

### 3.4 Örökségvédelmi munkarész

## I. VIZSGÁLATOK

### Történeti leírás, régészeti örökség

A régészeti állapotfelmérést, a régészeti örökségek vizsgálatát a Tétényi Center Kft. megbízásából a Budapesti Történeti Múzeum készítette.

### **Budapest, Külső Keleti Körút Pesti út – Ócsai út közötti szakasz szabályozási tervéhez szükséges örökségvédelmi hatástanulmány régészeti fejezete**

#### 1. Vizsgálat

A régészeti örökség vizsgálatát a TÉTÉNYI CENTER Kft. (1118 Budapest, Kaptárkó utca 7.) megbízásából a Budapest, Külső Keleti Körút Pesti út – Ócsai út közötti szakasz szabályozási tervéhez szükséges örökségvédelmi hatástanulmány régészeti munkarészének elkészítéséhez végeztük.

A régészeti örökség leírásánál a BTM régészeti topográfiai adatbázisának anyagát, az ide vonatkozó szakirodalmat, a helyszíni bejárás tanulságait használtuk fel.

#### 2. Történeti leírás, régészeti örökség védelme

A Külső Keleti Körút szabályozási tervvel érintett jelenlegi szakasza igen nagy távon, különböző adottságú területeken halad át. Konkrétan a nyomvonalal érintett sávban található helyrajzi számmal jelölt ingatlanokról régészeti emlék nem ismeretes. Ugyanakkor a nyomvonal közvetlen és tágabb környezetében számos jelentős régészeti lelőhelyet ismerünk.

A szabályozási tervvel érintett terület történetére, illetve régészeti-történeti érintettségére vonatkozóan a különböző földrajzi, geológiai, vízrajzi adottságokat, az eltérő település-földrajzi tényezők befolyását is figyelembe kellett venni.

A fenti szempontok alapján az öt kerületet is érintő, közel 15 km hosszúságú nyomvonal-szakaszon történeti szempontból legalább 8 egységet különítettünk el, melyek történetére vonatkozóan következtetéseket lehet levonni.

##### 1. A Régi Vám utcával párhuzamos szakasz

A területről régészeti emléket, régészeti topográfiai adatot nem őriz a múzeum, a szakirodalom sem feltételez itt lelőhelyet.

##### 2. Régi Vám utca–Gyömrői út közötti szakasz

A területtel kapcsolatba hozható egy leletmentésen regisztrált lelőhely. A dokumentáció szerint a XVII. kerületben, egy közelebből csak Rákoshegynek nevezett lelőhelyről van szó. 1955-ben a Ferihegy I. repülőtér ÉK-i sarkától kb. 2 kilométerre K-re, katonai gyakorlatozás közben, katonák sírokra bukkantak. A Budapesti Történeti Múzeum által elvégzett leletmentés 7 avar kori sírt tárt fel. A temető a sírok elhelyezkedése alapján valószínűleg nagy kiterjedésű volt, és tőle Ny-ra telepnyomokat is sikerült rögzíteni. A terület használati jellegéből adódóan (katonai gyakorlótér) további hitelesítő feltárássra nem volt mód. Az sem merülhetett fel, hogy itt geodéziai felméréssel dokumentálják a lelőhelyet. A leírás alapján a lelőhely az avar korban szokásos nagy kiterjedése miatt érintheti a megjelölt szakaszt.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> BTM Régészeti Adattár Dokumentációs gyűjtemény, ltsz.: 1020-79, 1021-79.

### 3. Ferihegyi repülőtérre vezető út– Flór Ferenc utca közötti szakasz

A Ferihegyi repülőtérre vezető út mellett található Szemere-telepi volt ipartelepek korábbi hasznosítása során olyan szennyeződések érték a területet, illetve a korábbi kavicsbányászás során az eredeti felszíni rétegeket oly nagy kiterjedésben megsemmisítették, hogy itt nem várható régészeti emlékek előkerülése. Az ipartelepek és a Flór Ferenc utca közötti szakasról sem őriz régészeti-topográfiai adatot a Budapesti Történeti Múzeum.

### 4. Flór Ferenc utca–Péterhalmi út közötti szakasz

Jóllehet a területről régészeti emléket jelen pillanatban nem ismerünk, a képet egy kissé árnyalja az a tény, hogy a szabályozási tervvel érintett nyomvonzszakasz környezetében Árpád-kori és honfoglaláskori emlékek ismereteseek.

A nyomvonzszakasz a XVIII. kerület Gilice téri honfoglaláskori nyilvántartott lelőhely övezetébe tartozik. A BTM Régészeti Adattára két adatot őriz a területről. 1929-ben a Magyar Nemzeti Múzeum népvándorláskori leltárkönyvébe Varjú Sándor földjéről egy honfoglaláskori sír került beletárolásra.<sup>2</sup> A leletek – agyagbögre, kengyelvas, csikózábla, vascsat és ezüstérem – lovastemetkezésre utalnak. Egy későbbi adat 1937-ből famaradványok előkerüléséről számol be. Tulajdonképpen ezzel a bejelentéssel lehetett azonosítani az 1929-es leleteket. Az MNM-ben őrzött 1937-ből származó dokumentáció szerint a honfoglaláskori sír és a famaradványok egy és ugyanarról a lelőhelyről származnak, Varjú Sándor kispesti ügyvéd földjéről, melyek az akkori Gloriette-től (ma Gilice tér) kb. 300 m-re eső helyről, a Gloriette telepről származnak.

Az 1937. évi helyszíni szemle dokumentációjának megállapítása szerint a famaradványokat, melyeket a homokban 5 méter mélységben találtak, római kori hajómaradványoknak vélték azon oknál fogva, hogy a Duna harmadik terasza húzódott a Gloriette táján, mely még a történelmi korban is egy mederrészlete lehetett a Duna egyik ágának. Így egy 15 m hosszú és 4 méter széles objektum maradványát következtették ki. A helyszínelésnek következménye nem volt. A maradványokat betemették, és ma már kideríthetetlen okból nem végeztek hitelesítő feltárást.

