



Telepítési tanulmányterv
a Bp. XVI. ker. Margit utca – Arany János utca – Budapesti út – Sarjú út által határolt,
a volt Ikarus Karosszéria- és Járműgyár területét magába foglaló telektömböt érintően
a Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzat módosításának előkészítéséhez

Bálint és Társas Építészek Irodája Kft.
1051 Budapest, Október 6. u. 3.

2014. február hó

A tervezők névsora

Városrendezés	Bálint Imre DLA	TT/1É 01-0040	
	Nagy Márta	TT/1É 01-1624	Nagy Márta
	Németh Ferenc		
Zöldfelületek	Karádi Gábor	K/1 01-5031	Karádi Gábor
	Karádi Kata	K 02-5225	Karádi Kata
Környezetvédelem	Steiner Ferenc	Kamarai nytsz.: 01-0885 Szakértői eng.sz.: 2108/2010	Steiner Ferenc
	Mesterné Pirkner Zsuzsanna	Kamarai nytsz.: 13-13235 Szakértői eng.sz. 3902/2009	Mesterné Pirkner Zsuzsanna
	Háromszéki Antalné	Kamarai nytsz.: 01-13147	Háromszéki Antalné
Közlekedés	Nyulasi Erik	KÉ-T-Tell, VZ-T, AVS Közlekedésbiztons. szakértő mksz. 07-1117	Nyulasi Erik
	Tódor Dénes	KÉ-T 07-0902	Tódor Dénes
Közművek	Kovács Ernő	VZ-T-T _{ell.} /01-1284	Kovács Ernő

Tartalomjegyzék

1.	Az érintett terület bemutatása
2.	Az érintett terület és környezete vizsgálati bemutatása
2.1.	A jelenleg hatályos településrendezési eszközök áttekintése
2.2.	Zöldfelületek, növényállomány vizsgálata
2.3.	Környezetállapot vizsgálata - a vizsgált terület környezetvédelmi szempontú bemutatása
2.3.1.	Zajvédelem
2.3.1.1.	A terület környezeti-zajvédelmi vizsgálata
2.3.1.2.	A beépítési terv zajvédelmi szempontból történő vizsgálata
2.3.1.3.	A módosítás során elérendő célok zajvédelmi szempontból
2.3.1.4.	Tervezett hasznosítás
2.3.2.	Levegővédelem
2.3.2.1.	A terület levegővédelmi vizsgálata
2.3.2.2.	A beépítési terv levegővédelmi szempontból történő vizsgálata
2.3.3.	Felszíni – és felszín alatti vizek védelme
2.3.3.1.	A terület leírása felszíni- és felszín alatti vizek védelme szempontjából
2.3.3.2.	A beépítési terv felszíni- és felszín alatti vizek védelme szempontjából történő vizsgálata
2.4.	Közlekedési vizsgálat
2.4.1.	Közlekedési hálózat vizsgálata
2.4.2.	Forgalmi vizsgálat
2.4.3.	Közösségi közlekedés
2.4.4.	Parkolás
2.4.5.	Gyalogos és kerékpáros közlekedés vizsgálata és javaslata
2.5.	Közművek vizsgálata
2.5.1.	Vízellátás
2.5.2.	Szennyvíz és csapadékcatorna
2.5.3.	Földgázellátás
2.5.4.	Villamos energia ellátás, közvilágítás
3.	Beépítési terv
3.1.	Beépítési terv leírása
3.2.	Zöldfelületfejlesztési javaslatok
4.	A módosítás során elérendő célok összefoglalása, a szabályozás e célból módosítandó elemeinek összefoglalása

5.	Szabályozási koncepció – javaslat a szabályozás módosítására
6.	A javasolt beépítés, változás várható infrastrukturális igényei közlekedés, közműfejlesztés, humán infrastruktúra fejlesztése, igénye
6.1.	Közlekedés
6.2.	Közműfejlesztés
7.	A javasolt beépítés, változás várható környezeti hatásai
7.1.	A javasolt beépítés, a változás várható környezeti-zajvédelmi hatásai
7.1.1.	Üzemi zaj
7.1.2.	Közlekedési zaj
7.2.	A javasolt beépítés, a változás várható levegővédelmi hatásai
8.	Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetőségei

Szöveges mellékletek:

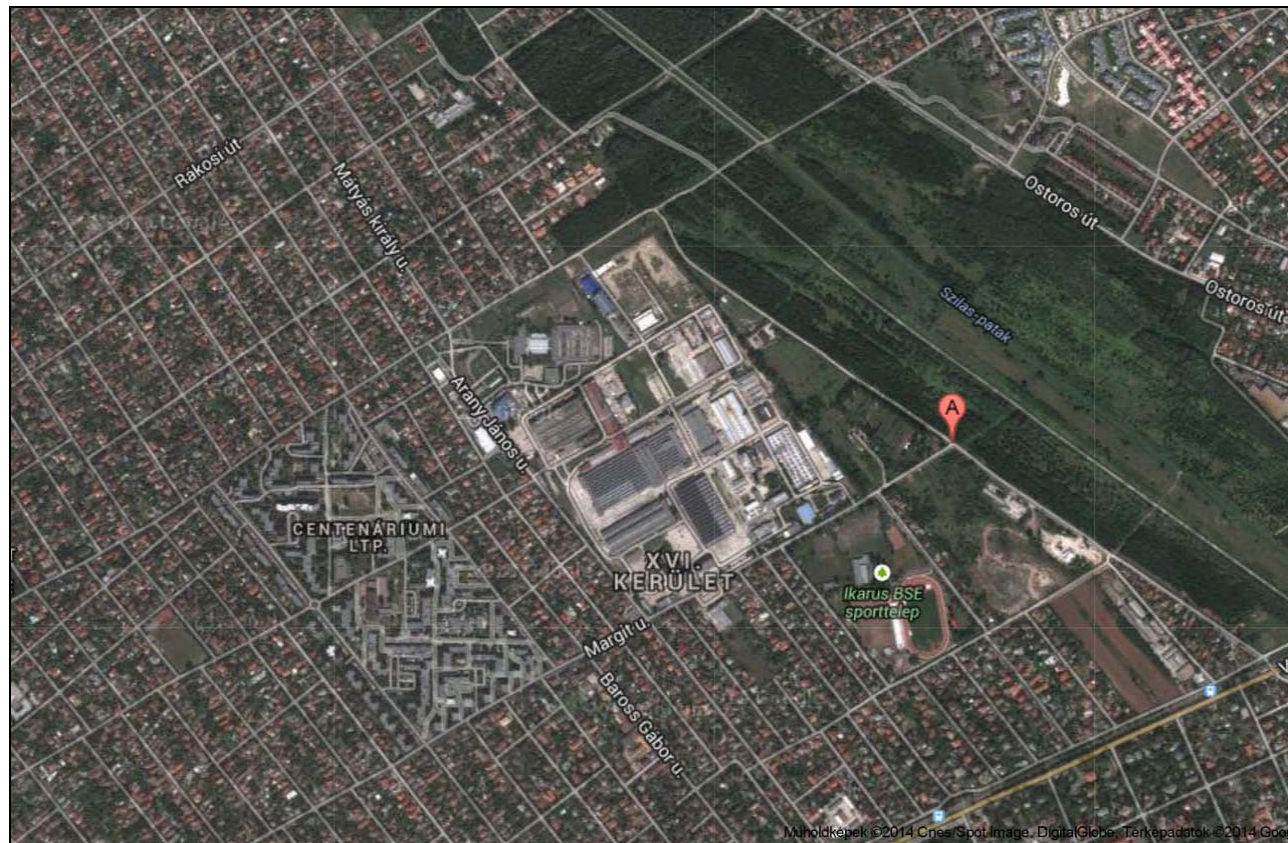
1.sz. melléklet:	A korábbi jogszabályok rendelkezései szerinti tartalmi követelményeknek megfelelően készített érvényes településrendezésitervek alkalmazhatóságára vonatkozóan az Étv. 60. § (3) bekezdésében előírt szabályok időbeni változása
2.sz. melléklet:	Megállapodás amely létrejött az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár és az Ikarus Egyedi Autóbusz Gyár Kft. között
3.sz. melléklet:	Tervezési program

Rajzi mellékletek:

- Fejlesztési területet feltáró út és Sarjú út meghosszabbításának nyomvonalrajza	M1:2000
- Beépítési terv	M1:2500
- Látványtervek	

1. Az érintett terület bemutatása

A jelen tanulmányterv tárgyát képező telektömb Budapest XVI. kerületének Mátyásföld városrészében, a Veres Péter utcától északra a Centenáriumi lakótelep és a Szilas-patak között, meglévő családiházak lakókörnyezetben helyezkedik el.

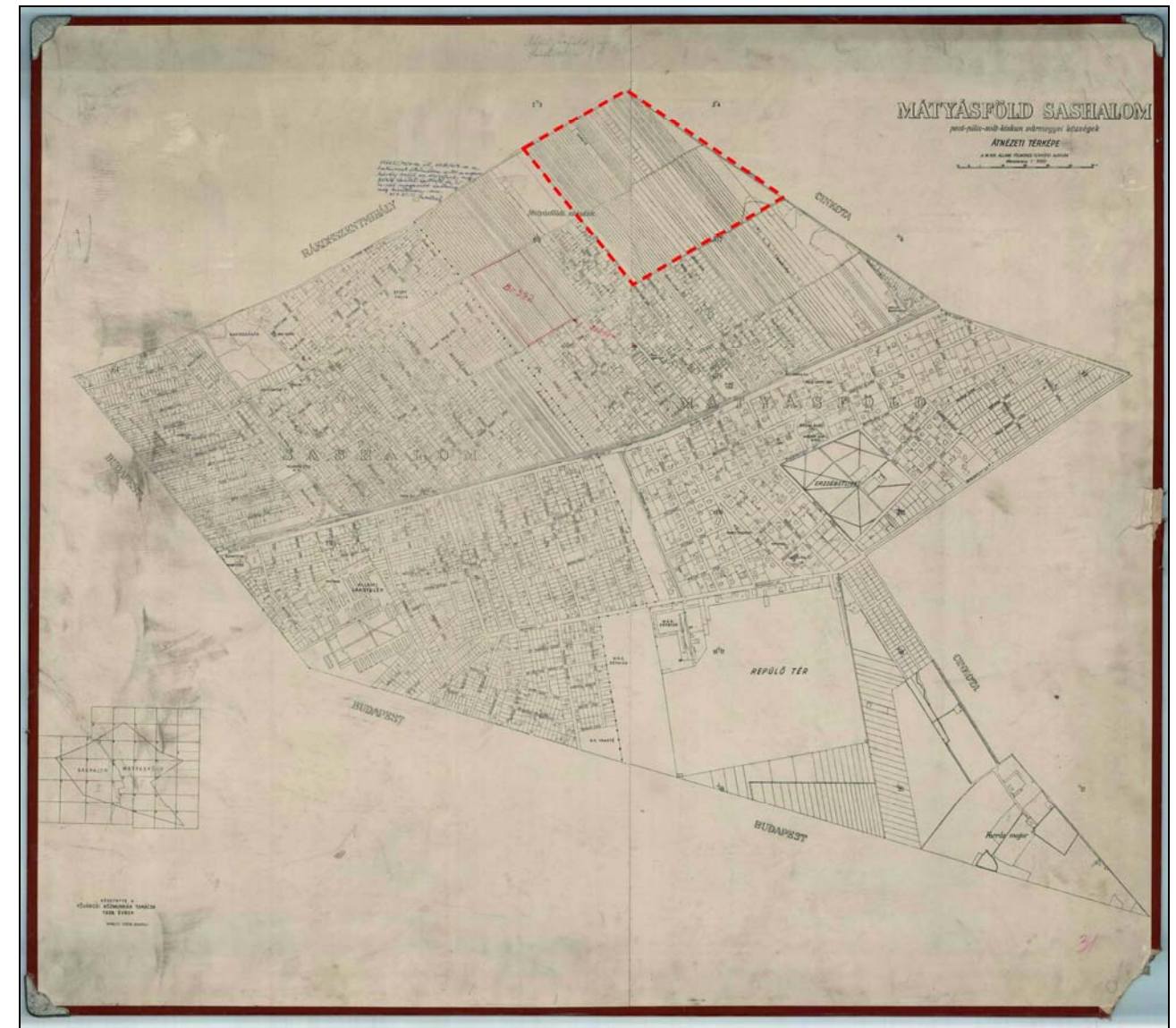


Az Ikarus elődjének tekinthető Uhri Imre Kovács- és Kocsigyártó Üzeme 1895-ben kezdte meg, s a múlt század első évtizedeiben jelentős, komoly megrendeléseket teljesítő gyárrá fejlődött. A nagy gazdasági világválság következtében hirtelen elmaradt megrendelések azonban a gyár csődeljárás keretében való felszámolásához vezettek.

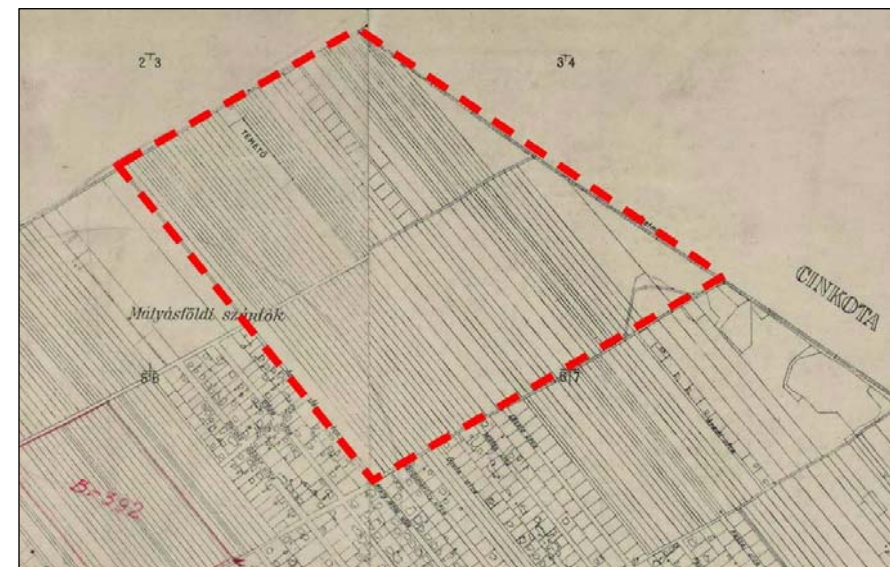
A felszámolás során értékesített eszközvagyon felvásárló Uhri család 1933-ban megalapította az Uhri Testvérek Autókarosszéria- és Járműgyárát. A Hungária körút mentén települt üzem a gazdasági helyzet stabilizálódásával egyre nagyobb volumenű megrendeléshez jutott, szükségessé vált az üzem bővítése. Ennek egyik állomása a mátyásföldi gyártelep létrehozása volt.

Mátyásföld és Sashalom 1938. évi közigazgatási térképének¹ tanúbizonysága szerint a gyár telepítésére kijelölt terület közvetlen környezetében – a gyártól délnyugatra a mai Centenáriumi lakótelep és az Arany János között húzódó területen a Sasvár utcáig, illetve déli és délkeleti irányban a Margit utca mentén az Ikarus BSE sporttelepig húzódó területen korábban már lakóterületet parcelláztak, s számos építési telket be is építettek.

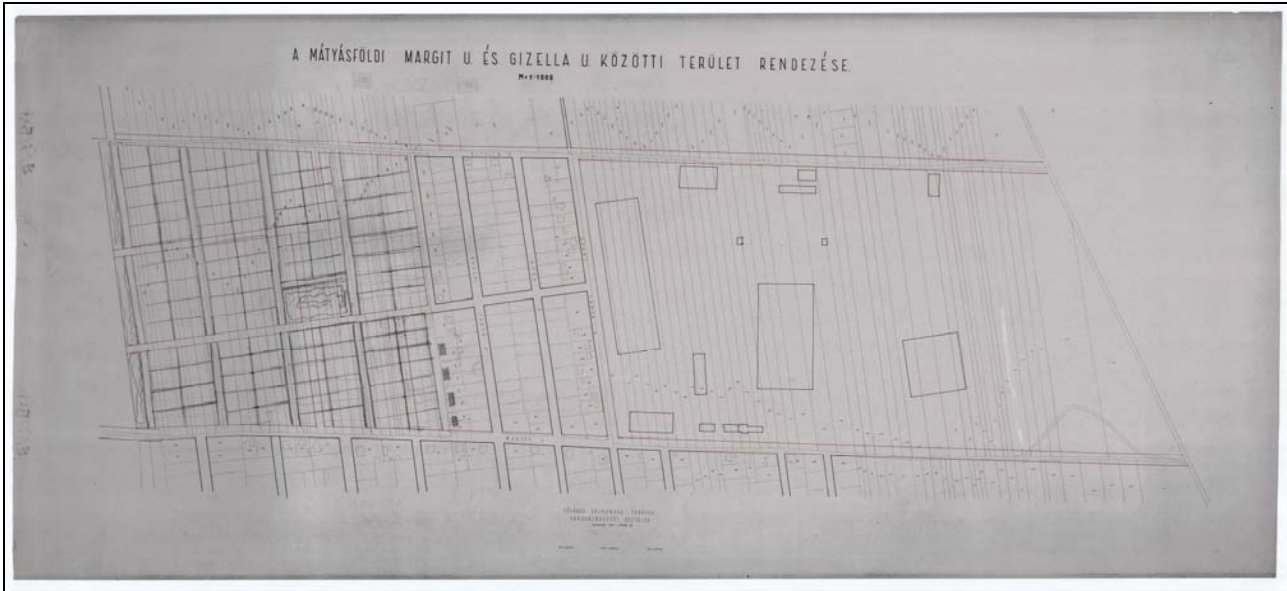
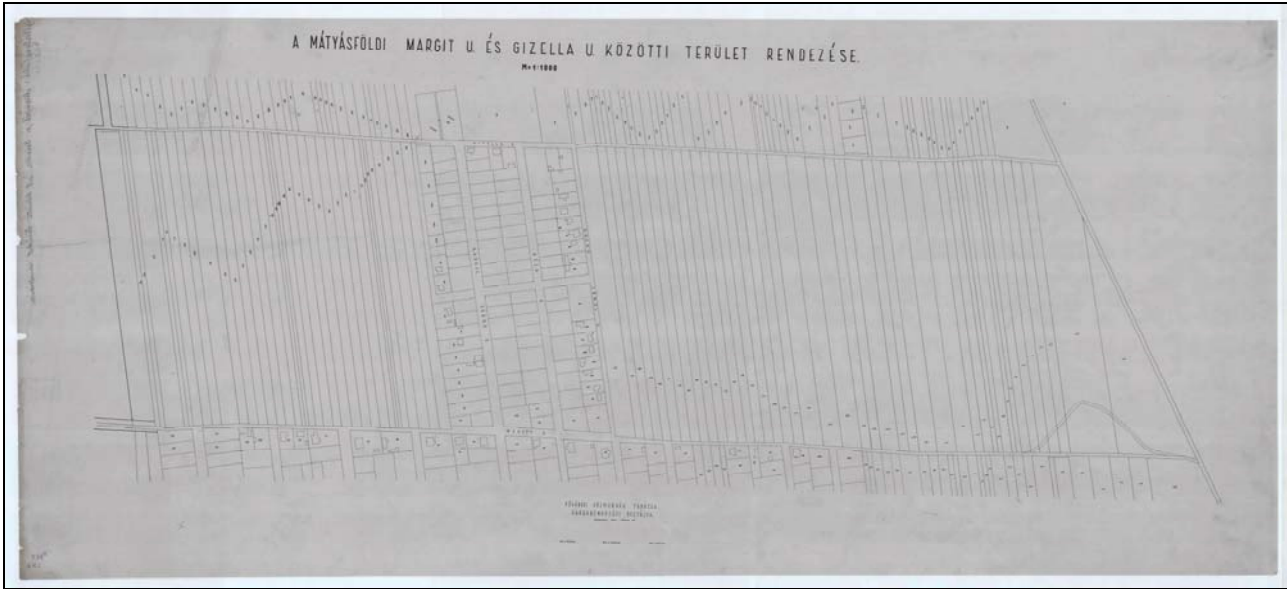
¹ Mátyásföld és Sashalom közigazgatási térképe utólagos városrendezési bejegyzésekkel • 1938
Sashalom Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyei községek átnézeti térképe • 1:5000 • Fővárosi Közmunkák Tanácsa • 113×89 • színezés nélkül • nyomtatott utólagos kézírással
Épületek alaprajza, főbb épületek névvel; szintvonalak. Beépítettség, útvonalak osztályozása.
BFL XV.16.f.276/1b (Forrás: Budapest régi térképei IV. rész – Arcanum DVD ROM)



Mátyásföld és Sashalom 1938. évi közigazgatási térképe és a térkép részlete a tervezési terület jelzésével



A Margit utcától a Sasvár utcáig húzódó területen, a mai Centenáriumi lakótelep és az Ikarus gyár helyének 1944-ben készült rendezési terve alapján megállapítható, hogy a gyárat védőterület kialakítása nélkül telepítették a családiházak lakókörnyezetbe. Ebből adódóan az Arany János és Margit utca mentén húzódó lakóterületet nem, csak a Budapesti út mentén később kialakított lakóterületet választja el védőerdő a tervezési területtől.



A mai Centenárium lakótelep és az Ikarus gyár helyének 1944-ben készült rendezési terve²

Az Uhri Testvérek Autókarosszéria- és Járműgyára, az Ikarus Gép és Fémáru Rt, valamint a Repülőgépgyár államosításokat követő összevonásával létrehozott Ikarus Karosszéria- és Járműgyárban a nagyüzemi autóbuszgyártás 1949-ben indult, az első sikertermék az 1953-tól közel két évtizeden át gyártott farmotoros Ikarus 55 típus volt. 1964-től a KGST döntése alapján Magyarország szakosodhatott az autóbuszgyártásra. Az Ikarus gyáregységet hozott létre Székesfehérvárott, és új motorgyártás indult Győrben. Jelentős műszaki fejlesztéseinek köszönhetően, folyamatosan bővülő termelésével a hetvenes évek végére a gyár Európa legnagyobb gyártója lett, sőt a világ öt legnagyobb buszgyártója közé került, s mintegy 60 országban közlekedtek az Ikarus buszai.

