

**BUDAPEST. IX. KERÜLET  
GUBACSIDŰLŐ**

**KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT  
PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSI DOKUMENTÁCIÓ**

Megrendelő:	Budapest, IX. Ferencváros Önkormányzata 1092 Budapest, Bakáts tér 14.	
Megrendelő képviselője:	Hurták Gabriella	kerületi főépítész
Költségviselő:	Nemezeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. 1134 Budapest, Váci út 45.	
Költségviselő képviselője:	Kéki Róbert	NIF projektvezető
Generáltervező:	Város-Teampannon Kft. 1053 Budapest, Veres Pálné utca7.	
Településrendezés:	Koszorú Lajos TT/1 01-1346	Város-Teampannon Kft.
	Könyves Anett településmérnök	Város-Teampannon Kft.
	Kucsora Zita településmérnök	Város-Teampannon Kft.
	Magyarosi Dóra településmérnök	Város-Teampannon Kft.
Zöldfelület, környezetvédelem:	Mlakár Vivien K 13-1322, TK 13-1322	Város-Teampannon Kft.
	Magó Zsófia tájépítész	Város-Teampannon Kft.
Közlekedés:	Rhorer Ádám KÉ-K 01-3157, Tkö 01-3156	Közlekedés Kft.
	Orosz Ágnes KÉ-K 01-2615, Tkö 01-2615	Közlekedés Kft.
Közmű:	Hanczár Gábor MK 01-2456	Kész Kft.
Jövőkép:	Szebeni Dávid	Enrawell Consulting Kft.

## Tartalomjegyzék

<b>BEVEZETÉS</b> .....	<b>3</b>
<b>1. HELYZETFELTÁRÁS</b> .....	<b>4</b>
1.1. VÁROSSZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK, A TERÜLET HELYE A TELEPÜLÉSHÁLÓZATBAN, TÉRSÉGI KAPCSOLATOK .....	4
1.2. TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI, VALAMINT FEJLESZTÉSI KÖRNYEZET .....	5
1.2.1. A TERÜLETRENDEZÉSI DOKUMENTUMOKKAL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉSEK VIZSGÁLATA .....	5
1.2.2. A FŐVÁROSI TERVEK ISMERTETÉSE.....	6
1.3. TERÜLETET ÉRINTŐ FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK.....	28
1.3.1. BUDAPEST FŐVÁROS IX. KERÜLET FERENCVÁROS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ .....	28
1.3.2. BUDAPEST LEHETSÉGES ÚN „ROZSDAÖVEZETI AKCIÓTERÜLETEI” TANULMÁNY .....	30
1.3.3. RADÓ DEZSŐ TERV.....	38
1.3.4. DUNAI EVEZŐS KÖZPONT .....	40
1.4. ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA .....	41
1.4.1. BEÉPÍTETTSÉG, MEGLÉVŐ ÉPÜLETÁLLOMÁNY VIZSGÁLATA .....	41
1.4.2. TELEKSZERKEZET ÉS TULAJDONVIZSGÁLAT .....	42
1.4.3. ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEI, RÉGÉSZETI LELŐHELYEK .....	44
1.4.4. TELEPÜLÉSSZERKEZETI, TERÜLETHASZNÁLATI ÉS BEÉPÍTETTSÉGI VÁLTOZÁS .....	46
1.5. KÖRNYEZETI ÁLLAPOT VIZSGÁLATA ÉS ÉRTÉKELÉSE .....	49
1.5.1. ZÖLDFELÜLETEK VIZSGÁLATA ÉS ÉRTÉKELÉSE .....	49
1.6. KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS ÉRTÉKELÉS.....	56
1.6.1. A JELENLEGI HELYZET ÉS ÉRTÉKELÉSE.....	56
1.6.2. A TERÜLETET ÉRINTŐ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI TERVEK .....	58
1.7. KÖZMŰVESÍTÉS.....	59
1.7.1. KÖZMŰ- ÉS ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS HELYZETFELTÁRÁS .....	59
1.7.2. VÍZELLÁTÁS.....	59
1.7.3. VILLAMOSENERGIA ELLÁTÁS.....	60
1.7.4. FÖLDGÁZELLÁTÁS.....	61
1.7.5. TÁVHŐELLÁTÁS.....	61
1.7.6. ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS .....	61
<b>2. JAVASLAT</b> .....	<b>62</b>
2.1. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ .....	62
2.2. SZAKÁGI JAVASLATOK .....	68
2.2.1. TÁJRENDEZÉSI JAVASLAT.....	68
2.2.2. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER ÉS EVEZŐSPÁLYA KIALAKÍTÁSA, FEJLESZTÉSE .....	69
2.2.3. KÖZLEKEDÉSI JAVASLAT .....	71
2.2.4. KÖZMŰ- ÉS ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉSI JAVASLAT.....	72
2.2.5. IVÓVÍZHÁLÓZAT .....	72
2.2.6. VÍZELVEZETŐ HÁLÓZAT.....	73
2.2.7. VILLAMOSENERGIA ELLÁTÓ HÁLÓZAT .....	73
2.2.8. FÖLDGÁZELLÁTÓ HÁLÓZAT .....	73
2.2.9. ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉSI HÁLÓZAT .....	73
2.3. KÖRNYEZETI HATÁSOK .....	74
2.4. HATÁLYOS TERÜLETRENDEZÉSI ESZKÖZÖKKEL VALÓ ÖSSZHANG VIZSGÁLATA.....	75
2.5. A TERÜLET JÖVŐKÉPE.....	75

## BEVEZETÉS

Magyarország Kormánya a kiemelt budapesti közösségi fejlesztések keretében a fővárosi közúthálózat fejlesztésének egyes elemeiről szóló **1693/2018. (XII. 17.) Korm. határozat**ban döntött a Galvani utca–Illatos út vonalában megépítendő új, kötőtpályás közlekedéssel együtt **2x3 forgalmi sáv szélességű Duna-híd** (továbbiakban Új Duna-híd) és a Fehérvári út–Üllői út–Határ úti csomópont közötti kapcsolódó közlekedési hálózat teljes körű előkészítéséről.

A Korm. határozat 2. pontjában foglaltak szerint a Kormány egyetért azzal, hogy az 1. pont 1.1.alpontja szerinti Új Duna-híd és kapcsolódó közlekedési infrastruktúrája teljes körű megtervezése és megvalósítása állami fejlesztésként a műszakilag leggyorsabb ütemezéssel valósuljon meg.

A IX. kerületi kerülethatár menti, 47 hektár nagyságú tervezési területet is érinti az Új Duna-híd Fehérvári út és Üllői út–Határ úti csomópont közötti szakaszának tervezett nyomvonala, beleértve a 2x3 sávós Ráckevei (Soroksári)-Duna keresztezését (továbbiakban: RSD híd) is. Ennek megfelelően Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzata a területre településrendezési eszközök elkészítését határozta el, ez jelen esetben a terület Kerületi Építési Szabályzatának (továbbiakban: KÉSZ) kidolgozását jelenti.