Ami az írott forrásokat illeti, a középkori Pest határában lévő faluhelyek a szakirodalomban nagyjából meghatározásra kerültek már. Jó részüket ásatások alkalmával előkerült faluhelyekkel azonosítani is lehetett. A kora illetve késő középkorból származó oklevelek, határjárások tanulságait figyelembe véve ide egyetlen faluhelyet sem lokalizáltak a kutatók, bár Pestszentlőrinc–Pestszentimre határában három Árpád-kori faluhely rejtőzik. (Csak zárójelben jegyzem meg, hogy a középkori Szentlőrinc falu temploma és települése a mai kispesti Wekerle-telepen található, míg a Soroksár és Vecsés határleírásainál szereplő középkori falvak helyét (Verneltelke, Halomegyháza, Tornyostelke) a mai Pestszentlőrinc területén sejtje a történelmi kutatás.)

Az 1780-as évek közepén készül II. József katonai felmérésén a terület teljesen lakatlan. A korábbi időkből származó esetleges rom sem került feltűntetésre. Ennek ellenére a kora Árpád-kori temetőkből ismert formájú edény ismeretes a közeli Galamb utcából. Itt házépítés alkalmával emberi csontok közül került elő az edény. Sajnálatos módon a leletbejelentés idejére a helyszínt beépítették, a területen felszíni régészeti jelenségeket nem lehetett megfigyelni. Mindenesetre ez az adat arra enged következtetni, hogy a terület környezetében Árpád-kori településsel kell számolnunk.<sup>3</sup>

### 5. Kettős Körös utcának a Péterhalmi út–Ipacsfa utca közé eső szakasza

A területről, illetve tágabb környezetéből nem ismeretes régészeti-topográfiai adat.

### 6. Kettős Körös utcának az Ipacsfa utca és Nagykőrösi út közé eső szakasza

A kérdéses helyszín a 18. kerületi Cséry-telepet keletről végig követő ipari vasútvonal mentén található. Itt a Cséry-telepnek mint esetleges régészeti lelőhelynek a szerepét kell megvizsgálni.

<sup>2</sup> MNM népvándorláskori leltárkönyv I. 20/1929. 1–5. )

<sup>3</sup> Írásné Melis Katalin: Árpád-kori temetők a pesti határban. BudRég 31/1997 41.

A Régészeti Adattár topográfiai adatbázisában, a Magyar Nemzeti Múzeum nyilvántartására épülő adatgyűjtés alapján egy Cséry-telep lelőhely-megnevezéssel igen fontos őskori lelőhely adatai szerepelnek. Az 1893-ban történt leletmentés helyszínéeként ez a lelőhely-megnevezés szerepel. A korabeli és a későbbi szakirodalomban is ide lokalizálják a megtaláláskor kora vaskorinak, de a későbbi kutatás alaposabb elemzése után középső bronzkorba helyezhető urnás temetőből származó leleteket. A Magyar Nemzeti Múzeumban őrzött ásatási dokumentációt áttanulmányozva azonban a lelőhely pontos lokalizálásával kisebb nehézségek adódnak. Posta Béla 1893-ban írt jelentésében ez áll: „Március 20-án mentem ki a helyszínre, vagyis az épülő Cséry féle szeméttvasút alépitményének azon részéhez, ahol annak vonalát a lajos-mizsei vasút nyugot-keleti irányban futó vonalának képzeletben való egyenes meghosszabbítása keresztezi. E téren nyugot-keleti irányban egy nagyobb kiterjedésű természetes alakulású domb emelkedett, melynek nyugoti része aránytalanul keskenyebb és alacsonyabb, mint a keleti rész. E dombot észak-déli irányban, mintegy harminc méter szélességben vágta át a szeméttvasút.”<sup>4</sup> A lajos-mizsei vasút a Budapest-tiszai helyi érdekű vasút egyik legkorábban megépült ága, mely a mai Kőbánya alsó felől jövő és a Nagykőrösi úton haladó vonallal azonos. A Cséry-telep (Szeméttlerakó) e mellett a vonal mellett található. Innen egy iparvasúti ág vezet hozzá. 1893-ban azonban nem a lajos-mizsei vasút mellett találhatták a leleteket, hanem a fent vázolt bonyolult módon meghatározva, egy 1926-ból származó térképre vetítve, nagy valószínűséggel a ma a XIX. kerületbe eső Vas Gereben út és Nagykőrösi út találkozásánál. Itt a század első feléből származó térképeken vagy Cséry-telep, vagy Fővárosi szemétttelep szerepel. Az 1996-ban megjelent Pestszenlőrinc krónikájában Tomory Lajos tollából Cséry Lajos működésére vonatkozóan az alábbiakat találjuk: „Az 1890-es évek elején szokatlan vállalkozásba kezdett Cséry Lajos, 2600 hold ura Szentlőrinc és Puszta-Péteri határvonalán. Szerződést kötött a fővárossal, hogy Kispest érintésével szeméttlerakóhelyet létesít az említett helyen, ahová saját vasútvonalán szállítja a főváros hulladékát, szemetét.” Az említett térképen ábrázolt szeméttlerakó helyére pontosan ráillik ez a leírás. Itt azonban a Cséry-féle szeméttlerakó történetének feldolgozásában megszűnt a folyamatosság, mert a további adatok a mai Cséry-telepre illenek. „Ettől kezdve (1913-ban ment tönkre) hatalmas szemétthegy, melynek hossza másfél kilométer, szélessége 100–800 méter, magassága 20–25 méter, ülepedett, érlelődött. Eközben a guberálók hada használható anyagok után kutatott az oldalában... A második világháborút követően 1949-ben megalakult a Fővárosi Talajerő-gazdálkodási Vállalat. Ennek szerves trágya gyűjtő részlegeként 1952-től kezdte meg működését a XVIII. kerület Cséry-telepén a szerves trágya üzem.” A régészeti munkarésznek nem feladata, hogy ennek az újkori üzemnek a történetét felderítse. Az idézett adatok viszont rávilágítanak arra az ellentmondásra, melyet csak úgy lehet feloldani, hogy a XX. század elején Cséry szeméttfeldolgozóknak két telephelye kellett, hogy legyen. Így az említett urnás temető leletei nagy valószínűséggel nem a jelenleg szabályozási terv alá vont területről származnak.