² A mai új mátyásföldi Gizella és Sasvár utca közötti terület (mai Centenárium lakótelep és Ikarus gyár helyének) rendezési terve • 1944
A mátyásföldi Margit u. és Gizella u. közötti terület rendezése • 1:1000 • Fővárosi Közmunkák Tanácsa • 120×66 • a./színezetlen; b./színes • fénymásolat (b: utólagos kézírással)
Épületek alaprajza.
BFL XV.17.d.322a/237a,b (Forrás: Budapest régi térképei IV. rész – Arcanum DVD ROM)

Bár a gyár szakembergárdájának köszönhetően a nyolcvanas években is elkészültek a legkorszerűbb városi buszok kialakítását lehetővé tevő fejlesztési tervek, az új típusokhoz szükséges motorok és gyártástechnológia megvalósításához szükséges pénzeszköz már nem állt rendelkezésre, ezért az Ikarus a rendszerváltás időszakában már elvesztette korábbi előkelő műszaki helyzetét. A válságot a Szovjetunió felbomlása és a KGST-piac egyre gyorsabb ütemű összeomlása tette teljessé, melynek következtében az Ikarus termelése mintegy a tizedrészére esett vissza.

A helyzet súlyosságát felismerve az Ikaruson belül még 1966-ban létrehozott egyedi gyáregységet – amelynek feladata az igényes, egyéni megrendelésre készült autóbuszok gyártása volt – 1989-ben kiszervezték Ikarus Egyedi Autóbusz Gyár Kft. néven. A Kft. és az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár között 1991. április 24-én megkötött megállapodás alapján a Kft. használati jogot kapott a 107259 Hrsz-ú ingatlanok a tulajdonában álló épületekkel beépített, de a gyár kezelésében álló 12.000 m² alapterületű, bekerített terület részére, ahol a buszgyártó tevékenységét folytatta. (2. sz. melléklet)

1991-ben az Ikarus Karosszéria- és Járműgyárt Ikarus Járműgyártó Rt. néven részvénytársasággá alakították, 2003-ban a társaság neve Ikarus Holding Rt-re változott. A rendszerváltást követő közel két évtizedben különböző elképzelések születtek az elvesztett piacok visszaszerzésére, a termelés folytatására, melyek Demján Sándor, később Angyal Ádám, majd Széles Gábor nevéhez kötődően váltak ismertté, azonban ezek egyike sem hozott sikert.

A gyártelepet 2004-ben megvásárolta a Thane Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., későbbi nevén B. C. R. E. Felikon Ingatlankezelő és Hasznosító Kft., amely a sajtóban megjelent hírek szerint a gyártelepet már nem gazdasági területként, hanem lakópark céljára kívánta hasznosítani. 2003-tól már csak az Ikarus Egyedi Autóbusz Gyár Kft. foglalkozott a területen buszgyártással, de az érintett területen e tevékenységet a Kft. is megszüntette 2007-ben.

A jelenleg Ikarus Ipari Park néven ismert 107259 Hrsz-ú ingatlant 2006-ban vásárolta meg Felikon Ingatlankezelő és -hasznosító Korlátolt Felelősségű Társaság, amely az épületeket bérbeadás útján hasznosítja. A területen lévő épületek közül jelenleg a következők szerint vannak bérlők:

Épület száma:	Eredeti funkciója	Bérlő neve	Bérlő tevékenysége	Bérelt terület: m ²
1	műhely	Silabusz Kft.	busz műhely	1 000,00
42	iroda	F E SZ kkt (doctor)	rendelő	122,64
42	étterem	Bravo-Food Kft.	vendéglátás	97,00
44	raktár	Einar Group Kft	szemüveg nagyker.	1 170,00
44	raktár	Gardia Logisztika Kft.	logisztika	1 170,08
44	iroda	Gardia Logisztika Kft.	logisztika	299,72
44	raktár	Gardia Logisztika Kft.	logisztika	150,00
44	raktár	Sodexo Pass Kft.	étkezési utalványok	1 093,50
44	raktár	Inktrade Kft	kilincsek forgalmazása	251,07
44	raktár	ZÉ-Med Kft.	orvosi műszerek nagyker	214,10
148	kémény	Magyar Telekom	GSM távközlés	

A Kft. a terület rendezése, a potenciálisan ide települő vállalkozások igényeinek minél teljesebb körű megfeleltetése érdekében már több, funkciójában, kialakításában, szerkezetében, állagában a terület remélt jövőbeni státuszának nem megfelelő építményt elbontatott, s további bontásokat tervez. A területen jelenleg meglévő épületeket, közülük a még bontásra tervezett, illetve megtartandónak ítélt épületeket a következő térkép tartalmazza.



Az Ikarus Ipari Park meglévő beépítettsége
a tulajdonos tervei szerint elbontandó és megtartandó épületek jelölésével

A területen megtartandónak ítélt építmények a következők:

Építmény száma	Építmény eredeti funkciója	Megjegyzés
1	Szerszám gyáregység	
3	20 KV-os fogadóállomás	
26	Transzformátorház	
35	Sajtoló gyáregység	
42	Irodaépület	
44	BUSZ II.	
128	Transzformátorház	
148	Kémény	
150	Kompresszorház	
152	Víztorony	
178	Szennyvíz átemelő	
52	Egyedi gyáregység	Az Egyedi Autóbusz Gyár Kft. tulajdonában álló épületek
184	Egyedi diagnosztika	
203	Egyedi fedett tároló	
204	Egyedi fedett tároló	
206	Kenőanyagtároló	
207	Autóbusz alkatrész raktár	

Az üzemi terület több személy- és teherbejáraton keresztül közelíthető meg: a Margit utcáról két személybejárat és két teherbejárat, az Arany János utcáról egy teherbejárat nyílik.

A 107259 Hrsz-ú Ikarus Ipari Park területétől északnyugat irányban, a tervezési terület Budapesti út felé eső részén

- a Budapesti Elektromos Művek Energiaszámlázási Főosztály Mátyásfüldei Fogasztói Iroda Elosztóhálózati Főosztály Mátyásfüldei üzemvezetőség (107210/3 Hrsz.),
- a Csonka János Műszaki Szakközépiskola és Szakiskola (107218/2 Hrsz.),

Az iskola jogelődje a 13. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézet, későbbi nevén Frankel Leó Ipari Szakközép- és Szakmunkásképző Iskola volt, amelyet a szükséges munkaerő folyamatos biztosítása érdekében a Munkaerő Tartalékok Hivatala már 1950-ben megalapított. Az iskola feladata elsősorban autóiipari szakemberek (autószerelők, autóvillamossági szerelők, karosszérialakatosok és a fényező szakmunkások) képzése volt. Az iskola 1985-ben költözött a VII. kerületi Murányi utcából a tervezési terület északkeleti részén felépített korszerű 26 szaktantermes iskolaépületbe.

- a NORDEVEN INVESTMENT Ingatlanfejlesztő, Ingatlanforgalmazó és Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság székhelye, a gépgyártó tevékenységet folytató FEMA Fine Engineering and Manufacturing Hungaria Korlátolt Felelősségű Társaság székhelye, valamint a Blue Business Interior Kft. használt irodabútor raktára (107245 Hrsz.)³,
- a Best-autószerelviz kereskedelmi és szolgáltató korlátolt felelősségű társaság székhelye (107210/1 Hrsz.),

kapott helyet

³ Ezen az ingatlanon található a volt Ikarus gyár számára épített 600 férőhelyes óvóhely is.

A felsorolt első három ingatlan és a Budapesti út között mintegy 30 méter szélességű gyéren fásított terület – azon belül 120 kV-os elektromos vezeték – húzódik.

A terület északkeleti oldalán, a Sarjú utca mentén

- az építőipari tevékenységet folytató TELTOT Korlátolt Felelősségű Társaság székhelye (107269/1 Hrsz.), valamint
- a – már használaton kívül álló – volt MHSZ lőtér (107266 Hrsz.)

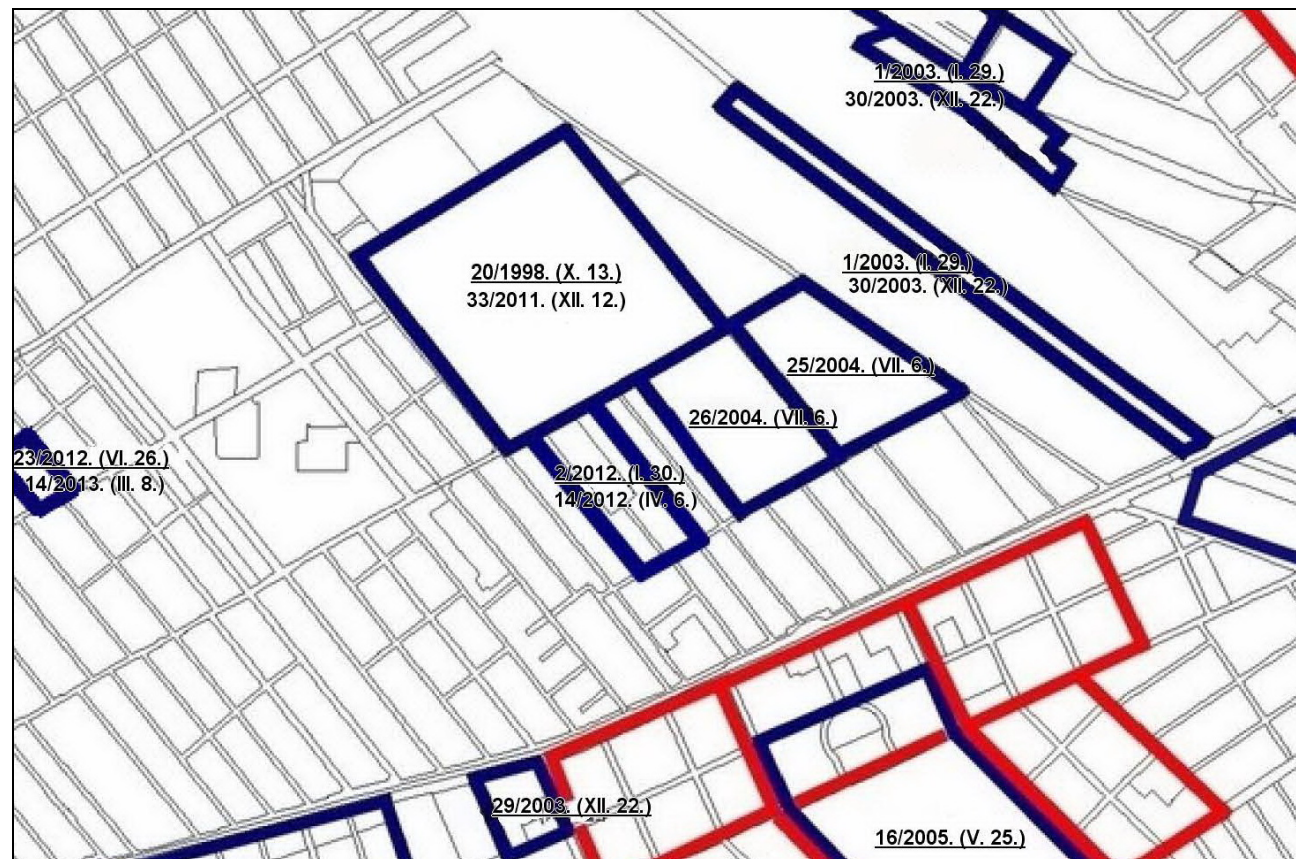
van. A többi telken gondozatlan zöldfelület (107260, 107265, 107267, 107268, 107269/2 Hrsz.), s feltehetően a 107260 és 107265 Hrsz.-ú ingatlanok területét érintően illegális hulladéklerakó található.

A tervezési területet túlnyomórészt kialakult beépítésű családiházas lakóterület határolja. Az Arany János utca Sasvár utca – Budapesti út közé eső szakasza mentén intézményi ingatlanok – Nemzeti Dohánybolt, MOL üzemanyagtöltő állomás, a Magyar Telekom Csoport jelenleg értékesítés alatt álló épülete, SPAR élelmiszer áruház, valamint az OMSZ Mátyásfüldei Mentőállomás – kaptak helyet. A Margit utcában a Fábián és Miklós utca közötti részen a lakóterületbe ékelődve található az Ikarus volt kultúrháza (106774/1 Hrsz.), a Batory utca – Lőtér közötti tömbben pedig az Ikarus BSE sporttelepe (106854 Hrsz.). A telektömbtől északkeleti irányban, a Szilas-patak mentén erdőterület húzódik.

2. Az érintett terület és környezete vizsgálati bemutatása

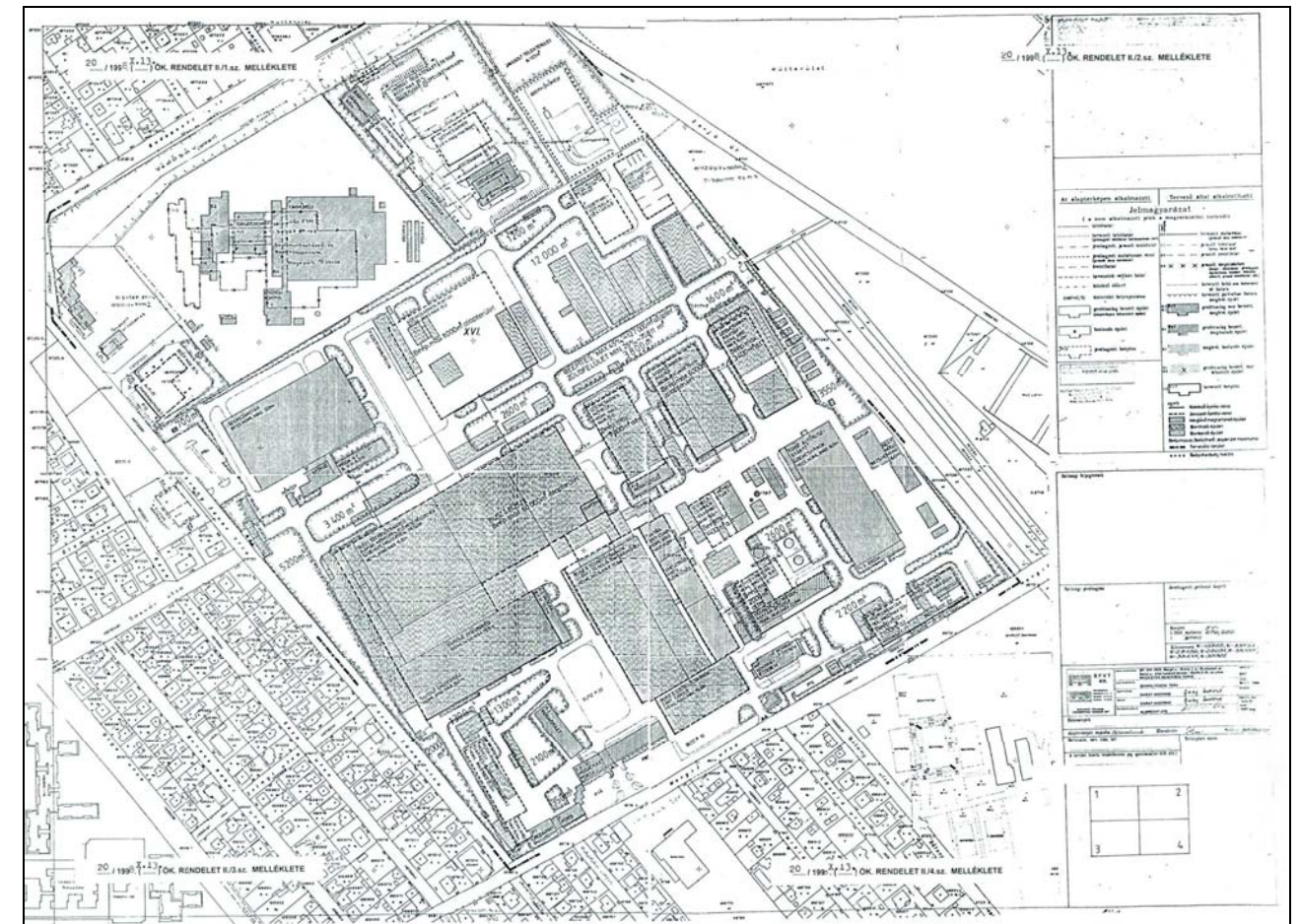
2.1. A jelenleg hatályos településrendezési eszközök áttekintése

Budapest Főváros XVI. Kerületi Önkormányzatának a Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzatáról szóló 30/2000. (VII. 14.) rendeletének (a továbbiakban KVSZ) 3. számú rajzi melléklete a hatályban lévő szabályozási tervek (továbbiakban: KSZT-k) területi lehatárolását a következők szerint tartalmazza:



A KVSZ 3/a. számú szöveges mellékletének 2. pontja szerint Budapest Főváros XVI. Kerületi Önkormányzat 20/1998. (X. 13.) számú rendelete a Budapest XVI. ker Margit utca-Arany János utca-Budapesti út 107269/1 hrsz- ú területek által határolt terület (Ikarus Rt 107259 hrsz-ú területe) szabályozási tervének jóváhagyásáról szól. A 33/2011. (XII. 12.) számú rendelettel a fenti rendelet környezetvédelemre vonatkozó 9. § néhány előírását módosították.

A 20/1998. (X. 13.) Ök. rendelettel jóváhagyott szabályozási terv a tervlapon szereplő keltezés szerint 1997-ben készült, amikor még a korábban hatályos építésügyi jogszabályok – az építésügyről szóló 1964. évi III. törvény, 2/1986. (II. 27.) ÉVM rendelettel megállapított Országos Építésügyi Szabályzat (a továbbiakban OÉSZ) – voltak hatályban. E jogszabályokat hatályon kívül helyezte az 1998. január 1-én hatályba lépett, az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban Étv.) és az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (a továbbiakban OTÉK).



20/1998. (X. 13.) Ök. rendelettel jóváhagyott szabályozási terv

Az Étv. 60. § (3) bekezdése úgy rendelkezett, hogy a törvény hatálybalépésekor

a) már elkészült, de még jóvá nem hagyott településrendezési tervek tartalmi követelményeire továbbra is a korábbi jogszabályok rendelkezései az irányadók, a jóváhagyásokról azonban legkésőbb a törvény hatálybalépését követő egy éven belül e törvény rendelkezései szerint kell gondoskodni,

b) már jóváhagyott településrendezési terveket a módosításukig, illetőleg a helyükbe lépő új tervek elkészültéig változatlanul alkalmazni kell.

Az Ikarus Rt. területére elkészült szabályozási terv jóváhagyására az Étv. fenti, átmeneti rendelkezése alapján került sor a rendelettervezet szövegének kismértékű módosítása mellett (például a bevezető részben az 1964. évi törvény felhatalmazása helyett az Étv. szerepel, az

Az Étv. 60. § (3) bekezdése – az 1. sz. mellékletben részletezettek szerint – több ízben módosult. A 2002. évi XXXVIII. törvénnyel jóváhagyott módosítás nyomán a törvény hatálybalépésekor a korábbi jogszabályok rendelkezései szerinti tartalmi követelményeknek megfelelően készített érvényes településrendezési tervek a főváros, valamint a fővárosi kerületek esetében a módosításukig, de legfeljebb 2003. december 31-ig voltak alkalmazhatók.

Mindezek alapján a gyár területén csak a KVSZ vonatkozó – előzőeken túlmenő – rendelkezései tekinthetők hatályos építésügyi szabályoknak.

This is a detailed land use map of a portion of the City of San Jose, California. The map displays various zoning districts, each represented by a different color and labeled with codes. The central area is dominated by a large purple-shaded district labeled 'M-XVI'. To the left of this central area is a light blue-shaded district labeled 'I-XVI-SZ2'. To the right of the central area is a green-shaded district labeled 'IZ-XVI-SP'. Other districts include 'L4-XVI-SZ4' (yellow), 'MZ-XVI' (light purple), 'E-TG-XVI' (light green), and 'L4-XVI-SZ5' (light yellow). The map also shows a network of streets, including a major road running diagonally from the top left to the bottom right. A large green area, possibly a park or undeveloped land, is located on the right side of the map. The map is titled 'Map of the City of San Jose, California' and includes a scale bar and a north arrow.

- A családiházias lakóterület L4-XVI/SZ4 jelű építési övezetbe tartozik, amely az intenzív kertvárosias lakóterület sűrű, szabadonálló beépítési mód szerint beépíthető területe.
- Az Arany János utca mentén, a Sasvár és Budapesti út közötti területen lévő intézményi ingatlanok területe valamint az Ikarus Művelődési Központ telke és mögötte lévő üres telek (106774/1-2 Hrsz.) I-XVI/SZ1 jelű építési övezetbe tartozik, amely az igazgatási, egészségügyi, szociális, oktatási, kulturális funkciók, valamint a lakóterületek ellátását szolgáló kereskedelmi,- szolgáltatási,- vendéglátási funkciók jellemzően szabadonálló beépítésű épületeinek elhelyezésére szolgál. A 106774/1-2 Hrsz-ú ingatlanok területére készült 2/2012. (I. 30.) sz. rendelettel jóváhagyott szabályozási terv alapján lehetséges épület-elhelyezésre az elmúlt időszakban nem került sor.
- Az Ikarus BSE sporttelepe IZ-XVI/SP övezetbe tartozik, amely a sport és a szabadidő eltöltését szolgáló létesítmények elhelyezését biztosító, jelentős zöldfelülettel rendelkező terület. A KVSZ 3. sz. melléklete szerint a területre a 26/2004. (VII. 6.) sz. rendelettel jóváhagyott szabályozási terv van hatályban. Információink szerint a terv jóváhagyását követően eltelt időszakban valósult meg a területen a lelátó és öltözők építése, és felújították a pályákat is.
- A sportteleptől, illetőleg a Lőtér utca menti családiházias lakóterületbe tartozó teleksortól keletre a Sarjú útig húzódó terület MZ-XVI. jelű építési övezetbe sorolt, amely a védőtávolságot nem igénylő, jellemzően szabadonálló beépítésű, nagy zöldfelülettel rendelkező, üzemi jellegű tevékenységekhez, raktározáshoz szükséges építmények és egyéb szolgáltató és ellátó létesítmények területe. A KVSZ 3. sz. melléklete szerint a területre a 25/2004. (VII. 6.) sz. rendelettel jóváhagyott szabályozási terv van hatályban, amelynek végrehajtására az elmúlt tíz évben nem került sor.
- A telektömb északkeleti-keleti oldalán lévő erdőterületek E-TG-XVI jelű turisztikai
- Az övezeti tervlap – a Fővárosi Szabályozási Kerettervhez (a továbbiakban FSZKT) igazodva, az E-TG-XVI jelű erdőövezet terhére – rögzíti a Sarjú út irányadó 40 m-es szabályozását.

