület 15%-át meghaladó, nem szilárd burkolatú felületek (kavics, murva stb.) a zöldfelület mértékébe nem számíthatók be.

(4) Az építési övezetre, övezetre előírt legkisebb zöldfelület mértéke többszintes növényállomány telepítése esetén sem csökkenthető.

Jelentős zöldfelületű intézményterületek (IZ) 37. §

(1) Az építési övezet telkein lakófunkció – az IZ/L építési övezet kivételével – nem létesíthető, a tulajdonos, a használó vagy személyzet számára szolgáló legfeljebb egy, legfeljebb nettó 120 m² nagyságú lakó-, vagy szálláshely szolgáltató egység kivételével.

(2) IZ/L építési övezet telkein lakó-, és szálláshely szolgáltató funkció a bruttó szintterület legfeljebb 80%-án létesíthető, kivéve a Miskolci utca – Rákos-patak – Sugló utca által határolt tömbben, ahol lakófunkció és szálláshely szolgáltató rendeltetési egység a bruttó szintterület legfeljebb 90%-án létesíthető.

...

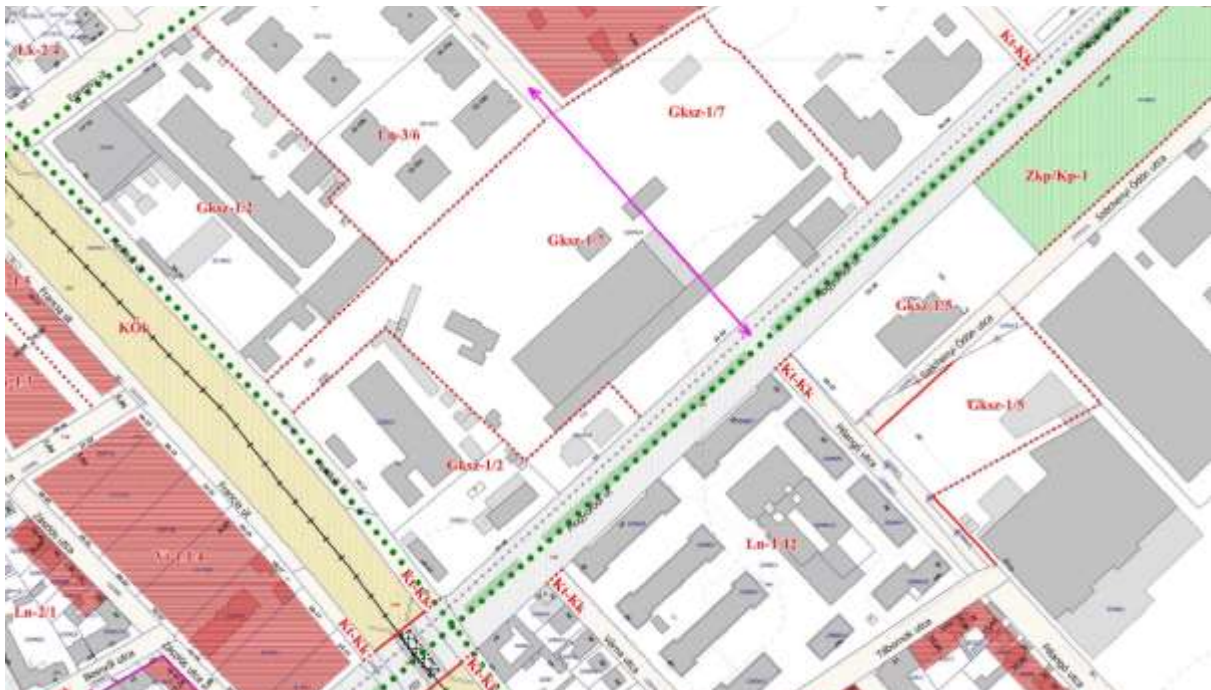
(4) Az építési övezetekben telkenként legfeljebb 500 m² bruttó kereskedelmi szintterület létesíthető.

(5) Az építési övezetek telkein a 9. sz. táblázat szerinti szabályozási határértékeket kell betartani:

9.sz. táblázat

Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb / legnagyobb telekterület [m ²]	Beépítési mód	Beépítés megengedett legnagyobb mértéke [%]	Építményma gasság legkisebb / legnagyobb [m]	Zöldfelület legkisebb mértéke [%]	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke [%]	Szintterületi mutató legnagyobb mértéke [m ² /m ²]
...							
IZ/L	2000/ -	SZ	25	- / 18,0	50	50	1,0

KÉSZÜLŐ KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT ÉS SZABÁLYOZÁSI TERV



Szabályozási terv javaslata a területre

A terület övezeti besorolása Gks-1/7 övezetre változik.

A helyi építési szabályzatban javasolt előírások:

(1) A **Gks-1/7 jelű** építési övezet telkein kizárólag

- a) kereskedelmi, szolgáltató,
- b) hitéleti,
- c) nevelési, oktatási,
- d) egészségügyi, szociális,
- e) kulturális, közösségi szórakoztató,
- f) szállás jellegű,
- g) igazgatási,
- h) iroda és
- i) sport

rendeltetés helyezhető el, lakó rendeltetés nem helyezhető el.

(2) A Gks-1/7 jelű építési övezetben telkenként legfeljebb 500 m² bruttó kereskedelmi szintterület létesíthető.

(3) A Gks-1/7 jelű építési övezet telkein szállás jellegű rendeltetés a bruttó szintterület legfeljebb 80%-án létesíthető.