A terület adottságai ellentmondásosak: kiváló, Duna-parti fekvésű, a Soroksári út felől jó tömegközlekedési kapcsolatokkal rendelkező, ugyanakkor zárvány jellege miatt közúton nehezen megközelíthető terület. Az RSD híd a Soroksári út két oldalán pesti hídfő szerepet tölt be, ezért jövőbeli kialakításának, városképi megjelenésének nagyvonalúnak kell lennie.

A terv feladata a megvalósuló településrendezési cél és a tulajdonosok, az érdekeltek szándékait figyelembe vevő olyan program kidolgozása, mely az Önkormányzati elfogadása után a ma érvényes Fővárosi fejlesztési elképzeléseknek, településrendezési eszközöknek és az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendeletnek (továbbiakban: OTÉK) is megfelel.

**A projekt megvalósítása** az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló **345/2012. (XII. 6.) Kormányrendelet alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás**, ezért a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Trk.) 32. § (6) a) pontjának megfelelően a 32. § (1) c) pontja szerinti **tárgyalásos eljárás** keretében kell lefolytatni.

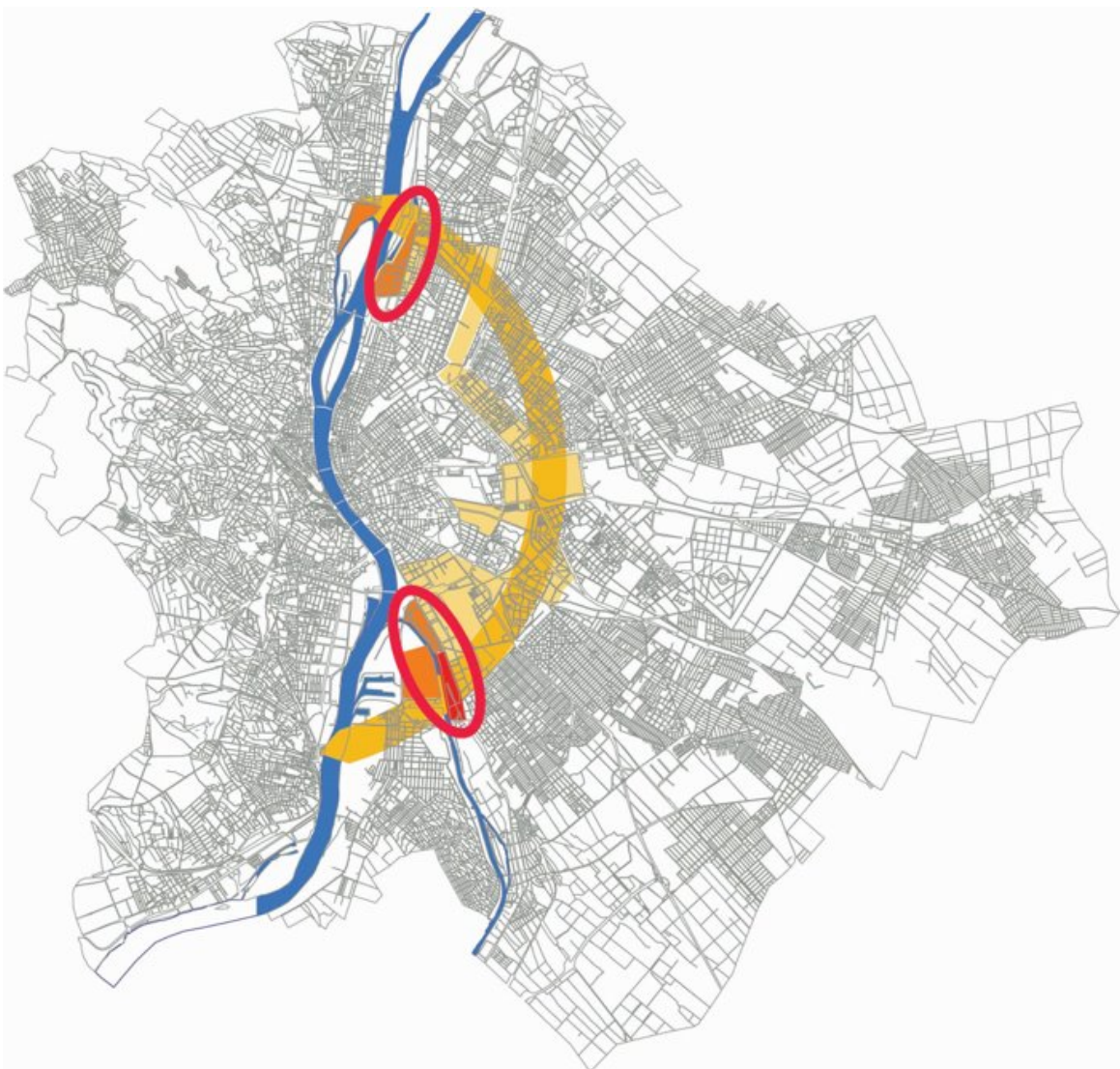
## 1. HELYZETFELTÁRÁS

### 1.1. VÁROSSZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK, A TERÜLET HELYE A TELEPÜLÉSHÁLÓZATBAN, TÉRSÉGI KAPCSOLATOK

A sajátosan belső-városi, nagy jövőjű „távoli periféria” adottságai ellentmondásosak: kiváló fekvésű, szabályozott vízszinthez kapcsolódó vízparti, jó tájolású, jó tömegközlekedésű, sík, jó klímájú azonban zárvány jellege miatt nehezen megközelíthető terület.

A térség minden tekintetben kiemelt jelentőségű fejlesztési fókusz, nemcsak a barnamező megújítás, nemcsak mint profitábilis ingatlanüzlet, hanem a város működése és kompaktsága szempontjából is hatékonyságnövelő a terület folyamatainak mozgásba lendítése.

A terület tervezési előtörténetéhez tartozó folyamat máig nem zárult le. A csipkerózsika álomba merült térséget a Duna-parton rozsdásodó Soroksári út rendező pályaudvar terjengős alig hasznosított területei úgy tagolják, hogy nem alakítható ki a Soroksári úttal közvetlen kapcsolatot biztosító közlekedési hálózat.