- A Csonka János Műszaki Szakközépiskola és Szakiskola (107218/2 Hrsz.) I-XVI/SZ2 jelű építési övezetbe sorolt, amely szabadonálló beépítésű, a lakosság általános életviteléhez szükséges, a lakóterület ellátását biztosító intézmények elhelyezését szolgál.
- Az ELMŰ ingatlan (107210/3 Hrsz.) KV-EN-XVI jelű építési övezetbe tartozik, amely kizárólag az energiaszolgáltatás létesítményeinek elhelyezésére szolgál.
- A Budapesti út mentén húzódó erdősáv (107218/1 Hrsz.) E-VE-XVI övezetbe sorolt, amely a különböző területfelhasználási módok közötti véderdő telepítésére szolgál.
- A 107259 Hrsz-ú gyártelep M-XVI. jelű, termelő-gyártó tevékenységek munkahelyi területe elnevezésű építési övezetbe tartozik, amely a védőtávolságot nem igénylő üzemi jellegű tevékenységekhez, raktározáshoz szükséges építmények és egyéb kereskedelmi, szolgáltató és ellátó építmények elhelyezésére szolgál. A KVSZ 3. sz. melléklete szerint e területre hatályos szabályozási tervvel kapcsolatos megállapításokra a továbbiakban térünk ki.
- A telektömb többi ingatlana MZ/XVI jelű építési övezetbe tartozik, amely a védőtávolságot nem igénylő, jellemzően szabadonálló beépítésű, nagy zöldfelülettel rendelkező, üzemi jellegű tevékenységekhez, raktározáshoz szükséges építmények és egyéb szolgáltató és ellátó létesítmények területe.

Jelezzük, hogy az FSZKT és BVKSZ 1999. január 1-i hatályba lépését megelőzően hatályos BVSZ a tervezési tömb területét – az ELMŰ alállomás és a Budapesti út felőli erdősáv kivételével – 41-es övezetbe sorolta, amely az ipari területnek a környezetre káros hatással járó, bűzös, zajos, robbanás- vagy fertőzésveszélyes tevékenységhez szükséges építmények elhelyezésére szolgált. A KVSZ a tervezési területen belüli építési övezetek beépítési határértékeit a következők szerint határozza meg:

21. számú táblázat

Övezet jele	Kialakítható legkisebb telekterület mérete m²	Beépítési mód	Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke %	Építménymagasság		Zöldfelület legkisebb mértéke %	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke %	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke m²/m²
				Legkisebb m	Legnagyobb m			
I-XVI/SZ2	2500	szabadonálló	50	6,0	15,0	35	55	3,0

28. számú táblázat

Övezet jele	Kialakítható legkisebb telekterület mérete m²	Beépítési mód	Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke %	Építménymagasság		Zöldfelület legkisebb mértéke %	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke %	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke m²/m²
				Legkisebb m	Legnagyobb m			
M-XVI	5000	vegyes, zárt sorú, szabadonálló	45	3,5	21,0	25	50	3,0

29. számú táblázat

Övezet jele	Kialakítható legkisebb telekterület mérete m²	Beépítési mód	Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke %	Építménymagasság		Zöldfelület legkisebb mértéke %	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke %	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke m²/m²
				Legkisebb m	Legnagyobb m			
MZ-XVI	2500	szabadonálló	35	4,5	15,0	40	45	1,6

A KVSZ 64.§ (3) bekezdése szerint a KV-EN-XVI építési övezetben a szabályozási határértékeket a készülő KSZT-ben kell meghatározni.

2.2. Zöldfelületek, növényállomány vizsgálata

Területi elhelyezkedés – zöldfelületi kapcsolatok

A tervezési terület a XVI. kerületben, a város peremén helyezkedik el. A Sarjú utca felől magántelepek, lőtér, valamint a Szilas-patakot kíséző erdő határolják, a Margit utcánál Ikarus Spottelep és művelődési ház működik, ill. szabadon álló beépítésű magántelkes családi házak találhatók. Szintén családi házas beépítés húzódik az Arany János utca mentén. Az ELMŰ-vel szemben szolgáltató intézmények vannak. A Budapesti út mentén is családi házas beépítés található.

Zöldterületi borítottság

Az Ikarus Törzsgyár összterülete 283 226,8 m², ebből a zöldfelületnek minősülő un.l. elegendő transpiráló felület /gyep és parlag/ 49 426 m², tehát 17,55%.

A terület jelenleg M-XVI-es övezeti besorolásban van, az övezeti előírások szerint a zöldterület nem lehet kisebb, mintatelek területének 25 %-a. Bármiféle beavatkozás történik tehát az üzem területén, a zöldfelületek mennyiségét a Törzsgyár területén növelni kell, 17,55%-ról 25%-ra.

Fasorok

A környező utcák közül egyedül az Arany János utca déli felében van összefüggő, fiatal csörgőfa fasor. A Budapesti út és a Margit utca szórványosan van fásítva, a Sarjú utca felől pedig az Ikarus telkén belül található – nem teljes hosszban – összefüggő nyárfasor.

A Budapesti út mentén a szabályozási terv szerint véderdősáv számára kiszabályozott terület húzódik, de a magasfeszültségű vezeték miatt fás növényzet szinte egyáltalán nincs a területen. Emiatt a gyár területét és a lakóövezetet semmi nem választja el, pedig a hely rendelkezésre áll a védősáv kialakítására.

A kapcsolódó területek zöldfelületei

A Csonka János Szakközépiskola területén megfelelő a zöldfelületi arány, szépen gondozott kertje és spotpályái vannak.

Az ELMŰ területén a zöldfelület csak gyepek és cserjeszintből áll. Az IBK területén néhány fa van, a túlnyomó része elhanyagolt parlagterület, ahol vasanyagot és hulladék vasat tárolnak.

A Törzsgyár területének részletes növényvizsgálata

A meglévő zöldfelületek szigetszerűen kerültek kialakításra, túlnyomó többségben

az épületekhez kapcsolódnak, mint előkertek. Ezekben a növény együttesekben jellemzően nyírott gyepek, cserjéket, egy szűk faj választékból kiválasztott díszfákat, illetve magról nőtt fás szárú növényzetet találunk.

A díszfák közül előszeretettel ültettek nyírfát, csörgőfát és ezüsthégyfát. Megtalálható még a hársfa, a berkenye, a japánakác, sőt a fűzfák és a páfrányfák is. Díszfaként gyümölcsfákat is ültettek, meggyet, cseresznyét, őszibarackot, kajszibarackot, almát közvetlenül az üzemek elé, amelyek termése valószínűleg erősen szennyezett az ipari légszennyezés miatt.

A természetes növénytakasok között is előforduló fák közül a nyárfák (a jegenyenyár, a fekete és a kanadai nyár) a leggyakrabban előforduló faj, ezeket telepítették. Találunk még néhány ültetett kőris, ezüsthégyfát és feketefenyőt. A magról nőtt fajok között domináns az akác és a mindenhol jelenlévő bálványfa. Ezek rendezetlen csoportokat alkotnak.

A fasorok között szépek és értékesek az idős nyárfák sorok, melyek főleg a kerítés mentén helyezkednek el. Egységes képet nyújtanak a nyárfák fasorok is. Egy frissen telepített vadgesztenye fasor is van a területen.

Elhanyagolt parlagterületek – bár biológiailag aktív felületek – a 189. és 199. épületek között és tőlük É-ra lévő területen vannak. Ezeken az IBK területéhez hasonlóan vasanyagot és hulladék vasat tárolnak.

Kapcsolódó területek növényvizsgálata

A szakközépiskola kertjében csak telepített dísznövények vannak. Sok a juhar, a hárs és a nyírfa, de megtalálható itt a selyemfenyő, a fűzfa és a berkenye is. Mind ez gondosan rendben tartott. Az iskolakert fenntarthatósága elfogadható színvonalú. A IBK területén egy fiatal gyümölcsfasor, és néhány nyárfa, akác és ezüstfa áll.

A tervezés területén megtalálható növények listája

- Populus / nyárfa
- Acer / juhar
- Taxus /tiszafa
- Morus / eperfa
- Robina / akác
- Ailanthus / bálványfa
- Prunus / cseresznye, cseresznyeszilva, meggy
- Koelreuteria / csörgőfa
- Salix / fűzfa
- Malus / almafa
- Fraxinus / kőris
- Persica / őszibarack
- Betula / nyír
- Ginkgo / páfrányfenyő
- Pinus / feketefenyő
- Picea / ezüstfenyő
- Pinus / selyemfenyő
- Aesculus / vadgesztenye
- Celtis / ostorfa
- Cydonia / birsalma
- Pyrus / körte
- Elaeagnus / ezüstfa
- Caragana / borsófa
- Sophora / japánakác
- Sorbus / berkenye
- Cerasus / sajmeggy
- Armeniaca / kajszi
- Catalpa / szilva
- Rhus / ecetfa

Értékelés

A zöldfelület alacsony aránya miatt ezen a területen minden egyes növény nagyon értékes, legyen a telepített dísznövény, vagy úgymond gyomfa. A dísfák közül vannak, amelyek kevésbé tűrik az ipari szennyezett levegőjű környezetet, ilyen például a fűzfa, vagy a vadgesztenye, ezért tehát a fiatal vadgesztenye fasor ültetése nem volt szerencsés választás, mégis öröndetes, hogy egyáltalán van. A gyümölcsfák és hársfák nem valók ipari üzem területére, mert termésük, illetve a viráguk ilyen helyen emberi fogyasztásra nem javasolt.

A gyümölcsfákat és a nyárfákat karbantartják, visszacsonkolják az előregedett részeket.

2.3. Környezetállapot vizsgálata - a vizsgált terület környezetvédelmi szempontú bemutatása

A vizsgálati terület Budapest XVI. kerületében Mátyásföldön, a Veres Péter utcától északra a Centenárium lakótelep és a Szilas-patak között húzódik, az Arany János u. és Margit u. által közrezárt, volt Ikarus Karosszéria- és Járműgyár telephelyen. Az elmúlt évtizedekben jelentős számú működő pontforrással, hulladék-és veszélyes hulladék-keletkezésével, ipari szennyvíz-keletkezéssel működő Ikarus Karosszéria- és Járműgyár 2003 évre teljesen felszámolódott és megszűnt.



A buszgyártás megszűnését követően a gyártelep 2004-ben a B. C. R. E. Felikon Ingatlankezelő és Hasznosító Kft. tulajdonába került. 2003-tól már csak az Ikarus Egyedi Autóbusz Gyár Kft. foglalkozott a területen buszgyártással, aki tevékenységét 2007-ben szintén megszüntette.

A jelenleg Ikarus Ipari Park néven ismert 107259 Hrsz-ú ingatlant 2006-ban vásárolta meg Felikon Ingatlankezelő és - hasznosító KFT., amely az épületeket jelenleg bérbeadás útján hasznosítja.

A Kft. már több, a jövőben nem hasznosítható épületet elbontatott, ill. bérloei elbontattak és a későbbiekben további bontásokat tervez. Ezért a telephelyen megtalálhatók üzemelő épületek, elbontott épületek maradványai, burkolt és burkolatlan területek, nyitott és zárt raktárak, felszámolt tároló helyek maradványai, helyenként nem veszélyes hulladékok (elsősorban vegyes építési-és bontási hulladékok) egyaránt.

Jelenleg az ingatlanon a következő funkciók üzemelnek: busz műhely, rendelő, vendéglátás, kereskedelem (étkezési utalványok, kilincsek forgalmazása, orvosi műszerek nagyker), logisztika, GSM távközlés.

A volt Ikarus gyár tevékenységéhez kötődő pontforrások megszűntek, ill. két kémény, mint építmény a GSM távközlés használatában van, bejelentés köteles üzemelő pontforrás jelenleg egy van a telephelyen . (hőenergia termelés, lsd. 2.3.2.1.pont)

A hulladék-képződésre a jelenlegi funkciókból adódóan a kommunális hulladékok keletkezése jellemző, csekély mennyiségű veszélyes hulladék képződik. A telephely Sarjú utca felőli telekhatárán kisebb mennyiségű vegyes építési-bontási hulladék lerakás zajlik. A volt veszélyes hulladék lerakó területén szintén építési és bontási hulladékok lerakási maradványai láthatók.

A hulladékok előírásoknak megfelelő gyűjtéséről és kezeléséről a cégek önállóan gondoskodnak. A szennyvíz-keletkezésre a kommunális szennyvíz jellemző, amely a szennyvízvezetékeken keresztül távozik.

Az előzményekből megállapítható, hogy a vizsgált terület jelenlegi környezeti állapota döntően a volt Ikarus Karosszéria-és Járműgyár tevékenységéhez kötődik.

Ennek megismerése érdekében a Felikon Kft. betekintésre rendelkezésünkre bocsátotta a telephelyről készített környezeti vizsgálatok fellelhető dokumentumait, ill. helyszíni bejárásokat tettünk a területen és egyeztetéseket folytattunk a telephely környezetvédelmi képviselőivel.

A felszíni-és felszín alatti vizek állapotának megismeréséhez ezen dokumentációkban foglaltakat vettük alapul.

A levegő-és zajvédelmi helyzet megítéléséhez elemeztük a terület levegő-és zajvédelmi adottságait, területre vonatkozó hatályos rendeletek és szabályozások előírásait és azok érvényesülését valamint az ezek alapján megengedhető környezetterhelés mértékét.

A következőkben ezek részletezésére kerül sor.

2.3.1. Zajvédelem

A vizsgált területen közvetlen kapcsolatban vannak zajtól védendő és potenciális zajforrásokat tartalmazó területek. Ez annyit jelent, hogy egy közút, vagy egy néhány méteres teleksáv választja el egymástól a lakóépületeket, intézmény épületeket a régi üzemi területétől.

2.3.1.1. A terület környezeti-zajvédelmi vizsgálata

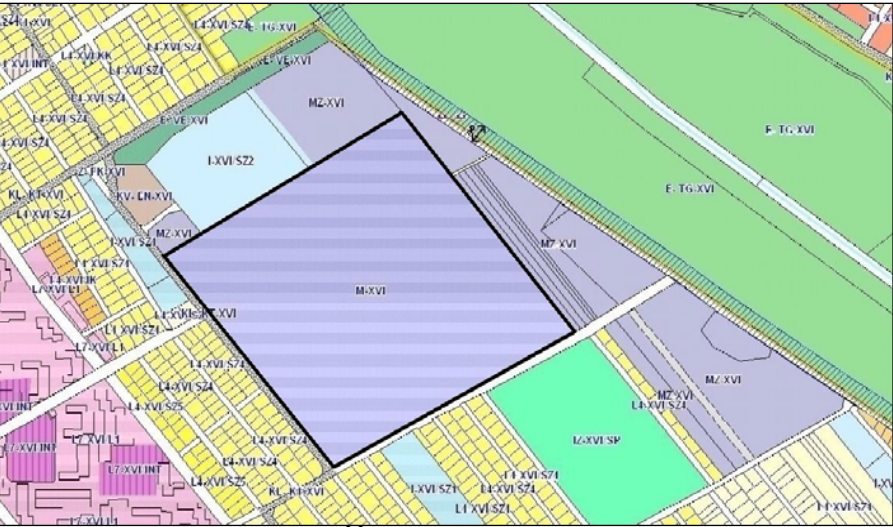
A volt Ikarus telephely évtizedekig egy üzemi zajforrást jelentett, majd a területen végzett tevékenység megoszlott több gazdasági vállalkozás között.

A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség 2001. december 13-án kelt, KF:57896-4/2001.számú határozatában a Budapest XVI. kerület, Margit u. 114. sz. alatti telephelyen működő, a határozatban felsorolt tíz jogi személy (cég) zajkibocsátási határértékeit egyetemlegesen állapította meg.

A mérőfelület (részfelület)		A megállapított zajkibocsátási határérték[dB/A]	
		Nappal 6 ⁰⁰ -22 ⁰⁰ h	Éjjel 22 ⁰⁰ -6 ⁰⁰ h
1./	A Aradi u. 21., László u. 53., 48., Miklós u. 27., 40., és a Margit u. 31-43. sz. alatti lakóépületek védendő homlokzatai előtt 2 m-re:	50 dB	40 dB
2./1.	A Arany J. u. 52-90. és a Sasvár u. 130. sz. alatti lakóépületek védendő homlokzatai előtt 2 m-re:	50 dB	40 dB
2./2.	Az Arany J. u. 94. sz. alatti mentőállomás védendő homlokzatai előtt 2 m-re:	50 dB	--
3./	A Budapesti út sz. alatti Csonka János Szakmunkásképző és Szakközépiskola védendő homlokzatai előtt 2 m-re:	50 dB	--

Jelenleg a járműgyártás megszűnt, a Felikon Kft által tulajdonolt területen több vállalkozás raktározást, illetve egyéb tevékenységet végez.

A Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzat – 30/2000.(VII.14.) rendelet – figyelembe vételével a vizsgált terület és környezetének építési övezetei:



Övezeti terv részlete

Az Ikarus Ipari Park M-munkahelyi terület, amely terület **zajtól nem védendő**. Védettséget akkor élvezne, ha lenne rajta lakóépület vagy intézményépület.

A közvetlen környezet:

Égtáj	Övezet	Hasznosítás	Zajvédelmi megítélés
ÉNy	MZ	telephely, irodák	zajtól nem védendő
	I	oktatási létesítmény	zajtól védendő nappal
	MZ	telephely	zajtól nem védendő
	KV-EN	üzemanyag töltő állomás	zajtól nem védendő
ÉK	MZ	telephely	zajtól nem védendő
DK	IZ	sporttelep	zajtól védendő nappal
	L4	Margit u. túloldalán lakóterület	zajtól védendő
	IZ	intézményterület	zajtól védendő
DNy	L4	Arany János u. túloldalán lakóterület	zajtól védendő
	I	telephely	zajtól nem védendő

Zajforrások a külső környezetben

Az Ikarus Ipari Park területének környezetében jelentős zajkibocsátással rendelkező üzemi létesítmény nincs.

A területet határoló közutak - Arany János u. és Margit u. - közúti járműforgalmára vonatkozó megállapításokat a későbbiekben elemezzük.

Zajforrások a területen belül

Az Ikarus Ipari Park területén jelenleg több, többnyire raktározási tevékenységgel foglalkozó vállalkozás működik, ezekhez anyagmozgatás, az épületek közötti területen járműforgalom kapcsolódik, gyakorlatilag a nappali időszakban.

2.3.1.2. A beépítési terv zajvédelmi szempontból történő vizsgálata

Egy terület hasznosíthatóságát befolyásolja a terület építési övezete, a KVSz, OTÉK és egyéb építéshatósági előírás, illetőleg mindezek környezeti-zajvédelmi értelmezése, mint pl.:

- zajtól védendő épületek elhelyezhetők-e
- milyen feltételekkel helyezhetők el
- zajt előidéző létesítmények elhelyezhetők-e
- milyen zajforrások telepíthetők
- a közvetlen környezet milyen hatást gyakorol a területre
- a közvetlen környezet mennyire terhelhető újabb zajkibocsátással

Fentiek tisztázását céloztuk meg részben a vonatkozó rendelkezések, előírások áttanulmányozásával, részben helyszíni vizsgálattal.

Követelmények, előírások

- 284/2007.(X.29.) Korm. sz. rendelet a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól
9. § (1) A környezetbe zajt vagy rezgést kibocsátó létesítményeket úgy kell tervezni és megvalósítani, hogy a védendő területen, épületben és helyiségben a zaj- vagy rezgésterhelés feleljen meg a zaj- és rezgésterhelési követelményeknek.
- 93/2007.(XII.18.) KvVM rendelet a zajkibocsátási határértékek megállapításának, valamint a zaj- és rezgés-kibocsátás ellenőrzésének módjáról
- 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról
- A 30/2000.(VII. 14.) ök. rendelet 11. § (14) bek. szerint

(14) Tilos új zajforrást telepíteni, ha a zajforrás közvetlen hatásterületén a zajterhelés mértéke már meghaladja, illetve az új zajforrás üzembe helyezésének következtében várhatóan meghaladja az adott területre meghatározott zajterhelési határértéket, kivéve, ha a zajkibocsátó saját költségén, a hatásterületen olyan zajkibocsátás csökkenést ért el, amely biztosítja a zajterhelési határérték betartását.