A Helyi építési szabályzatban javasolt övezeti paraméterek:

legkisebb telekméret:	2000 m ²
beépítési mód:	szabadonálló
beépítettség legnagyobb mértéke:	25%
zöldfelület legkisebb mértéke:	50%
terepszint alatti beépítettség:	50%
legnagyobb szintterületi mutató:	1,00
beépítési mag. (épület mag.):	18,0 m

A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELÉRENDŐ CÉLOK ÖSSZEFOGLALÁSA, A SZABÁLYOZÁS E CÉLBÓL MÓDOSÍTANDÓ ELEMEINEK ÖSSZEFOGLALÁSA

Célok

A fejlesztési terület jelenleg gazdasági terület, amelyet a terület tulajdonosa a jövőben is kereskedelmi, szolgáltató területként kívánja hasznosítani.

A meglévő épületek részbeni megtartásával, ütemezett kialakítással korszerű és modern kereskedelmi és szolgáltató területet kíván kialakítani, amelynek rendezett környezete a tervezett szabadidős zöldfelületi fejlesztésekkel együtt a szűkebb és tágabb lakókörnyezetet is kiszolgálja.

A szükséges parkolók részben terepszinten és részben terepszintalatti kialakításával a terület burkolt felületeinek csökkentését is jelenti, ami sokkal rendezettebb és esztétikusabb belső környezetet eredményez.

Az elhelyezhető rendeltetések körének pontosítása, a beépítettség és a jelenlegi, valamint a készülő új tervben tervezett szintterület-mutató mértékének változtatása esetén az ingatlan fejlesztése elindulhat.

Az elhelyezhető rendeltetési egységek vonatkozásában az övezetben megengedett funkcióknak/rendeltetéseknek megfelelő egységek darabszám és méretkorlátozásának törlése szükséges.

Módosítandó szabályozási elemek

A célok megvalósítása érdekében

- Amennyiben a Gksz-1/7 övezet máshol nem került kijelölésre, nem szükséges a szabályozási terv módosítása.
- szükséges a ZKVSZ szabályozási előírásainak módosítása.

A szükséges módosítások

- a területre vonatkozó a létesíthető bruttó kereskedelmi szintterület mértékének, korlátozásának törlése,
- a beépítettség legnagyobb mértékének emelése 60%-ra,
- a legkisebb zöldfelületi mutató csökkentése 20%-ra,
- a bruttó szintterületi mutató megnövelése 2,0-ra.

A JAVASOLT FEJLESZTÉS VÁRHATÓ INFRASTRUKTURÁLIS IGÉNYEI, HATÁSAI

Közlekedés

Jelen közlekedési vizsgálat tárgya a Budapest XIV. kerületében található Mogoródi út 24-32. sz. alatti ingatlanon tervezett kereskedelmi, gazdasági és irodai funkciók fejlesztése közlekedési hatásainak vizsgálata, a beruházás közlekedési feltételeinek meghatározása. Az ingatlan jelentős mérete, beépítési hányada, a tervezett parkolók száma és a várható keltett forgalom miatt meg kell vizsgálni a beépítés előrebecsült közlekedési hatásait is.

A fejlesztés építésztervezője az Obeliszk Kft., tőlük kaptuk a közlekedési vizsgálatához szükséges adatszolgáltatást is.

A munka célja annak megállapítása, hogy a tervezett fejlesztés közlekedési szempontból mekkora többlet-forgalmi terhelést jelent a környező úthálózaton, illetve kialakíthatók-e biztonságos, forgalmi szempontból megfelelő közlekedési kapcsolatok a csatlakozó közlekedési rendszerhez és hogyan kezelhetők az esetleges problémák.

Jelen közlekedési tanulmány úthálózati, forgalmi és parkolási szempontból vizsgálja a tervezett beépítést.

A vizsgált terület átnézeti térképe a K-1. ábrán látható.



K-1. Átnézeti térkép

JELENLÉGI ÁLLAPOT, TERVELŐZMÉNYEK

Helyszín

A tervezett létesítmények a főváros XIV. kerületének Törökőr városrészében, a Mogyoródi út mentén fekvő ingatlanon helyezkednek el. A terület városszerkezeti szempontból a Belvároson kívül, az úgynevezett átmeneti zónában helyezkedik el. A környező területek alapvetően lakó-, gazdasági és intézményi funkcióval beépítettek.

Megközelítési lehetőségek:

Közúthálózat:

A tervezési területet jól kiépített úthálózat veszi körül. A terület a város számos részéről könnyen elérhető a városi főúthálózaton.

A Mogyoródi út a főváros egyik fontos sugárirányú gyűjtőútja, amely kerületközi kapcsolatokat biztosít (Zugló és a XVI. kerület között). Az átszelt területek közötti forgalma számára mind a városközpont, mind a külső kerületek felé megfelelő kapacitású útvonalat jelent, mivel a Hungária körút és a Rákospalotai határút között halad, több, mint 3 km hosszan. Az útszakasz tervezési terület mellett húzódó szakasza 2x2 forgalmi sávossal kialakítású, széles zöldsávval elválasztott forgalmi irányokkal. Úthálózati szerepéből is következik, hogy jelentős forgalom terheli, de érintett szakaszán még csúcsidőben is csak ritkán jelentkeznek torlódások, köszönhetően a nagy kapacitás-tartalékkal rendelkező, irányonként kétsávossal kialakításnak.

