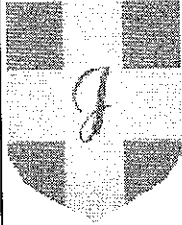


1622/2009 DEC 11 / 4

5/2



Előterjesztés

Budapest Józsefvárosi Önkormányzat
Képviselő-testülete

2009. december 16-i ülésére

Előterjesztő: *Dr. Kocsis Máté*
polgármester

Ellenjegyzés: *Dr. Xantus Judit* jegyző

Józsefváros Kerületi Építési Szabályzata (JÓKÉSZ) módosítása, a vasúti területekre kiterjedő szabályzat és szabályozási terv megállapításával.

VÉLEMÉNYEZŐ FÓRUMOK

Bizottságok:	Tárgyalás:
Gazdálkodási, Kerületfejlesztési, Költségvetési és Pénzügyi Ellenőrző Bizottság	2009. december
Városüzemeltetési, Közbiztonsági és Környezetvédelmi Bizottság	2009. december
Művelődési, Emberi Jogi és Kisebbségi Bizottság	
Népjóléti Bizottság	
Palotanegyed Városrészi Önkormányzat	

983/2009 (XII. 16)

Döntés: nyílt ülés, a rendelet elfogadásához minősített szótöbbség szükséges

Közzététel módja:

nem indokolt:

Hirdetőtáblán:

honlapon:

A döntés végrehajtását végző szervezeti egység: Főépítészeti Iroda

FELJEGYZÉSEK:

ELŐTERJESZTÉST ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEZETI EGYSÉG: FŐÉPÍTÉSZI IRODA

JOGI IRODA: *hds*

PÉNZÜGYI FEDEZET IGAZOLÁSA:

AZ ANYAG TERJEDELME:

15 oldal becs.

Meghívó szerinti
napirendi pont:

Elfogadott napirendi
pont:

Józsefváros Kerületi Építési Szabályzatának (JÓKÉSZ) módosítása, a vasúti területekre kiterjedő szabályzat és szabályozási terv megállapításával.

Előterjesztő: dr. Kocsis Máté polgármester

Az ülés időpontja: 2009. december 16.

A rendelet elfogadásához minősített szavazattöbbség szükséges.

Az előterjesztés nem munkaterv szerinti.

Az előterjesztés előkészítője: Miasnikov Péter

Az előterjesztés leírói: Szabadiné Molnár Éva

Tisztelt Képviselő-testület!

A Képviselő-testület 66/2007. (XII. 12.) ök. számú rendeletet alkotott Józsefváros Kerületi Építési Szabályzatáról (JÓKÉSZ), a rendelet záró rendelkezése, a 39. § (2) bekezdés kimondja, hogy:

„(2) Jelen rendelet az alábbi (rajzi mellékletben is bemutatott) területeken nem lép hatályba:

a) MÁV területek: Kerepesi út – Baross tér – Thököly út – Verseny utca – Dózsa György út által határolt terület, Asztalos Sándor utca menti vasúti pálya, valamint a Salgótarjáni út – Fiumei út – Orczy tér – Kőbányai út – Könyves Kálmán körút – vasúti pálya által határolt terület;”

A fenti területekre közbeszerzési eljárás lefolytatása után a MŰ-HELY Rt. tervezői, a MÁV-val, a fővárossal és a kerülettel történő többszöri egyeztetés után elkészítették az építési szabályzat vasúti területekre vonatkozó részét és a szabályozási tervet.

A Kerületi Szabályozási Terv kidolgozásának céljai több szinten értelmezve határozhatók meg.

TELEPÜLÉSSZERKEZETI CÉLOK

1. A három, eltérően kezelendő térségre tagolódo tervezési terület (Keleti pu., Józsefvárosi pu. környezete és a két pályaudvar közötti, az Asztalos utca mentén húzódó vasúti üzemi terület) differenciált fejlesztéséhez szükséges szabályozási keretek meghatározása.
2. Az FSZKT módosításához szükséges szabályozási koncepció kidolgozása.
3. A hatályos Településszerkezeti Tervben a Dózsa György út és a Kőbányai út között, az Asztalos utca vonalában tervezett új út nyomvonalának pontosítása, szabályozása.
4. A városszerkezet fejlesztéséhez szükséges tagolt tömbszerkezet kialakítása.
5. A belső városrészek tehermentesítését segítő vegyes területfelhasználási rendszer kialakítása.
6. A vasúti közlekedésben rejlő előnyök kihasználását biztosító kapcsolatrendszer kialakítása (elővárosi vasutak, „S-bahn”-rendszer, villamosok stb.).

VÁROSSZERKEZETI CÉLOK

7. A Dózsa György út – Kőbányai út közötti tervezett út nyomvonalváltozatainak helyszínrajzi és magassági koordinálása a területek racionalizálása érdekében.
8. A városszerkezet fejlesztéséhez szükséges közterületek határainak pontosítása.
9. A vasúti területeken belül az állami tulajdonú vasúti pálya (a szélső vágányoktól 10 m távolságban lehatárolt terület) és a MÁV ZRT. tulajdonát képező kapcsolódó területek elkülönítése.
10. A gyalogos és kerékpáros közlekedés lehetőségeit biztosító területszerkezet kialakítása, beleértve a kapcsolódást a környező együttesekhez (pl.: Puskás F. Stadion, Aréna bevásárló központ stb.).
11. A tömegközlekedés magas arányát (modal split) biztosító közlekedési szerkezet kialakítása.
12. a közúti közlekedés és a fejlesztések időbeli és térbeli összehangolása.

VÁROSÉPÍTÉSZETI CÉLOK

13. Jól használható és a fenntartható környezet elveinek is megfelelő városépítészeti együttes kialakítási lehetőségeinek biztosítása.

14. Magas színvonalú, a XXI. századi elvárásoknak megfelelő városépítészeti arculat teremtése.

15. A kialakuló új tömbök beépítési lehetőségeinek meghatározása, ezen belül:

- a műemlékek lehatárolása és használatuk módjának szabályozása
- a beépíthető területek lehatárolása
- a felülépíthető területek lehatárolása
- az ütemezett megvalósítás lehetőségeinek biztosítása, összehangolva a lehetőségekkel.