2.3.1.3. A módosítás során elérendő célok zajvédelmi szempontból

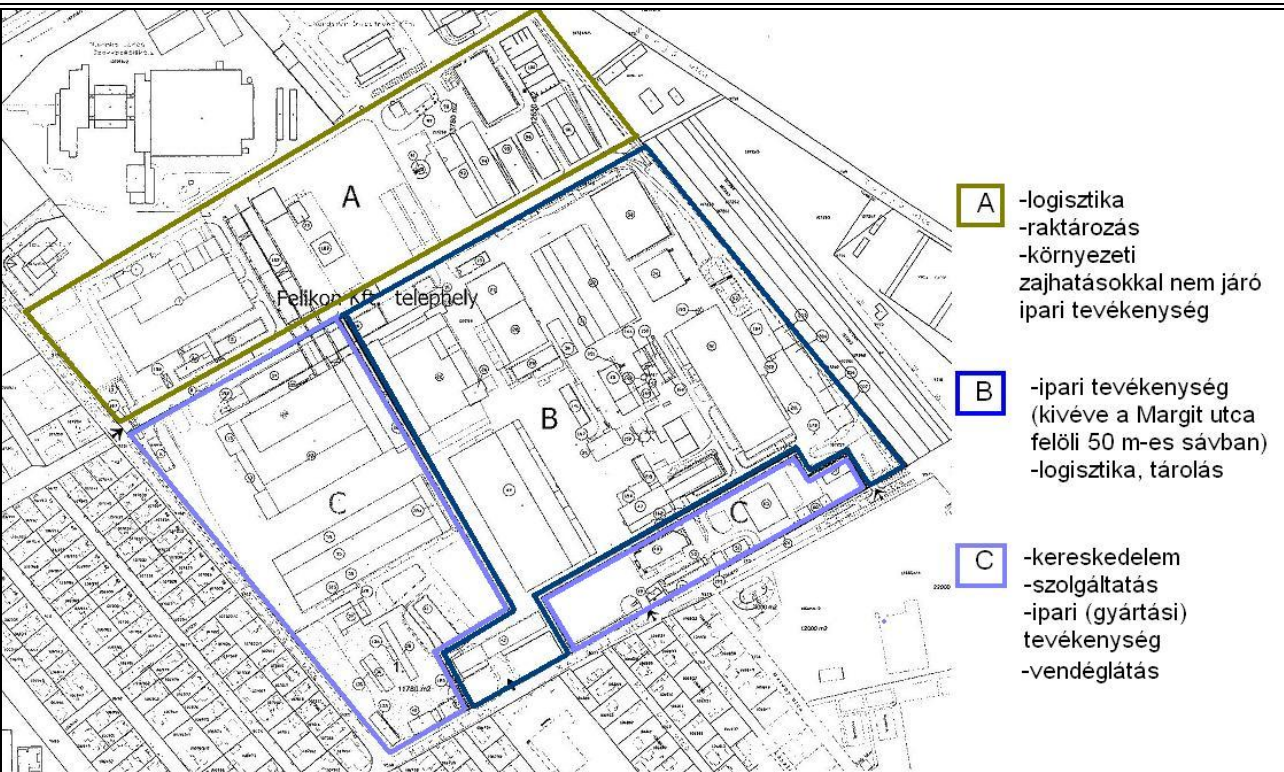
A külső környezetben lévő védendő terület-részek eltérnek egymástól a zajvédelmi érzékenység szempontjából, amely a vonatkozó határértékekben is megjelenik.

- Zajtól védendő homlokzat előtt a zajterhelési határérték:

üzemi zaj			közlekedési zaj				
övezet	nappal	éjszaka	út besorolása		nappal	éjszaka	
I- intézmény	55 dB	45 dB	önkormányzati tulajdonú gyűjtőút	intézményterület	65 dB	55 dB	
L4- kisvárosias lakóterület	50 dB	40 dB		kisvárosias lakóterület	60 dB	50 dB	
				kiszolgáló út, lakóút	kisvárosias lakóterület	55 dB	45 dB
				belterületi főút	kisvárosias lakóterület	65 dB	55 dB

- Az új üzemi létesítményektől illetőleg a területen kialakuló tevékenységtől származó zajterhelés nem lehet nagyobb a vonatkozó rendeletben meghatározott határértéknél.
- A szabályozásra kerülő területeknek funkciójuknak megfelelő védelmet kell kapniuk. Amennyiben zajtól védendő épületek (pl. intézmény-épület) kerülnek kialakításra, azok homlokzata előtt illetőleg belső tereiben a vonatkozó határértékek teljesülése kötelező.
- A közlekedési zajterhelés a határoló utakon nem növekedhet jelentős mértékben.

2.3.1.4. Tervezett hasznosítás



A megjelölt területeken telepíthető üzemi (ipari) tevékenység meghatározás környezeti zajvédelmi szempontból nem tesz különbséget a telepíthető létesítmények között.

Az üzemi zajterhelési határértékeket alkalmazó követelményrendszer azonos módon kezel minden környezeti zaj-és rezgésforrást, amely működése, alkalmazása esetén a környezetben zajt és rezgést okoz.

Ilyen értelemben környezeti zaj- és rezgésforrás a környezeti zajt, rezgést előidéző, termelő, szolgáltató tevékenység, vagy az ilyen tevékenységhez használt, környezeti zajt, rezgést előidéző telephely, gép, berendezés, ideértve a termelő, szolgáltató tevékenységhez kapcsolódó, telephelyen belüli - közlekedési célú tevékenységnek nem minősülő - járműhasználat, járműmozgás, rakodás.

Ugyanakkor a fenti tevékenységek, a területen kialakítandó létesítmények működésükkel, kiszolgálásukkal **forgalomvonzó hatásúak** lehetnek. A járulékos járműforgalom, amely egy része személygépkocsi forgalom, más része, a szállítási forgalom közepes és nehéz tehergépkocsi elhaladásokat igényel. Ennek hatására az igénybevett utakon a közlekedéstől származó zajterhelés megváltozik, esetleg megnő.

2.3.2. Levegővédelem

2.3.2.1. A terület levegővédelmi vizsgálata

A volt Ikarus telephelyen évtizedekig számos pontforrás üzemelt, de a gyár tevékenységének megszűnésével ezeknek a pontforrásoknak üzemelését kivétel nélkül megszüntették. A még megmaradt kűrtők ill. kémények elbontásra várnak, 2 kéményt mint „építményt” egy távközlési cég hasznosít.

Jelenleg az ipari park területén egy bejelentett pontforrás található, 1 db. hőenergia termeléshez kapcsolódó Buderus földgázkazán, amely 2012 évben nem üzemelt.

Az Ikarus Ipari Park jelenlegi tevékenységekhez kapcsolódnak még fűtést és melegvíz ellátást szolgáló kazánkémények, amelyek a vonatkozó rendelet értelmében teljesítményük alapján nem minősülnek nem bejelentés köteles pontforrásoknak.

A beruházás környezetének legfontosabb meteorológiai jellemzői:

Évi csapadékmennyiség: kb. 540-550 mm

Évi középhőmérséklet: 10,1-10,2°C

Uralkodó szélirány, és szélesebesség: ÉNy-i, 2,5-3,0 m/s.

A vizsgált terület jelenlegi légszennyezettségi helyzete (alapállapot):

A terület légszennyezettségi helyzetét jelentős mértékben a közlekedés határozza meg.

Az alapállapot meghatározásához több tényezőt vettünk figyelembe, amelyeket összehasonlítva és értékelve műszaki becsléssel meghatároztuk a vizsgált területre jellemző alapállapotot.

A meghatározás szempontjai a következők voltak:

- OLM mérőállomás adatai az OLM adatai alapján (Körakas park)
- Jelenlegi állapot ábrázolása terjedési modell számítással az Arany János u. vizsgált szakaszán jelenlegi forgalmi adatok felhasználásával.

A vizsgált légszennyező anyagokra vonatkozóan a vonatkozó határértékek és a megállapított alapterhelés a következők szerint alakul:

Légszennyező anyag	Határértékek a 4/2011.(I. 14.) VM rendelet szerint [µg/m³]			Körakas park 2012	Alapterhelés a vizsgált területre [µg/m³]
	órás	24 órás	éves	éves	éves
Szén-monoxid	10000	5000*	3000	458	458
NO ₂	100	85	40	29,4	33
PM ₁₀		50	40	29	29

* 8 órás mozgó átlag

Forgalomszámlálási adatok a jelen megvalósíthatósági tanulmány elkészítéséhez végzett forgalomszámlálás adatai alapján:

Útszakasz	Személygépkocsi	Kis tehergépkocsi	Nehéz tehergépkocsi	Autóbusz
Arany János u.	862	12	0	21

Jelenlegi állapot ábrázolása terjedési modell számítással az Arany János út tervezési területének környezetében a jelenlegi forgalmi adatok felhasználásával

Alapterhelés meghatározása számítógépes modellezéssel

A modell futtatásokat az AIR-CALC 3.3. modell segítségével végeztük el CO, NO₂ és PM₁₀ komponensekre. Mivel kén-dioxid esetében minimális a városi háttér terhelés és a hozzá adódó levegőterhelés mértéke is alacsony, elégtelen CH esetében pedig a rendelet nem állapít meg határértéket, ezért az utóbbi két komponensre nem végeztünk modellezést.

A modell készítésénél a jelenlegi állapot levegőminőségnek meghatározásához a városi háttér adatokat, alapadatokat, meteorológiai paramétereket, valamint a terület jelenlegi forgalmi viszonyairól kapott adatszolgáltatást, a gépjárművek 2013 évre vonatkozó fajlagos kibocsátási értékeit vettük figyelembe.

Az alapterhelésre vonatkozó modellezés eredményei:

A jelenlegi levegőterheltségi értékek a modellezés alapján órás koncentráció értékekben kerültek meghatározásra.

Modellfuttatás eredményei:

Jelenlegi állapot (órás konc.)		CO (órás konc.)	NO (órás konc.)	PM (órás konc.)
Arany János u.	Max. koncentráció növekmény µg/m³(121,9	27,83	0,42
	Átlagos koncentráció növekmény µg/m³	-	15,13	-
	Hatástávolság m	0	6	0
	Alapterhelés µg/m³	492	20,5	27
	A területen kialakuló max. konc. µg/m³	613,9	48,3	27,4

CO koncentráció:

Az eredmények alapján a koncentrációk a közvetlen beruházási területen és annak környezetében is lényegesen határérték alattiak.

NO₂ koncentrációk:

A közvetlen beruházási terület alapterhelése NO₂ tekintetében a számítások szerint az órás egészségügyi határérték alatt marad, az NO₂ órás átlagos koncentráció növekmény a forgalomból adódóan 15,13 µg/m³. (a városi háttér alapterhelés, amelyre ez a növekmény adódik: 20,5 µg/m³). A tervezett beruházás helyszínén a koncentrációk az egészségügyi határértékek alatt vannak.

A Körakas parti mérőállomás adatai ezzel összhangban vannak.

PM₁₀ komponens esetében

A közvetlen beruházási területen a jelenlegi forgalomból származó átlagos koncentráció növekmény nem számottevő, a tervezett beruházási területen a számításba veendő alapterhelésnek a Körakas parti mérőállomás adatai tekinthetők. A koncentrációk az egészségügyi határértékek alatt vannak.

Tehát az alapállapotnál meghatározott koncentrációk a modellezés eredményei alapján figyelembe vehetők.

2.3.2.2. A beépítési terv levegővédelmi szempontból történő vizsgálata

A beépítési terv kapcsán levegővédelmi szempontból meg kell vizsgálni a betelepülő technológiák várható kibocsátásait, a gépkocsi tárolás levegőterhelésének kérdését, a vonalforrások kibocsátásait az épületek környezetében, ill. a környezetben található esetleges további légszennyező források tervezési területre gyakorolt hatásait és ezek együtthatását is.

A várható légszennyező források tehát jelen esetben:

- Helyhez kötött pontforrások üzemeléséből adódó légszennyező források
 - a) Épületek energiaellátása,
 - b) Garázselszívók
- Vonalforrások működéséből (közlekedésből) adódó légszennyezés

A környezetben található további pontforrások: nincsenek érdemleges hatással rendelkező további források a tervezési területen.

Az alapállapot vizsgálatnál megállapítottuk a vizsgált terület alapállapotát, ill. a várható terhelhetőségét.

A beépítési terv levegővédelmi szempontból történő vizsgálatkor meg kell határozni, hogy a tervezett technológiák ill. források emissziói, kielégítik-e a levegővédelmi követelményeket ill. együtt üzemelésük során a terület terhelhetőségén belül maradnak-e?

A vonatkozó alapvető előírásokat a 306/2010. (XII.23.) Korm. rend., továbbá a 4/2011.(I. 14.) VM rendelet , és 6/2011.(I. 14.) VM rendelet tartalmazza.

A várható levegővédelmi állapotot a 7. fejezetben a „javasolt beépítés, változás várható környezeti hatásai” c. alatt tárgyaljuk.

2.3.3.Felszíni – és felszín alatti vizek védelme

2.3.3.1.A terület leírása felszíni-és felszín alatti vizek védelme szempontjából

Az Ikarus Karosszéria és Járműgyár talajra, valamint felszíni-és felszín alatti vizekre gyakorolt hatásának megítélése szempontjából az első fontos lépés volt az 1998 évi privatizáció, mivel az ÁPV Rt. megbízására a P-E International cég 1997-ben elkészítette az IKARUS gyár első környezeti hatástanulmányát.

A hatástanulmányt több jelentős környezeti vizsgálat követte. A Golder Associates Hungary Kft. már 1999 júniusában kármentesítési javaslatot adott ki az Ikarus Rt. Mátyásföldi telephelyének veszélyes hulladék tárolójáról. (Környezeti állapotfelmérési jelentés)

Az 1999-2004 év között elvégzett további környezeti vizsgálatok megállapították, hogy az Ikarus Karosszéria és Járműgyár tevékenységhez kapcsolódóan a nem megfelelő veszélyes hulladék tárolás és csapadékvíz elvezetés miatt elszennyeződött a földtani közeg és ezen keresztül a talajvíz. (Megaterra Kft. és ELGOSCAR-2000 Kft. vizsgálati jelentései)

A tényfeltárást követően 2004-ben a Budapest XVI. belterületén lévő **107259 és 107245 helyrajzi számú ingatlanokra a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség tartós környezeti károsodást jegyeztetett be.**

A felmérések két helyszínen mutatták a legkoncentráltabb szennyeződést: a volt veszélyes hulladék tároló területén és a csapadékvíz gyűjtőhely környezetében. (a klórozott alifás szénhidrogén koncentrációja 2006 évben a szennyeződés középpontja környezetében elérte a 2500 µg/l értéket. A vonatkozó szabályozás szerinti „B” szennyezettségi határérték halogénezett alifás szénhidrogének összesen: 40µg/l)

A régi veszélyes hulladék tárolót időközben megszüntették, szennyezett szerkezeti elemeit elbontották és elszállították, a szennyezett legfelső talajréteget kicserélték. Részleges talajcserét hajtottak végre továbbá a telepen akkor működött üzemanyag kutak környezetében.(forrás: ARGON-GEO Kft. környezetföldtani tényfeltárás dokumentuma 2003, valamint szóbeli tájékoztatás)

A talaj lokális, foltszerű szennyeződéseit az IKARUS Járműjavító Rt. 2000-2003 között felszámolta, megszüntette. (forrás: ELGOSCAR 2000 Kft. Műszaki beavatkozás záró dokumentáció 2011.)



A talajvíz szennyezettség helyzete:

A 2002-és 2004 évek között végzett tényfeltárási vizsgálatok megállapították, hogy az egykori Ikarus telephelyen a környezetkárosodás elsősorban a talajvíztestet érintette. (Megaterra Kft. és ELGOSCAR-2000 Kft.)

A vizsgálatok két típusú szennyezést tártak fel:

- illékony klórozott szénhidrogének (elsősorban triklór-etilén és széntetraklorid)
- toxikus nehézfémek (elsősorban cink és ólom).

A talajvízben a klórozott alifás szénhidrogének okoztak beavatkozási határértéket meghaladó szennyezést. (elsősorban triklór- etilén volt jelen, melyet főként zsírtalanításra használtak a területen.)

A tényfeltárási eredményeit összefoglaló tényfeltárási záró dokumentáció alapján elkészített műszaki beavatkozási tervet a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség (továbbiakban:Felügyelőség) 2880-5/2004. számú határozatában 2004.05.26-án elfogadta és kötelezte a tulajdonost (B.C.R.E. Felikon Kft.) a kármentesítés műszaki beavatkozásának - a benyújtott tervek szerinti - végrehajtására.

Az illetékes környezetvédelmi felügyelőség 2880-5/2004. sz. határozatában illékony klórozott szénhidrogénekre „talajvízben "D" = 1 00 µg /l.” határértéket állapított meg.



Kármentesítés:

A műszaki beavatkozási terv elfogadását követően készített vízjogi létesítési engedély (KTVF 24258-2/2005) alapján elvégzett vizes műtárgyak próbaüzeme 2005-ben kezdődött, majd az eredményes próbaüzem lezárásával a Felügyelőség a vízi létesítmények vízjogi üzemeltetési engedélyét 2007 augusztusában 27307-4/2007. sz. határozatában adta meg. (forrás: ELGOSCAR 2000 Kft. záró dokumentáció 2011.)

A kármentesítést az ELGOSCAR 2000 Kft. végezte. A műszaki beavatkozás 6 és fél évig zajlott (2004. augusztus - 2010. december). 2011. év elején történt meg a műszaki beavatkozás lezárása, a záró dokumentáció és az utó monitoring terv beadása a környezetvédelmi felügyelőségre.

A kármentesítés során meghatározták a területen a szennyezés középpontját. Ezeken a pontokon a szennyezettség nagyságrendekkel meghaladta a környezetvédelmi szakhatóság által megadott határértéket.

A kármentesítés során termelő és figyelő kutakat létesítettek, több százezer köbméter talajvíz került kitermelésre, mentesítésre majd elszikasztásra. A területen történő szikkasztást annak érdekében alkalmazták, hogy a nagy vízmennyiség kiemelése ne okozzon vízhiányt és ne változtassák meg a helyi áramlási viszonyokat.

Az ELGOSCAR 2000 Kft. záró dokumentációja alapján a kármentesítés során kitermelt, és határérték alá tisztított vízmennyiséget a környezetvédelmi Felügyelőség rendelkezésének megfelelően a szennyezett területen kívül, a telephely nyugati részén kialakított drénárkokban szikkasztották el. A szikkasztott víz minőségének mérésére negyedévente mintavételezés és laboratóriumi elemzés történt vízkezelőről kikerülő vízből.

A jelentés megállapítja az alábbiakat: „A 2010. évi intenzív vízkitermelés hatására a harmadik negyedévben a laboratóriumi vizsgálati eredmények alapján az összes klórozott alifás szénhidrogén koncentráció a területen található valamennyi talajvízkútban "D" határérték alá csökkent. Az ezt követő vizsgálatok azt igazolják, hogy a IV. negyedévben sem emelkedett az összes alifás VOCI koncentráció egyik kútban sem a 100 µg/l-es határérték fölé. A Szilas-patakhöz legközelebb eső 1-3 figyelőkútban a kármentesítés teljes ideje alatt a "B" határérték (40 µg/l) alatt volt a szennyezőanyag koncentráció.”

továbbá: „a közölt laboratóriumi vizsgálati jegyzőkönyvekből is kitűnik, hogy a talajvíz összes klórozott alifás szénhidrogén tartalma "D" határérték alá csökkent és fél éven keresztül a talajvízben mérhető összes alifás VOCI koncentrációt kármentesítési határérték alatt tudtuk tartani, tehát a műszaki beavatkozás sikeresnek tekinthető.”

- A záró dokumentáció az alábbi javaslatokat fogalmazta meg:

Mivel a kármentesítés befejezéséhez közeledve a csapadékosabb időszakokban (2009 tavasza, 2010 tavasza) a szennyezőanyag koncentráció egyes kutakban a megállapított határérték fölé emelkedett, melyet intenzívebb vízkitermeléssel tudtak ismét "D" határérték alá csökkenteni a kármentesítést végző ELGOSCAR 2000 Kft. a műszaki beavatkozás zárásával egy időben a "D" kármentesítési határérték módosítását kérte a Felügyelőségtől. (A megnövekedett koncentrációt a szakemberek véleménye szerint feltételezhetően a talajban megkötődött alifás szénhidrogének mobilizálódása és talajvízbe jutása okozhatta.)

- Az utóellenőrzési tevékenységhez a kármentesítést végző szakemberek javasolták a kutak számának csökkentését. A meghagyásra javasolt kutak kijelölésénél figyelembe vették, hogy a korábbi szennyezett gócban maradjanak meg a monitoring kutak. A 2010. év eleji vizsgálat során a legszennyezettebb 3 db. kút megtartását javasolták a legjelentősebb triklór-etilén tartalom kimutatására. Javaslatot tettek továbbá a vizsgálatok gyakoriságára.

- A műszaki beavatkozás záró dokumentáció elfogadását követően a 219/2004 (VII.21.) Korm. rendelet 33. § szerint a terület tulajdonosai az akkreditált mintavételek és vizsgálatok alapján kezdeményezhetik a tartós környezeti károsodás tényének ingatlan nyilvántartásból való törlését.

Jelenlegi helyzet:

A műszaki beavatkozás- és záró dokumentációjának hatósági elfogadása mindeddig nem történt meg.

Az ELGOSCAR 2000 Kft. 2013.november 19 –én kiegészítést nyújtott be a Felikon Ingatlankezelő –és Hasznosító Kft. mátyásföldi telephelyén (1165 Budapest, Margit u.114.) végzett részletes tényfeltárás záró dokumentációjához.

A Felügyelőség a KTVF 3729-14/2013 sz. végzésében a kármentesítés, a záró dokumentáció, és annak kiegészítésében foglaltakkal kapcsolatban további kötelezettségeket írt elő a tényállás tisztázására, a talajvíz triklór –etilén és klórozott szénhidrogén szennyeződésére, a szennyezettség lehatárolására és a javaslat a „D” kármentesítési célállapot meghatározására vonatkozóan.(különösen triklór-etilén esetében).

- A benyújtott anyagnak meg kell felelnie a Felügyelőség által támasztott lehatárolási igényeknek mind a „B” szennyezettségi határérték, mind a „D” kármentesítési határérték tekintetében, valamint a szennyeződés lehatárolást „mért értékekkel, bizonyítható módon el kell végezni”.
- Továbbá a horizontális talajvíz szennyezettségi kép minden fő irányában olyan monitoring kutak bevonását írta elő, amelyek a rendelkezésre álló mért adatok alapján szennyezetlennek minősülnek.

A kiegészítő dokumentáció benyújtási határideje: 2014.február 25.

Fontosnak tartjuk hangsúlyozni, hogy folyamatban lévő ügyről van szó, amely megnyugtató lezárásáig az ingatlan nyilvántartásban továbbra is szerepel a 107259 és 107245 helyrajzi számú ingatlanokra a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség által bejegyeztetett tartós környezeti károsodás ténye, **számunkra jelenleg még ismeretlen esetleges kikötésekkel, korlátozásokkal.**

2.3.3.2. A beépítési terv felszíni- és felszín alatti vizek védelme szempontjából történő vizsgálata

A terület további hasznosíthatóságát az építéshatósági előírások, szabályozások mellett a felszíni- és felszín alatti vizek és földtani közegek védelmét szolgáló környezetvédelmi előírások is meghatározzák.