A város egyik legfontosabb elsőrendű főútja felé (Hungária körút) a Mogyoródi út kínál közvetlen kapcsolatot. Az ingatlanhoz legközelebb eső gyűrű irányú útszakasz, a Mexikói út, amely a 100. sz. (Budapest – Szolnok – Debrecen - Nyíregyháza) vasútvonal keleti oldalán fut, a rézsű talpánál. Forgalmi terhelése átlagos, további forgalmak befogadására alkalmas. Vele párhuzamos, szintén gyűrű irányú útvonal a Róna utca széles zöldsávokkal elválasztott és határolt, nagy forgalmi terhelés befogadására alkalmas 2x2 forgalmi sávossal kialakított útszakasza. A tervezési terület közelében több jelentős kapacitású, a város számos részébe forgalmat juttató útszakasz található, vagyis a tervezési terület közúthálózati megközelíthetősége jó.

A terület közelében lévő, jelentős forgalmú csomópontok:

- Mogyoródi út – Mexikói út,
- Mogyoródi út – Róna utca (jelzőlámpás forgalomirányítás).

A tervezési terület közelében a közterületi parkolás nem jellemző.

A tervezési terület és környékének közúthálózata a K-2. sz. ábrán látható.



K-2. Úthálózati ábra

Közösségi közlekedés

A közúti megközelítéssel ellentétben, a terület közösségi közlekedéssel való megközelítési lehetősége erősen korlátozott, mivel a BKV járatai csak az Egressy úton (77. j. trolibusz vonala), a Füredi úton (80, 80A j. trolibuszok, illetve a 130 j. menetrendszerinti buszjárat + éjszakai járatok) közlekednek. A legközelebbi megálló a tervezési területtől kb. 300 m távolságban helyezkednek el (Füredi út – Várna utca). Menetrendszerinti busz-, illetve trolijáratok sem a Mogyoródi úton, sem a Róna utcában nem közlekednek.

Jelentős kapacitású villamosjárat (gyakori követési idővel) közlekedik a Hungária körúton (1. sz. villamos vonal), de legközelebbi megállója (Kerepesi út) a területtől kb. 700 m távolságra található.

A tervezési terület és környékének közösségi közlekedési hálózatát a K-3. sz. ábra mutatja.



K-3. Közösségi közlekedési hálózat

Kerékpáros közlekedés

A tervezési terület mentén, a Mogyoródi úttal párhuzamosan, annak útpályájától elkülönítve gyalog- és kerékpárút halad, amely a Róna utca déli ágán folytatódik. A Róna utca északi ága mentén széles, kerékpározásra alkalmas gyalogjárda található.

A Mexikói út kitáblázás nélküli, javasolt kerékpáros útvonal.

Gyalogos közlekedés

A terület minden határoló és környező utcájában, beépítettségének és használati funkciójának megfelelően van gyalogosforgalom, amely kiépített, egy-, vagy kétoldali járdákat vehet igénybe. A jelzőlámpával irányított csomópontokban a gyalogosok kijelölt gyalogátkelőhelyeken keresztezhetik a közúti forgalmat.

Mind a Mogyoródi út, mind a Mexikói út mellett található legalább egyoldali, széles járdafelület. A Mogyoródi út és a Pillangó utca csomópontjában kijelölt gyalogátkelőhely biztosítja a gyalogosok védelmét.

TERVELŐZMÉNYEK

Főváros Szerkezeti Terve

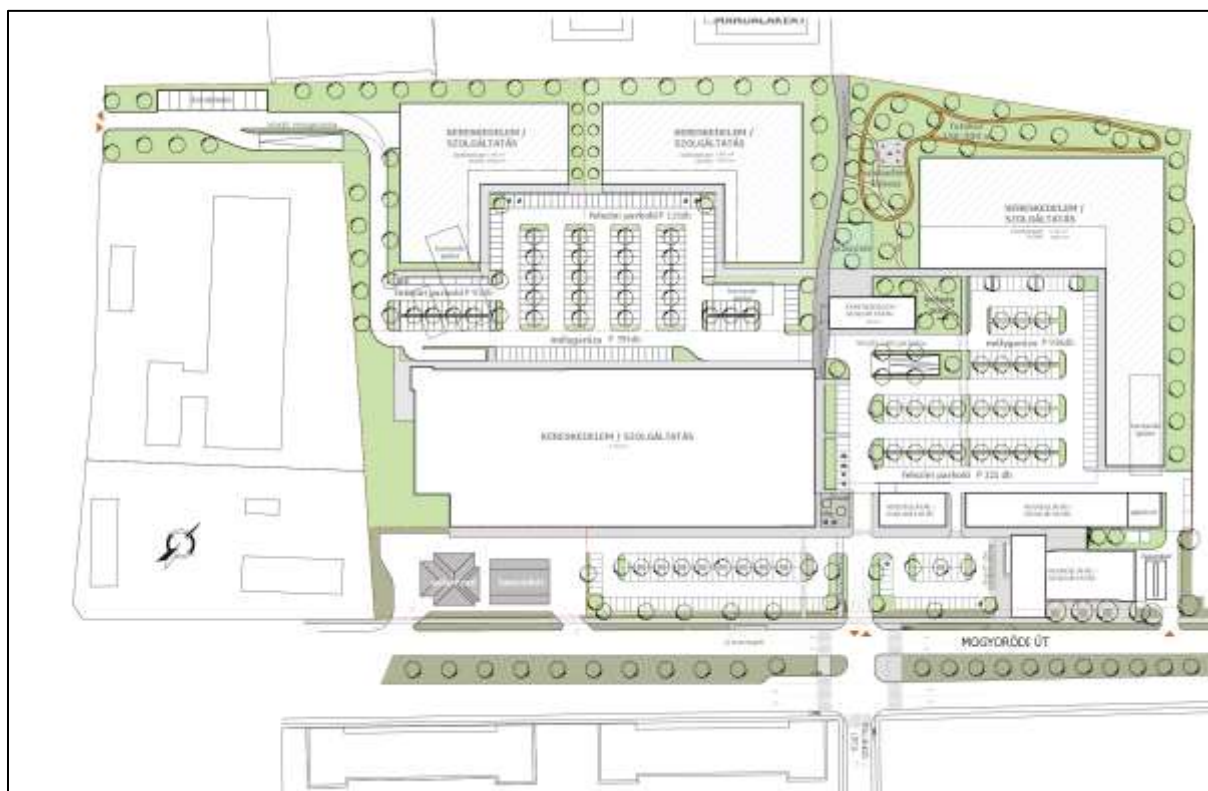
Budapest szerkezeti tervéhez tartozó, a közlekedési infrastruktúra távlati fejlesztési elképzeléseit bemutató tervlap a tervezési terület tágabb környezetében a Miskolci utcával párhuzamosan kiépülő, városi jelentőségű, gyűri irányú főút megjelenését ábrázolja, amely megvalósulása után jelentős mértékben tehermentesítheti a város érintett részének gyűri irányú útjait, többek között a Miskolci utcát, Róna utcát és a Hungária körutat is. Ennek következtében a sugárirányú utakon a forgalom várható jobb eloszlása miatt a forgalmi terhelés kisebb mértékű csökkenése becsülhető előre.