#### 7. A Hunyadi János utca és Vecsés út Nagykőrösi út–M5-ös autópálya közé eső szakasza

A vizsgált területhez legközelebb eső régészeti feltárást a Budapesti Történelmi Múzeum 2001-ben és 2002 őszén végzett a Nagykőrösi úti Auchan áruházról délre fekvő területen, valamint a Tesco áruház építéséhez kapcsolódóan. A feltárásokat a kereskedelmi központ áruházainak építése tette szükségessé. A területen 1999-ben, az Auchan áruház építését megelőzően már folyt szondázó ásatás. Ekkor az ásatók szórványosan jelentkező szarmata kerámiát gyűjtöttek, két szelvényben pedig bronzkori kerámiatöredékek kerültek elő. 2001-ben egy valószínűleg szarmata kemence maradványainak leletmentését végezték el.

2002-ben a homokhát tetején két csontváz rítusú sír és néhány cölöplyuk méretű objektum került elő. Az egyik sír egy rossz megtartású, K–Ny-i tájolású zsugorított csontváz sír, sajnos mellékletek nélkül, mely feltehetően kapcsolatba hozható a korábbi feltárások során előkerült bronzkori leletekkel. A másik sírban egy hanyatt fekvő, nyújtott testhelyzetben eltemetett vázát találtak, ugyancsak mellékletek nélkül.

<sup>4</sup> Magyar Nemzeti Múzeum A: 449.B.VI.

### 8. Vecsés út M5-ös autópálya és Ócsai út közé eső szakasza

A kérdéses nyomvonalszakasról régészeti lelet nem ismeretes. Az M5-ös autópálya építése során az egész budapesti szakaszon nem volt régészeti feltárás. Így ehhez a beruházáshoz kapcsolódóan régészeti adat nem merült fel.

Ellenben a jelenlegi nyomvonalszakasz mellett húzódó, a Szentlőrinci útig tartó táblában 2004-ben terepbejárást végzett a múzeum, melynek eredménye a következő volt:

Beépítetlen, mezőgazdasági művelésű, a néhány méteres szintkülönbségeket eredményező homokhátságok és völgyek váltakozásának következtében nagy szakaszokon nádassal övezett területek találhatóak itt. Ezek a terepbejáráson tapasztalt földrajzi-domborzati viszonyok a Soroksár külterületére máshol is jellemző vonásokat mutatják.

Homokos felszínéről szarmatákhoz köthető szürke és sima finom falú, vörösre égett anyagból készült kerámiaedények oldal és peremtöredékeit gyűjtöttük össze. A homokhat ÉNy-i felében szintén szarmata edénytöredékeket sikerült összegyűjteni.

A területet határoló, dél felé haladó dűlőút mentén, mely a jelenleg kijelölt nyomvonalszakaszhoz fut ki, szintén egy homokhat figyelhető meg. Itt őskori kerámia-töredékeket gyűjtöttünk.

A nyomvonalszakasz Ócsai út felé eső részén nagy valószínűséggel az őskorban itt letelepedett, különösen a bronzkor időszakából nagy kiterjedésű temetőt hátrahagyó lakosság emlékműveivel kell számolni. A 20. század 50-es és 70-es éveiben építkezések, illetve közműárkok ásása alkalmával felszínre került maradványokat követő leletmentések során a Grassalkovich út mentén nagyterjedésű urnamezős temető részleteit tárták fel.<sup>5</sup> A temetőt benépesítő késő bronzkori vatyai kultúrába tartozó lakosság telepét vagy telepeit mindeztidáig nem ismerjük.

### **3. A terület régészeti állapota**

A szabályozás alá vont nyomvonalszakaszon bejelöltük azokat a területrészeket, melyek régészeti érdekű területnek tekinthetők a 2001. évi 64. tv. 7. § (14) bek. alapján. A bejelölt régészeti érdekű területek esetében a földmunkák jellegétől, illetve a tervezett nyomvonal elhelyezkedésétől függően próbafeltárást szükséges végezni annak eldöntése érdekében, hogy a nyomvonal milyen mértékben érint régészeti lelőhelyet.

### **4. Területhasználat és területi állapot a kulturális örökség összefüggésrendszerében**

A területen 2007. április 19-én elvégzett helyszíni bejárás során az alábbiakat tapasztaltuk:

A szabályozás alá vont terület teljes egészében elfedett. Van, ahol csak növényzettel fedett, de a leghosszabb szakaszain épületeket, vasúti objektumokat (jelenleg már használaton kívüli iparvasutat) találunk. Régészeti szempontból egyetlen szakaszán sem lehetett a terepbejárás klasszikus módszerével adatot gyűjteni.

#### 1 A Régi Vám utcával párhuzamos szakasz

A pályaszakasz a Kozma utcai temető hátsó frontjával párhuzamos, városzéli kiserdő található rajta.