Ezért

- meg kell vizsgálni, hogy a vonatkozó környezetvédelmi előírások, rendeletek, hatósági kötelezések mennyire érvényesülnek a területen?
- a terület ismeretében milyen funkciók és milyen feltételek mellett helyezhetők el?

Követelmények, előírások:

- A felszín alatti vizek és a földtani közeg állapotát érintő tevékenységekre a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásai érvényesek.
- A környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről a 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet rendelkezik.
- Tekintetbe kell venni továbbá a hulladékok és veszélyes hulladékok kezelésére vonatkozó előírások és jogszabályok érvényesülését, így a 213/2001. (XI. 14.) Korm. rendelet

előírásait a települési hulladékkal kapcsolatos tevékenységek végzésének feltételeiről, valamint a 98/2001. (VI. 15.) Korm. rendelet előírásait a veszélyes hulladékkal kapcsolatos tevékenységek végzésének feltételeiről.

- **Ismételten szeretnénk felhívni a figyelmet arra, hogy tekintettel a fennálló talajvíz szennyezettségi helyzetre, a terület tervezett hasznosítását a folyamatban lévő környezetvédelmi szakhatósági eljárás végső kimenetele /határozata is alapvetően módosíthatja.**

A 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet a felszín alatti vizek védelméről a következőket írja elő:

„25. § (1) A vízvédelmi hatóság a tényfeltárási záródokumentáció - illetőleg a területhasználat tekintetében szükség esetén az érintett önkormányzat bevonásával, az érvényben lévő, illetve a tervezett településrendezési terv - figyelembevételével 2 hónapon belül dönt a záró dokumentáció elbírálásáról, valamint a szennyezettséggel, károsodással kapcsolatos további feladatokról, így:

a) a tényfeltárás folytatásáról;

b) az (E) egyedi szennyezettségi határérték, illetőleg a (D) kármentesítési célállapot határérték megállapításáról;

c) a beavatkozás elvégzésének szükségességéről, illetve a beavatkozás megvalósítási terve (a továbbiakban: beavatkozási terv) elkészítésének és benyújtásának elrendeléséről, amennyiben a szennyezettség meghaladja a (D) kármentesítési célállapot határértékét;

d) a tényfeltárást követő kármentesítési monitoring elrendeléséről;

e) a kármentesítés befejezéséről, ha minden körülmény együttes mérlegelése azt mutatja, hogy a további kármentesítési munkára nincs szükség.”

Amennyiben esetlegesen beavatkozás válik szükségessé, a rendelet alábbi pontja is számításba veendő:

„26. § (4) A beavatkozást elrendelő határozatnak - a közigazgatási hatósági eljárás általános szabályairól szóló törvényben előírt tartalmi követelményeken túlmenően - tartalmaznia kell, az okozó (felelős) által benyújtott beavatkozási tervre alapozottan:

....c) kötelezést a szennyezett, károsodott, illetve a kármentesítési munkálatokkal érintett területnek a kármentesítés céljából történő szabaddá tételére.”

„33. § (1) Tartós környezetkárosodásnak minősül, ha a rendelet hatálya alá tartozó tevékenység olyan károsodást okozott a földtani közegben, illetve a felszín alatti vízben, amely a természeti folyamatok vagy beavatkozás révén a tényfeltárási záródokumentáció elfogadásától számított öt éven belül sem csökken a (D) kármentesítési célállapot határérték alá.

..... „(3) A (2) bekezdés szerinti határozatnak tartalmaznia kell a károsodás jellegét és mértékét az alábbiak szerint:”

.....” e) a tartós környezetkárosodás miatt a határozatban, vagy jogszabály alapján tartós környezetkárosodással összefüggésben megállapított kötelezettségeket (így például: területhasználati korlátozásokat, meghatározott (D) kármentesítési célállapotot, illetve annak elérését, vagy egy adott telephelyre megállapított (E) egyedi szennyezettségi határértékét), továbbá a monitoringot,.....”

A felsorolt jogszabályi előírásokat jelen esetben tekintetbe kell venni.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a Felügyelőség a tényfeltárás záró dokumentáció elfogadását követő határozatában szereplő monitoring kutak előírásoknak megfelelő működését a tervezett területhasználatok során, - amennyiben a területhasználatokat egyéb környezetvédelmi korlátozások nem korlátozzák – folyamatosan biztosítani kell.

El kell végezni továbbá az ezzel kapcsolatos adminisztráció teljesítését is.

2.4. Közlekedési vizsgálat

A közlekedési vizsgálat és fejlesztési javaslat az „A településrendezési tervek közötti közlekedési munkarészei — Tartalmi követelmények” megnevezésű, e-UT 02.01.41 sz. ütiügyi műszaki előírásban foglaltak szerint készült, figyelembe véve az e-UT 03.01.11Közüta tervezése ütiügyi műszaki előírásban foglaltakat, és összhangban a további kapcsolódó előírásokkal, jogszabályokkal.

2.4.1. Közlekedési hálózat vizsgálata:

A vizsgált terület Budapest XVI. kerületében, az M0 autót – 3 sz. főút csomópontjától nyugat – dél-nyugati irányban, a Sarjú út – Margit u. – Arany János u. – Budapesti út által közrezárt ipari területen található.

A terület megközelítése leginkább a Veres Péter út – Baross Gábor u. vagy Veres Péter út – Sarjú út irányából történik, de a Füredi út – Mátyás király u. útvonal is jellemző útvonal.

Az utak hálózati besorolása:

- Sarjú út távlati főút: B.V.c.D
- Margit u., Arany János u. és Budapesti út: KFKT

Mivel a meglévő iparterületet lakóterület veszi körül, így a terület forgalmi funkciói keverednek.

A fejlesztési terület nehéz tehergépkocsival történő megközelíthetősége az érvényben lévő 12 t ösztömeg korlátozás miatt csak útvonal engedéllyel lehetséges, amelyet tovább nehezít a Sarjú út – Veres Péter u. csomópontjánál megtalálható HÉV felüljáró miatti 3.7 méter magasságkorlátozás.

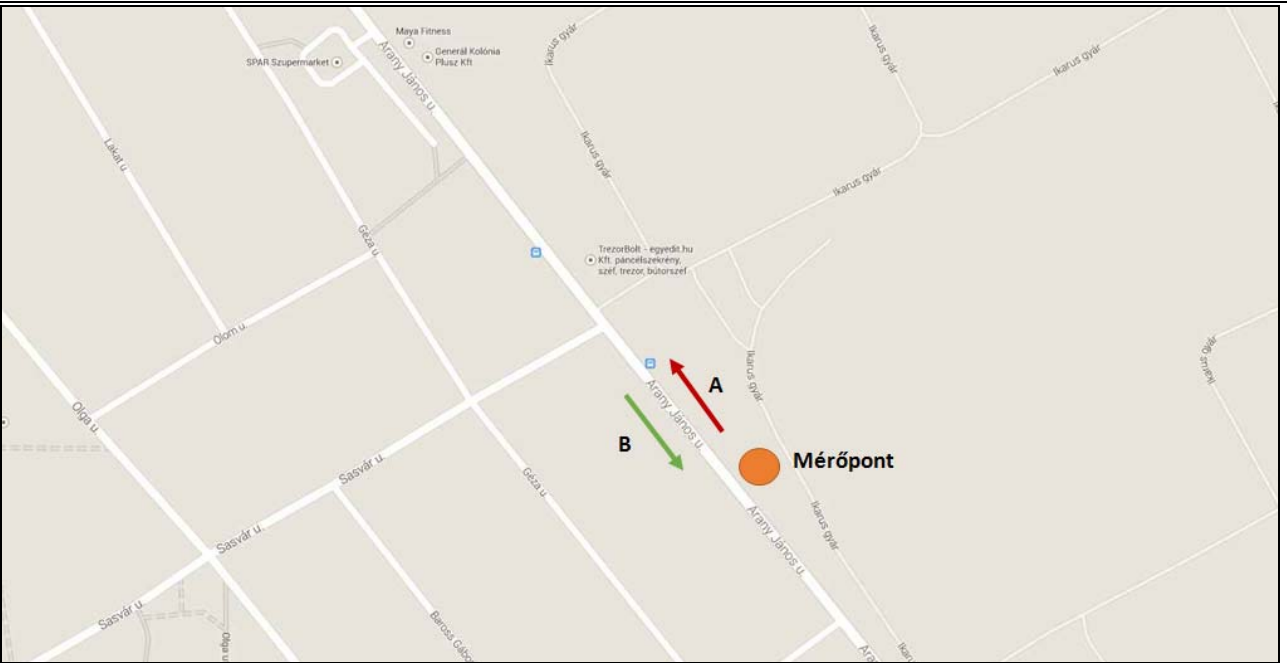
2.4.2. Forgalmi vizsgálat:

A terület jelenlegi gépjármű forgalmát a fejlesztési területen működő vállalkozások – bérlemények adják, amely a 2 db. Arany János utcai és az 1 db. Margit utcai kapun keresztül juthat be a területre. Az Arany János utcában a terület jelenlegi forgalmi terhelésének feltérképezésére keresztmetszeti forgalomszámlálást végeztünk a reggeli csúcsforgalmi időszakban, amelyet az alábbi táblázatokban részleteztünk:

Forgalom számlálás							
Helye:	1165 Bp. Arany János utca						
Irány:	A - Sasvár u. felé						
Idő	Személy-Kishaszon gépjárművek	Csuklós busz	Szóló busz	Könnyű teher	Közepes teher	Motorkerékpár	Kerékpár
7:15-7:30	127	0	1	1	2	0	0
7:30-7:45	111	0	0	1	0	0	0
7:45-8:00	119	0	1	1	0	1	1
8:00-8:15	111	0	1	1	1	0	1
Összesen:	468	0	3	4	3	1	2

Forgalom számlálás							
Helye:	1165 Bp. Arany János utca						
Irány:	B - Zrínyi u. felé						
Idő	Személy-Kishaszon gépjárművek	Csuklós busz	Szóló busz	Könnyű teher	Közepes teher	Motorkerékpár	Kerékpár
7:15-7:30	88	4	1	2	0	0	0
7:30-7:45	96	3	1	1	0	0	0
7:45-8:00	113	3	1	2	0	0	0
8:00-8:15	97	4	1	0	0	0	0
Összesen:	394	14	4	5	0	0	0

A forgalomszámlálás helyszíne:



A térség megközelítési lehetősége a távlati fejlesztési tervek alapján sem fog kardinálisan megváltozni, így teherforgalmi szempontból elsősorban az M0 – 3. sz. út csomópont irányából és irányába haladó forgalommal kell számolni. Az érvényben lévő rendezési tervek az érintett úrvonalak funkciójának – osztályba sorolásának módosítását nem irányozza elő, a meglévő útvonalak tehermentesítése sem a Fővárosi Önkormányzat, sem a XVI. kerületi Önkormányzat fejlesztési koncepciójában nem szerepel.

2.4.3. Községi közlekedés:

A vizsgált területet a határoló Arany János utcában, lévő megállópárral a következő BKK által üzemeltetett buszviszonylatok tájrák fel:

- 44 jelű viszonylat: Centenárium lakótelep – Örs vezér tér (óránként 4-8 járat időszaktól függően)
- 46 jelű viszonylat: Újpalota, Nyírpalota u. – Rákoskeresztúr városközpont (óránként és irányonként 2-3 járat időszaktól függően)
- 146 jelű viszonylat: Újpalota, Nyírpalota u. – Rákoskeresztúr városközpont (hétköznapi reggel csúcsidőben 3 járat)

- 244 jelű viszonylat: Centenárium lakótelep – Örs vezér tér (munkanapokon óránként 2-7 járat időszaktól függően)
- a 996 és a 996A éjszakai járatok a Határ út metrómegálló felől tájrák fel a területet a Mátyás király út – Budapesti út csomópontjában lévő megállóból.

A területtől kb. 1 km távolságra (10-15 perc gyalogút) található a „gödöllői” HÉV Mátyásfüldi megálló, amely a buszjáratokon túl igen jó tömegközlekedési kapcsolatot jelent.

2.4.4. Parkolás:

A területen ma is jelentkezik a működő gazdasági létesítményekhez kapcsolódó parkolási igény, amely elsősorban területen belül megoldott, de a terület határán is több kiépített parkoló helyezkedik el. A határoló utak forgalmát a terület parkolási igénye és rendje nem zavarja.

2.4.5. Gyalogos és kerékpáros közlekedés vizsgálata és javaslata:

A vizsgált területen önálló kerékpárút nincs kiépítve, ez a terület jelen állapotában és forgalmi terheltsége mellett forgalomtechnikai problémát – közlekedési eszközök közötti konfliktushelyzetet nem generál.

A Margit utcán a Bányai utcától az Arany János utca felé két oldali járda, Az Arany János utcában két oldali járda, továbbá a Budapesti úton a Komáromi és az Arany János u. között egy oldali járda található – ebből adódóan a terület gyalogos és közforgalmú közlekedési kapcsolatokhoz illetve a lakóházakhoz vezető útvonalain járdával ellátottnak nevezhető.

2.5. Közművek vizsgálata

2.5.1. Vízellátás

A tanulmányban szereplő terület, korábban iparterületként működött. Ennek megfelelően a jelenlegi vízellátása megfelelő, jelentős tartalékokkal rendelkezik. Tanulmányunkhoz az alábbi számításokat, vizsgálatokat végeztük el.

- a tervezett új hasznosítás mekkora vízigényt generál
- a meglévő vízellátó hálózat milyen kapacitással rendelkezik, ez elegendő-e a fejlesztés után jelentkező vízigények kielégítésére
- szükségessé váló fejlesztések vizsgálata

A területen a tervezett fejlesztés figyelembevételével az alábbi vízigények jelentkeznek: használati (ivó, ipari), tűzi és locsolási célú.

A területi és beépítés mutatók alapján számított:

- használati vízigény: 1350 m³/nap,
- locsolási vízigény: 772 m³/nap, (csak locsolási időszakban jelentkezik)
- becsült mértékadó tűzvízigény: 5,2 m³/perc

A terület meglévő vízellátására a Fővárosi Vízművek Zrt. által szolgáltatott ivóvíz és a saját kutakból kitermelhető kapacitás áll rendelkezésre.

Fővárosi Vízművek Zrt. által kiszolgálható kapacitás: 1326 m³/nap

Saját kutakból kitermelhető vízmennyiség: 2154 m³/nap

Megállapíthatjuk, hogy fentiek együttes mennyisége eléri a tervezett beépítést követően fellépő igényeket.

A tűzvízigény kielégítésére a területen tűzivíztározók állnak rendelkezésre, Javasoljuk a tározók megtartását, üzemszerű felújítását. Az egyes épületeknél jelentkező mértékadó tűzvízigény biztosítására szükségessé válhat újabb tűzivíztározók építése, ennek kapacitásának számítása az épületek terveivel egyidőben történhet

A fejlesztési terület közműves vízellátása Arany János, Margit út DN 300 vezetékről lehetséges. A fejlesztési területen a kutak és tűzivíztározók üzemeltetése a terület üzemeltetéséhez kell tartoznia. A terület belső gerinchálózat vizsgálata későbbi tervfázisban lehetséges. a locsolóhálózat kialakítása során a meglévő kutak vízbázisát kell igénybevenni.

2.5.2. Szennyvíz és csapadécsatorna

A területen keletkező, elvezetendő vizeket az alábbiak szerint csoportosítjuk:

- Kommunális szennyvíz
- Ipari szennyvíz
- Csapadékvíz

A keletkezett kommunális és ipari szennyvízmennyiség meghatározásakor a számított vízigényekből (1350 m³/nap) kell kiindulnunk.

A Fővárosi szennyvízvezető műbe elvezethető szennyvízmennyiség kontingens: 2676 m³/nap Fentiek összevetéséből megállapíthatjuk, hogy a keletkezett szennyvízmennyiség elvezetése megoldott.

Az ipari szennyvíz bevezetése a közterületi szennyvízcsatorna hálózatba csak abban az esetben lehetséges, ha szennyezett víz a szabványokban rögzített paramétereknek megfelel. Minden ipari szennyvíz esetben a víz paraméterei vizsgálandó. Szükség esetén további tisztítás válhat szükségessé. Amennyiben nem, vagy csak nagy költséggel állíthatók elő ezen értékek, a szennyvizet zárt tartályban kell elszállítani.

Csapadékvíz esetében törekedni kell a víz helyszínen tartására. Felhasználási lehetőségek: locsolás és tűzivíztározók feltöltése. Azon csapadékvíz mennyiség ami nem kerül a területen felhasználásra, elszikkasztható illetve elvezetendő elválasztott rendszerű csapadécsatornán keresztül. Szikkasztási lehetőség zöldterületek alatt.

A gépjármű közlekedéssel érintett, burkolt területeken egyedi olajfogó műtárgy elhelyezése szükséges!

A területen elválasztott rendszerű csatornahálózat kiépítése szükséges. A terepadottságok figyelembevételével nyomott csatorna szakaszok építése gazdaságos.

2.5.3. Földgázellátás

A terület jelenlegi földgázellátását DN 100 nagyközépnomású (6 bar) gázvezeték látja el. Rendelkezésre álló kapacitás 3639 m³/h a terület ellátását jelenleg biztosítja. További gázigény kiszolgálása a területen kívüli fejlesztéssel valósítható meg. (nyomásnövelés, átmérőnövelés stb.) A terület tervezett beépítésének fűtési energia kiszolgálására a rendelkezésre álló földgáz kapacitás elegendő. Amennyiben az átlagostól eltérő földgázigény lép fel, esetleg technológiai gázigény merül fel, abban az esetben további kapacitás kiépítése válik szükségessé.

A területre történő betelepülés várható elhúzóódása miatt azonban várhatóan földgáztól eltérő alternatív fűtési módok is teret nyerhetnek, ezzel felszabadítva kapacitást.

A terület belső ellátása a jelenlegi kisnyomású rendszerről megoldható. Szükség esetén a kisnyomású vezetékről további leágazások kiépíthetők.

Amennyiben megtörténik az utak közterületbe vonása a gázelosztóvezeték közterületi vezetékként építhető. Minden fogyasztó saját főmérővel rendelkezhet. Amennyiben egyes szakaszokon nagyobb órácsúcs várható, számítás alapján indokolt lehet nagyobb nyomásfokozatú vezetékek építése

2.5.4. Villamos energia ellátás, közvilágítás

A távlati villamos energia igény meghatározása nagyban függ a területre betelepülő technológiáktól, így annak előrevetítése a legnehezebb probléma.

A jelenlegi kapacitás az I. és II. csatlakozási ponton összesen: 7100 KW. Ez a teljesítmény szokástól nem eltérő kapacitásigényű beépítés esetén elegendő. Az energia takarékosági törekvések figyelembevételével, - mivel egyre energiatakarékosabb készülékek kerülnek beépítésre- a későbbi ütemekben ellátandó fogyasztók kapacitásigénye is kielégíthetővé válik.

Jelenleg az ellátás a Mátyás föld 120/10 KV-os alállomásból és a 10/04 KV-os transzformátorokból biztosított. Megtartásuk indokolt.

A kommunális transzformátorokból induló kifesztültségű és a közvilágítási hálózat az új igényeknek megfelelően kiépíthető.

Az új területen belüli hálózat tervezésekor a meglévő hálózatot felül kell vizsgálni üzembiztonsági és érintésvédelmi szempontból. Az új hálózathoz az optimális kialakításra kell törekedni. Az egyes területrészek kifesztültségű ellátását az adott energiaigények figyelembevételével földkábelrel javasoljuk megoldani.

A közvilágítási hálózat korszerűsítést el kell végezni. Amennyiben a terület magánterületként kerül üzemeltetésre a „közvilágítás” fenntartása, működtetése fenntartó feladata.

3. Beépítési terv

3.1. Beépítési terv leírása

A 28,3 ha nagyságú terület rész a XVI. kerület családi házas lakóterületéhez csatlakozik, észak-nyugati, dél-nyugati és dél-keleti oldalán. A Margit utca menti terület rész a Bányai utcától keletre sport területtel, míg a Sarjú utca mentén kevésbé beépített területtel, a Sarjú utca észak-keleti oldalán pedig külterületi zöldterülettel határolt. A tömb jelentős részét, 28,3 ha területet a Felikon Kft. tulajdonában lévő volt Ikarus gyártelep foglalja el. Észak-nyugati zónájában autós centrum, ELMŰ állomás, Csonka János Műszaki Szakközépiskola és Szakiskola, és környezetet nem zavaró ipar helyezkedik el, külön-külön telkeken.

A feladat alapvetően a volt Ikarus gyártelep jövőbeni hasznosíthatóságának vizsgálata. Ezért a telepet tervezési szinten négy egységre lehet osztani és ezeknek beépíthetőségét külön-külön, de belső közlekedési és térstruktúra szempontjából együttesen kell vizsgálni. A telep dél-nyugati és dél-keleti oldalának megközelíthetőségét az Arany János utca és a Margit utca biztosítja. Ahhoz, hogy a terület egységein belül további telkeket lehessen alakítani, megfelelő út és közmű hálózat szükséges. Ezért a Sasvár utca folytatásaként a területen belül egy dél-nyugati, észak-kelet irányú utat lehet kiépíteni. Ez az út jelentős részben felhasználhatja a pillanatnyilag is működő belső úthálózat erre megfelelő részeit. A nyitandó út észak-keleti kivezetését a Sarjú utca felé biztosítani kell. A telekhatártól a Sarjú utcáig meglehetősen komoly térszintkülönbség nehezíti a kivezetést, melyet azonban a Sarjú utca megfelelő fogadó szintű kialakításával meg lehet oldani. Ezt követően a Sarjú utca dél-kelet felé tartó szelvényét nehéz gépkocsik közlekedésére alkalmas szerkezettel ki kell alakítani a Margit utca kereszteződéséig. Ettől a ponttól az út az előbb említett műszaki feltételeknek megfelelően már elkészült. A terület fejlesztésének egyik legfontosabb eleme az előzőekben említett közlekedési feltárás kialakítása. Ez teszi lehetővé, hogy az újonnan alakított, tömbön belüli út észak-nyugati oldalán telekosztás jöhessen létre, a bérleti, illetve a

vásárlói igényeknek megfelelően. Ugyanakkor ez az út arra is alkalmas, hogy a mellette dél-nyugat felé fekvő terület gépkocsi forgalmi kiszolgálását biztosítsa.