K-4. Budapest, TSZT, közlekedési infrastruktúra

TERVEZETT ÁLLAPOT

Tervezett állapot – a gazdasági területek beépítésének ütemezhetősége, feltételei



K-5. Tervezett beépítés (Forrás: Obelisk Stúdió Kft.)

Jelenlegi állapot:

A tervezési területen jelenleg egy irodaház és számos gazdasági funkció található.

Parkolók: 110 kiépített személygépjármű-parkoló, valamint a buszos telephelyen kb. 40 személygépjármű és ugyanennyi busz számára létesített parkolófelület.

Bejáratok:

Egy telephely nagyméretű bejárata a Mexikói út felől, valamint a meglévő benzinkút, az autómosó és az irodaházhoz tartozó nagyméretű személygépjárművek számára kiépített parkolófelület bejárata a Pillangó utcai kereszteződés közelében.

Tervezett fejlesztés:

Megmaradó létesítmények: Mogyoródi út mentén: irodaház, benzinkút és autómosó épülete

Tervezett funkciók: kereskedelem, szolgáltatás, irodaház, új benzinkút, rekreációs felületek

Bejáratok:

- Mexikói út felől egy közúti kapcsolat (meglévő telep széles bejáratának átépítésével)
- Mogyoródi útról: egy főbejárat tervezett (teljes értékű, minden mozgást megengedő csomóponttal, kijelölt gyalogátkelőhelyekkel)

A Mogyoródi út és a Mexikói út forgalomtechnikai kezelője a Budapest Közút Zrt. Forgalomtechnikai Igazgatósága az alábbi véleményt adta a tervezett fejlesztések koncepciójáról, különösen a Mogyoródi úti csomóponttól:

„Jelzőlámpás forgalomirányítást szükségesnek tartunk az alábbi paraméterekkel:

- Önálló balra kanyarodó sávok (a két egyeneshez képest többletként) szükségesek, nyíl alakú irányítással, értelemszerűen mindkét irányban. (Nyilatást kérünk, mert a kerékpárral telezőldben összeengedést itt nem tartjuk biztonságosnak. Egy egyenes sáv a jelzőlámpás csomópontban kevés lesz.)
- A csomópont mind a négy ágában szükséges gyalogátkelőhely. (A fő cél (ALDI) és a túloldali lakófunkciójú területek közötti gyalogos forgalom számára pont azon az oldalon kívánczik gyalogátkelőhely, ahol most nincs.)
- A meglévő gyalogátkelőhely a csomóponthoz közelebb, a csomópontba helyezendő. (Ma csak azért van eltolva, mert az északi oldali útcsatlakozás befolyásolta a helyét. Ha az útcsatlakozás a Pillangó utcával szembe kerül, akkor semmi ok nem lesz a csomóponttól eltávolított elhelyezésnek.)
- A telken belül a csomóponthoz ilyen közel, a jelzőlámpához felállás hosszán belül ne legyen útkereszteződés. A telken belül két sávós felállást kérünk. A Pillangó utca torkolatában esetleges két sávós felállás szükségessége a továbbtervezés során forgalmi és kapacitás adatok alapján dönthető el.