#### 2. Régi Vám utca – Gyömrői út közötti szakasz

A területen ültetett erdő található, mely a repülőtér, illetve az itteni katonai objektum védőerdője lehetett. A terület teljesen fedett, jelen állapotában az ide lokalizálható avarkori lelőhelyet meghatározni nem lehet.

<sup>5</sup> BTM Régészeti Adattár Dokumentációs gyűjtemény, ltsz.: 534-77, 129-75, 1035-79.

---

3. Ferihegyi repülőtérre vezető út– Flór Ferenc utca közötti szakasz

A nyomvonalszakasz egy része beépített, családi házas környezetben fut, másik része egy elhagyott ipartelep minden szennyeződését mutatja. Régészeti szempontból még akkor is problémát okozna itt a régészeti emlékek megmentése, ha ismert lelőhellyel állnánk szemben.

4. Flór Ferenc utca–Péterhalmi út közötti szakasz

A területen egy ipari létesítmény és erdő található. Az erdő területét vizsgálva, bár felszíni gyűjtés a növényzet miatt lehetetlen volt, az megállapítható, hogy itt a homokdombok felszíne nagyobb emberi beavatkozástól mentes.

5. Kettős Körös utcának a Péterhalmi út–Ipacsfa utca közé eső szakasza

Ezen a szakaszon jelenleg intenzív szennyvízűrités folyik. Ez a tény önmagában is aggályossá teszi egy esetleges régészeti beavatkozás tényét. A terület topográfiai elhelyezkedése alapján nem valószínű, hogy itt régészeti lelőhelyet kellene keresni.

6. Kettős körös utcának az Ipacsfa utca és Nagykőrösi út közé eső szakasza

A nyomvonal itt végig a már megszüntetett iparvasút vonalában fut. A területet bejárva megállapítható, hogy egyik oldalról a szeméttelp meddői határolják.



Másik oldalról természetes felszín található. Ezen a természetes felszínen egy erdőirtást is találtunk.



Ezt sikerült bejárni. Teljesen negatív eredményt hozott régészeti szempontból.

A vasút építésekor átvágott homokdomb metszetfalát is megvizsgáltuk.



Ebben a homokos omladékban sem találtunk régészeti emléket.

**7. A Hunyadi János utca és Vecsés út Nagykőrösi út– M5-ös autópálya közé eső szakasza**

A 2. pontban vázolt igen szórványosnak mondható régészeti eredmények alapján a nyomvonalszakasztól kissé távolabb emelkedő homokdombok környékén valószínűsíthető régészeti lelőhely.

**8. Vecsés út M5-ös autópálya és Ócsai út közé eső szakasza**

Az autópálya ezen a szakaszon töltésen fut. Építéskor sehol nem volt megelőző régészeti feltárás, így a régészeti adatok hiánya nem jelenti azt, hogy a terület érdektelen volna.

Topográfiai elhelyezkedése alapján több különböző korszakba tartozó lelőhely is feltételezhető itt. A helyszíni szemle idején már vetés volt a területen, így meg sem kíséreltük a terepbejárási engedély beszerzését.



Őszi vagy kora tavaszi időszakban azonban egy terepbejárással konkrétan meg lehetne határozni azokat a területrészeket, melyeken próbafeltárást szükséges végezni. A 2. pontban jelzett terepbejárási adatok alapján itt is őskori lelőhellyel kell számolni.

**5. Régészeti emlékek feltárhatóságának, megmaradásának, bemutathatóságának vagy pusztulásának lehetőségei**

A várható régészeti objektumok egy része földobjektum. A temető, akár őskori, népvándorláskori vagy középkori, magával a feltárással elpusztul. Így itt a szakszerű feltárás, dokumentálás és a leletek összegyűjtése után a terület minden gond nélkül felszabadul, és a tervezett beruházás megvalósítható. Ugyanez vonatkozik az említett korszakokból származó településmaradványokra is. Hiszen a földbemélyített házak, föld-faszerkezetű építmények, kemencék, gödrök a feltárás során eredeti rétegeiktől megfosztva szintén elpusztulnak.

## **6. Összefoglalás és javaslat az építési engedélyezési eljárás során történő előírásra a régészeti örökség védelme érdekében**

A tervezett körvasút menti körútnak a szabályozással érintett nyomvonala több különálló régészeti érdekű területet rejt magában. Ezek a területek főként földrajzi-topográfiai elhelyezkedésük okán tarthatnak számot régészeti-történeti érdeklődésre. Feltételezett lelőhely-voltukat azonban a közvetlen környezetükben található lelőhelyek nemcsak megerősítik, de néhány esetben éppen ezek az adatok adnak támpontot a beruházást megelőző próbafeltárások helyének kijelölésére.

Mivel a nyomvonalnak konkrét helyrajzi számokhoz köthető ingatlanairól régészeti emléket nem ismerünk, ezért kerülnünk kellett a régészeti lelőhely besorolást. Mindezek alapján az alábbi előírás beiktatását tartjuk szükségesnek:

- **A szabályozási terv alá vont területen a helyszínrajzon bejelölt 3 terület régészeti érdekű terület, ahol földmunkával járó beruházást megelőzően próbafeltárást szükséges végezni annak eldöntése érdekében, hogy a nyomvonal milyen mértékben érint régészeti lelőhelyet.**
- **Az engedélyezési eljárásba be kell vonni szakhatóságként a Kulturális Örökségvédelmi Hivatalt.**

## **7. Nyilatkozat**

A régészeti szakvéleményt készítette mint területileg illetékes múzeum:

BTM

Budapesti Történeti Múzeum

Székhely: 1014 Budapest, Szent György tér 2.

Tel.: (06-1) 487-8806

A munkában részt vett:

Adorjáné dr. Gyuricza Anna

Régészeti Adattár  
osztályvezető, régész  
Sz-82/2003.