A volt Ikarus gyár területének egésze M (munkahelyi) övezet. Ezen belül három különböző lehetőséget tartalmazó területet jelölünk meg (MA, MB, MC). Az úttól észak-nyugatra fekvő tömb jele MA (lásd beépítési koncepció). Az Arany János utca és Margit utca mentén kialakítandó övezet jele MC, a két közterületi útról elérhető. A telek belsejében található MB jelű övezet, mind a belső feltáró útról, mind Margit utca felől megközelíthető.

A volt gyártelep területének hasznosíthatósága, a leendő telkek alakítása, alapvetően megközelíthetőségüktől és az így kialakuló gépkocsi forgalom környezeti hatásaitól függ. Tekintettel arra, hogy a volt ipari telephely családi házas övezetbe ékelődik, mind levegőszennyezettségi, mind zajszennyezettségi szempontból kritikus helyen van. A környezetszennyezettségi határértékek ismeretében a terület akkor használható a vonatkozó előírásoknak megfelelően, ha a keletkező gépkocsi forgalom zajszennyezettségi szempontból nem rontja a környező lakóterület környezetvédelmi értékeit. Ezt úgy lehet megoldani, hogy a gépkocsi forgalom egy részét az újonnan kialakítandó belső úton a szintén új Sarjú utcai közútra terheljük. A Sarjú utca a HÉV vonal alatt átvezetett aluljárón keresztül éri el a fő útvonalat. Tekintettel arra, hogy az aluljáró úrszelvény mérete 3,7 méter, ezért a nagy méretű tehergépkocsikat és kamionokat nem engedi át. A fejlesztés első ütemében tehát az új út kiépítése után ezen lehet az úrszelvény méretének megfelelő közepes és kis méretű teherautók forgalmát lebonyolítani. Ez által az Arany János utca-Baross utca átmenő forgalma jelentősen csökken és így helyet kaphatnak a nagy úrszelvényű teherautók, melyeknek darab számát az előbb említett elterelt forgalom zajterhelési értékeinek visszaszámlálásával lehet meghatározni. Idővel a Sarjú utcai HÉV aluljáró alkalmassá tehető a nagy tehergépjárművek és kamionok áthaladására is, vagy a vasúti híd szerkezetének átépítésével (a jelenlegi vasbetonszerkezet és rajta zúzott kő töltés helyetti acélhíd kialakításával), vagy a teljes vasúti töltés területet érintő átalakításával. Az előző összefüggéseket részletesebben a környezetvédelmi és közlekedési szakfejezetek elemzik.

A vázolt úthálózati fejlesztés teszi lehetővé a terület érdemi hasznosítását.

MA jelű övezet: ez a terület alkalmas arra, hogy bérleti vagy tulajdonosi igény szerint a szabályozási előírásoknak megfelelő, minimum 2.500 m²-es, vagy kívánság szerinti nagyságú telkeket alakítsanak ki. A területen belül logisztikai, irodai, és környezetet nem zavaró ipari tevékenység telepíthető. Valószínűsíthető, hogy a logisztika és a környezetbarát ipar funkciói kerülnek majd itt elhelyezésre, az iroda pedig mindezek kiszolgálására kerül majd kialakításra. A kialakítandó telkek beépíthetőségénél, - ami ebben a tömbben 45 %, - figyelembe kell venni, hogy a megengedett építmény magasság hogyan befolyásolja az elő oldal és hátsó kert méretének figyelembe vételével a terület használatosságát.

A bemutatott beépítési koncepció a következő megfontolásokat tartalmazza:

- a beépítés kialakításakor a tulajdonosok által megtartandónak jelölt épületek kivételével a teljes terület bontásával számoltunk,
- a példaként bemutatott telekbontáson belül a teljes beépíthetőséget vettük figyelembe beépítési százalék szempontjából,
- a teljes beépíthetőség ugyanakkor kizárja a legnagyobb építménymagasság kihasználását, hiszen minél magasabb az épület, annál nagyobb a hátsó és oldalkert,
- előzőek miatt a szentterületi mutató kihasználhatósága is csökken.

Összegezve: a szintterületi mutató és építménymagasság optimális egyensúlya kisebb telkek esetén nem hat a max. beépíthetőség megvalósításának irányába. Jelen terv tehát a lehetséges maximális beépíthetőséget mutatja be.

Az Arany János utca felőli területen a megbízó tulajdonos igényének megfelelően egy épület megtartását a szabályozási terv javasolja. Ennek az épületnek az Arany János utca felőli oldalán mobil (konténeres) üzemanyag töltőállomás kap időszakosan helyet.

MB jelű övezet: ez a terület az újonnan nyitandó belső közhasznú magánút, az észak-nyugati telekhatár, valamint a Margit utca és az Arany János utca mentén elhelyezkedő MC jelű övezet által határolt egység. Ennek dél-keleti oldalán, a Margit utca közelében az Ikarus Egyedi Autóbusz Gyár Kft. tulajdonában lévő épületek állnak, melyeket távlatban meg kívánnak tartani. Az észak-nyugaton haladó közhasznú magánútról nyíló telkek alakíthatók, melyeken 45 %-os beépítettség mellett 2 m2/m2 szintterület mutató felhasználásával 18 m-es építmény magassággal, ipari gyártó tevékenység kaphat helyet.

MC jelű övezet: az Arany János utca és Margit utca mentén helyezkedik el. Itt főként kereskedelmi, szolgáltató és vendéglátó funkciók telepíthetők. A tulajdonos által megtartani kívánt épületek figyelembe vételével lehet minimális 2.500 m2 nagyságú telkeket alakítani. Az Arany János utca mentén továbbá Margit utca mellett a Bátorny utca betorkolásáig 50 m-es mélységű zónában az új épületek homlokzat magassága max. 7,5 m lehet. Ez természetesen a meglévő és megmaradó épületekre nem vonatkozik. Az 50 m védőzóna mögötti területen az építmény magasság 18 m. Az Arany János utca, Margit utca kereszteződésénél a terület dél-nyugati sarkában 11.780 m2-nyi területet a kerületi önkormányzat kap meg és nagykereskedelmi fejlesztés körvonalazódik e helyen. Az ehhez szükséges nagy méretű térszint parkolót biztosítani lehet. Fontos feladat, hogy az Arany János utca mentén és a Margit utca családi házzal beépült szakaszán intenzív fásítással zöldterület telepítése történjék meg.

Összességében megállapítható, hogy a volt Ikarus gyártelephely az előzőekben vázolt feltételekkel jól hasznosítható területe lehet a kerületnek.

A gyártelep észak-keleti telekhatára és a Sarjú utca nyomvonala közötti területen jelentős zöldfelületű munkahelyi övezet alakítandó. Az észak-nyugati telekhatár és a Budapesti út közötti zónában található oktatási funkció intézményi besorolású. A Budapesti út melletti védősáv nagyfeszültségű elektromos végvezeték nyomvonalát biztosítja. Az Autós Centrum MZ a mellette helyet foglaló ELMŰ KV-EN besorolású.

3.2. Zöldfelületfejlesztési javaslatok

- 1. Az új beépítés kialakítása során figyelembe kell venni jelenlegi faállományt és lehetőség szerint meg kell védeni.
- 2. Fakivágás esetén a kivágott fákat törzsátmérő mértékű előnevelt fákka kell pótolni.
- 3. A kialakított telkeket un. Keretező fásítással kell a szomszédos telkektől vizuálisan lehatárolni.
- 4. Az új fatelepítéseknél a következő fafajokból kell választani:

Celtis-	ostorfa,	Ulmus –	szil
Fraxinus-	kőrisfa,	Quercus -	hazai tölgyfajok ,
Gleditsia –	lepényfa,	Pinus sylvestris –	erdei fenyő,
Sophora –	japánakác ,	Tilia –	hazai hársak,
Koelreutéria-	csörgőfa ,	Acer-	hazai juharok.

- 5. Az előkerteknél és az épületek bejáratainál lehetőség szerint háromszintes növényállományt kell kiültetni.
- 6. Közterületek felől és feltáró belső utak mellett min. kétoldali fasort kell kiültetni.
- 7. A nagyobb be nem épített zöldfelületeken ligetesen fásított intenzív oxigéntermelő zónákat kell létre hozni.
- 8. Az új lapos tetős raktárépületek födémén 10-12 cm vtg .extenzív zöldtetőt ajánlatos létesíteni. Elsősorban az oxigéntermelő és víz visszatartó /puffer zóna/ tulajdonsága miatt. Másodsorban esztétikai megfontolások miatt /Az Ostoros- Bóbitás lakóterület felől, láthatóak ezek a tetősíkok./
- 9. A zöldfelület kialakítása során be kell tartani az övezetre előírt min. 25%-os zöldfelület létesítési arányt.
- 10. A zöldfelület kialakítás terveit Táj és Kertépítész végzettségű tájépítésznek kell elkészíteni.



4. A módosítás során elérendő célok összefoglalása, a szabályozás e célból módosítandó elemeinek összefoglalása

A KVSZ módosításának célja alapvetően a volt Ikarus gyárterületnek a jelen kor megváltozott gazdasági igényeit és lehetőségeit figyelembe vevő, rendezett fejlesztésének tervi előkészítése. A terület jövőbeni felhasználására vonatkozóan az önkormányzat és az ingatlantulajdonos Felikon Kft. által előzetesen jóváhagyott tervezési programot a tervezési szerződés melléklete rögzíti, mely a jelen tanulmány 3. sz. mellékletét képezi.

Az előzetes elképzelések szerint a Sasvár utcát a Sarjú utcával összekötő, út kialakításával a tervezési terület két részre lesz felosztva.

Az út megvalósítása által a 107259 Hrsz-ú ingatlan az út északnyugati oldalán húzódó mintegy 7,5 hektáros, – térkép szerinti „A” jelű területrésze – feloszthatóvá válik kis- és középvallalkozások településére alkalmas építési telkekre. Az elfogadott program szerint e terület

- logisztika, nem jelentős zavaró hatású ipar és iroda funkciók elhelyezésére szolgál,
- a kiskereskedelmi tevékenység folytatása kizárt.

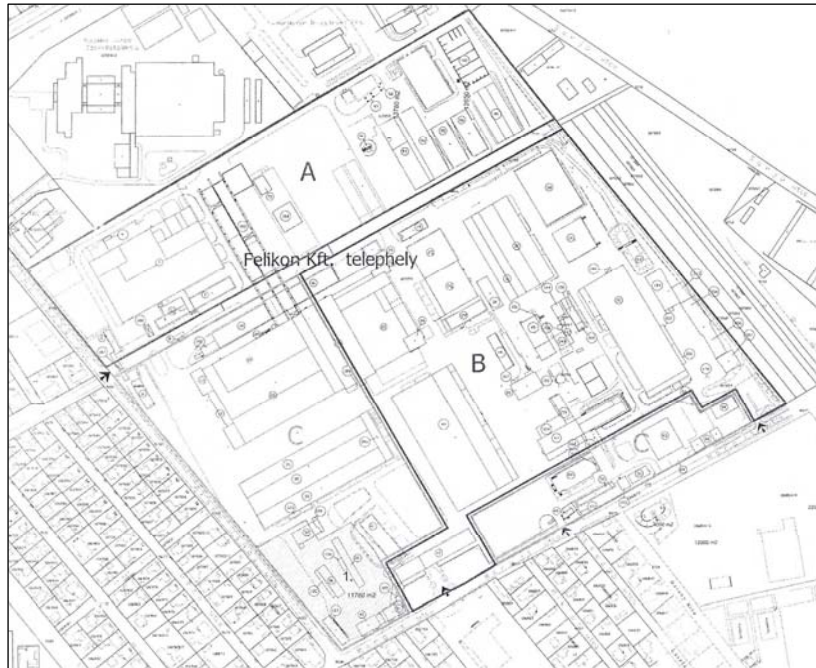
A kialakítandó úttól délkeletre lévő telekrész Arany János utca menti, valamint – a gyárterület közterületi kapcsolatát jelenleg biztosító személy- és teherbejáratok kivételével a – Margit utca menti összességében mintegy 8,3 hektáros, térkép szerinti „C” jelű terület

- a jövőben kereskedelmi és szolgáltató tevékenység céljára szolgál, de
- a vonatkozó környezetterhelési határértékek megtartása esetén a gyártási tevékenység is megengedett, viszont
- nincs lehetőség piaci, vásári, használtcikk-árusítást szolgáló funkciók elhelyezésére.

A gyárterületnek az előzőekben nem szereplő, mintegy 11,5 hektáros – térkép szerinti „B” jelű – területrésze a rögzített elképzelések szerint

- továbbra is üzemi jellegű gyártó és raktározó tevékenység céljára szolgál, a buszgyártás lehetőségét is fenntartva, de
- a Margit utca felőli 50 méteres sávban a környezetre jelentős zavaró hatású új gazdasági célú építmény elhelyezésére nincs lehetőség, továbbá
- a területen kiskereskedelmi tevékenységet – a telephelyén létrehozott termék értékesítésére – kizárólag a gyártó folytathat, a kiskereskedelmi célra szolgáló szintterület nem haladhatja meg a teljes építmény szintterületének 10 %-át.

A program szerint mindhárom területrészen a meghatározandó építési övezetekben 2500 m² lehet a kialakítható legkisebb telekterület és 18 m a legnagyobb építménymagasság. A beépítési mérték az „A” és „B” jelű területen 45 %, a „C” jelűn viszont 35 % lehet. Az „A” és „C” jelű területen az Arany János utca felőli 50 méteres sávban, illetve a Margit utca mentén a „C” jelű területen az elhelyezendő építmények homlokzatmagassága nem lehet 10,5 m-nél nagyobb.



A tervezési terület I-XVI/SZ2 és MZ-XVI jelű építési övezetbe sorolt részén a KVSZ jelenlegi paraméterei módosítására nem kerül sor, a KV-EN-XVI jelű övezetben pedig a készülő tervben kell azokat megállapítani.

5. Szabályozási koncepció – javaslat a szabályozás módosítására

A tervezési területen a karosszéria- és járműgyártó tevékenység megszűnése nyomán lehetőség nyílik a környező lakóterülethez illeszkedő, ugyanakkor az Ikarus Ipari Park tulajdonosának fejlesztési elképzeléseit sem ellehetetlenítő szabályozás jóváhagyására, a közérdek és a jogos magánérdek összhangjának megteremtésére. E szempontokra tekintettel került összeállításra az ingatlantulajdonos és az önkormányzat által is elfogadott tervezési program, mely a telepítési tanulmányterv elkészítésének alapjául szolgált. A szabályozási koncepció a programban szereplő övezeti lehatároláshoz igazodik, a jelzett építési övezeteket MA, MB, MC övezetként jelöljük.

A program szerint az építési övezetek határvonala helyenként meglévő építményeken keresztül húzódik, így

- a 182 jelű vasraktári darulefedés építményén,
- a 16 jelű vasraktáron,
- a 22 jelű Busz I. épületen,
- a 186 jelű festékraktáron,
- a 41 jelű régi irodaépületen, valamint
- a 185 jelű pavilionsoron megy át.

A tulajdonos szándéka szerint a felsorolt építmények elbontásra kerülnek, de a bontás tervezett időpontjáról nincs információ. A készülő szabályozási tervben bontási kötelezettség nem írható elő, az építmény bonthatóként való megjelenítése viszont nem elegendő a megvalósíthatóság biztosítására. Kíváncos lenne ezért, hogy a bontás a szabályozási terv készítése/egyeztetése előtt megtörténjen. Ennek hiányában a bontás előkészítésének legalább olyan stádiumban kellene lennie (bontási engedély vagy bontás tudomásulvétele birtokában), hogy az a terven folyamatban lévő bontásként legyen megjeleníthető. Értelemszerűen egy ilyen megállapításhoz a bontás befejezésének határidejét is ismerni kellene. Kíváncos lenne a megkötendő szerződésben a fent leírtak szerint szükséges építménybontások megvalósításával kapcsolatban is megállapodni.

A terv készítése során folytatott egyeztetések szerint a Sasvár utca folytatásában, a Felikon Kft. tulajdonában lévő területen kialakítandó utat magánútként kell megvalósítani, az önkormányzat azt nem kívánja kezelni. Közútként való esetleges későbbi átvételére csak abban az esetben kerülhet sor, ha a vonatkozó jogszabályi előírásoknak megfelelően ott valamennyi közmű és az út kiépítése is megvalósult.

Az építési telek – korábban az Étv. 2. § 6. pontjában, jelenleg az OTÉK 1. sz. mellékletének 30. pontjában szereplő – fogalom-meghatározása szerint az építési telek az a telek, amely

- amely beépítésre szánt területen fekszik,
- az építési szabályoknak megfelelően kialakított,
- a közterületnek gépjármű-közlekedésre alkalmas részéről az adott közterületre vonatkozó jogszabályi előírások szerint, vagy önálló helyrajzi számon útként nyilvántartott magánútról gépjárművel közvetlenül, zöldfelület, illetve termőföld sérelme nélkül megközelíthető.

A BVKSZ 2. § (7) bekezdése előírja, hogy belterületen a telkek megközelítésére szolgáló magánutat kialakítani akkor lehet, ha a magánút – az erről szóló külön szerződésben foglaltak keretei között – közhasználat céljára átadott területként és a közterületekre vonatkozó rendelkezések szerint kerül kialakításra.

A BVKSZ előírása az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 93/2012. (V. 10.) Korm. rendelet szóhasználatában közforgalom elől el nem zárt magánút kialakítását jelenti.

E rendelkezések figyelembe vételével az útnak a 107259 Hrsz-ú ingatlan területéből kialakítandó szakasza közforgalom elől el nem zárt magánútként valósul meg, melynek tulajdonosa a Felikon Kft. marad. Az út esetleges későbbi közúttá nyilvánítására a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 32. § (3) bek. szerint – a vonatkozó elfogadott terület-, illetve településrendezési eszközök szükség szerinti módosítását követően, a hatáskörrel rendelkező hatóság határozata alapján, majd az út tulajdonjogának átadásáról a változások ingatlan-nyilvántartáson való átvezetésére alkalmas megállapodás megkötésével – van mód.

Mivel a feltáró út nem közútként valósul meg, a magánút helyének meghatározása a készülő szabályozási tervben nem a kötelező tervi elemet képező szabályozási vonallal, hanem csak a terv irányadó elemeként megjeleníthető telekhatárral történhet. Kötelező elem ez esetben csak az út megvalósítása céljára szolgáló építési terület szélességének meghatározása lehet. Ezt a tervezet forgalmi megfontolások alapján 16,00 m-ben javasolja rögzíteni. A magánút északnyugati telekhatára egyben az MA jelű építési övezet határa is.

A tervezési programban rögzített nyomvonal logikus, szerves folytatását képezi a Sasvár utcának, illetve a másik oldalon a 107259 Hrsz-ú ingatlan és a Sarjú utca között húzódó, önkormányzati tulajdonú 107268 Hrsz-ú útnak, s az Ikarus Ipari Park meglévő közmű- és úthálózatához is alkalmazkodik. Mindezek az út irányadó telekhatárral történő lehatárolása ellenére kellő biztosítékot nyújtanak arra, hogy ha a magánút építésére sor kerül, akkor az a terv szerinti nyomvonalon kerül megvalósításra.

Esetleg a megkötendő szerződésben rögzíteni lehet azt is, hogy az ingatlantulajdonos a közforgalom elől el nem zárt magánutat az irányadó szabályozásnak megfelelő nyomvonalon valósítja meg, hiszen annak tervi megjelenítése a felek megegyezésének megfelelően történik.

A meglévő beépített telekből az út építési területének kialakítása érdekében elvégzendő telekalakításra – a 85/2000. (XI. 8.) FVM rendelet 3. § (4) bek. előírásának megfelelően – csak akkor van lehetőség, ha a kialakuló telkek beépítettsége, valamint a telekalakítással érintett telkeken lévő összes építmény távolsága a tervezett telekhatártól a jogszabályoknak megfelel. Számításaink szerint a beépítettség vonatkozásában a feltétel teljesül, a szabályozás során az építmények telekhatártól való távolságának meghatározásánál valamennyi meglévő építményre tekintettel leszünk.

Bár egy telek elméletileg több övezetbe tarthat, célszerű a telekalakítás során az övezethatárokhoz igazodni, ennek megfelelően az övezethatárokat egyben irányadó telekhatárként is jelöljük. A telekalakítás megvalósíthatóságát illetően az előzőekben leírtak érvényesek.

Az övezethatárral nem érintett építmények kivételével a tervezett további bontások megvalósításának ütemezése kizárólag az ingatlantulajdonos szándékától függ, hiszen a szabályozási terv a meglévő építményekre vonatkozó bontási kötelezettséget nem írhat elő. Ennek hiányában viszont nincs lehetőség a terven a bontások megtörténtét követő állapot figyelembe vételével irányadó telekalakítás megjelenítésére, a meglévő épületek figyelembe vételével pedig nincs annak értelme.

A területen jelenleg két olyan telekalakítási igény ismert, amelyet a terv készítése során figyelembe kell venni: az MC építési övezetben a tervezési programban „1” jelölésű, Margit utca - Arany János utca sarkán önkormányzat számára átadandó, valamint az Egyedi Autóbusz Gyár Kft. tulajdonában álló épületekkel beépített és használatukban álló építési telek kialakítását.

Az önkormányzati teleknek az előzetes programban rögzített telekhatárát figyelembe véve a telekalakítás feltétele a 37 jelű akkutöltő előzetes elbontása, továbbá a Felikon Kft. tulajdonában maradó területen további épületbontás megvalósítása. Számításaink szerint ugyanis a telekfelosztás során az utóbb említett telek beépítettsége az építési övezetben meghatározott 35 %-os mértéket meghaladja.