- *Buszmegálló: Itt most nincs BKK autóbushálózati megálló. Ha valami BKK járat indulna be itt, és annak egy egyszerű megállója lenne, akkor elviseljük öböl nélkül is. Az öböl mellett a peron + kerékpárút + járda ugyanis nem fog elférni. Ha valami, csak vásárlóknak szánt ingyenes járatról van szó, ami itt végállomásozni és várakozni akar, akkor annak végállomását telken belül kérjük kialakítani.*
- *A meglévő kerékpárút a telek előtti szakaszon az ÚME szerinti elválasztott gyalog-kerékpárút paramétereknek megfelelőre építendő át.*
- *Tervezzük a kerékpárút irányhelyes kialakítását a városhatár felé vezető oldalon egyirányú kerékpárút vagy kerékpársáv kialakításával, útfelújításhoz kapcsolódóan. A tervezés során erre figyelemmel kell lenni. (Helybiztosítás, ezt kizáró megoldások kerülése.)"*

Parkolók:

Tervezett felszíni parkolók száma: 510 parkolóállás (párhuzamos és merőleges állások)

Parkolóállások száma mélygarázsban: 1565 parkolóállás

Néhány, kiszolgáló tehergépjármű számára megállási lehetőség tervezett, buszparkolóhely nincs.

KÖZLEKEDÉSI HATÁSOK

A terület fejleszthetőségének két fontos szempontja a betelepülő funkciók által keltett forgalom nagysága és a meglévő közúthálózat befogadóképessége. Amikor a meglévő hálózati elemek már nem képesek lebonyolítani a többletforgalmat, új fejlesztési területek csak akkor jöhetnek létre, ha szükséges közúthálózati fejlesztésekkel párosulnak.

A keltett forgalmak lebonyolításának alapkérdése, hogy a gépjárművek milyen útvonalon tudják elhagyni a területet, illetve a környéket. A fentiek értékelése érdekében először megbecsüljük a tervezett funkciók által keltett forgalmakat és megnézzük, hogy a meglévő úthálózat (főleg annak leginkább érintett eleme, a Miskolci utca) milyen kapacitástartalékkal rendelkezik ennek befogadására.

A keltett forgalmak előrebecslésére az építendő parkolófelületek nagyságát, a parkolóállások számát használjuk.

Telepítési tanulmánytervben figyelembe vett jellemzők:

A lakásokhoz az OTÉK (253/1997. (XII. 20.) Kormányrendelet 4. sz. melléklete) szerint szükséges parkolókat az épületek alatt tervezett mélygarázsok fogadják be. A lakóépületekhez szorosan kapcsolódó kisebb intézményi funkciókhoz szükséges várakozóhelyeket telken belül és közterületen is elhelyeztünk.

Parkolók:

Tervezett felszíni parkolók száma: 510 parkolóállás (párhuzamos és merőleges állások)

Parkolóállások száma mélygarázsban: 1565 parkolóállás

Néhány, kiszolgáló tehergépjármű számára megállási lehetőség, buszállás nincs

Várható közlekedési hatások

A terület beépülésének legfontosabb közlekedési hatása a forgalomkeltés (főleg személygépjárművek számának növekedése). A forgalom növekedése problémát okozhat a környező úthálózat csomópontjaiban, mert kimerítheti azok kapacitását. A gyalogosforgalom aránya is nőni fog a környező úthálózaton, valamint a közösségi közlekedés járművein is több utas várható.

A tervezett funkciók várható forgalomkeltése

A tervezett létesítmény közlekedési hatásai közül a legfontosabb a forgalomkeltés meghatározása, illetve az érintett közúthálózatra gyakorolt hatás vizsgálata.

Forgalomkeltés számolása:

Többletforgalmat okozó új parkolóállások száma: $1565 + 510 - 150 - 40 = 1885$ parkolóállás

A tervezett parkolószámokból kiindulva és feltételezve, hogy a mélygarázsokat főleg a hosszabb ideig (5-6 óráig) parkoló autók használják (pl. az irodaházakban dolgozók) és a felszíni parkolóknak a szolgáltatásokat, kereskedelmi funkciókat igénybe vevők tartózkodnak általában 1,5 – 2 h-ig, az alábbi mértékadó órai keltett forgalom becsülhető:

$F_{keltett} = 1565/5h$ (mélygarázsokból) + $510/2$ (felszíni parkolókból) = 568 Ejm/h/irány

Vagyis a tervezett beruházás egészének megvalósulása után egy teljes forgalmi sáv átlagos kapacitását (600 Ejm/h) majdnem elérő óránkénti forgalom generálódik a terület használatából.

A keltett forgalom kisebb hányada (kb. 20 %) a Mexikói úton érkezik a területre, nagyobb része a Mogyoródi út irányából. Vagyis a Mexikói úton 114 Ejm/h, a Mogyoródi úton 454 Ejm/h forgalom jelenik meg irányonként.

Figyelembe véve a tervezési terület városszerkezetben való elhelyezkedését és úthálózati kapcsolatait reálisan feltételezhető, hogy mind a Mexikói úton, mind a Mogyoródi úton 50-50 %-os megoszlásban választják majd az autósok a kikanyarodás (továbbhaladás) irányát.

Így tehát a Mexikói úton megjelenő többletforgalom: **57 Ejm/h/irány**, a

Mogyoródi úton: **227 Ejm/h/irány**.

A Mexikói úton ez a forgalmi sávok kapacitásának nem egészen 10 %-át jelenti, ez nagy valószínűséggel semmilyen fennakadást nem fog okozni az útszakasz forgalmában.

A Mogyoródi út jelenlegi 2x2 sávossal kialakításával (a tervezési terület mentén) ez az irányonként megjelenő 227 Ejm/h elvileg még befogadható a folyópálya szakaszokon (egy forgalmi sáv kapacitásának 38 %-a a többletterhelés). Az érintett útszakaszon működő (jelzőlámpás) csomópontok kapacitása azonban csúcsórában jelenleg is éppen elegendő a forgalom lebonyolítására, így a csomópontok forgalomtechnikai vizsgálatát a részletes tervezés során el kell végezni, egyébként csúcsórában szinte biztosan torlódások várhatók a kereszteződésekben.