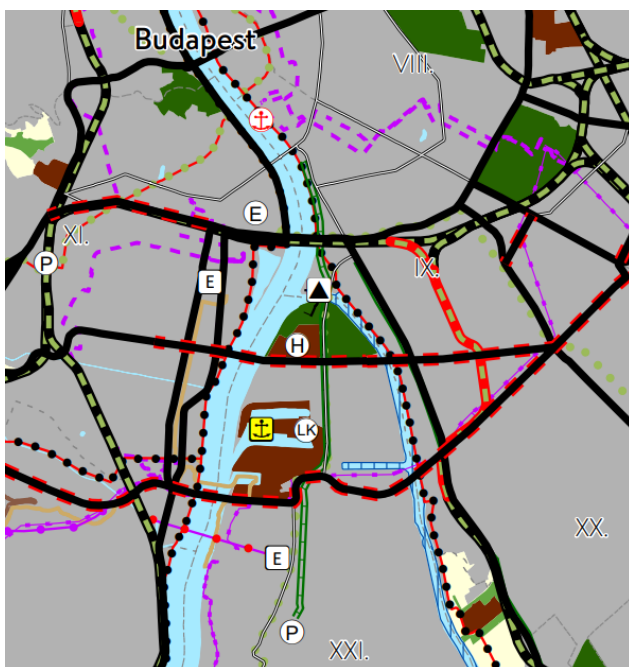


## 1.2. TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI, VALAMINT FEJLESZTÉSI KÖRNYEZET

### 1.2.1. A területrendezési dokumentumokkal való összefüggések vizsgálata

Az országos területrendezési tervhierarchia legfőbb dokumentuma a **Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (továbbiakban: MaTrt.)**, melyben meghatározottak révén a hatékony és korszerű területrendezés folyamatos, rendszeresen megújuló, összehangolt rendszert alkot az ország területi képét megalkotó fejlesztési stratégiákkal.

Az MaTrt. 1. melléklete az Ország Szerkezeti Terve, mely a jelöli a térségi területfelhasználási kategóriákat, valamint az országos műszaki-infrastruktúra-hálózatok térbeli rendjét és műszaki infrastruktúra egyedi építmények elhelyezkedését. A MaTrt 7. melléklete **Budapest Agglomeráció Szerkezeti Terve**, mely az országos elemeken túl a térségi szerepkörű elemeket is bemutatja és kisebb léptékben, a térség szintjén részletesen jeleníti meg a területfelhasználási kategóriákat, kiegészülve a sajátos területfelhasználású térséggel.



1. ábra – Budapest Agglomeráció Szerkezeti Terve kivágat

Az Ország Szerkezeti Terve és Budapest Agglomeráció Szerkezeti Terve is jelöli a tervezési területet határoló infrastruktúra elemeket:

- a Soroksári út meglévő főút,
- a Ráckevei (Soroksári)-Duna menti EuroVelo 6 meglévő kerékpárút hálózati elem,
- tervezett főút az Új Duna-híd,
- a Körvasút menti tervezett út

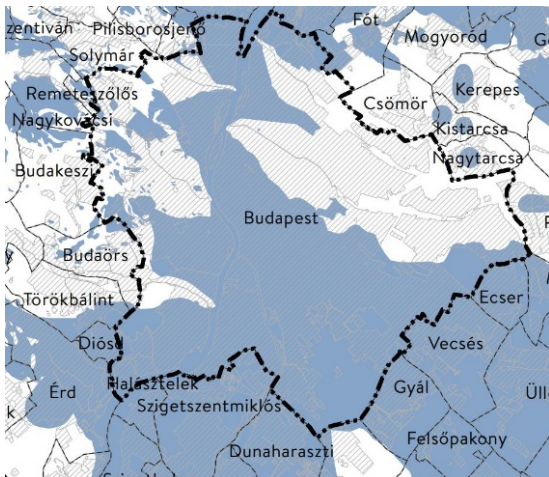
jelenik meg a terveken. A tervezési terület települési térség területfelhasználási kategóriába sorolt.

Az MaTrt. 11. § d) pontja alapján *a települési térség területén bármely építési övezet, övezet kijelölhető.*

Továbbá a Ráckevei-Duna területét vízkár-elhárítási célú tározónak jelöli az MaTrt. 7. melléklete

Az MaTrt. 42. § (1) A Budapesti Agglomeráció Övezeti Tervében alkalmazott országos és kiemelt térségi övezetek együttesen a következők:

- |  |  |
|--|--|
| 1. ökológiai hálózat magterületének övezete,         | 8. tájképvédelmi terület övezete,                                      |
| 2. ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete, | <b>9. világörökségi és világörökségi várományos területek övezete,</b> |
| 3. ökológiai hálózat pufferterületének övezete,      | <b>10. vízminőség-védelmi terület övezete,</b>                         |
| 4. kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete,      | 11. rendszeresen belvízjárta terület övezete,                          |
| 5. jó termőhelyi adottságú szántók övezete,          | 12. nagyvízi meder övezete,  |
| 6. erdők övezete,                                    | <b>13. ásványi nyersanyagvagyron övezete,</b>                          |
| 7. erdőtelepítésre javasolt terület övezete,         | <b>14. földtani veszélyforrás terület övezete,</b>                     |
|  | <b>15. honvédelmi és katonai célú terület övezete.</b>                 |



2. ábra – Vízminőség-védelmi terület övezete kivágat

A térségi övezetek közül a tervezési területet a vízminőség-védelmi terület övezete érinti. Továbbá Budapest teljes közigazgatási területe érintett világörökségi és világörökségi várományos terület, ásványi nyersanyagvagyon, földtani veszélyforrás terület, valamint honvédelmi és katonai célú terület övezetével. A tervezési területtel határos Ráckevei-(Soroksári)-Duna területe ökológiai hálózat ökológiai folyosójának, valamint tájképvédelmi terület övezeteivel érintett.

### 1.2.2. A fővárosi tervek ismertetése

A továbbiakban a területre vonatkozó Fővárosi tervek kerülnek áttekintésre. A Fővárosi Közgyűlés

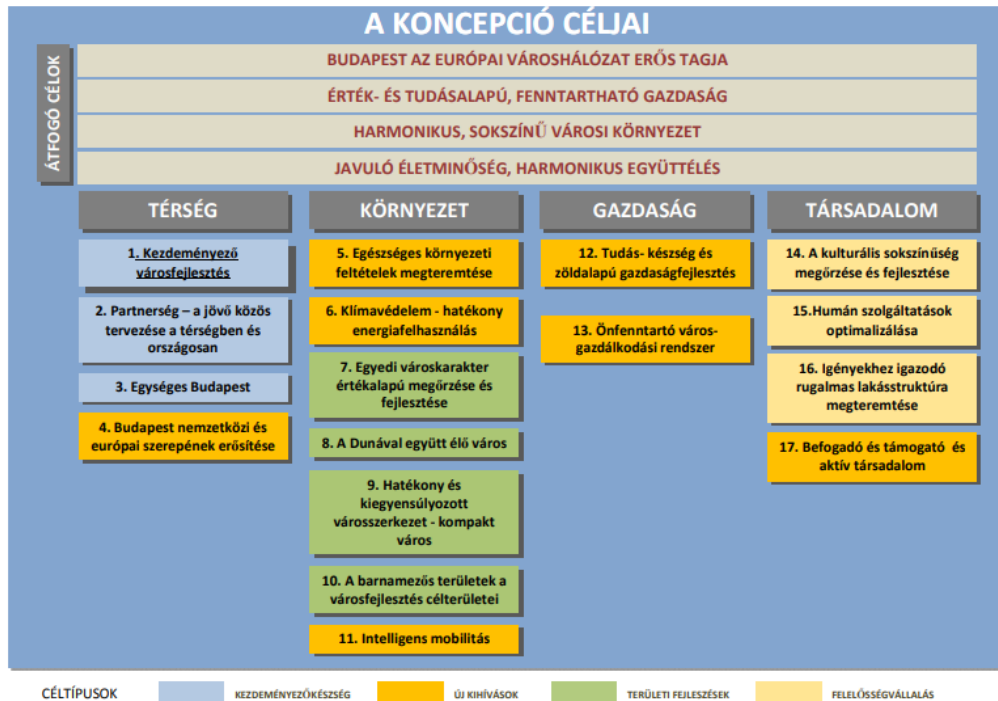
- a 767/2013. (IV.24.) Főv. Kgy. határozatával hagyta jóvá a „BUDAPEST 2030” hosszú távú városfejlesztési koncepciót (továbbiakban: BP koncepció),
- az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozatával fogadta el Budapest főváros településszerkezeti tervét (továbbiakban: TSZT),
- megalkotta Fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendeletet (továbbiakban: FRSZ).