A kialakítandó építési övezeti paraméterek meghatározása során már a tervezési program is jelentősen csökkentette már a KVSZ-ben rögzített beépítési lehetőséget:

- a legnagyobb építménymagasságot a teljes területen 21 m helyett 18 méterben határozta meg, ugyanakkor az Arany János utca menti 50 méteres sávban illetve a Margit utca mentén az MC építési övezetben legfeljebb 10,5 m homlokzatmagasságú épületet engedve, s
- az MC jelű építési övezetben a 45 %-os beépítési mértéke 35 %-ra vette le.

A tervezetben a kihasználhatóságra tekintettel a KVSZ szerinti 3,0 m²/m²-ás szintterületi mutatót is jelentősen lejjebb vettük.

A jelen tanulmányterv készítésével kapcsolatos egyeztetések során a környező lakóterületre tekintettel a főépítész kérte, hogy az Arany János utcával határos területeken, illetve a Margit utca mentén a meglévő lakóterület határáig a programban a leírtak szerint rögzített 10,5 m-es homlokzatmagasság 7,5 m-re csökkentését. Mindezek figyelembe vételével a kialakítandó építési övezetek előírányzott legfontosabb jellemzői a következők:

Építési övezet munkaközi jele	MA	MB	MC
Beépítési mód	SZ	SZ	SZ
Legkisebb kialakítható telekterület (m²)	2500	2500	2500
Legnagyobb beépítési mérték (%)	45	45	35
Legnagyobb szintterületi mutató (m²/m²)	2,4	2,4	1,6
Legkisebb zöldfelületi mérték (%)	25	25	25
Legnagyobb építmény-magasság (m)	18	18	18
Megengedett legnagyobb homlokzat-magasság (m)	Az Arany János utca menti 50 méteres sávban 7,5	A Margit utca menti 50 méteres sávban, a két MC építési övezet közötti részen 7,5	Az Arany János utca menti és a Margit utca mentén a lakóterület határáig húzódó 50 méteres sávban 7,5
Elhelyezhető építmények	védőtávolságot nem igénylő üzemi jellegű tevékenységhez szükséges építmények		
	raktározáshoz szükséges építmények		a kereskedelem építményei
	önálló irodai épület	keresk. tevékenységhez szükséges építmény a szintterület max. 10 %-án kizárólag gyártónak a telephelyen létrehozott termékei értékesítésére	ellátó, szolgáltató építmények

A területhasználatra befolyással lehet a talaj- és talajvízszennyezéssel kapcsolatosan a Környezetvédelmi Felügyelőségen folyamatban lévő eljárás eredménye.

A tervezési telektömbnek az Ikarus Ipari Parkon kívüli területeit érintően a hatályos szabályozás módosítására irányuló igény nem fogalmazódott meg, ezért az MZ-XVI és I-XVI/SZ2 jelű építési övezetek KVSZ-ben meghatározott paraméterein nem kívánunk változtatni. A KV-EN-XVI építési övezetben a szabályozási határértékeket a KVSZ előírásának megfelelően a készülő KSZT-ben fogjuk – az ELMŰ illetékeseivel egyeztetve – meghatározni.

6. A javasolt beépítés, változás várható infrastrukturális igényei közlekedés, közműfejlesztés, humán infrastruktúra fejlesztése, igénye

6.1. Közlekedés

Mivel a terület-felhasználás várható alakulása - a tervezett gazdasági létesítmények kialakítása, hasznosítása nem egy fázisban valósul meg, hanem az egyes – különböző funkciójú - fejlesztési területrészek értékesítése ill. bérbeadása elhúzódó folyamat, ezért a jelenlegi közlekedési állapot alapul vételével két közlekedésfejlesztési ütemet vettünk figyelembe:

Jelenlegi állapot: A fent részletezettek szerint területen bérleményként vállalkozások működnek, amelyhez gépjármű forgalom kötődik. A Sarjú u. – Veres Péter út csomópontjánál a HÉV alatti aluljárónál meglévő 3.7 m magasság-korlátozás és a területen érvényes 12 t össztömeg korlátozás miatt csak útvonalengedély birtokában közelíthető meg az ezeket meghaladó paraméterekkel rendelkező járművekkel a terület.

1. ütem: A fejlesztési program szerint a meglévő – területen maradó vállalkozások mellett elsősorban az „A”, de a „B” „C/1” és „C/2” jelű területeken a meghatározott funkciók megjelenése megkezdődik, az ehhez szükséges létesítmények kiépülnek, így a terület forgalma növekedni kezd. Annak érdekében, hogy a terület növekvő forgalma a lakóterületet a lehető legkevésbé terhelje, a fejlesztési területen belüli feltárási út kerül kiépítésre (a Sasvár u. tengelyében a Sarjú út – Arany János u. között), ehhez kapcsolódóan pedig a Sarjú út hiányzó szakaszának (Margit utcától) kiépítésére kerül sor. A terület fejlesztéséből adódó kereskedelmi- és szolgáltató funkcióhoz köthető szállítási forgalom jellemzően kisteher és közepes teherjárművekkel bonyolódik a személygépkocsi forgalom mellett. A 3.7 méter magasságkorlátozást meghaladó nehézgépjármű forgalom továbbra is az Arany János utcát és Margit utcát terheli.

A tervezett feltárási út két irányú, szilárd, a távlati fejlesztést figyelembe véve „E” forgalmi terhelési osztályra méretezett min. 7.00 méter széles útpályával, zárt csapadékvíz elvezető rendszerrel, szilárd burkolatú útsatlakozásokkal, kapubejáratokkal kiépítve. Az út mentén a beépítéshez igazodóan legalább egy oldali szilárd burkolatú járda létesítése szükséges. Az Út Arany János utcai végénél a területen belül megfordulási lehetőség kiépítése szükséges a Sarjú út irányába történő visszafordulás biztosítása érdekében. A tervezett feltárási út besorolása a Sarjú út már kiépült szakaszához igazodóan B.V.c.D. Az út kiépítése az Önkormányzattal és a beruházóval egyeztetve először „Közforgalom számára megnyitott magánút” útkategóriában kerül kiépítésre, azonban mind a szabályozás, mind a tervezés, mind a kiépítés közútnak megfelelő paraméterekkel történik a távlati átsorolhatóság érdekében. Az Arany János utcához történő csatlakozást hagyományos közúti csomópontként, a feltárási út alárendeltségével javasoljuk kialakítani.

A Sarjú út Margit utcától a fejlesztési terület határáig (feltárási út útsatlakozásáig) történő meghosszabbítása a fentiekkel legalább megegyező paraméterekkel történhet, de már első ütemben közútként kialakítva és engedélyeztetve. A kiépítéssel párhuzamosan a Sarjú út – Margit u. csomópont forgalmi rendjét felül kell vizsgálni, javasoljuk a Sarjú úttal szemben a Margit utcát alárendelt forgalmi irányként kijelölni.

2. ütem: A fejlesztési terület nagyobb léptékű hasznosításának feltétele a Sarjú út – Veres Péter u. csomópontjánál meglévő 3.7 méter magasságkorlátozás megszüntetése. A magasságkorlátozás megszüntetésének - az előírások szerinti közúti úrszelvény kialakításának – költséghatékonyabb módjaként a HÉV hídszerkezetének vékonyabb kivitelűre (pl. acél szerkezet) történő átépítését javasoljuk a vasúti pálya hossz-szelvényének módosítása nélkül. További szintkülönbség nyerhető a Veres Péter u. hossz-szelvényi korrekciójával (lesüllyesztésével) a Sarjú úti csomópont környezetében. A Sarjú út forgalmának és forgalmi összetételének távlati növekedése a Sarjú út – Veres Péter út csomópont forgalomtechnikai korrekcióját is szükségessé teheti (jelzőlámpás forgalomirányítás korrekciója, kanyarodó sávok hosszának növelése, forgalmi sávok szélesség és kanyarodási ívsugarak növelése).

A magasságkorlátozás megszüntetésével közlekedési szempontból hosszú távra feloldódhat a lakóterület és iparterület egymás mellett létének konfliktusa, hiszen így a fejlesztési terület teljes személy- és tehergépjármű forgalma elkerüli a lakóterületet.

Tömegközlekedési hálózati fejlesztés várhatóan nem szükséges, hiszen a fent említett lakóterületi funkcióból adódóan a terület közforgalmú közlekedési kiszolgálása a tervezett fejlesztések megvalósulása – jelentős foglalkoztatotti létszám növekedés esetén is megfelelő, esetleg a buszmegállóparkok elhelyezésének felülvizsgálata válhat szükségessé.

Parkolási javaslat: a tervezési területen a fejlesztésekhez kapcsolódó megnövekedett parkolóhely igényt saját területen belül kell megoldani. A parkolóhelyeket a munkahelyi területhasználat esetén az épületek részeként kialakított felszíni, vagy felszín alatti parkolóban, illetve az épületek mellett kialakított parkolóban javasoljuk kialakítani. A 20 gépjármű befogadásánál nagyobb kapacitású telken belüli parkoló felület esetén a parkolót vízzáró burkolattal, olaj és homokfogóval, 10 parkolóhely felett megfelelő mennyiségű fa telepítésével kell ellátni. A tehergépjárművek elhelyezését is funkcionként, építményenként kell megoldani, fontos, hogy ne csak áruakadás idejére legyen elégséges parkoló szám, hanem a telephelyen tárolt tehergépjárművek is ingatlanon belül legyenek elhelyezve.

A terület parkolási igénye a fejlesztés 100%-os megvalósulása esetén előzetes számítás alapján:

Funkció	"A" jelű terület			"B" jelű terület			"C/1" jelű terület			"C/2" jelű terület			"1" jelű terület			Parkolási igény
	%	Összes terület (m²)	Hasznos terület (m²)	%	Összes terület (m²)	Hasznos terület (m²)	%	Összes terület (m²)	Hasznos terület (m²)	%	Összes terület (m²)	Hasznos terület (m²)	%	Összes terület (m²)	Hasznos terület (m²)	
Ipari terület	45	33474	15063	90	104131	46859	-	-	-	-	-	-	-	-	-	310
Kereskedelmi épületek	-	-	-	-	-	-	35	19449	6807	35	6005	2102	10	11780	5301	360
Raktározás, logisztika	45	33474	15063	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
Iroda	10	7439	3347	10	11570	5207	20	114890	3890	20	3431	1201	-	-	-	445
Szolgáltatás	-	-	-	-	-	-	35	19449	6807	35	6005	2102	-	-	-	225
Vendéglátás	-	-	-	-	-	-	10	557	1945	10	1716	600	-	-	-	255
Összesen		74386	33474		115701	52065		55569	19449		17157	6005		11780	53890	1605
Figyelembe vett, javasolt beépítési mérték	45%			45%			35%			35%			45%			

Az elhelyezendő személygépkocsik száma megállapításának alapját a 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (OTÉK) 4. számú melléklete képezte:

- kereskedelmi, szolgáltató önálló rendeltetési egység árusítóterének minden megkezdett 20 m2 nettó alapterülete után 1 db.
- vendéglátó önálló rendeltetési egység fogyasztóterének minden megkezdett 5 m2 nettó alapterülete után 1 db.
- ipari (üzemi) önálló rendeltetési egység gyártó, szerelő helyiségeinek minden megkezdett 200 m2-e után 1 db.

- raktározási önálló rendeltetési egység raktárhelyiségeinek minden megkezdett 1500 m2-e után 1 db.
- iroda, és egyéb önálló rendeltetési egységek huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségeinek minden megkezdett 20 m2 nettó alapterülete után 1 db.

A számítás során az árusítóterek, fogyasztóterek, huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségek épületen belüli arányának becsléséhez az épületek jellemző - átlagos hasznosítását vettük figyelembe.

6.2. Közműfejlesztés

Komplex közműellátás tekintetében megállapíthatjuk, hogy a terület korábban kiépült, külső közműellátó rendszere kisebb kiegészítésekkel biztosítja az új hasznosításhoz szükséges közmű kapacitásokat, amennyiben a szokásosnál nem kiugróan speciális, magasabb igényű fogyasztók települnek a területre.

Vízellátás tekintetében: rendelkezésre álló Fővárosi Vízművek által biztosított külső és a területen lévő kutak által biztosított kapacitások megfelelőek, tűzvíz tározók építése válhat szükségessé, továbbá a belső hálózat felülvizsgálata, szükség szerint rekonstrukciója, valamint új beépítéshez igazodó hálózat átalakítás, továbbá meglévő tűzvíz medencék karbantartása!

Szennyvíz elvezetés tekintetében: A Fővárosi Csatornázási művek által biztosított szabad kapacitás elegendő a keletkező szennyvizek elvezetésére. A belső hálózat felülvizsgálata, szükség szerint rekonstrukciója, valamint új beépítéshez igazodó hálózat átalakítás válik szükségessé

Csapadékvíz elvezetés tekintetében a burkolt gépjárművek által használt felületeken olajfogó műtárgy építése szükséges. Csapadék helyszínen tartására a csapadékvíz hasznosítása locsolóvízként. Szükség szerint szikkasztó műtárgy kiépítése.

Földgázellátás tekintetében: A belső hálózat felülvizsgálata, szükség szerint rekonstrukciója, valamint új beépítéshez igazodó hálózat átalakítás válik szükségessé.

Elektromos energia ellátás tekintetében: A belső hálózat felülvizsgálata, szükség szerint rekonstrukciója, valamint új beépítéshez igazodó hálózat átalakítás válik szükségessé.

7. A javasolt beépítés, változás várható környezeti hatásai

7.1. A javasolt beépítés, a változás várható környezeti-zajvédelmi hatásai

A terület hasznosítása esetén mind az üzemi, mind a közlekedési zajterhelés növekedését lehet prognosztizálni, ezért igényel különös odafigyelést a zajvédelmi tervezés.

7.1.1. Üzemi zaj

- A fejlesztési területen **zajtól védendő épületek is elhelyezhetők**. Védendő épület lehet pl. az „A” jelű telekrészen épített olyan irodaház, ha abban fokozott figyelmet igénylő irodai tevékenységet végeznek.
Megfelelő tervezés és szakszerű kivitelezés mellett **teljesíthető a vonatkozó határérték**.
- **Zajt kibocsátó** létesítmények **elhelyezhetők**.
A telepítendő zajforrások **zajvédelmi tervezése** szükséges, figyelemmel a közvetlen környezetben meglévő és a későbbiekben tervezett zajforrásokra is.
- A közvetlen környezetben olyan üzemi zajforrás, amely a terület zajterhelését befolyásolná, jelenleg nincs. A tervezési területet határoló utaktól származó zajterhelés a későbbiekben vizsgálándó olyan szempontból, hogy a területen létesülő zajtól védendő épületeket milyen mértékben érinti.

- A terület és környezetének zajvédelmi védettsége nem változik.
- A környező területek zajvédelmi érzékenysége nem változik.

7.1.2. Közlekedési zaj

A fejlesztési területet határoló utaktól származó zajterhelés a későbbiekben vizsgálándó olyan szempontból, hogy a területen létesülő zajtól védendő épületeket milyen mértékben érinti. A közlekedési zaj szempontú vizsgálat arra a védendő területre irányult - Arany János utca - ahol a létesítést követően a legnagyobb változás várható.

Az Arany János utcában számlált - jelenlegi - csúcsórai forgalom:

Forgalom számlálás							
Helye:	1165 Bp. Arany János utca						
Irány:	A - Sasvár u. felé						
Idő	Személy-Kishaszon gépjárművek	Csuklós busz	Szóló busz	Könnyű teher	Közepes teher	Motorkerékpár	Kerékpár
7:15-7:30	127	0	1	1	2	0	0
7:30-7:45	111	0	0	1	0	0	0
7:45-8:00	119	0	1	1	0	1	1
8:00-8:15	111	0	1	1	1	0	1
Összesen:	468	0	3	4	3	1	2
Forgalom számlálás							
Helye:	1165 Bp. Arany János utca						
Irány:	B - Zrínyi u. felé						
Idő	Személy-Kishaszon gépjárművek	Csuklós busz	Szóló busz	Könnyű teher	Közepes teher	Motorkerékpár	Kerékpár
7:15-7:30	88	4	1	2	0	0	0
7:30-7:45	96	3	1	1	0	0	0
7:45-8:00	113	3	1	2	0	0	0
8:00-8:15	97	4	1	0	0	0	0
Összesen:	394	14	4	5	0	0	0

A fenti adatok felhasználásával számított referencia A-hangnyomásszint:
L_{Aeq(7,5)} nappal 69 dB, éjszaka 62 dB

- A Margit utca nyugati, az Arany János utcai kereszteződéstől a centrum felőli szakaszán a forgalom a fentivel azonosnak vehető.
- A Margit utca keleti, az Arany János utcától a városhatár felé irányuló szakaszán a forgalom kisebb.

A beruházáshoz kapcsolódó forgalom:

Jelenlegi állapot:

A területen bérleményként vállalkozások működnek, amelyhez gépjármű forgalom kötődik. A Sarjú u. – Veres Péter út csomópontjánál a HÉV alatti aluljárónál meglévő 3.7 m magasság-korlátozás és a területen érvényes 12 t össztömeg korlátozás miatt csak útvonalengedély birtokában közelíthető meg az ezeket meghaladó paraméterekkel rendelkező járművekkel a terület.

Tervezett állapot:

A terület-felhasználás, a létesítmények kialakítása, hasznosítása szempontjából két ütemet vettünk figyelembe.

1. ütem: Kiépül a fejlesztési területen belüli feltáró út (Sarjú út – Arany János u. között), ehhez kapcsolódóan pedig kiépül a Sarjú út hiányzó szakasza (Margit utcától). A terület fejlesztéséből

adódóan megjelenik a kereskedelmi- szolgáltató funkcióhoz köthető további személygépkocsi és teherforgalom (a szállítási forgalmat jellemzően kisteher és közepes teherjárművekkel bonyolítják).

A teljes fejlesztési terület személygépkocsi és 3.7 métert meg nem haladó magasságú teherforgalma a kiépült Sarjú utcát használja, ezzel a lakóterület az eddigi forgalmi terhelés jelentős részétől is mentesül, azonban a korlátozás miatt a terület 3.7 méter magasságkorlátozást meghaladó nehézgépjármű forgalma továbbra is az Arany János utcát és Margit utcát terheli. Ugyanakkor a fejlesztési terület határán lévő, az Arany János utcáról közvetlenül megközelíthető kereskedelmi létesítmény(ek) kialakítása esetén számítani kell személygépkocsi forgalom (200 db jármű/nap) megjelenésére.

2. ütem: A fejlesztési terület nagyobb léptékű hasznosításának feltételeként a Sarjú út – Veres Péter u. csomópontjánál meglévő HÉV hídjának átépítése és a Veres Péter út érintett szakaszánka hossz-szelvényi korrekciója (esetleg más alternatív fejlesztési lehetőség) következtében a meglévő magasságkorlátozás megszűnik, így a fejlesztési terület teljes személy- és tehergépjármű forgalma elkerüli az Arany János utcai, Margit utcai lakóterületet, kivéve az előbb említett kereskedelmi létesítmény(ek) megközelítését szolgáló személygépkocsikat. Feltételezett új forgalom az Arany János utcán a beruházás megvalósulásának különböző időszakában (db/nap)

Ütem	jármű-kategória	Arany János utca	
		nappal	éjszaka
		db	
1.	I.	200	-
	II.	-	-
	III.	8	-
2.	I.	200	-
	II.	-	-
	III.	-	-

Az érintett utak zajkibocsátásának vizsgálata során figyelembe vettük, hogy a jelenlegi, a vizsgált területen folyó tevékenységhez kapcsolódó forgalom **megszűnik**.

Így a fejlesztési terület forgalma nélkül az Arany János utcában:

	Q (j/óra)			Q (j/óra)			L _{Aeq(7,5)} *	
	nappal			éjjel			dB	
	járműkategória						nappal	éjjel
	I.	II.	III.	I.	II.	III.		
Arany J. u. forgalma jelenleg	485	10	10	108	2	2	69	62
A volt Ikarus területhez kapcsolódó forgalom	180	3	1	0	0	1	-	-
Ikarus terület forgalma nélkül	305	7	9	108	2	1	68	62

*referencia egyenértékű A-hangnyomásszint – az út zajkibocsátása

Az Arany János utca zajkibocsátás-változása a kialakítás különböző fázisában:

	Arany János utca	Q (j/óra) - járműelhaladások nappal			L _{Aeq(7,5)} dB	L _{Aeq(7,5)} ** dB
		járműkategória				
		I.	II.	III.		
I. ütem	Ikarus terület forgalma nélkül	305	7	9	67,5	68
	I. ütem növekménye	25	-	1		
	összesen	330	7	10	67,9	68
II. ütem	Ikarus terület forgalma nélkül - távlat	360	7	9	68,1	68
	II. ütem növekménye	25	-	-		
	összesen	385	7	9	68,3	68

**egész számra kerekítés után

Az új várható forgalom zajkibocsátás növekedést nem okoz, a zajterhelésben változás nem várható.

A hasznosíthatóság zajvédelmi feltételei

- az engedélyezési tervek zajvédelmi munkarészében részletesen vizsgálandó a várható üzemi zajforrásoktól származó zajterhelés,
- kis forgalmi terhelést vonzó funkció javasolt a közlekedéstől származó zajterhelés növekedésének elkerülése céljából,
- a területen belül olyan közlekedési útvonalak jelölendők ki, amelyek a környező, zajra érzékeny lakóterületek szempontjából a lehető legkisebb zajterhelést eredményezik,
- a nagy teherforgalom, nehézgépjárművek számára a zajtól védendő területeket elkerülő útvonal kijelölése szükséges,
- az éjszakai időszakban az Arany János és Margit utcát érintő teherforgalom kerülendő
- éjszaka is nyitva tartó zenés szórakozóhely kialakítása nem javasolt.

7.2. A javasolt beépítés, a változás várható levegővédelmi hatásai

Várható pontforrások:

a beépítésre tervezett funkciókból adódóan elsősorban hőenergia termeléshez kapcsolódó földgáz kazánok telepítésére lehet számítani. Jelen tervezési fázisban ezek darabszáma és teljesítménye még nem meghatározható.

A jelenleg kapható új, korszerű földgáz kazánok emissziói jó beállítás mellett alacsony kibocsátási paraméterekkel rendelkeznek, a levegővédelmi követelményeket kielégítik.