16. A városi rendszer integráns részeként magas színvonalú zöldfelületek kialakítása.

A TERVEZETT MEGOLDÁSOK VÁRHATÓ HATÁSAI

VÁROSSZERKEZET

A tervezett fejlesztések és szabályozási elemek megvalósulása jelentősen hozzájárul a korábban elkülönülten, illetve zárványszerűen működő területi elemeinek városszerkezetbe integrálásához. Ez a folyamat az ingatlanpiac törvényszerűségein, hosszútávú trendjein alapul. A folyamat lényege, hogy a kialakulásuk idején a város szélén elhelyezett extenzív funkciók (temetők, pályaudvarok, vásárterek, sportterületek stb.) által elfoglalt területeket lassan körülötte a város. Budapest egyesítésekor (1872) ezek a területek a város peremén kerültek megvalósításra, mára azonban a belső városmag (Nagykörút) közelébe kerültek. A mára már városközpont közelivé vált területek felértékelődtek.

A belső városrészekben és azok közelében magasabb használati intenzitású funkciók valósulnak meg, melyek képesek sokkal kisebb területen is hatékonyan működni. A kisebb területen megvalósuló magasabb intenzitású funkciók a területek besűrűsödése irányában hatnak. A területek ennek megfelelően felértékelődnek. Ezzel párhuzamosan a kisebb területekre, telkekre tagolás feltétele lesz a telkek megfelelő kiszolgálását biztosító közterületek bővítése: azaz növekszik a kisebb tömbök iránti, vagyis a területek felosztása iránti természetes igény.

A kisebb méretű tömbök jól illeszthetők a város történetileg kialakult tömbrendszeréhez és megfeleltethetők a kor kihívásainak is.

TERÜLETFELHASZNÁLÁS

A területfelhasználási rendszer tervezett változásának eredményeként megnövekszik a több funkció együttes jelenlétén alapuló környezethasználat lehetősége. A kedvező közlekedési kapcsolatok (Hungária körút, Kerepesi út, Kőbányai út, Fiumei út és a tervezett Asztalos utcai új kapcsolat), a tömegközlekedési kapcsolatok (vasút, elővárosi vasút, villamosok, autóbuszok stb.) lehetővé teszik a tervezési terület vegyes területfelhasználásának kiteljesítését. Az irodai munkahelyek mellett a kereskedelem, vendéglátás, szórakoztatás, a Józsefvárosi pályaudvar területén még a lakás funkció is megtelepedhet, a környezeti hatások és adottságok alapján differenciált elhelyezéssel.

A területeken vegyes területfelhasználás alakul ki, mely biztosítja a differenciált hasznosítás és a területek térben és időben kiegyensúlyozott használatának lehetőségét, a kedvező adottságok (vasutak, távlati elővárosi vasúti megállók, 2. metró, 4. metró, Hungária körút, Dózsa György út, Kőbányai út, villamosok, buszok stb.) hasznosítását.

KÖRNYEZETALAKÍTÁS

A környezetalakítás módja területi egységenként jelentősen eltérő.

Keleti pályaudvar környezete

A Keleti pályaudvar környezetében a „felülépítés” lehetősége a meghatározó. A Kerepesi út mentén csak egy keskeny sáv építhető be. Az „épület-hidak” a firenzei Ponte Vecchio mintájára ívelhetnek át a pályaudvar felett. A tényleges kapcsolatokat, az irodákat és kis üzleteket rejtő, 18 méter széles utcákra szerveződő 5 szintes épületek feltárása a Verseny utca – Dózsa György út vonala mentén alakítható ki. A Keleti pályaudvar épületének kialakítása nem változik. A szabályozás lehetőséget biztosít arra, hogy a peronok vonala egységesíthető legyen, egyben közvetlen átjárás alakulhasson ki a Verseny utca és a Kerepesi út között.

A városi területeket kettévágó vasúti terület felett vegyes rendeltetésű városias területek jöhetnek létre, irodákkal, kis üzletekkel, vendéglátó- és szolgáltató funkciókkal, a környező együttesek (Puskás F. Stadion, Aréna Plaza stb.) kapcsolatainak fejlesztésével.

Józsefvárosi pályaudvar

A Józsefvárosi pályaudvar megszűnését követően kialakuló beépítést a területet tagoló közlekedési hálózat határozza meg. A Salgótarjáni út és a Kőbányai út közötti terület tagolásáról és feltárásáról a tervezett új átkötő úton kívül még további kapcsolatok gondoskodnak. A szabályozási javaslat számol azzal a lehetőséggel is, hogy a Kőbányai út ezen szakaszán többféle műszaki megoldás is alkalmazható legyen a tervek módosítása nélkül és a szükséges keresztmetszetű utak kialakíthatóak legyenek. A szabályozási koncepció kidolgozásának egyik alapelve, hogy a különböző műszaki lehetőségeket összehangolva olyan szabályozás szülessen, mely képes befogadni az eltérő változatokat. A területet a javaslat úgy tagolja, hogy a már említett tömbök további egységekre bonthatók legyenek. A tömböket kelet-nyugati irányban két részre bontja az itt vezetett gyalogút és az azt kísérő kertsáv. A terület déli oldalán jellemzően irodák, kereskedelmi és szolgáltató funkciók kapnának helyet. Távolilag a Kőbányai út menti terület részét képezi a Posta telephelye is, mely a javasolt tömbszerkezethez illeszkedve változatlanul fennmaradhat. A gyalogos tengely északi oldalán (a Salgótarjáni út mentén) jellemzően irodák és lakások helyezhetők el.

A felszámoit pályaudvar területén vegyes rendeltetésű városias területek jöhetnek létre, irodákkal, kereskedelmi-, vendéglátó- és szolgáltató funkciókkal, lakásokkal.