Reményi László

Ős- és Népvándorlaskori Osztály  
Régész

Korom Anita

Ős- és Népvándorlaskori Osztály  
Régész

Bordás Attila

Régészeti Adattár  
informatika

Budapest, 2007. május 29.

## Természet, táj, tájhasználat, településhálózat és településszerkezeti összefüggések

### • Területfejlesztési visszatekintés

#### **Pestszentlőrinc – Pestszentimre története**

Pestszentlőrinc – Pestszentimre területe már a honfoglalás idején lakott volt, legkorábbi ránc maradt írásos említése XIV. századi oklevelekben található. A középkori Szentlőrinc a török hódoltság idején elnéptelenedett, az újabb betelepülés az 1700-as évek elején kezdődött meg. Mayerffy Xavér Ferenc (akiről az ország egyetlen nemzetközi repülőtere nevét kapta) a XIX. század elején mintagazdasággá fejlesztette az itt kialakított majort.

1814-ben, a Napóleon legyőzése után Bécsben ülésező nagyhatalmi konferencia vendégei látogatást tettek Pest-Budán. Ez alkalomból katonai parádét rendeztek Szentlőrinc pusztán. A porosz, orosz, Habsburg uralkodó a mai Gilice tér környékén emelt kilátóról (Gloriette) szemlélte az eseményeket. Maga a kilátó a második világháború során elpusztult ugyan, de nevét ma is őrzi a szomszédságában kialakított településrész.

A XIX. század végén már igazi településekről beszélhetünk. A Soroksárhoz tartozó Péteri pusztát a szegényebb lakók, a Kispeszthez tartozó lőrinci telkeket a politikai és tudományos élet vezető személyiségei vásárolták meg pihenő, nyaraló helyként. Villája volt itt báró Eötvös Loránd politikus-fizikusnak, aki itt kezdte meg híres szabadtéri torziós inga kísérleteit, Puskás Tivadarnak, a telefonhírmondó és a telefonközpont feltalálójának, Margó Tivadarnak, az örökléstan kutató biológusának, gróf Lónyay Menyhért pénzügyminiszternek, aki elérte, hogy 1875-ben kialakították a Cegléd-Szolnok vasútvonalon "Puszta Szent Lőrinc Nyaraló" vasútállomást, mely által könnyen megközelíthetővé vált az új település.

Adottságai miatt ipari létesítmények is megjelentek a környéken. Elsősorban téglagyárak, kavicsbánya, később textilüzem, hordó-, szalagszövő-, kocsilámpa gyár.

Cséry Lajos, akinek a mai Pestszentimrén ill. környékén 2600 holdas birtoka volt, szerződést kötött a fővárossal a hulladék elszállítására. A Nagykőrösi út mentén kialakított egy szemétkerakó telepet, ahol válogatták, osztályozták a hulladékot, szabadalmaztatott egy komposztálási eljárást, melynek segítségével az elporladt, elhumuszosodott szemétből adalékanyagok hozzáadásával szerves trágyát állítottak elő. Az évtizedekig ide szállított szemét (több millió köbméter) mintegy másfél kilométer hosszúságban, 100-800 méter szélességben, 20-25 méter magasságban hegyként halmozódott fel, melynek rekultivációja napjaink feladata maradt.

Szentlőrinc a XX. század első éveitől önálló települési rangot szeretett volna kapni. Az itt élők iskolákat, óvodákat, kápolna építettek, temetőt létesítettek. Az Üllői úton közlekedő személy és teherszállításra is alkalmas keskenyvágányú vasutat 1900-ra már villamosították. 1910-ben Pestszentlőrinc önálló nagyközséggé alakult, lakosainak száma ekkor 7824 főt számlált.

A fejlődés ettől kezdve felgyorsult. Újabb gyárak nyitották meg kapuikat, új katolikus templom épült a Batthyány utcában, 1927-ben négy iskolaépület készült el, gyógyszertár, tűzoltóság, rendőrség, postahivatal kezdte meg működését.

1930 januárjában Soroksárpéteri is önállósult, 1931-ben pedig felvette a Pestszentimre nevet. Kialakult itt is az akkori időknek megfelelő infrastruktúra.

1936-tól Pestszentlőrinc már megyei városi rangot kapott. Ekkor létesült gimnáziuma, épült meg a vásárcsarnok, s kezdődött meg a repülőtér építése (mely azonban csak 1950-től szolgálja a polgári repülést).

A második világháború miatt a fejlődés megrekedt. A település lakóinak egy része a kitelepítések miatt csak 1945 tavaszán térhetett haza otthonába. A legnagyobb pusztítást az Állami Lakótelep szenvedte el, de sok lakóház sérült meg máshol is.

Az újjáépítést követően Pestszentlőrincet és Pestszentimrét a főváros XVIII. kerületeként Budapesthez csatolták.

Az ipari létesítmények, közintézmények mellett lakótelepek épültek. A Lakatos és a Szentlőrinc– korábbi nevén KISZ – felépítése a 60-as évek lakásinségét enyhítette. A 70-es években épült fel a bezárt téglagyár helyén az új szakorvosi rendelőintézet, a sportcsarnok

és a könyvtár. A trianoni békeszerződés után Erdélyből menekült magyarok számára létesült állami lakótelep helyén épült fel a 10 emeletes lakóházakból kialakított Havanna telep, melyen a kor szokásaitól eltérően egyidőben készültek el a lakóházak és a kiszolgáló intézményhálózat (bölcsődék, óvodák, iskolák, ételkészítők).