A működésük következtében létrejövő levegőterheltség-változás –szakmai tapasztalataink alapján - várhatóan alacsony, a CO és NO₂ koncentráció tekintetében lényegesen a terhelhetőségen belül marad.

Vonalforrások

A beruházáshoz kapcsolódó forgalom leírása a zajvédelmi fejezetben található. (7.1.2. fejezet)

1. ütem: az első fejlesztési ütemben a terület személygépkocsi és 3.7 métert meg nem haladó magasságú teherforgalma a kiépült Sarjú utcát használja, ezzel a lakóterület az eddigi forgalmi terhelés jelentős részétől mentesül, azonban a korlátozás miatt a terület 3.7 méter magasságkorlátozást meghaladó nehézgépjármű forgalma továbbra is az Arany János utcát és Margit utcát terheli. Emellett az Arany János utcáról közvetlenül megközelíthető kereskedelmi létesítmény(ek) kialakítása esetén számítani kell személygépkocsi forgalom (200 db jármű/nap) megjelenésére.
2. ütem: a fejlesztési terület nagyobb léptékű hasznosításának feltételeként a Sarjú út – Veres Péter u. csomópontjánál a meglévő magasságkorlátozás megszűnik, így a fejlesztési terület teljes személy- és tehergépjármű forgalma elkerüli az Arany János utcai, Margit utcai lakóterületet, kivéve az előbb említett kereskedelmi létesítmény(ek) megközelítését szolgáló személygépkocsikat. (200 db jármű/ nap.)

Feltételezett új forgalom az Arany János utcán a jelenlegi állapot modellezésénél figyelembe vett járműforgalomhoz képest mindkét ütemben kisebb lesz, levegővédelmi szempontból a jelenleginél kisebb terhelést jelent.

(a beruházás megvalósulásának különböző időszakaiban max. 20 személygépkocsi és 1 nehéz tehergépkocsi forgalommal kell számolni óránként)

Tehát a várható légszennyezettség a modell számítások eredményeit figyelembe véve a tervezett állapotban is a terhelhetőségen belül marad.

7.3. A javasolt beépítés, a változás várható hatása a felszíni –és felszín alatti vizek védelmére

A tervezési területen a földtani közegek, valamint a felszíni és felszín alatti vizek védelme szempontjából a betelepíteni kívánt funkciók jellegükből adódóan (ipar, logisztika, kereskedelem, szolgáltatás) a megfelelő műszaki feltételek biztosítása esetén nem jelentenek környezetvédelmi szempontból veszélyeztetést.

A javasolt beépítés végleges helyszíneinek kijelölésekor jelen körülmények között azonban az alábbiakat kell figyelembe venni:

- a területen jelenleg Környezetvédelmi Felügyelőségi eljárás zajlik. Az újabb vizsgálatok eredményeként meghatározásra kerülnek majd a szennyezett területrész új határai és az ezek ellenőrzésére szolgáló új monitoring kutak kerülnek várhatóan kiépítésre.
- a tervezett hasznosítás során biztosítani kell a kutak előírásoknak megfelelő üzemelését a kármentesítés és a monitoring során.
- a Felügyelőségi vizsgálat lezárulása után az ingatlan nyilvántartásba esetlegesen **milyen tartalmú korlátozás kerül a területhasználatra vonatkozóan, amely ma még nem ismert, mivel ez alapvetően módosíthatja a területhasználatot**
- amennyiben a környezetvédelmi vizsgálatok lezárása eredményeképp létrejövő határozat a tervezett területhasznosításra vonatkozóan befolyással lehet, a helyzet tisztázása érdekében javasoljuk egyeztetés lefolytatását a környezetvédelmi hatósággal.
- a kármentesítés és monitoring folytatásának előírása esetén javasolt megvizsgálni az ingatlanok megosztásának lehetőségét, a mostani új tényfeltárás adatainak ismeretében

Talaj-és talajvízvédelem a beépítés során

A területen a környezetvédelmi előírások teljesülése után (kármentesítés befejezése, esetleges beavatkozás, utómonitoring, területhasználatok egyeztetése) a beépítés során - a hatóság esetleges külön előírásai mellett- a következő általános környezetvédelmi szabályokat kell érvényesíteni:

- A felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004.(VII.21.) Korm. rendelet teljesítése érdekében a területen végzett fejlesztési, beruházási munkákat csak úgy lehet végezni, hogy az ne veszélyeztesse a talaj, valamint a felszíni és felszín alatti vizek állapotát.
- A kiemelt talajrétegekben esetlegesen előforduló szennyezett talaj kitermelésénél és elszállításánál a veszélyes hulladékok kezelésére előírt rendeleteket kell alkalmazni.
- Figyelembe kell venni továbbá a felszín alatti víz és földtani közeg minőségi védelméhez szükséges határértékekről szóló 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendeletben foglaltakat. Az építési területek külszíni vizei a befogadóba csak teljesen tiszta állapotban kerülhetnek, tisztításukat telken belül kell megoldani.

- A szennyezéssel veszélyeztetett építési területek burkolatáról származó csapadékvíz csak saját területen kialakított tisztító műtárgyon keresztül (pl. hordalék-és olajfogó) juttatható a befogadó csatornába.
- A telepítés, szerelés során keletkező hulladékok megfelelő gyűjtéséről és ártalmatlanításáról a kivitelező gondoskodik. A bontási és építési földmunkák során a talaj- és felszín alatti vizek védelmére fokozottan kell ügyelni. (műszaki védelem, elszállítás stb.)

Az előírások megtartása mellett a létesítés talaj-és vízminőség-védelmi szempontból nem jelent veszélyt a környezetre.

A javasolt beépítés, változás várható hatása a talaj, a felszíni –és felszín alatti vizek védelmére:

- A tervezett tevékenységek (ipar, logisztika, kereskedelem, szolgáltatás) szennyvíz keletkezése döntően kommunális szennyvíz lesz, amelyek elszállítása a közmű tervek alapján fog megvalósulni. Az épületekből kilépő szennyvíz minőségének a szennyvízelvezető műbe való bebocsátáskor meg kell felelnie a 28/2004 (XII. 25.) KvVM. rendelet 4. sz. mellékletében felsorolt küszöbértéknek.
- A csapadékvíz elvezető rendszerek tervezése és kialakítása során a szaktervezők a 28/2004 (XII. 25.) KvVM. rendeletben a befogadóba történő bevezetés határértékeiről szóló előírások szerint járnak el, figyelembe véve a parkolók és esetlegesen létesülő garázsok szennyvíz keletkezését is. (szükség esetén tisztító műtárgyak beépítésével)
- A hulladékkeletkezés várhatóan döntően települési hulladék lesz, továbbá csomagolási hulladék, kis mennyiségben veszélyes hulladék, amelyeknek a vonatkozó előírások szerint történő kezelésével a környezetszennyezés veszélye kizárható.
- A bontás és építés során a vonatkozó külön előírásokat is teljesíteni kell, különös tekintettel az építési és bontási hulladékok keletkezéséről szóló 45/2004. (VII. 26.) BM-KvVM együttes rendeletben foglaltakat.
- A területen a bontás során azbeszt tartalmú bontási hulladékok megjelenése várható. Ezért az erre vonatkozó külön előírásokat is be kell tartani. Az erre vonatkozó felmérést a kivitelezési munkák megkezdése előtt el fogják végezni. Az azbesztet tartalmazó építőanyagok és szigetelőanyagok hulladéka veszélyes hulladéknak minősül, amire a 98/2001. (VI.15.) Korm. rendelet előírásai vonatkoznak. A bontási munkálatok során elbontandó azbeszt tartalmú szerkezetek bontására, és kezelésére az alábbi külön jogszabályi előírásokat is teljesíteni kell:

Az azbesztmentesítés követelményeiről, a vonatkozó határértékekről illetve azbeszt tartalmú anyagot eltávolító dolgozók védelmében a 26/2000.(IX.30.) EüM rendelet előírásait kell figyelembe venni. A 12/2006. (III. 23.) EüM rendelet részletezi a vonatkozó előírásokat.

8. Örökségi vagy környezeti érték sérülésének lehetőségei

A tervezési területen és környezetében védett örökségi és környezeti érték nincs, ennek megfelelően a módosítás kapcsán azok sérülése sem merülhet fel.

A korábbi jogszabályok rendelkezései szerinti tartalmi követelményeknek megfelelően készített érvényes településrendezési tervek alkalmazhatóságára vonatkozóan az Étv. 60. § (3) bekezdésében előírt szabályok időbeni változása

Étv közlönyállapot

60. § (3) A törvény hatálybalépésekor

a) már elkészült, de még jóvá nem hagyott településrendezési tervek tartalmi követelményeire továbbra is a korábbi jogszabályok rendelkezései az irányadók, a jóváhagyásukról azonban legkésőbb a törvény hatálybalépését követő egy éven belül e törvény rendelkezései szerint kell gondoskodni,

b) már jóváhagyott településrendezési terveket a módosításukig, illetőleg a helyükbe lépő új tervek elkészültéig változatlanul alkalmazni kell,

1999. évi CXV. törvény 34. § szerinti módosítás

60. § (3) A törvény hatálybalépésekor a korábbi jogszabályok rendelkezései szerinti tartalmi követelményeknek megfelelően készített érvényes településrendezési terveket a módosításukig változatlanul alkalmazni kell, de azok legfeljebb 2003. december 31-ig alkalmazhatók.

A törvény a korábbi jogszabályok rendelkezései szerinti tartalmi követelményeknek megfelelően készített érvényes településrendezési tervek alkalmazhatóságának határidejét 2003. december 31-én állapította meg.

A törvény indoklása szerint:

A törvény hatálybalépése óta több mint egy év eltelt, így a (3) bekezdés a) pontjában foglalt szabály - ami a hatálybalépéstől számított egy évre adott előírást - értelmét veszítette. Ez egyben azt is jelenti, hogy ma már csak az új tartalmi elvárásoknak megfelelően (OTÉK) elkészített településrendezési eszközök fogadhatók el. Az új építésügyi jogszabályok a korábbiakhoz képest olyan jelentős változásokat eredményeznek, hogy szükséges a jelenleg érvényes, de a korábbi szabályoknak megfelelően elkészített településrendezési tervek alkalmazhatóságát - az átdolgozásra megfelelő türelmi idő biztosításával - határidőhöz kötni. A (3) bekezdés b) pontjában foglaltak kiegészítése ezt a határidőt állapítja meg.

2002. évi XXXVIII. törvénnyel módosítás

60. § (3) A törvény hatálybalépésekor a korábbi jogszabályok rendelkezései szerinti tartalmi követelményeknek megfelelően készített érvényes településrendezési terveket a módosításukig változatlanul alkalmazni kell a megyei jogú városok, a városok, a főváros, valamint a fővárosi kerületek esetében legfeljebb 2003. december 31-ig, egyebekben 2004. december 31-ig.

A törvény a megyei jogú városok, a városok, a főváros, valamint a fővárosi kerületek kivételével a korábbi törvénymódosítás során megállapított 2003. december 31-i alkalmazhatósági határidőt meghosszabbította-

A törvény indoklása szerint:

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvényt módosító 1999. évi CXV. törvény 34. § indoklása szerint az új tartalmi elvárásoknak, az országos településrendezési és építési követelményeknek (OTÉK) megfelelően elkészített településrendezési eszközök fogadhatók el. Az építésügyi jogszabályok jelentős változása miatt indokolt volt az érvényes, de a korábbi szabályoknak megfelelően elkészített településrendezési tervek alkalmazhatóságát határidőhöz (2003. december 31.) kötni.

Az önkormányzatok zöme részben a szakmai kapacitás, a szakemberhiány, részben a pénzügyi feltételek hiánya miatt várhatóan nem tudja tartani a fenti határidőt, mely jelentős hátrányt okozhat a késedelmeknek. Az okok között említendő, hogy a jogszabályok változása miatt bonyolultabbá vált az eljárási rend, mely hosszabb egyeztetési periódust igényel.

Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló, módosított 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése értelmében területet felhasználni, továbbá telket

alakítani, építményt, építményrészt, épüleategyüttest építeni, átalakítani, bővíteni, felújítani, helyreállítani, korszerűsíteni és lebontani, elmozdítani, a rendeltetését megváltoztatni (a továbbiakban együtt: építési munka) és ezekre hatósági engedélyt adni e rendelet és mellékletei, valamint a helyi településrendezési eszközök (a helyi építési szabályzat és a szabályozási terv) rendelkezései szerint szabad. A hatósági engedély kiadása során az OTÉK normáitól való eltérést a rendelet főszabályként nem teszi lehetővé, kivéve a 1. § (4) bekezdésében foglaltakat.

Az építési beruházási vonzatú pályázatok kiírásai feltételként szabják a jogerős építési engedély meglétét, melynek megszerzése a késedelmes önkormányzatok esetében - érvényes szabályozási terv hiányában - nem lesz lehetséges. Az önkormányzatok esélyegyenlőségének biztosítása érdekében javaslom a fenti határidő-módosítást.

2004. évi CXXXV. törvény 122. § (3) bek. szerinti módosítás

60. § (3) A törvény hatálybalépésekor a korábbi jogszabályok rendelkezései szerinti tartalmi követelményeknek megfelelően készített érvényes településrendezési terveket a módosításukig változatlanul alkalmazni kell a megyei jogú városok, a városok, a főváros, valamint a fővárosi kerületek esetében legfeljebb 2003. december 31-ig, egyebekben 2007. december 31-éig.

A törvény a megyei jogú városok, a városok, a főváros, valamint a fővárosi kerületek kivételével a korábbi törvénymódosítás során megállapított 2004. december 31-i alkalmazhatósági határidőt 2007. december 31-ig meghosszabbította.

2009. évi LVII. törvény 46. § (7) bek. 24. pontja szerinti módosítás

a rendelkezés már hatályon kívül helyezve – minden határidő lejárt

MEGÁLLAPODÁS

mely létrejött egyrészről az IKARUS Karosszéria- és Járműgyár, mint Használatba adó, /továbbiakban IKARUS/, másrészről az IKARUS Egyedi Autóbusz Gyár Kft., mint Használó /továbbiakban Kft./ között az alulírott helyen és időben az alábbi feltételek mellett:

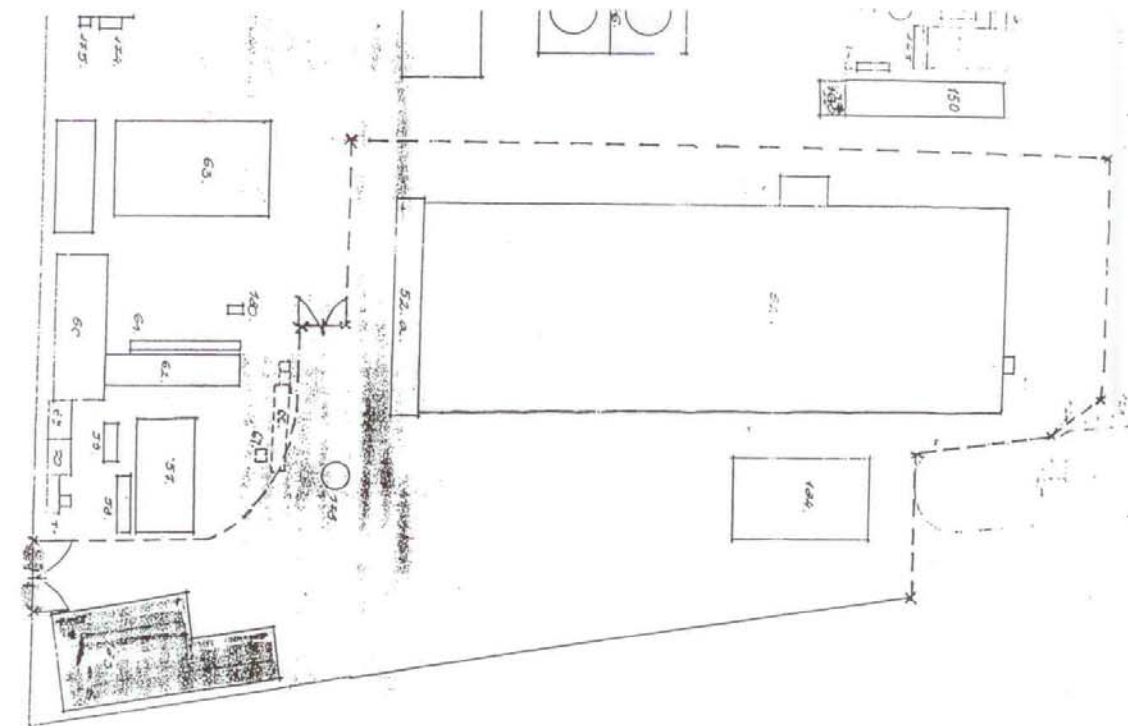
1. Az IKARUS a Budapest, XVI. ker. 6727.sz. tulajdoni lapon 107259.hrsz. alatt felvett Budapest, XVI. ker. Margit u.2.sz. alatt fekvő - a Magyar Állam tulajdonában lévő, de az IKARUS kezelésében és rendelkezése alatt álló ingatlanból 12000 m² alapterületű bekerített gyárudvarrészt, a jelen szerződéshez 1.sz. alatt mellékelt vázrajz szerint 1991.április 1-től kezdődően, határozatlan időre szólóan a Kft. fennállásának időtartamára, annak díjmentes használatába adja.
 2. IKARUS kötelezi magát, hogy a használatba adott ingatlanrészre történő ki- és bejárást, szállítást, közlekedést lehetővé teszi a Kft. saját, továbbá a vele munkakapcsolatban álló külső és belső kooperációs partnerek dolgozói és járművei részére. Ezen kívül ugyanezt biztosítja a külföldi partnerek számára az IKARUS területén és meglévő portáin keresztül.
 3. IKARUS hozzájárul ahhoz, hogy a Kft. az általa használt területen kaput létesítsen.
 3. Felek megállapodnak abban, hogy a használat idejére az ingatlan fenntartásával, állagának megővásával kapcsolatos valamennyi költséget, továbbá a felmerülő közüzemi díjakat a Kft. viseli.
 4. IKARUS a jelen szerződés aláírásával feltétlen és visszavonhatatlan hozzájárulását adja ahhoz, hogy a Kft. jelen szerződésen alapuló használati joga az ingatlannyilvántartásba bejegyzést nyerjen. A használati jog bejegyzésével kapcsolatos költségeket a Kft. viseli.
 5. Jelen megállapodás aláírása napjától lép hatályba.
 6. Jelen megállapodásban nem szabályozott kérdésekben a Ptk. rendelkezései az irányadók.
- Budapest, 1991. április 24.

IKARUS Karosszéria- és Járműgyár
mint használatba adó részéről

IKARUS
Karosszéria- és Járműgyár
Semsey András
vezérigazgató

IKARUS Egyedi Autóbusz Gyár Kft.
mint használatba vevő részéről

IKARUS
Egyedi Autóbusz Gyár Kft.
Baranyai Aladár
vezető igazgató



160 EGYEDI KONDEZÁLL.
183 TMR RAKTÁRI SZÍN.

66 ÜVEGHÁZ } MEGTÚNT
67 LOHTR } LEBONTVA

IKARUS TÖRZSGYÁR
HELYSZINRAJZ M=1:1000

1. sz. melléklet

Készült: 1991.04.01. Tervező: A.H.

Budapest, 1991. április 24.

IKARUS Karosszéria- és Járműgyár
mint használatba adó részéről

IKARUS Karosszéria- és Járműgyár
Semsey András
vezérigazgató

IKARUS Egyedi Autóbusz Gyár Kft.
mint használatba vevő részéről

Baranyai Aladár
vezető igazgató

2.2 melléklet Tervezési Program

- ☐ Kialakul, a 2.2.. számú mellékletben szereplő rajzon „A” jellel feltüntetett, megközelítőleg 7.5 ha területen Logisztikai, ipari, irodai raktározási tevékenységre vonatkozó övezet mely kizárja a kiskereskedelmi tevékenységet, max beépíthetőség: 45%. Zajjal, negatív környezeti hatásokkal járó (por, melléktermékek, füst stb.) gyártási tevékenység a tervezett övezetben tilos. Az építménymagasság maximum 18 m, azzal, hogy az Arany János u. felőli 50 méteres sávban az építménymagasság legnagyobb mértéke 10,5 m. * Telekosztási lehetőség minimum 2.500 négyzetméter nagyságú telkek kialakítására.
- ☐ Kialakul a 1. számú mellékletben szereplő rajzon „B” jellel terület mintegy 11,5 ha nagyságban, gyártási, ipari jellegű tevékenységre, gazdasági területre. A tervezett övezetben a kiskereskedelmi tevékenység tilos, kivéve a gyártó közvetlen értékesítési tevékenységét, amely legfeljebb az egész épület 10%-áig terjedhet. Logisztikai és tárolási tevékenység megengedett. A beépítési százalék 45%. Építménymagasság legnagyobb mértéke 18 m, az Margit utca felőli 50 méteres sávban zajjal, negatív környezeti hatásokkal járó (por, melléktermékek, füst stb.) gyártási tevékenység tilos. A tilalom a meglévő épületeket nem érinti. * Telekosztási lehetőség minimum 2.500 négyzetméter nagyságú telkek kialakítására.
- ☐ Kialakul a 1. számú mellékletben szereplő rajzon „C” területjellel 8,23 ha nagyságban (2 különböző területen egyrészt a Margit u. másrészt az Arany János u mellett) kereskedelmi és szolgáltató tevékenységre övezet. Piaci, vásári tevékenység tilos. Használatcikk árusításra engedély az övezetben nem adható. Gyártási tevékenység megengedett, azzal, hogy a lakóövezetben érvényes környezetterhelési határértékeket nem haladhatja meg. Beépítési százalék 35%, építménymagasság 10,5m. Kizárólag az Arany János u felőli részen, a telekhatártól 50 m-es távolságon túl megengedett építménymagasság 18 m. * Telekosztási lehetőség minimum 2.500 négyzetméter nagyságú telkek kialakítására.
- ☐ Az ipari park nehéz tehergépkocsival történő megközelítésének biztosításának vizsgálata.