A Budapest Fővárosra készült fejlesztési és rendezési terveken túl,

Jelen fejezetben Budapest településképi arculati kézikönyve tervezési területre vonatkozó megállapításai és ajánlásai is bemutatásra kerülnek.

**BUDAPEST 2030 – HOSSZÚ TÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ**

Az alábbi ábrán látható a BP koncepció célrendszere, melyen a Budapestre megfogalmazott átfogó és részcélok kerülnek bemutatásra. Jelen KÉSZ készítése szempontjából releváns, a tervezési területet is magába foglaló területre meghatározott Környezeti cél a „Dunával együtt élő város”.



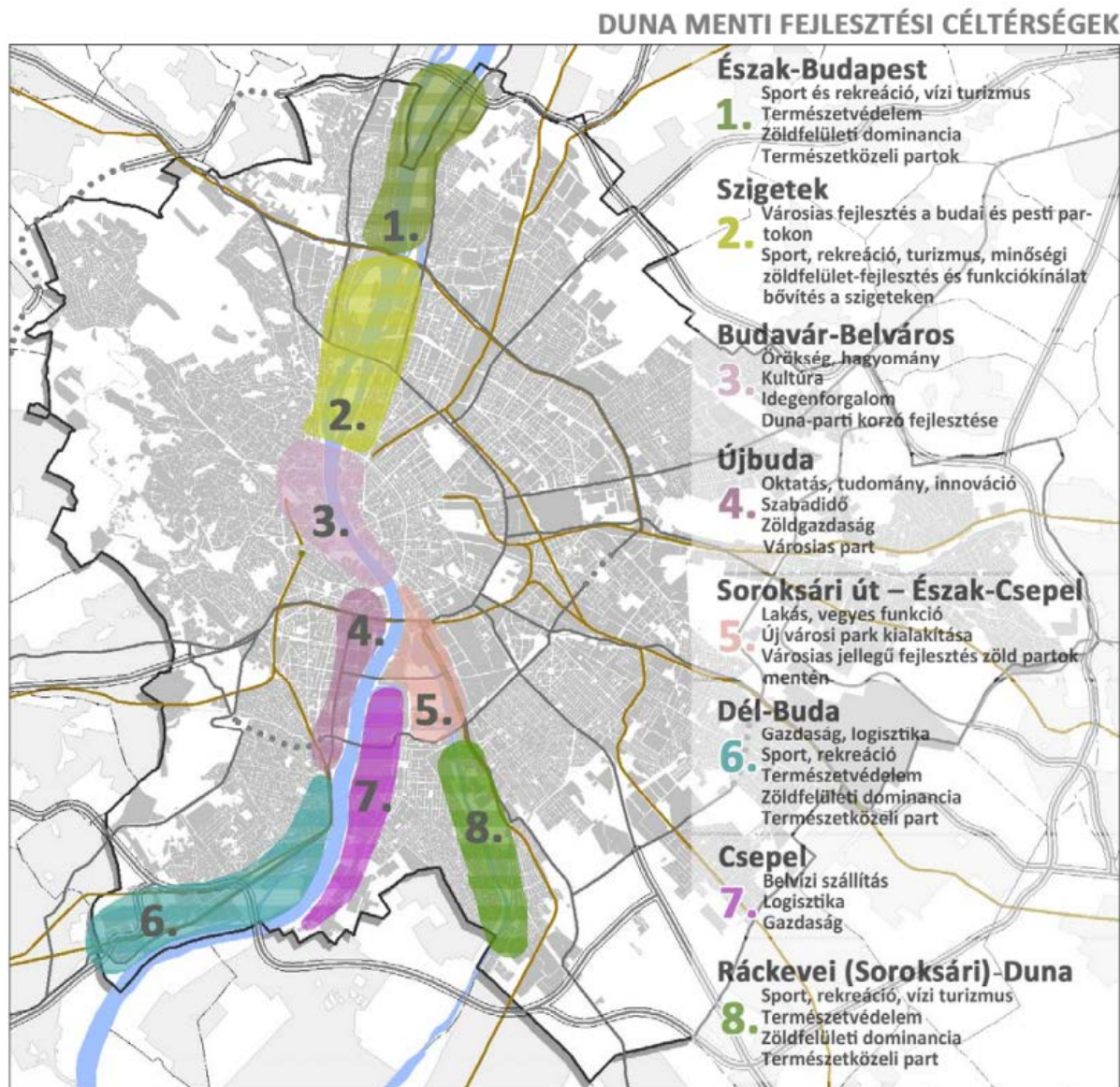
3. ábra – BP koncepció: Koncepció céljai

A Duna menti fejlesztési céltérségeket 8 részterületre bontja a koncepció, melyek közül az egyik a Soroksári út - Észak Csepel térsége. Erre a térségre a hangsúlyos fejlesztendő elemek és irányok az alábbiak:

- Lakás és vegyes funkciójú beépítés,
- Új városi park kialakítása az Észak Csepeli térségben,
- Városias jellegű fejlesztések a zöld partok mentén,

**8. Fejlesztési cél: a Dunával együtt élő város**

*„A Duna mentén kevés jól megközelíthető vízparti terület található, a parti két-három tömbort jelentő háttérterületekkel való funkcionális együttélés csak néhány rövid partszakaszon jelenik meg. **Jelentős elválasztó szereppel bírnak a vonalas létesítmények** (rakparti utak, vasúti és HÉV vonalak) továbbá az egybefüggő, nagy kiterjedésű gazdasági, ipari és használaton kívüli területek, melyek a **városlakók számára átjárhatatlanok.**”*



4. ábra – BP koncepció: Duna menti fejlesztési céltérségek

A Duna menti területek, így a tervezési terület funkcióbővítése a barnamezős területek hasznosításával valósítható meg:

„A város és a Duna kiegyensúlyozott kapcsolatának megteremtése a **part közeli funkcióváltások** révén kell, hogy megtörténjen, ami kiváló alkalom a városszerkezet fontos tengelyének, a Dunának további felértékelésére. Kedvezményezni kell azokat a területeket, melyek a **barnamezős területi funkcióváltás** lehetőségét hordozzák magukban, elsősorban a kiemelt fejlesztési célterületeken. A Duna menti zónába tartozó területek fejlesztését úgy kell megvalósítani, hogy **az újrahazsnosítással, funkcióváltással egy időben a Duna parti területek a városi szövet szerves részévé váljanak**, és egyben a **parthasználatra is pozitívan kiható változások** valósuljanak meg.”