### **A XVII. kerület története**

Budapest Főváros XVII. kerülete ma kilenc településrészre tagozódik, úgymint: Akadémiaújtelep, Rákoscsaba, Rákoscsaba-Újtelep, Rákoshegy, Rákoskeresztúr, Rákoskert, Rákosliget, Madárdomb és Régiakadémiatelep. Ezek többsége XX. századi új településrész, közülük kettőnek, Rákoscsabának és Rákoskeresztúrnak századokra visszanyúló a történelme. Rákosliget és Rákoshegy a XX. század elején Rákoskeresztútból váltak ki és lettek önálló községek. Rákoskeresztúr és Rákoscsaba egykori határa ma is jól látható a térképen, pedig már sok évtizeddel ezelőtt teljesen összenőtt a két település (a határ az Ároktő utca és a Tápióbicske utca mentén halad). Mindkét ősi település a Rákos-patak, illetve az annak mentén húzódó hadi és kereskedő (borostyán)út mellé települt. A Rákos-patak völgye - mint azt a gazdag régészeti lelőhelyek is tanúsítják - évezredek óta fontos kereskedelmi útvonal volt, amely mellett a réz-, bronz- és vaskorban is laktak emberek.

Rákoscsaba a Százi Apátság 1067-ben keletkezett alapítólevelében tűnik fel először, mint *Csabarákosa*: a birtokot az Aba nembeli Péter ispán a monostornak adományozta. A mai református templom helyén állt középkori templom lebontásakor 1222-ben vert pénzt találtak az alapfalban. A kőtemplom és a Rákos-patak partjáról származó Árpád-kori edénytöredékek a faluszerkezet rögzülését, a templom körüli állandó település kialakulását jelzik. Bár csak 1265-ben említik először a budafelhévi keresztetek birtokában lévő Rákoskeresztúrt (*Pósarákosa*), középkori templomának építése (XII. század vége, XIII. század eleje) és a templomátás során előkerült Árpád-kori kerámia tanúsága szerint a falu már legkésőbb a XII. század folyamán kialakulhatott. Mindenesetre a tatárjárás jelentős pusztulást okozott: a templom és a falu leégett, sokáig romosan állt.

Szintén Árpád-kori településre utaló nyomok (X-XIII. századi kerámiatöredékek) bukkantak felszínre a Határmalom utcai homokbánya területén. A telepet a régészeti kutatás *Bökényföldjével* azonosította, ám nem kizárt a határjáró oklevél alapján, hogy a már 1244-ben is említett *Kövérd* birtokot kell benne látnunk, s Bökényföldjét északabbra, a mai Bökényföldi út déli végénél kell keresnünk. Mindkét XIII. századi falukezdemény szinte nyom nélkül eltűnt; emlékükre csak helynevek utalnak. A tatárjárás bizonyára jelentős mértékben pusztította Rákosmentét is, de a hétköznapi élet viszonylag hamar a rendes kerékvágásba tért.

A XVII. század végén a vidék a török elleni harcok következményeként elnéptelenedett; a benépesedés és visszatelepülés lassú folyamat volt. Az összeírások szerint 1699-ben Rákoscsabán 63 család, Rákoskeresztúron 8 család élt.

A XVIII. század elején külföldi telepeseikkel népesítették be a terület birtokosai a falvakat. *Rákoscsabára* csak kisebb létszámban érkeztek (német) telepések, a szomszédos *Rákoskeresztúrra* azonban az új földbirtokos Podmaniczkyak Aszód környéki birtokairól szlovák telepések telepedtek be. Az így létrejött szlovák-magyar falu a Podmaniczkyak lakóházától keletre, a Pesti út két oldalán volt. 1756-ban karintiai és stájer, később württembergi telepések hozták létre szinte új falut a mai Cinkotai út - Pesti út kereszteződésétől nyugatra.

A két község lakói elsősorban búzát, zabot, árpát, kölest és lent termesztettek. Terményeik őrlésére a helyi malmokat - a Rákos-patak mellékága, a máig nyomokban megtalálható Malom-árok mentén sorakozó vízimalmokat - vehették igénybe: Rákoscsabán kettőt, Rákoskeresztúron hármat. A pesti piac közelsége ösztönzőleg hatott a paraszti termelésre. Ebben az időben már jelentősebb középületek is épültek: 1740-ben Rákoscsabán a római katolikus templom, az 1760-as évek első felében Rákoskeresztúron a Podmaniczky-kastély. Podmaniczky Erzsébet férje, Bujanovszky Elek alakította ki a mai Népkertet a mocsaras terület lecsapolásával. A rákoscsabai Laffert-kastély a XIX. század első felében épült. A klasszicista épület azonban ma már nem áll, az 1940-es években lebontották.

Az 1848-as forradalom és szabadságharc idején Rákoskeresztúr területén harcolt Asbóth Lajos honvéd ezredes hadteste. A harcokban elesett katonák: Stromskin főhadnagy, Harsányi Bocskai huszár alkapitány és tizenhárom közkatona ma az 513. utcai honvéd emlékműnél nyugszanak. A megtorlás idején Melczer János rákoskeresztúri evangélikus lelkész halálra, majd kegyelemből hat év várfogságra ítélték. Fia a szabadságharc során hősi halált halt.

Az elnyomatás évei után, a XIX. század végén községeink is fejlődésnek indultak, megnövekedett a lakosság lélekszáma. Megépült a két vasútvonal (Szolnok és Hatvan irányában), mely összeköttetést adott a múlt század végén nagyvárossá fejlődő Budapesttel. Sokan kerestek letelepedési lehetőséget a főváros határán kívül, ezért hatalmas területeket parcelláztak. A hatvani vasútvonal északi oldalán létrejött az első szövetkezeti lakóterület.

Báró Podmaniczky III. János lánya, P. Zsuzsanna második férje, Vigyázó Sándor a Magyar Tudományos Akadémiára hagyta kastélyát és földbirtokait. A háború előtti és utáni parcellázásokból alakultak ki az Akadémia-telepek. 1925-ben parcelláztak először gróf Bolza Mariette birtokából területeket, ekkor kezdett kialakulni a mai Rákoscsaba-Újtelep. Ezt megelőzően a mai Sugárúti iskola lakóterülete volt Csaba-Újtelep. 1931-ben kezdték parcellázni báró Schell Gyuláné Antos Ilona birtokát, ebből alakult ki a mai Rákoskert.