A számítások során, a biztonság javára tévedve, a tervezett parkolók teljes kapacitáskihasználtságát vettük figyelembe, valamint eltekintettünk a meglévő parkolóállások jelenlegi forgalomkeltésétől (kb. 35 Ejm/h).

A fenti forgalmi elemzés szerint kimondható, hogy a tervezett beépítés által keltett forgalom főleg a délutáni csúcsórákban jelent majd kisebb nagyobb torlódásokat a Mogyoródi úton és annak csomópontjaiban. A keltett forgalom csökkentése érdekében mindenképpen javasoljuk a beruházás méretének felülvizsgálatát és a fenntartható közlekedési módok (kerékpározás, gyaloglás, közösségi közlekedés, közös autóhasználat) propagálását a környéken között.

A távlati forgalomváltozást, városi forgalmi jellemzőket előrebecsülve úgy tűnik, hogy 5-10 év távlatában a városi úthálózaton a forgalom kismértékű csökkenésével kell számolnunk, mert reálisan a környezetbarát (és olcsó) közlekedési módok terjedése folytatódni fog.

Kerékpártárolók elhelyezése:

A tervezett funkciók kerékpáros közlekedési megközelíthetőségének elősegítésére kerékpártárolókat is el kell helyezni a területen. Ezek számát az OTÉK (253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet) 7. számú mellékletében meghatározottak szerint kell megállapítani.

KÖVETKEZTETÉSEK, JAVASLATOK

A fenti rövid elemzés alapján a terület beépíthetőségének jelentős közlekedési akadálya nincs, de mindenképpen javasoljuk a **biztonságos kerékpározás feltételeinek javítását és a közösségi közlekedési hálózat kiterjesztését** a környező úthálózaton.

A biztonságos kerékpáros infrastruktúra fejlesztése vonzó a hivatásforgalmi és a rekreációs célú kerékpárosok számára is, így tovább csökkenhet a gépjárművekkel közlekedők száma.

A területet kiszolgáló – viszonylag korlátozott - közösségi közlekedési hálózatát tovább kell fejleszteni a főútvonalak, jelentősebb lakóterületek felé. Javasoljuk új buszjárat indítását a főbb városi célpontok irányába és megálló elhelyezését a Mogyoródi úton.

További lehetőség a **parkolóhelyek számának csökkentése** annak érdekében, hogy a keltett forgalom mértéke csökkenjen. A beruházás **megvalósulása után ellenőrizni, figyelni szükséges a Mogyoródi út csomópontjaiban a forgalom lefolyását** és szükség esetén a jelzőlámpák programját igazítani, szabályozni kell.

A tervezés során külön figyelmet kell fordítani a **gyalogosok biztonságos közlekedési** lehetőségeire a tervezési terület megközelítő útjain és a közösségi közlekedési megállóhelyek irányában.

A fővárosi közútkezelő kiadott véleményének figyelembe vétele szükséges a továbbtervezésnél.

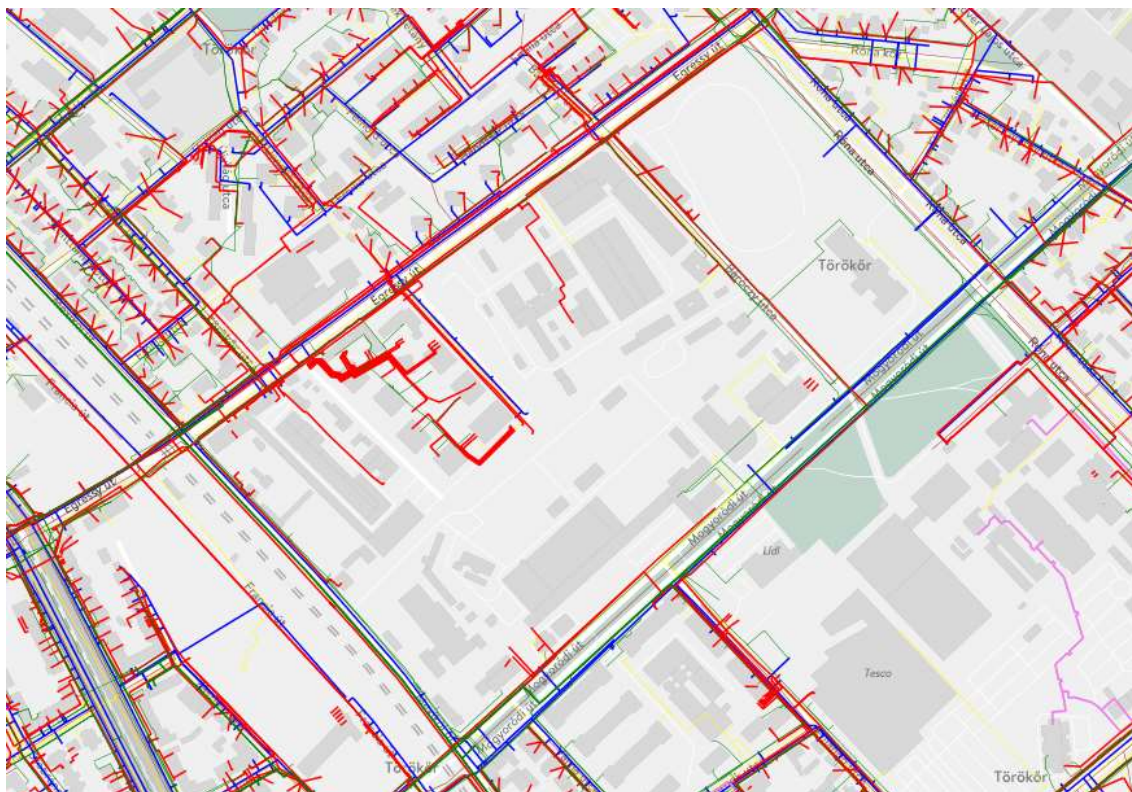
A fentiek betartásával a tervezett beruházás forgalomkeltő hatása korlátozható, ezzel a környező úthálózat túlterhelése elkerülhető és az ingatlan rendezése, a kerületrés