MÁV vasúti üzemi terület az Asztalos utca mentén

A beépítésre nem szánt területek kerülnek kialakításra, vasúti- és közúti közlekedési területekként.

A tervezett új út nyomvonalváltozatai a vasút különszintű keresztezése miatt a vasúti területet is érintik úgy helyszínrajzilag, mint magassági értelemben. **A MÁV vasúti üzemi területek használata, kialakítása csak az itt átvezetett új út által igényelt mértékben változik.**

A TERÜLET JELENLEGI FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI

A három egységre tagolódó mintegy 70 hektár kiterjedésű tervezési terület a hatályos jogszabályok, szabályzatok alapján, ha korlátozott mértékben is, de jelenleg is fejleszthető.

A területen a Budapest, VIII. kerület Józsefvárosi Kerületi Építési Szabályzatra (JÓKÉSZ) és a mellékletét képező Józsefvárosi Kerületi Szabályozási Tervre (JKSZT) vonatkozó, többször módosított 66/2007. (XII.12.) számú önkormányzati rendelet (JÓKÉSZ) van hatályban.

A nem közterület besorolású mintegy 60 hektár területen a jelenlegi szabályok keretei között csaknem 630.000 m² szintterület létesíthető. Igaz, ezek területi megoszlása és kialakíthatósága „virtuális”, mert a Keleti pályaudvar csarnoka és a peronok területén új beépítést nem enged meg, de – terepszint alatt – lehetővé teszi ~53.000 m² elhelyezését.

A Verseny utca és a Kőbányai út menti, összesen ~12,5 hektáros intézményterületen több mint 580.000 m² helyezhető el. A terület alapvető városszerkezeti problémája az, hogy a környező területek funkcióváltása és átépülése miatt megváltozott használati szokásoknak nem felel meg az, hogy a területek nem átjárhatóak.

A TERÜLET VÁROSSZERKEZETI LEHETŐSÉGEI

A városszerkezet fejlesztése szempontjából a leglényegesebb alapelvek az alábbiak:

- a területek átjárhatóságához szükséges feltételek kialakítása
- a környezethez történő minél közvetlenebb csatlakozás, integráció biztosítása
- a műemlékek lehatárolása és használatuk módjának meghatározása
- a beépíthető területek lehatárolása, ezen belül a felülepíthető területek lehatárolása
- a tervezett Dózsa György út – Kőbányai út kialakítási lehetőségeinek és nyomvonalváltozatainak helyszínrajzi és magassági koordinálása, a szükséges területek összehangolt lehatárolása a területek racionalizálása érdekében
- a vasúti területeken belül az állami tulajdonú vasúti pálya – a szélső vágányoktól 10 méteres távolságban lehatárolt terület – és a MÁV ZRT. tulajdonát képező kapcsolódó területek elkülönítése.

VÁROSSZERKEZETI- ÉS VÁROSSZERKEZETI SZEMPONTOK, JAVASLATOK

A tervezett fejlesztések kapcsán számos tényezőt, szempontot és hatást kell egyidejűleg mérlegelni.

1. Tulajdonviszonyok

- 1.1 A területek jelentős része állami tulajdon, illetve a MÁV ZRT tulajdona.
- 1.2 A további területek jellemzően cégtulajdonban és önkormányzati tulajdonban vannak.

2. Előnyös városszerkezeti adottságok és lehetőségek

- 2.1 A terület olyan vasúti terület mely keleti oldalán kapcsolódik a Hungária körúthoz.
- 2.2 Az Asztalos utca mentén tervezett új átkötő út megnyitásával megvalósulhat egy kapcsolat a Dózsa György út és a Kőbányai út között, mely részben tehermentesítheti a Fiumei utat és a Hungária körutat.
- 2.3 A terület városszerkezeti integrálódik, megszűnik üzemi jellege és „zárványszerűsége”.

2.4 A belső városrészekhez történő közvetlen csatlakozás alakulhat ki a Dózsa György út és a Kőbányai út között, illetve a Salgótarjáni út új sugárirányú kapcsolat lehet.

2.5 A terület a hatályos Településszerkezeti Tervben a városközpont-hoz kapcsolódó funkcióváltó terület, melynek területén tetszőlegesen választható meg a keretövezet. A terv „F” és „KV-IK” keretövezetek alkalmazására tesz javaslatot a már alkalmazott beépítésre nem szánt területeken túlmenően.

3. Kedvező fejlesztési környezet

3.1 A terület a Fiumei úthoz, illetve a Baross térhez és az Stadionok metróállomáshoz közvetlenül csatlakoztatható.

3.2 A Keleti pályaudvar területén a vasúti üzemi területen komplex funkció-összetételű, a város szövetébe integrált beépítés valósulhat meg, mely ugyanakkor átjárható: a város részét képezi.

3.3 A Józsefvárosi pályaudvar területén olyan funkciók valósulhatnak meg, melyek támogatják a terület komplex városnegyedévé válásához szükséges funkciókat: irodák, konferencia, hotel, kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás, zöldfelületek stb.

3.4 A terület csatlakozik a Nemzeti Panteon Fiumei úti sírkertje területéhez.

4. A fejlesztés kedvező környezeti hatásai

4.1 A terület átalakulásának hatásaként erősödhet a Dózsa György út menti területek szerepe, kedvezőbb helyzetbe kerülhet az Aréna Plaza.

4.2 A terület átalakulásának hatásaként átalakulhat a Kőbányai út menti GANZ-MÁVAG terület.

4.3 A terület egy részén közpark létesül.

4.4 Arculatteremtő városfejlesztésre kerülhet sor, mely lehetőséget kínál az építészet megújítására.

5. Kiegészítő tömegközlekedési kapcsolat

A terület tömegközlekedési feltárását kiegészíti a tervezett elővárosi vasúti megálló a Hungária körút keresztezésénél.

ÜTEMEZÉSI JAVASLAT

A tervezett megoldásban a tervezési terület és környezete több ütemre bontva is beépülhet.

I. ÜTEM párhuzamosan épülhet ki a Józsefvárosi pályaudvar területének egy része, illetve a Keleti pályaudvar „új tömb-szerkezete”.