Budapest főváros területének új megállapításáról szóló 1949. évi XXVI. törvény Rákoscsabát, Rákoskeresztúrt, Rákosligetet és Rákoshegyet a 1950. január 1-jétől a Fővárossal egyesítette. A községekből új közigazgatási egység alakult: Budapest Főváros XVII. kerülete.

A harmincas évek végén Rákoskeresztúri földeken, az ú.n. Ferihegy-pusztán létesítették Budapest új, előbb katonai, majd később közforgalmú, nemzetközi repülőterét. A kerületnek ezt a részét 1968-ban átcsatolták a XVIII. kerülethez, de Ferihegy 2 létesítéséhez a nyolcvanas évek elején kisajátított terület ma is a XVII. kerület része.

A hivatalosan is önálló településrész-nevet kapott területek közül már csak egyet nem említettünk, a Madárdombot. A Madárdomb parcellázását 1941-ben kezdték el Podmaniczky telep néven. Ez a nagyrészt két-háromszintes, sor- és ikerházakkal beépült lakónegyed a nyolcvanas években keletkezett Rákoshegy és Akadémiaújtelep között, keresztúri földeken. Az új utcák különböző madárneveket kaptak, innen a településrész neve.

A Főváros legnagyobb kiterjedésű kerülete (54,83 km<sup>2</sup>) ma is fejlődik, újabb és újabb külterületi földek válnak az urbanizáció áldozatává, a város szerves részévé. Máig megmaradt azonban, s reméljük még sokáig kerületünk büszkesége lehet a védett Mersemocsár, ritka növény- és állatvilágával. A költöző madarak pihenőhelyét is biztosítja zöld szigetként a Főváros kétmillió lélekszámú kő-, beton- és aszfaltrengetegében.

#### • Természet, táj, tájhasználat

A tervezési terület és környéke a Pesti-ártér kistájhoz tartozik, amely a Dunamenti-síkság része. A Dunamenti-síkság és a Kiskunság homoktakaróján valamikor nagyon változatos, erdőkkel, árvalányhajas sztyeppekkel, mocsarakkal tarkított növényzet tenyészett, amely mára a kultúrhatások következtében jórészt degradálódott.

Az antropogén hatásokkal sújtott területeken a secunder flóra elemek erősödtek meg.

A vizsgált területen, ill. közvetlen közelében semmilyen természetes vagy természetközeli növénytakarulás nem azonosítható. A meglévő degradált gyomtársulások is zavart összetételűek. A terület növényvilága védett értékeket nem tartalmaz.

Bár a terület, degradáltsága következtében igen kevés állatfajnak nyújt élőhelyet, fontos, hogy a táj további degradációját elkerüljük, lehetőség szerint biztosítani kell a természeteshez közeli, vagy ahhoz hasonló állapot előállítását a legkevesebb tájidegen elem bevonásával.

A növényzet degradáltsága ellenére néhány értékes faunaelem (pl. vörös vércse, zöld küllő, zöld gyík, zöld varangy, sisakos sáska, szongáriai cselőpók) napjainkig fennmaradt.

Összefoglalva a terület állatvilága a növényzet degradált jellegének megfelelően szegény. A tervezett beruházás természetes vagy természetközeli élővilágot nem érint. Amennyiben az építkezéshez szükség van fák, bokrok kivágására, azt a madárvilág védelme érdekében fészkelési időszakon kívül kell elvégezni.

### **Településkép és utcaképek**

A tervezési területen a településképet általában a vasút melletti lakóterületek, illetve erdőterületek határozzák meg.

Az út által érintett lakótömbök lakóépületei földszintes, illetve földszint + tetőtér beépítésűek, építészeti színvonaluk vegyes, általában az építési időszak stílusát tükröző, jellemzően közepes állagú.

A Helikopter lakópark épületei újak, jelentős területeken még építés alatt vannak.

### **Településszerkezet és területhasználat**

A kialakult területhasználat nagyrészt összhangban van az övezeti besorolásokkal és az egyes eltérő övezetek határvonalával.

### **Településkarakter: telekszerkezet és telekhasználat, beépítési mód és épülettípusok**

A telekszerkezet megfelel a terület környezetében kialakult és szabályozott állapotnak.

A beépített területeken a beépítés módja szabadonálló, elsődlegesen lakó-, valamint munkahelyi funkcióval.

A területen jellemző épülettípus nincsen, a kialakult állapot építészeti színvonala épületeként kis mértékben eltérő, de átlagosan jónak mondható.

### **Védettségek: régészeti és műemléki, területi és egyedi**

A területen műemlékileg védett épület nincsen.

A tervezési területen közelében nyilvántartott régészeti lelőhelyek találhatóak.

## **II. VÁLTOZTATÁSI SZÁNDÉKOK**

### **Településhálózati és tájhasználati változás**

A területen a tervezett állapot hálózati változást jelent.

A teljes tervezés alá vont terület Budapest, XXIII. kerület Soroksár déli részétől keleti irányban a Vecsési út, Hunyadi János utca mentén, a XVIII. kerület, Pestszentimre - Pestszentlőrincen keresztül a Kettős-Körös utca, Fiume utca-Körös utca – Vág utca vonalában a Ferihegyi repülőtérre vezető utat keresztezve a Csévész utcáig, majd a XVII. kerület és a X. kerület határán a Tünde utca mentén a Helikopter utcáig húzódik.

Jelen szabályozási terv a II. ütemben a Flór Ferenc utcától a Pesti útig határozza meg a tervezett út szabályozási vonalait és az út kialakításához szükséges keretővezet-módosításokat.