fejlesztése a közlekedési hálózat ellehetetlenítése nélkül, a lehető leghatékonyabb módon lehetséges.

A fenti következtetések jelen tanulmányhoz adatszolgáltatásként kapott területhasználati funkciók és azok méreteinek megvalósulása esetében érvényesek.

Közművek

A terület közművesített.



forrás: <https://ekozmu.e-epites.hu/>

A JAVASOLT FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ, VÁLTOZÁS VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSAI

Tájrendezés, természetvédelem, zöldfelületek

A telek fejlesztése során a zöldfelületi borítottság növekedni fog. A fejlesztési elképzelések szerint a telken igényes, minőségi zöldfelületeket alakítanak ki, azok fenntartásáról az elkészülésük után is gondoskodni kell. A területen kialakításra kerül gyermekjátszótér, felnőtt fitness park és futókör. A parkolók fásítottan kerülnek kialakításra.

Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetőségei

A tervezési területen nincsenek örökségi vagy környezeti értékek.

A beépítési terv és jelen tanulmány figyelembe vette a Rákospatak mellett tervezett gyalogos sétányt és kerékpárutat, valamint a terület mellett haladó a közművek védőterületét.

FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

Tárgyi koncepció egy jelenleg elhanyagolt, korábban BKV garázs-javítótelepként működtetett létesítmény több ütemben megvalósítandó távlati fejlesztésének irányvonalát szabja meg. Ezen fejlesztésekkel a terület felzárkóztatható a közelben már megvalósított kereskedelmi, ill. lakófunkciójú ingatlanokhoz, azokat jól kiegészítve, ill. összhangban van a most induló további beruházásokkal is.

Az első ütem a meglévő csarnoképület felújítását, az utcai parkoló bővítését és az épület nyaktagjának áttörésével a Mandala lakópark irányába vezető forgalmi kapcsolat megnyitását irányozza elő. Az épület külső megjelenése teljesen megújul, elegáns portálhomlokzat, korszerű új falburkolat és konzolosan kinyúló előtető formálja újra a megkopott csarnokot. Funkcióját tekintve élelmiszerüzlet, drogéria, gyorséttermek, kisállatszaküzlet és ehhez illeszkedő boltok létesítésével számolunk.

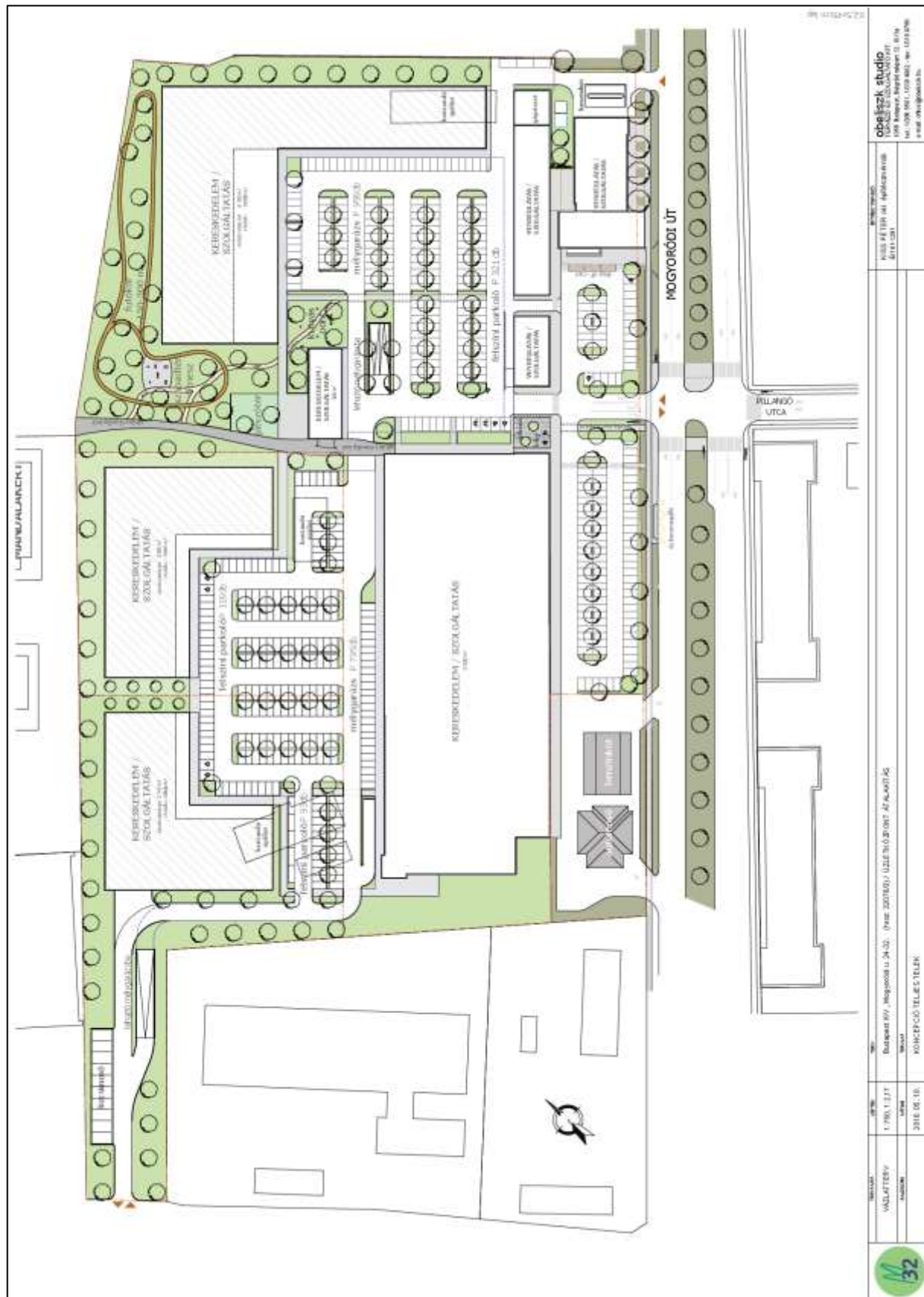
A fejlesztés második ütemében földszintes kereskedelmi épület létesül belső parkolóudvar köré szervezve, a felújított csarnok kortárs építészeti megjelenéséhez illeszkedve, szerkezetileg vertikális bővítésre előkészítve. Itt elsősorban divatüzletek és szolgáltató funkciók megjelenése várható. Ebben az ütemben elkészül a Mandala lakóparkkal gyalogos összeköttetést biztosító gyalogos sétány és a mellette központi helyen található meglévő épület átformálása/megnyitása kávézóvá. A sétányra terveink szerint különféle közösségi funkciókat fűzünk fel. (gyermekjátszó, szabadtéri sport, bike-point, kutya-barátok találkozóhelye...stb)