„A Petőfi híd és a tervezett Csepel- Albertfalva híd közötti budai oldal és a **Soroksári Duna-ág menti területek azok, amelyek a város legértékesebb területeivé tudnak válni.**” A Duna-partok elérhetőségének, közcélú hasznosításának megteremtése:



*Az ember és a víz kapcsolatát a területhasználatban is érvényesíteni kell a fejlesztéseknél. A környezetre, a természeti kapcsolatra minél nyitottabb beruházásokat kell megnyerni a part menti területek hasznosítása során. Értelmszerűen ezt eltérő módon, területileg differenciáltan kell megteremteni, hol a rekreációs és sportlehetőségekre, hol a sétára, vendéglátásra, vagy az egyedi új „waterfront” fejlesztésekre koncentrálni.*

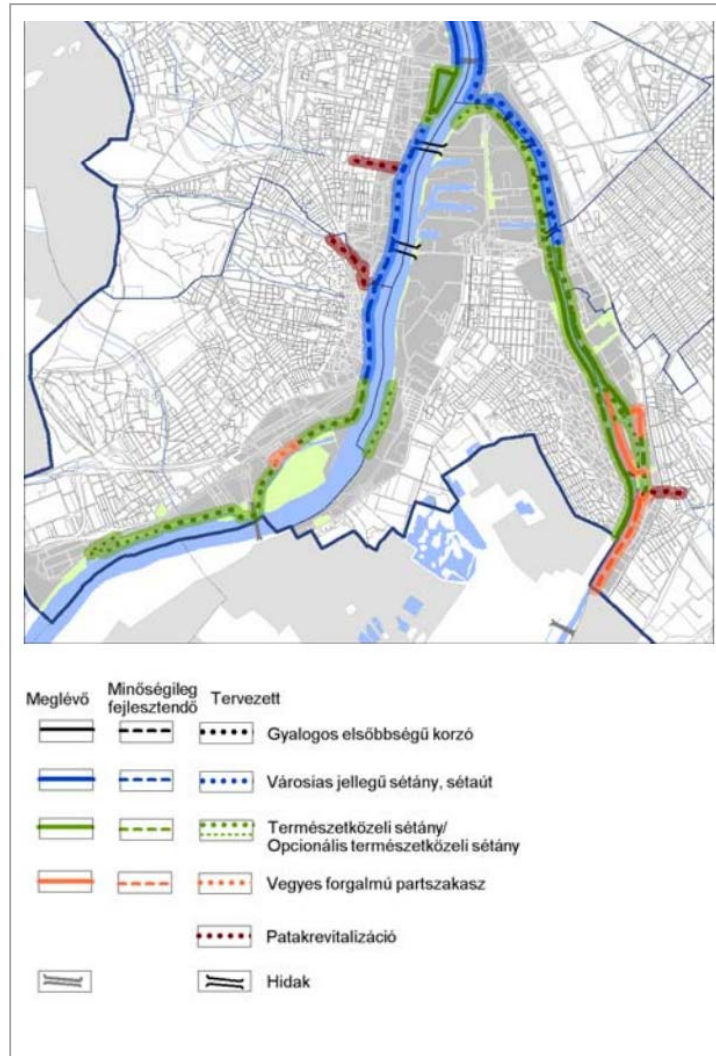
*„A területhasználat mellett a ma jelentős elválasztó szereppel bíró vonalas létesítmények (forgalmas rakparti utak, vasúti és HÉV vonalak) kedvezőtlen hatását mérsékelni kell, melynek érdekében a Duna partját igénybevevő közlekedési hálózat átgondolása szükséges a legjobban zavart területszakaszok forgalomcsillapítása érdekében.”*

*„A Duna-part egy jelentős része nincs köztulajdonban, ezért a gyalogos kapcsolatok folytonosságának érdekében közterületek kialakításával kell biztosítani a város és a vízpart kapcsolatát. Továbbá a vízparti területek kapcsolatait erősíteni kell a szigetekkel is, elsősorban a gyalogos és kerékpáros összeköttetés megteremtése érdekében.”*

A Duna-part menti turisztikai és rekreációs területek fejlesztése és decentralizálása:

*„A Duna-szigeteken a szabadidő és sport jellegű hasznosításában is vannak tartalékok, amelyek jobb gyalogos kapcsolatok megteremtésével kiaknázzhatók, így a szigetek új gyalogoshidakkal való összeköttetését meg kell oldani. A vízi sport fellendítése ugyancsak kiemelkedő feladat, az ehhez kapcsolódó infrastrukturális létesítmények megteremtése, illetve fejlesztése előmozdítja a folyóparti városi élet felélénkülését.”*

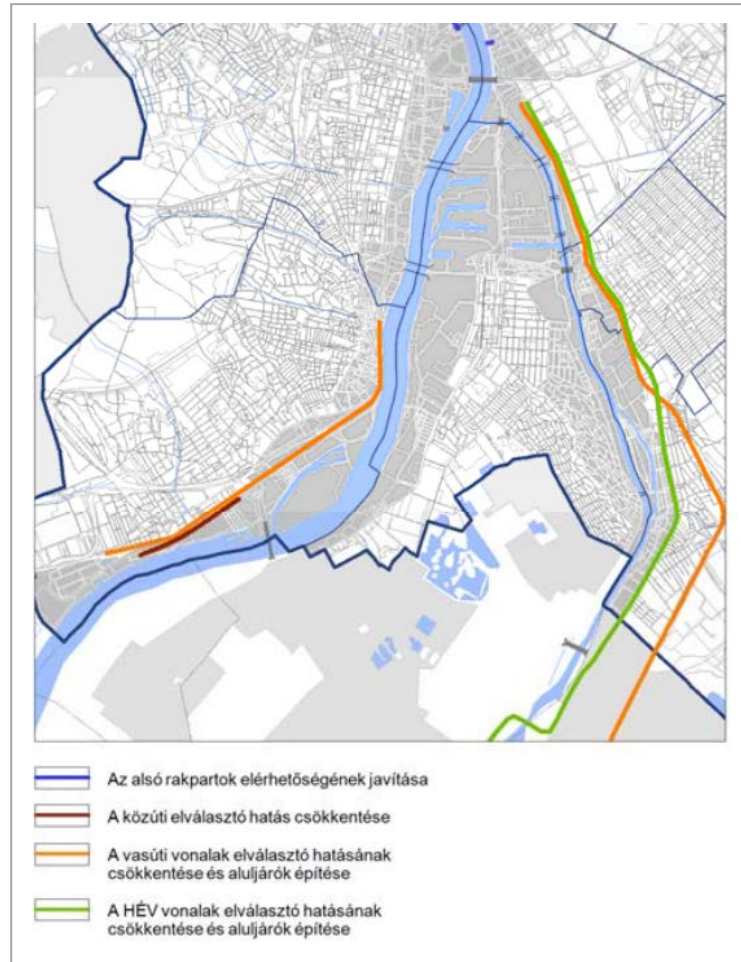
A Duna menti közlekedési elemek elválasztó hatásának csökkentése, gyalogos és kerékpáros kapcsolatok megteremtése a Duna szigeteivel:



5. ábra – BP koncepció: Duna menti sétányok hálózati fejlesztése

„Az átmeneti és az elővárosi zónák mentén szintén jelentős elválasztó hatást fejtenek ki a vasúti és HÉV vonalszakaszok. A **vízpartok jobb megközelítésének biztosítására**, illetve a vízfelület jobb kihasználásához szükséges elérhetőség legkésőbb a HÉV vonalak regionális gyorsvasúttá fejlesztésének részeként, illetve a vasútvonalak elővárosi közlekedéssel kapcsolatos általános felújítása kapcsán elvégzendő feladat.”

„A város működőképességét javító, szerkezeti jelentőségű hiányokat megszüntető haránt irányú közúti kapcsolatok kulcs elemeit jelentő **hidaknál is nagyvonalú gyalogos-, és kerékpáros felületeket kell biztosítani**, lehetővé téve az érintett szigetek elérését (Csepel-sziget).”



6. ábra – BP koncepció: Duna menti sétányok hálózati fejlesztése

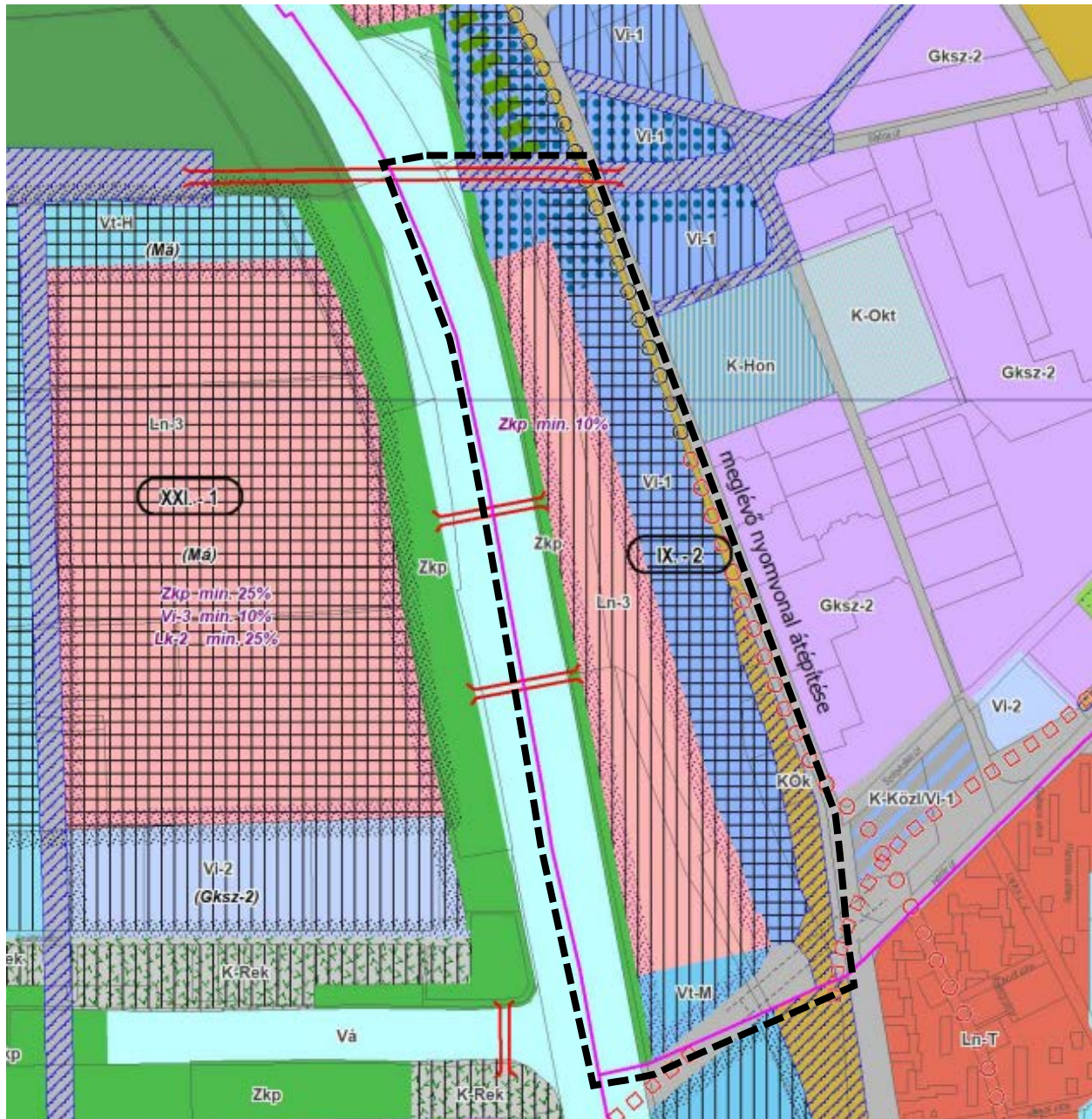
### Budapest főváros településszerkezeti terve

A TSZT a főváros BP koncepció hosszú távú városfejlesztési koncepciójában foglalt célok megvalósítását hivatott biztosítani, ennek megfelelően meghatározásra került a település szerkezete, a területfelhasználás és a műszaki infrastruktúrahálózatok elrendezése. A TSZT kiemelt jelentőségűnek tekinti többek között a Duna menti területek fejleszthetőségnek biztosítását, mely magában foglalja a jelen tervezési területet is.

Az Új Duna-híd megvalósításához szükséges a Budapest főváros településszerkezeti tervét, valamint a Fővárosi rendezési szabályzatot érintő módosításokat Budapest Főváros Közgyűlése az 1244/2021. (IX.1.) Főv. Kgy. határozattal és a 31/2021. (IX.13.) rendelettel 2021. szeptemberében hagyta jóvá.

A tervezési terület határa a TSZT tervlapjain egységesen fekete szaggatott vonallal került lehatárolásra.



**BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK****LAKÓTERÜLETEK**

**Ln-3** Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület

**VEGYES TERÜLETEK**

**Vt-M** Mellékközpont területe

**Vi-1** Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület

**BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK****KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK**

**KÖu** Közúti közlekedési terület (KÖu)

**KÖk** Kötőpályás közlekedési terület

**VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLETEK**

**Vá** Állóvizek medre és partja

**ZÖLDTERÜLETEK**

**Zkp** Közpark, közpark

**EGYÉB ELEMEK**

- Jelentős változással érintett terület
- Infrastruktúra függvényében ütemezett igénybe vehető, változással érintett terület
- Új lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján
- Meglévő gyorsvasúti vonal
- Tervezett gyorsvasúti vonal
- Tervezett közúti vagy vasúti alagút
- Meglévő Duna-híd
- Tervezett Duna-híd
- Közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás
- Átmeneti hasznosítás biztosítása
- Kerületi terveszközből figyelembe veendő területfelhasználási egységek aránya
- Távlati területfelhasználás

7. ábra – Szerkezeti tervlap – 1. Területfelhasználás, részlet

Az érintett terület északi részén beépítésre szánt terület, Vi-1 területfelhasználási kategória, a déli részen Ln-3 terület, valamint a 9. kerület határán Vt-M terület került kijelölésre.

**Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület (Vi-1)** területfelhasználási egységbe a jelentős közlekedési nyomvonalak mentén elhelyezkedő területek tartoznak, ahol **az irodafunkció meghatározó, de ezek a területek részt vesznek a lakosság ellátásában, kiszolgálásában is.** [...] BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE miatt lakófunkciót is lehet létesíteni ezeken a területeken, a KÉSZ-ben meghatározott módon, de csak ott, ahol a lakófunkciót jelentős környezeti hatás nem zavarja. A területet az OTÉK-ban lehetővé tett **funkcionális sokszínűség jellemzi, nem korlátozódik meghatározott intézményi körre. Beépítési sűrűsége magas, megközelíti a városközponti területekét. Ahol átalakuló, funkcióváltó területeket is érintenek, ott zöldterülettel együtt, vagy jelentősebb zöldfelületi mértékkel kell kialakítani.** Bár nem jelentenek kiemelt központi helyszíneket, **legnagyobb beépítési sűrűségük 3,0 – 5,75 közötti érték lehet, mivel lehatárolásuk általában területileg korlátozottabb. A zöldfelületi intenzitás megtartása és javítása érdekében a területfelhasználási egységekre vonatkozóan 10% a legkisebb zöldfelületi átlagérték.**

**Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület (Ln-3)** területfelhasználási egységbe azok a szabadonálló jelleggel épített lakóterületek tartoznak, ahol **általában több azonos jellegű épület áll egy telken, de nem úszótelkes a kialakítás. Ezek a lakóterületek nagyrészt elkerítettek, zöldfelületük jellemzően nem képezi a közhasználatú zöldfelületek részét.** [...] A terv alapján lehetőség nyílik elsősorban az átmeneti zónában új, ilyen típusú lakóterületek kialakítására is. [...] **A TSZT a beépítési sűrűség legmagasabb értékét 1,5 – 4,25 közötti értékben határozza meg. A szabadonálló jellegű, nagyvárosias beépítésnél jellemző magas zöldfelületi intenzitás (átlagban 40%) megőrzése érdekében a területfelhasználási egység területére vonatkozóan 30% a legkisebb zöldfelületi átlagérték.**

Az Ln-3 jelű területeken nyílik leginkább lehetőség új városias lakóterületek kialakítására.

		bs	bsá	bsp	OTÉK
Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület	Vi-1	3,0-5,75	<b>2,0-4,0</b>	1,0-1,75	3,5
Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület	Ln-3	1,5-4,25	<b>1,0-3,0</b>	0,5-1,25	3,0

**Mellékközpont terület (Vt-M)** területfelhasználási egységbe soroltak a BP koncepció céljai között szereplő **differenciált központrendszernek – jellemzően az átmeneti zónában tervezett – elemei, amelyek ma még nem érték el azt a sűrűséget és minőséget, amely alapján kivehetnék részüket a főközpont tehermentesítésében.** ... Ezek a mellékközpontok – különösen az intermodális szereppel is rendelkezők – szerkezetiileg a legkiválóbb **nagykapacitású kötőtpályás tömegközlekedési átszállóhelyeket (elővárosi vasút, Metró, HÉV) is magukba foglalják,** ezért sűrűségük a belső főközponti intézményi sűrűséghez hasonló. ... Ezek a területeken a zárt sorú és a szabadonálló beépítési karakter egyaránt kialakítható a KÉSZ-ben meghatározott módon és magassággal. **A beépítési sűrűség legmagasabb értéke 3,0 – 7,0 közötti a terv szerint. A zöldfelületi intenzitás megtartása és javítása érdekében a területfelhasználási egységekre vonatkozóan 15% a legkisebb zöldfelületi átlagérték.**

A Duna-part mentén Zkp területfelhasználási egység került kijelölésre.

Közkert, közpark (Zkp) területfelhasználási egységbe a 25 hektárnál kisebb zöldterületek tartoznak. Idetartoznak a városi és lakóterületi közparkok, közterek, a jelentősebb fásított közterek és az egyéb szerkezetiileg meghatározó zöldfelületek. A meglévő közparkokon kívül azon zöldterületek is le lettek határolva, amelyek rekreációs használatra jelenleg még nem, vagy csak korlátozottan alkalmasak (pl. alábányászott területek) és/vagy az érintett telkek tulajdonjogi rendezése nem történt meg (magántulajdon van). **Ezeket a zöldterületeket távlatban alkalmassá kell tenni a közhasználatra, illetve a tulajdonviszonyokat is rendezni szükséges.**



Az Ln-3 és Vt-M területfelhasználási kategóriák „jelentős változással érintett területek”, ami annyit jelent, hogy

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

A szintén a fent említett terület kontúrjánál „**kerületi terveszközökben figyelembe veendő területfelhasználási egységek aránya**” került kijelölésre Zkp min. 10% értékkel.

„A változással érintett területeken a kerületi terveszköz rugalmassága érdekében, a szükséges zöldterületekre – a lakóterületek esetében nagyobb, összefüggő területekre vonatkozóan az alapellátást biztosító területekre is – **a kontúrral jelölt területre vonatkoztatva a területi arány került meghatározásra**. Ezzel elkerülhető, hogy a TSZT-t feleslegesen kelljen módosítani, és a szerkezeti szempontok is érvényesíthetők. A területi mérlegben a területi arányok figyelembevételre kerültek.”