A Keleti pályaudvar területén a jelenleg is megengedett összesen ~149.000 m² szintterület (ebből ~53.000 m² a Keleti pályaudvar csarnoka és a peronok területén, ~90.000 m² a Verseny utca mentén, a vasúti területen további ~6.000 m²) valósítható meg. Ehhez a fejlesztéshez jelenleg nem kötődnek kapcsolódó fejlesztési feltételek.

A Józsefvárosi pályaudvar területén a jelenleg is megengedett összesen ~480.000 m² szintterület (ebből ~470.000 m² a Kőbányai út mentén, a további területek a vasúti területen) valósítható meg. Ehhez a fejlesztéshez jelenleg nem kötődnek kapcsolódó fejlesztési feltételek.

II. ÜTEM A szabályzatokban jelenleg megengedett kapacitásokat és a közterületek jelenlegi terhelhetőséget meghaladó fejlesztések esetében szükségessé válik a kapcsolódó úthálózat kapacitásának növelése. A jelenlegi közúti kapacitás tartaléka a tervezett fejlesztések mintegy felét képesek ellátni, így az azt meghaladó beépítések esetében a közlekedési kapacitás növelése érdekében ki kell építeni a tervezett átkötő utat.

A Keleti pályaudvar területén a tervezett fejlesztés végső üteméig legfeljebb összesen ~299.000 m² szintterület helyezhető el (ebből ~212.000 m² a határoló utak mentén, a vasúti terület felülépítésével további ~87.250 m²). A hatályos tervek és a javaslat közötti többlet szintterület: ~150.000 m².

A Józsefvárosi pályaudvar területén a tervezett fejlesztés végső üteméig legfeljebb összesen ~800.000 m² szintterület helyezhető el. A hatályos tervek és a javaslat közötti többlet szintterület: ~320.000 m².

KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI JAVASLAT

VÁROSRENDEZÉSI ÉS VASÚTI ÖSSZEFÜGGÉSEK

Keleti pályaudvar

A Keleti pályaudvar fejlesztéséhez alapadat a vasúti fejlesztés MÁVTI által készített terve, amely meghatározza a vasúti üzemi szempontból felszabadítható területeket. A pályaudvar területéből a Dózsa György út menti sáv és a

Kerepesi út mentén max. 20 m széles beépíthető rész választható le, valamint biztosítható a keleti részen megmaradó vágányhálózat feletti beépítés lehetősége.

A Keleti pályaudvarra bevezető, Asztalos Sándor utca menti szakaszon, a nyugati oldalon mintegy 10 m széles sáv igénybevétele lehetséges más célra. A Keleti pályaudvarra bevezető vágányok Könyves Kálmán körút feletti átvezetésére az „S-Bahn rendszerű közlekedés megvalósíthatósági tanulmánya” megálló – átszálló peronok kialakítását javasolta.

Józsefvárosi pályaudvar

A Józsefvárosi pályaudvar teljes területén a vasúti üzem fokozatos megszüntetésével lehet számolni. A jelenlegi felvételi épület védett, megtartandó, a Hírlap szolgáltató központ épületének sorsa a városrendezési tervek véglegesítésével dől el, bontása lehetséges változat.

A TERÜLET KÖRNYEZETÉT ÉRINTŐ JELENTŐSEBB VÁROSFEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK

A Dózsa György út – Thököly út – Stefánia út – Ifjúság útja által határolt terület szabályozási terve a Puskás Ferenc Stadion és a kapcsolódó sport létesítmények átépítésével és a terület részleges, intézményi – kereskedelmi hasznosításával számol.

Az Asztalos Sándor út – Kerepesi út menti munkahelyi területeken a terület fokozatos telephelyenkénti átépítése, a közterületek kialakítása várható.

A volt Ganz-Mávag terület szabályozási terve telkek és közterületek kialakíthatóságának lehetőségét biztosítja, távlati javaslatként tartalmazza a Kőbányai út és a Golgota utca között a Bláthy O. utca északi meghosszabbításában közút átvezetését.

KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATFEJLESZTÉS KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A Keleti és Józsefvárosi pályaudvar környezetében a legjelentősebb főúthálózati fejlesztések:

- A főváros fejlesztési terve szerint az M4 autópálya bevezetését biztosító elsőrendű főút nyomvonala a Salgótarjáni út mentén éri el a Hungária körutat, nyugati irányú továbbvezetése a belső hálózatok forgalmi többlet – terhelésének elkerülése érdekében nem szerepel a javaslatokban.
- A Baross tér átépítése a 4. metróvonal I. szakasz beruházás keretében folyik, a csatlakozó Thököly út II. szakaszban történő átépítésének forgalmi rendje még nem végleges.
- A Dózsa György út és Kőbányai út közötti új útvonal a jelenleg érvényes közlekedésfejlesztési tervekben nem szerepel, a városfejlesztési koncepcióban felmerült javaslat alapján a folyamatban levő BKRFT felülvizsgálat másodrendű főút kategóriájával illeszti be a hálózatba.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK

- A pályaudvarok környezetében a legjelentősebb tömegközlekedési hálózatfejlesztés a 4. metróvonal kiépítés, a Baross térig terjedő I. szakasz után, a Thököly úti II. szakasz kiépítésének megvalósítási üteme bizonytalan. A Baross téri csomópont felszíni végállomásának átépítése a Kerepesi út felőli oldalon megtörtént, a Thököly út felőli oldalon 2010-ig várható.
- A Józsefvárosi pályaudvar térségében a Salgótarjáni úti villamosvonal kelet – nyugati közúti gyorsvasúti továbbfejlesztése távlatban várható.
- A fővárosi vasúti hálózaton az „S-Bahn jellegű közlekedés bevezetésére vonatkozó tervek a Könyves Kálmán körüti alujárónál átszállási lehetőség kialakítását tartalmazza.
- Az Orczy téri 83-as trolibusz továbbvezetése a Könyves Kálmán körútig a területfejlesztésből adódó utasforgalmi igény növekedése esetén lehetséges.