A fejlesztés harmadik ütemében a másodikhoz hasonlóan, de két telken megosztva szintén kereskedelmi funkciójú épület létesül.

Negyedik ütemként a 2. és 3. ütemben kiépülő, szerkezetileg előkészített épületekre 4 irodaszint ráépítése történne meg, esetlegesen vertikális építészeti hangsúlyok beiktatásával. A szükséges parkolókat a térszíni parkolók alá kerülő 4 szintes teremgarázsokkal tervezzük megoldani. Ugyanebben az ütemben tervezzük a Mogyoródi úton meglévő 10 emeletes irodaház teljeskörű megújítását, ezzel érne véget a terület hosszútávú fejlesztése.

Gksz-1/7	BEÉPÍTÉSI KONCEPCIÓ		JAVASOLT ÖVEZETI PARAMÉTEREK	
Telek mérete		59136 m ²	legkisebb telekméret:	2000 m ²
Tervezett beépítés	Bruttó beépítés	24051 m ²	beépítettség terepszint felett	60%
	Beépítettség	40,7 %		
Terepszint alatti beépítés	Bruttó beépítés	12498 m ²	beépítettség terepszint alatt	80
	Beépítettség	80 %		
Tervezett zöldfelület	mértéke	13279m ²	zöldfelület legkisebb mértéke	20%
		22,5 %		
Szintterületi mutató		1,12 m ² / m ²	szintterületi mutató	2,0

BEÉPÍTÉSI KONCEPCIÓ



SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ – JAVASLAT A SZABÁLYOZÁS MÓDOSÍTÁSÁRA

KÉSZÜLŐ HÉSZ ELŐÍRÁSAINAK MÓDOSÍTÁSI JAVASLATA

Az alábbi a hatályos HÉSZ kivonata, melyben ~~szürke átfestéssel és áthúzással~~ szerepeltetjük a megszüntetésre javasolt szöveget és **pirossal szerepeltetjük** a beépítendő szöveget.

Gksz-1/7 építési övezet

(1) A **Gksz-1/7 jelű** építési övezet telkein kizárólag

- a) kereskedelmi, szolgáltató,
- b) hitéleti,
- c) nevelési, oktatási,
- d) egészségügyi, szociális,
- e) kulturális, közösségi szórakoztató,
- f) szállás jellegű,
- g) igazgatási,
- h) iroda és
- i) sport,

j) üzemanyagtöltő állomás és autómosó,

k) valamint a telkenként 1 db, a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgáló lakás

rendeltetés helyezhető el, **darabszám és méretkorlátozás nélkül** ~~lakó rendeltetés nem helyezhető el.~~

~~(2) A Gksz-1/7 jelű építési övezetben telkenként legfeljebb 500 m² bruttó kereskedelmi szintterület létesíthető.~~

(2) A Gksz-1/7 jelű építési övezet telkein szállás jellegű rendeltetés a bruttó szintterület legfeljebb 80%-án létesíthető.

(3) Övezeti paraméterek:

legkisebb telekméret:	2000 m ²
beépítési mód:	szabadonálló
beépítettség legnagyobb mértéke:	25% 60%
zöldfelület legkisebb mértéke:	50% 20%
terepszint alatti beépítettség:	50% 80%
legnagyobb szintterületi mutató:	1,00 2,0
beépítési mag. (épület mag.):	18,0 m