Jelen szabályozási terv a II. ütemben a meghatározza a tervezett út szabályozási vonalait és az út kialakításához szükséges övezetmódosításokat.

## **A Külső Keleti körút szerepe és csomóponti kapcsolatai**

Az M0 körgyűrű keleti szektorának fejlesztési koncepciója szerint, a Gödöllő irányú átkötés megvalósításával és a kiépítési paraméterek funkciókhoz igazításával a korábbinál kiterjedtebb hálózatfejlesztés valósulhat meg. E hálózatfejlesztés „kulcseleme” a párhuzamosan kiépítésre javasolt Külső Keleti körút, amely a Főváros érintett külső területrészeinek összekötését, fejlesztését célozza.

A körút vonalának dél és észak-keleti hálózati kapcsolódásainál ugyanakkor fontos szempont, hogy az útvonal a tranzit forgalom számára ne jelentsen alternatívát.

A Külső Keleti körút az M0 autópálya és a Körvasút menti körút által közrefogott városterület feltáró útvonala, amelynek célja az érintett kistérség – (X., XVI., XVII., XVIII., XXIII. kerületek) – feltárásának és belső átjárhatóságának javítása.

A körút – elnevezésétől eltérően – nem kör jellegű, sokkal inkább harántoló útvonal az 5-ös út (Soroksár) és a Nagytarcsai út (Cinkota) között. Az általa feltárt terület heterogén, beépítetlen és beépített térségek, erdőterület, mezőgazdasági terület, vegyes hasznosítási terület, ipari terület, lakóterület jellegű részek váltogatják egymást.

Az útvonal kategóriája városi elsőrendű főút, jellemző keresztmetszete 2x2 forgalmi sáv. Az Üllői út kivételével valamennyi fontosabb keresztező sugár irányú útvonallal csomópontot alkot. A csomópontok jellemzően szintbeni jelzőlámpás szabályozásúak, kivéve, ahol a keresztező vasútvonal kötöttsége külön szintű átvezetést igényel (pl. Nagykörösi út, Ferihegyi út).

A létesítendő elkerülő teherforgalmi út a környezetre gyakorolt hatása – elsősorban nem a létesítés közvetlen környezetére, hanem tágabb környezetére – pozitív irányú lesz a Csepel belvárosában élő lakosság számára, azáltal, hogy a nagy teherforgalmú utat a lakóépületektől távolabbra helyezi át. Másrészről a meglévő út megerősítése, új létesítése a korszerű környezetvédelmi követelményeknek megfelelően fog megvalósulni, ezáltal a korábban folytatott tevékenységeknek köszönhetően környezetvédelmi szempontból nem kifogástalan terület állapota várhatóan nagymértékben javulni fog

### **Infrastrukturális változás**

A területen csak teljes körű infrastruktúra ellátás esetén lehet építeni.

### **III. Hatáselemzés**

#### **Történeti településhálózati következmények**

A javasolt szabályozás a terület rendezett fejlődését fogja elősegíteni, biztosítja a tervezett út megvalósításához szükséges feltételek kialakítását, valamint a megfelelő műszaki infrastruktúra kiépülését, mely a fejlesztés feltétele.

#### **Természeti, táji hatások**

A terület beépülése során annak összképe részben változni fog, a tervezett út megfelelő megvalósulásával.

#### **A településképfeltárulásának változásai**

A jelenlegi beépítetlen területen valamint a beépített részekben áthaladó új hálózati elem kapcsolatot biztosít az egyes településrészek között, biztosítja ezek megközelíthetőségét és bekapcsolódását a városi közlekedési hálózatba.

**Régészeti emlékek feltárhatóságának, megmaradásának, bemutathatóságának vagy pusztulásának lehetőségei**

A tervezési területen közelében nyilvántartott régészeti lelőhelyek találhatóak, ezekre vonatkozóan a BTM szakvéleményében foglaltaknak megfelelően kell eljárni.

**Történeti térbeli rendszerek alakulása**

A terület beépülése történeti térbeli rendszert nem érint. Az úthálózati elemek tekintetében szerkezeti változás nincsen.

**Műemléki együttesek, műemlékek eszmei, használati és esztétikai jelentőségének alakulása a tájban, településszerkezetben, épített környezetben, a település életében**

A területen műemlék, műemléki együttes nem található.

**Műemlékek megújulásának és fenntarthatóságának gazdasági esélyei**

A területen műemlék, műemléki együttes nem található.

**Környezeti terhelések és az épített örökség műszaki állapotának összefüggései**

A területen és környezetében meglévő épületek nem védettek, a terület beépítése során kedvezőtlen hatás nincsen.

**Folyamatok iránya, visszafordíthatósága**

A folyamatok iránya vissza nem fordíthatóan a kialakult, meglévő folyamatokat követi szabályozási terv által rögzített előírások alapján.

**IV. ÖSSZEFOGLALÁS**

**A tervezett beépítés a szabályozási előírások teljes körű betartása esetén a környezetre táji és településképi szempontból negatív hatást nem gyakorol, a település összképét, történeti arculatát nem érinti, illetve befolyásolja, várhatóan elősegíti a terület koordinált igényes fejlődését.**

**V. NYILATKOZAT**

A tervezett megoldás megfelel az örökségvédelmi jogszabályoknak és hatósági előírásoknak, továbbá, továbbá a jelen hatástanulmány elkészítésére (mint a hatástanulmány alapjául szolgáló tervfajta készítésére) jogosultsággal rendelkezem. A terv készítésében részt vett minden szakági tervező a hatályos jogszabályoknak megfelelő tervezési jogosultsággal rendelkezik.

Czebe Judit  
vezető településrendező tervező  
TT1 01 - 0742/06