A FORGALOM ELŐREBECSLÉSE

A tervezett út forgalmának meghatározása a 2020 évi fővárosi fő – és gyűjtőúthálózati modell figyelembevételével készült. A modell az új út környezetében már feltételezi az M4 autópálya megvalósulását, de más jelentős fejlesztést a térségben nem tartalmaz. A Keleti és Józsefvárosi pályaudvar területére a városrendezési tervek készítése folyamatban van, a beépítésnek csak a nagyságrendje becsülhető: a Keleti pályaudvar területén a vasúti tervek alapján jelentős új beépítéssel nem lehet számolni, a Józsefvárosi pályaudvar megszűnésével mintegy 180-200 ezer m² terület beépítését vettük figyelembe. A térségben 50-50 %-os egyéni – tömegközlekedési arányt lehet feltételezni. A beépítésen belül vegyes: munkahelyi - lakó - kereskedelmi – szolgáltatási területfelhasználás várható. Ezek figyelembevételével az előrebecslés alapján az útvonalon 250-500 Ejármű/óra/irány csúcsidei forgalmi terhelés becsülhető, a tervezett keresztmetszet irányonként 1-1 forgalmi sáv.

AZ ÚJ ÚT KIALAKÍTÁSÁNAK LEHETSÉGES VÁLTOZATAI

A tervezett út változatai 3 fő szakaszra bonthatók, amelyek egymáshoz, további változatokat létrehozva illeszthetők.

DÓZSA GYÖRGY ÚT – KEREPESI ÚT SZAKASZ

A szakasz kialakításánál meghatározó szempont, hogy a vasúti fejlesztési tervek szerint csak a Dózsa György út menti más jelenleg is kereskedelmi használatú sáv, illetve a Kerepesi út mentén kb. 15 m széles sáv nem szükséges vasúti területként. A Dózsa György út menti sávban kell kialakítani azt a rámparendszert, amely a vasúti vágányok feletti hídhoz a fel- és lehajtást biztosítja.

A Dózsa György út és híd kapcsolatát 2 változatban vizsgáltuk:

I. változat

A változatban a híd kapcsolatát mindkét irányban kialakítva, a Dózsa György út mentén a Ferdinánd híd jelenlegi Podmaniczky utcai csomópontrendszeréhez hasonló forgalmi rend alakul ki. A rámpák minimális hossza 160 m, kedvezőbb paraméterek eléréséhez 200 m. A Dózsa György úton két, kétfázisú, jelzőlámpás csomópont biztosítja a kapcsolatokat. A rámpák találkozásánál kialakuló csomópont jelzőlámpás szabályozása a forgalomtól függően szükséges. A vasútállomás feletti híd helye függ a vasút feletti Kerepesi híd átépítési igényétől, illetve az új út déli továbbvezetésének irányától. A változatban a Kerepesi úti csomópont a vasút feletti híd átépítésével jön létre, a Kerepesi úton szükséges járműosztályozókkal. Az új út hídjá 2x2 forgalmi sáv, egyoldali járdával.

II. változat

A Dózsa György út nyugati irányából a hálózat összefüggések miatt feltétlenül szükséges kapcsolat kialakítása mellet a keleti irányból a rámpa elhagyása lehetséges, mivel ez a forgalmi irány a Kerepesi úton biztosítható. A vágányok feletti híd rámpáját a Dózsa György út tengelyébe helyezve, szintbeni keresztezés nélküli csomópont alakítható ki. A rámpa irányonként 1-1 forgalmi sáv, a vágányok feletti hídon a Kerepesi úti jelzőlámpás csomópont járműosztályozója miatt bővül több sávra.

KEREPESI ÚT – SALGÓTARJÁNI ÚT KÖZÖTTI SZAKASZ

A Kerepesi út és a 37-es villamos pályája közötti szakaszon az új út 3 változatban alakítható ki. Az Asztalos Sándor utcán történő továbbvezetés nem megfelelő alternatíva mivel az úton biztosítandó a telkek kiszolgálása, valamint a Salgótarjáni út térségében a Keleti pályaudvarra bevezető vágányok feletti átvezetésre nem alakítható ki megfelelő terület.

I. változat

Az új út a Kerepesi úttól a Józsefvárosi pályaudvarig a Keleti pályaudvarra vezető vágányok érintése nélkül, a Gumigyár, a Kerepesi temető és az MTK edzőpálya MÁV vágányok felőli sávjának igénybevételevel alakítható ki. Az útpálya irányonként 1-1 sávja (7,0 m) és 1,5 m – 1,5 m menekülő járda figyelembevételevel 10 m széles sáv szükséges. A Kerepesi úttól az út a terepszintet mintegy 200 m alatt éri el, a Gumigyár iparvágányait (amennyiben megtartandók) szintben keresztezi. Az út a 37-es villamospálya alatti aluljárón, terepszinten éri el a Józsefvárosi pályaudvar területét.

II. változat

A Keleti pályaudvarra bevezető vágányok nyugati oldalán a pályaudvari kocsimosó vágánya helyén biztosítható az új út számára szükséges 10 m széles sáv. Ebben az esetben csak az MTK edzőpálya területének kismértékű igénybevétele szükséges. Az út magassági viszonyai az I. változathoz hasonlóak, kivéve a Kerepesi úti csatlakozást, amelyet ebben a változatban az Asztalos Sándor utcánál alakítottunk ki. A Kerepesi út csomópontja ebben az esetben a vasúti vágányok feletti híd átépítése nélkül kialakítható, viszont az Asztalos Sándor utca torkolatának magassági korrekciója szükséges. A csomóponttól a terepszinten vezetett szakaszig a MÁV vágányok felett 2x1 sáv, hídon halad át az út.

III. változat

Az MTK edzőpálya más célú hasznosítása esetén az új út a 37-es villamospálya szintbeni keresztezésével is kialakítható. Ebben az esetben az út a Salgótarjáni úti Izraelita temető kerítése mentén vezet a villamos pályáig, amely a keresztezésnél mintegy 1,2m töltésben halad.

SALGÓTARJÁNI ÚT – ORCZY TÉR SZAKASZ

Az új út Józsefvárosi pályaudvaron átvezető szakaszának nyomvonala jelentős mértékben függ a terület városrendezési tervétől. A készülő szabályozási terv koncepciója a Kőbányai út és Salgótarjáni út felől megközelíthető tömbök és a terület tengelyében kialakítható gyalogos tengely kialakításával számol, amelyet két határoló utat összekötő utak osztanak kisebb egységekre. A terület vizsgálata alapján a pályaudvar felvételi épülete megtartandó, védett épület, a többi épület bontható.

Az új út Kőbányai úti csatlakozását a városszerkezeti tervek a Ganz-Mávag területén, a Bláthy Ottó utca vonalában kialakítandó köztútnál javasolják. Úthálózati – forgalmi szempontból indokoltabb az Orczy tér térségéig biztosítani a főúthálózati kapcsolatot, illetve kapacitást.

I. változat

Az új útnak a 37-es villamospálya alatti átvezetése és a Kőbányai út között a legnagyobb kapacitású kapcsolat két egyirányú útpályával, a Kőbányai útnál 2 jelzőlámpás csomópontban alakítható ki. A Kőbányai utat az új út és az Orczy tér között 2x3 forgalmi sávra javasoljuk bővíteni, olyan módon, hogy a villamospálya északi oldalán új kelet – nyugati irányú útpálya épül.

II. változat

Az új út és az Orczy tér kapcsolata a Salgótarjáni út, 2x2 sávossal kiépítésével, az Orczy térhez a Kőbányai útra merőleges szakasszal alakul ki. Az Orczy téri csomópontot jelzőlámpával szabályozott körforgalmú csomóponttá fejlesztve lehet biztosítani az ötödik csomóponti ágnak megfelelő kapacitást.

III. változat

A Józsefvárosi pályaudvar területén, az Orczy térnél levő Hírlap – elosztó központ épületének megtartása úgy biztosítható, hogy az új út kapcsolatát egyrészt a Kőbányai út felé, másrészt a Salgótarjáni út Fiumei útig történő kiépítésével alakítjuk ki.

A változatokkal kapcsolatban döntés nincs, jelentős mértékben függ a vasúti fejlesztések és a beépítés ütemezésétől.

KÖRNYEZETALAKÍTÁSI JAVASLATOK

KELETI PÁLYAUDVAR KÖRNYEZETE

A terület környezetalakításának lényege:

- a meglévő vasúti és egyéb üzemi funkciójú védett vagy védelemre érdemes épületek megtartásával a vasútállomás peronrendszerének megfelelő egységes, elegáns perontető rendszer, peronépület létesítése
- a Kerepesi út menti hiányzó térfal pótlása, a beépítés kiegészítése, a rendelkezésre bocsátható igen keskeny területsáv felhasználásával, közösségi közlekedési kapcsolattal a Baross téri és az Aréna metróállomások között, feltárva a vasút feletti beépítést
- a Verseny utca – Dózsa György út beépítés kiegészítése a vasúti felülépítés kiszolgálására alkalmas beépítéssel
- „híd-épületek”, járható „város-hidak”, „utca-hidak” létesítése a Kerepesi út és a Dózsa György út között, a vasúti úrszelvény megtartásával.
- az „utca-hidak” közötti területek – igény esetén – tetőkerttel lefedett vasúti területei elegáns irodai jellegű munkahelyi zónát alakíthatnak ki, a Puskás Ferenc Stadion és térsége, az ARENA bevásárló központ, a Récsei bevásárló központ és környezete között.

JÓZSEFVÁROSI PÁLYAUDVAR KÖRNYEZETE

A terület környezetalakításának lényege:

- a terület egységes, de tagolt városias tömbrendszerrel formálása a Kőbányai út és a Salgótarjáni út mentén
- a két út között a területet felfűző parkosított sétány vezet, melynek
- keleti vége a Hungária körút és a vasút keresztezésénél kialakuló elővárosi vasúti („S-Bahn”) megálló és az előtte kialakított zöldfelület
- nyugati vége a közösségi funkcióra javasolható Józsefvárosi pályaudvar felvételi épületegyüttese, melyhez egy közpark terület csatlakozik az épület mögött
- a két végpont között lényegében egy igen egyszerű logika mentén szervezett egységes tömbrendszer alakul ki, melynek átmetszései és beépítési rendszere igen változatos és kreatív építészeti megoldások megvalósítására alkalmas
- a Kőbányai út zajosabb területe mentén kereskedelmi- és irodai funkciók telepedhetnek, míg
- a Salgótarjáni út mentén irodák és lakások (vagy csak lakások) épülhetnek a Fiumei úti temető felőli csendes zónában, melynek kegyeleti jellegét a gazdag növényzet csökkenti.

A terület tömbrendszerének kialakítása rugalmas kereteket biztosít egy változatos, ütemezhető és rugalmasan tagolható, a mindenkori piaci igényeknek megfelelő szerkezetben fejleszhető városrész megvalósításához.

A tömbbelső sétányának teresedései alkalmasak az iroda – kereskedelmi – szolgáltató vegyes funkciójú területeket kiszolgáló élő terektől és a lakóegyüttesek közötti csendes pihenőterületekig.

A fentiekben bemutatott terv koncepcióját a képviselő-testület 96/2009. (III. 18.) számú határozatával elfogadta. Ennek lényeges eleme, hogy a Józsefvárosi pályaudvar vasúti területei a lakásépítés lehetőségét is biztosító intézményövezetbe kerülnek átsorolásra. Ehhez az átsoroláshoz az Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT) módosítása is szükséges, mely Fővárosi Önkormányzat hatásköre. Az FSZKT módosítás elindításához a „Keretövezet módosítási hatástanulmány” 2009. júliusban elkészült. A hatástanulmányt 2009. július 15-én megküldtük a Fővárosi Önkormányzat Főpolgármesteri Hivatal Főépítészeti Iroda részére, az FSZKT módosítása még nem történt meg.

Az 1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről (Étv.) 9.§ (2)-(6) bekezdésében leírt véleményezési eljárást lefolytattuk.

Az építési szabályzat módosításának államigazgatási egyeztetése 2009 nyarán lezajlott.

2009. október 14-én 9 órakor volt az eltérő vélemények tisztázására szolgáló egyeztető tárgyalás, melynek jegyzőkönyvét az érdekeltek megkapták. Az egyeztető tárgyaláson a résztvevők az államigazgatási véleményezési eljárásra kiküldött észrevételeikhez képest a következő módosításokat elfogadták:

- a Verseny utcai szakaszon szabályozási vonal helyett a telek be nem építhető része szerepel;

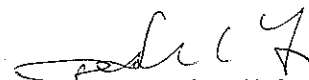
- a Keleti pályaudvar műemlék épületéhez csatlakozóan csak perontető építhető.

Az elfogadott vélemények figyelembevételével módosított szabályozási tervet az Építési törvény 9. § (6) bekezdése szerint a Főépítészeti Iroda megküldte a Közép-magyarországi Regionális Államigazgatási Hivatalba az állami főépítész számára szakmai véleményezés céljából. Az Étv. 9. § (6) bekezdésnek megfelelően az érintett lakosság tájékoztatása a helyben szokásos módon megtörtént, az Ügyfélszolgálaton 2009. november 10. és december 10. között megtekinthették az építési szabályzatot és a szabályozási tervet, az államigazgatási egyeztetés során kapott véleményeket és az egyeztető tárgyalás jegyzőkönyvét. A lakosságtól észrevétel nem érkezett.

A jelen rendelet, (a módosított építési szabályzat) hatálybalépésének feltétele, hogy a Fővárosi Önkormányzat elfogadja az FSZKT módosítását.


A fentiek alapján kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy a mellékelt rendelet-tervezetet (a módosított Kerületi Építési Szabályzatot), és mellékletét a Kerületi Szabályozási Tervet elfogadni szíveskedjék.

Budapest, 2009. december 10.



dr. Kocsis Máté
polgármester

Törvényességi szempontból ellenjegyzem:



dr. Xantus Judit
jegyző

2009 DEC 11

Budapest VIII. kerület Józsefváros Önkormányzata Képviselő-testületének

.../2009.(XII. 16.) sz. rendelete

a Budapest VIII. kerület Józsefváros Önkormányzata Képviselő-testületének
66/2007.(XII. 12.) sz. rendelet,
Józsefváros Kerületi Építési Szabályzatáról (JÓKÉSZ)
módosításáról

Budapest Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testülete (továbbiakban Képviselő-testület) a helyi önkormányzatokról szóló, módosított 1990. évi LXV. törvény 16. §-ában, valamint az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 14. § (3) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján módosítja Budapest Józsefváros Kerületi Építési Szabályzatáról (továbbiakban JÓKÉSZ) szóló 66/2007. (XII. 12.) ök számú rendelet (továbbiakban rendelet)

1.§

(1) A rendelet (JÓKÉSZ) 28.§ kiegészül egy új (4) bekezdéssel az alábbiak szerint, ezzel egyidejűleg a 28. § (4), (5), (6) és (7) bekezdése (5), (6), (7) és (8) bekezdésre módosul:

- (4) A szabályozási tervben lehatárolt, „a zöldfelület elhelyezésére kijelölt terület”
- területét összefüggően, legalább átlagosan 20 méter széles teljes értékű zöldfelületként kell kialakítani.
 - legfeljebb 10%-a felett – legalább 6 m szabad magasságú – átjáró, áthajtó, épületrész és terepszint alatti épület(rész) kialakítható
 - legfeljebb 10%-a alatt terepszint alatti átjáró, épület, épületrész elhelyezhető
 - zöldfelületeinek méretezését, a teljes értékű zöldfelületek és tetőkerti zöldfelület méretezésének és kialakításának megfelelőségét az építési engedélyezési terv műleírásában igazolni kell.

(2) A rendelet (JÓKÉSZ) 28.§. 7. táblázat kiegészül az alábbiak szerint:

7. sz. táblázat

Az építési övezet jele	a telek megengedett						az épület megengedett	
	legkisebb kialakítható		legnagyobb			legkisebb	legkisebb b	legnagyobb
	terület e	szélesség e	beépítés i mértéke	szintterületi mutatója	terepszint alatti beépítési mértéke	zöldfelületi mértéke	építménymagasság a	
m ²	m	%	m ² /m ²	%	%	m		
I-VIII-5	4000	50	50 100 ^[3]	4,00 s 4,50 ^[5]	65 100 ^[2]	20+15 ^[4] 0 ^[2]	7,5	30 ^[6]

s saroktelek esetén

[1] 28.§ (2) a) esetén

[2] mélygarázs létesítése esetén

[3] kereskedelmi funkció elhelyezése esetén (BVKSZ 40.§ (9) d) pont alapján

[4] a 20+15% érték a zárt sorú beépítési mód esetén biztosítandó, teljesértékű zöldfelületként + a tetőkertként kialakítandó zöldfelület arányát jelzi

[5] Ha a telken létesített összes bruttó szintterület több mint 50%-a lakás vagy lakófunkció, abban az esetben a szintterületi mutatót 1,00 m²/m²-rel csökkentve kell alkalmazni (legfeljebb 3,00 / s 3,50)

[6] Az épületek legmagasabb pontja nem lehet magasabb a Keleti pályaudvar épületének legmagasabb pontjánál

2.§

(1) A rendelet (JÓKÉSZ) 29.§ 8. táblázata kiegészül az alábbiak szerint:

8. sz. táblázat

Az építési övezet jele	a telek megengedett						az épület megengedett	
	legkisebb / legnagyobb kialakítható		legnagyobb			legkisebb	legkisebb	legnagyobb
	területe	szélessége	beépítési mértéke	szintterületi mutatója	terepszint alatti beépítési mértéke	zöldfelületi mértéke	építménymagassága	
	hektár	M	%	m ² /m ²	%	%	m	
IZ-VIII-2	-/45000	-	15	0,50	25	50	3,5	10,5

3.§

(1) A rendelet (JÓKÉSZ) a 33.§ kiegészül egy új (4) bekezdéssel az alábbiak szerint, és a 33.§ (4) bekezdés (5) bekezdésre módosul.

(4) A KV-IK-VIII jelű építési övezetek (különleges, intézményekkel vegyes közlekedési területek) területén

a) az alábbi fő rendeltetésű épületek helyezhetők el:

1. a vasút működéséhez, működtetéséhez szükséges, védőtávolságot nem igénylő:
 - 1.1 üzemi épület,
 - 1.2. raktárépület,
 - 1.3. javító-, szerelőműhely,
 - 1.4. szolgáltató-épület,
2. irodaház,
3. legfeljebb 20.000 m² bruttó kereskedelmi célú szintterületű kiskereskedelmi épület,
4. vendéglátó épület,
5. szálláshely szolgáltatás épülete
6. szolgáltató épület,

7. kutatás, fejlesztés védőtávolságot nem igénylő üzemi jellegű építménye,
 8. bemutatóterem,
 9. olyan intézmény építménye, melyet a közlekedési alapfunkció nem zavar,
 10. parkolóház, mélygarázs,
 11. önálló üzemanyagtöltő állomás építménye, autómosó;
- b) a megengedett fő rendeltetésű épületeken belül a fő rendeltetést kiszolgáló helyiségeken kívül önálló rendeltetési egységként az alábbi funkciók is elhelyezhetők:
1. szolgálati lakás
 2. vendéglátó,
 3. kiskereskedelmi,
 4. irodai,
 5. szolgáltató,
 6. szálláshely szolgáltató
 7. kulturális-, és egészségügyi célú,
 8. sport-, szabadidő- és szórakoztatási célú – a játéktérrel kivételével;
- c) a fő rendeltetésű épületeket kiszolgáló vagy kiegészítő funkciójú önálló épületek is elhelyezhetők;
- d) nem helyezhető el:
1. lakóépület,
 2. védőtávolságot igénylő tevékenység céljára szolgáló építmény, telephely.
- e) meglévő épület rendeltetését olyan funkcióra megváltoztatni, amelyközlekedési, környezetvédelmi szempontból terhelés-növekedéssel jár nem szabad;
- f) telket alakítani, új épületet elhelyezni elvi engedély alapján szabad.
- g) A pályaudvar területe az előírt úrszelvény megtartásával – a szabályozási tervben meghatározott helyen és módon – részlegesen vagy teljes egészében lefedhető az alábbi előírások keretei között kerülhet:
1. a vasúti úrszelvény felett egységes padlószintet (vezérszintet) a gyalogosok által használható burkolt felületek és tetőkertek zöldfelületek összefüggő kezelésével kell megállapítani
 2. a felülepítés szintszámát a vezérszint felett, legalább 3,60 méteres emeletmagasság alapján kell meghatározni
 3. a legkisebb és legnagyobb építménymagasságot a vasúti pálya koronaszintjétől kell értelmezni
 4. a szabályozási tervben meghatározott kapcsolatok helye megváltoztatható, de a kapcsolat csak a szabályozási terv módosításával szüntethető meg
 5. amennyiben lefedetlen vasúti üzemi területek maradnak, abban az esetben a zajforrás megfelelő árnyékolásáról, illetve az arra néző helyiségek zaj és rezgés elleni megfelelő védelméről gondoskodni kell
 6. a közcélú területek és az utasperonok, valamint az egyéb közlekedési építmények között a szabályozási tervben jelölt vonalon közhasználat céljára legalább időbeli korlátozással megnyitott gyalogoskapcsolatot kell kiépíteni és fenntartani.

(2) A rendelet (JÓKÉSZ) 33.§. 12. táblázat kiegészül az alábbiak szerint:

12. sz. táblázat

Az építési övezet jele	a telek megengedett						az épület megengedett	
	legkisebb kialakítható		legnagyobb			legkisebb	legkisebb	legnagyobb
	terület	szélesség	beépítési mértéke	szintterületi mutatója	terepszint alatti beépítési mértéke	zöldfelületi mértéke	építménymagassága	
KV	m ²	m	%	m ² /m ²	%	%	m	
KV-IK-VIII-1	5000	18	50	2,0	65 100 ^[4]	10 0 ^[4]	6,0	30,0 ^[5]

s saroktelek esetén

[1] 28.§ (2) a) esetén

[2] mélygarázs létesítése esetén

[3] kereskedelmi funkció elhelyezése esetén (BVKSZ 40.§ (9) d) pont alapján

[4] mélygarázs létesítése, illetve felülépítés esetén

[5] Az épületek legmagasabb pontja nem lehet magasabb a Keleti pályaudvar épületének legmagasabb pontjánál

4.§

Jelen rendelet hatályba lépésével a rendelet (JÓKÉSZ) 3. melléklete, a jelen rendelet mellékletét képező szabályozási terv (rajzi melléklet) szerint módosul.

Záró rendelkezések

5.§

(1) Jelen rendelet a 46/1998. (X. 15.) Főv. Kgy. számú rendelet a Fővárosi Szabályozási Kereterről vasúti területekre (Kerepesi út – Baross tér – Thököly út – Verseny utca – Dózsa György út által határolt terület, Asztalos Sándor utca menti vasúti pálya, valamint a Salgótarjáni út – Fiumei út – Orczy tér – Kőbányai út – Könyves Kálmán körút – vasúti pálya által határolt területre) vonatkozó soron következő keretövezet módosításának hatálybalépése utáni 2. napon lép hatályba.

(2) Jelen rendelet előírásait a hatálybalépését követően indított eljárásokban kell alkalmazni.

Budapest, 2009. december 16.

dr. Xantus Judit
jegyző

dr. Kocsis Máté
polgármester