A Vi-1 területfelhasználási kategória területe „**infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület**”, mely szerint

„a változással érintett területek egy részén – döntően a jelenlegi külterületen – a megfelelő ütemezés érdekében a terv meghatározza a terület igénybevételéhez szükséges külső infrastruktúrát. ... **Tárgyi területek jelen terv elfogadásakor a fővárosi kerettervben és a kerületi terveszközökben beépítésre nem szánt, építési joggal nem rendelkező ingatlanok. Amennyiben az igénybevétel feltétele megvalósult, a kerületi építési szabályzatban a terület beépítésre szánt területként határozható meg.**

A Területfelhasználás c. tervlapon az érintett területeket sorszámuk alapján lehet beazonosítani:”

kerület	sorszám	Terület megnevezése	Igénybevétel feltétele
IX.	2.	A Soroksári út mentén, a Kvassay Jenő út és a Határ út vonala között lévő területek	Budapest-Kelebia vasútvonal átvezetése a Ferencvárosi rendező-pályaudvaron, és Budapest-Ráckeve HÉV vonal bevezetése a Kálvin térig

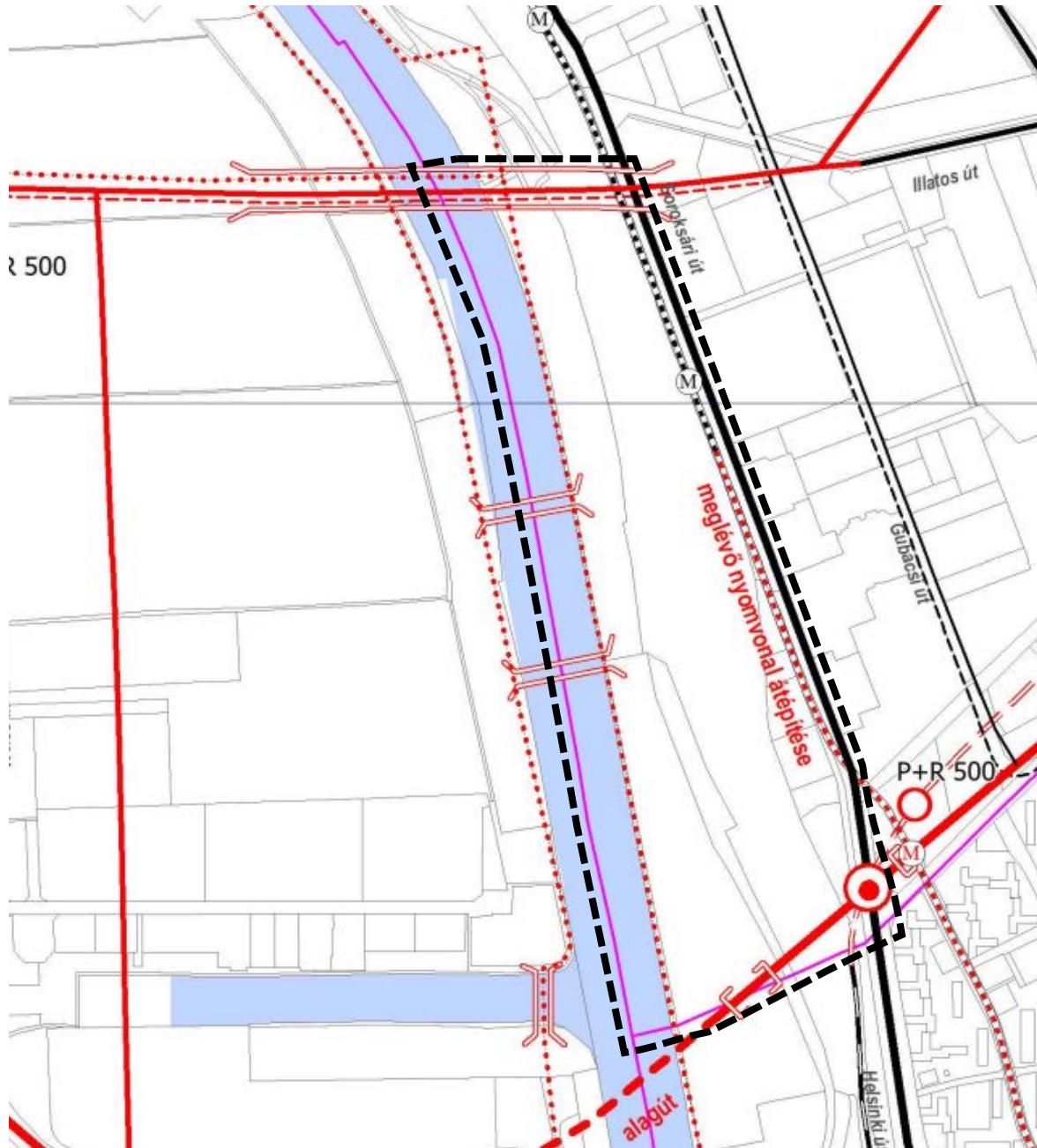
A tervezett RSD híd menti Vi-1 területfelhasználás területén „**új lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján**” egyéb elem került kijelölésre:

„A változással érintett lakó- és intézményterületeken a terv szimbolikusan jelölte azokat a területsávokat, ahol **a környezeti terhelés alapján a lakófunkció új funkcióként nem kívánatos**. Ez vonatkozik jellemzően a főutak és vasútvonalak menti fejlesztési területekre. **A terhelés mértékétől függően kerületi építési szabályzatban kell lehatárolni az érintett területet.**”

Az RSD híd közúti közlekedési és a Soroksári út menti Kök területfelhasználási kategóriák területén „közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) fejlesztés számára irányadó területbiztosítás” került kijelölésre.

„Az irányadó területbiztosítással jelölt szakaszok szélességétől folyópálya szakaszon az FRSZ-ben meghatározott infrastruktúra elemeinek biztosítása esetén, a nyomvonal pontosításában pedig az FRSZ-ben meghatározott hosszban, **a kerületi településrendezési terveszköz készítésekor el lehet térni.**”

## Közlekedési infrastruktúra



## JÖVÁHAGYANDÓ ELEMÉK

MEGLÉVŐ	TERVEZETT	
		II. rendű főút
		Településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút, egyéb agglomerációs közút
		Gyorsvasúti vonal (metró, HÉV, regionális gyorsvasút)
		Közúti vasút (villamos) vonal felszinen
		Közúti vasút (villamos) vonal felszín alatt
		Duna-híd
		Közúti alagút
		Különszintű közúti – vasúti keresztezés
		P+R rendszerű parkolási létesítmény a minimálisan biztosítandó kapacitással. Tervezett elemként jelöltek a már működő, de több mint 50%-al bővítendő létesítmények is
		Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala

## TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK

		Gyorsvasúti megálló
		Fontosabb külszintű közúti csomópont

## ALAPTÉRKÉPI ELEMÉK

	Budapest közigazgatási határa
	Kerülethatar
	Telekhatár

8. ábra – Szerkezeti tervlap – 2. Közlekedési infrastruktúra, részlet

A rendezéssel érintett területet körülveszi a kerület határánál tervezett II. rendű főút, tervezett közúti alagút, keletről a Soroksári út meglévő gyűjtőút, mellette tervezett és meglévő gyorsvasút szakasz, északról az Új Duna-híd, valamint a Duna-ág mentén tervezett kerékpáros infrastruktúra nyomvonala. A rendezéssel érintett területen nem vezet keresztül közlekedési infrastruktúra, viszont a Csepel-sziget irányába két tervezett Duna-híd jelölt.

A területtől északra új Duna-hidat jelöl a terv, mely a Galvani utca – Illatos út vonalában épül és a villamosvonallal együtt kétszer három forgalmi sáv szélességű lesz.

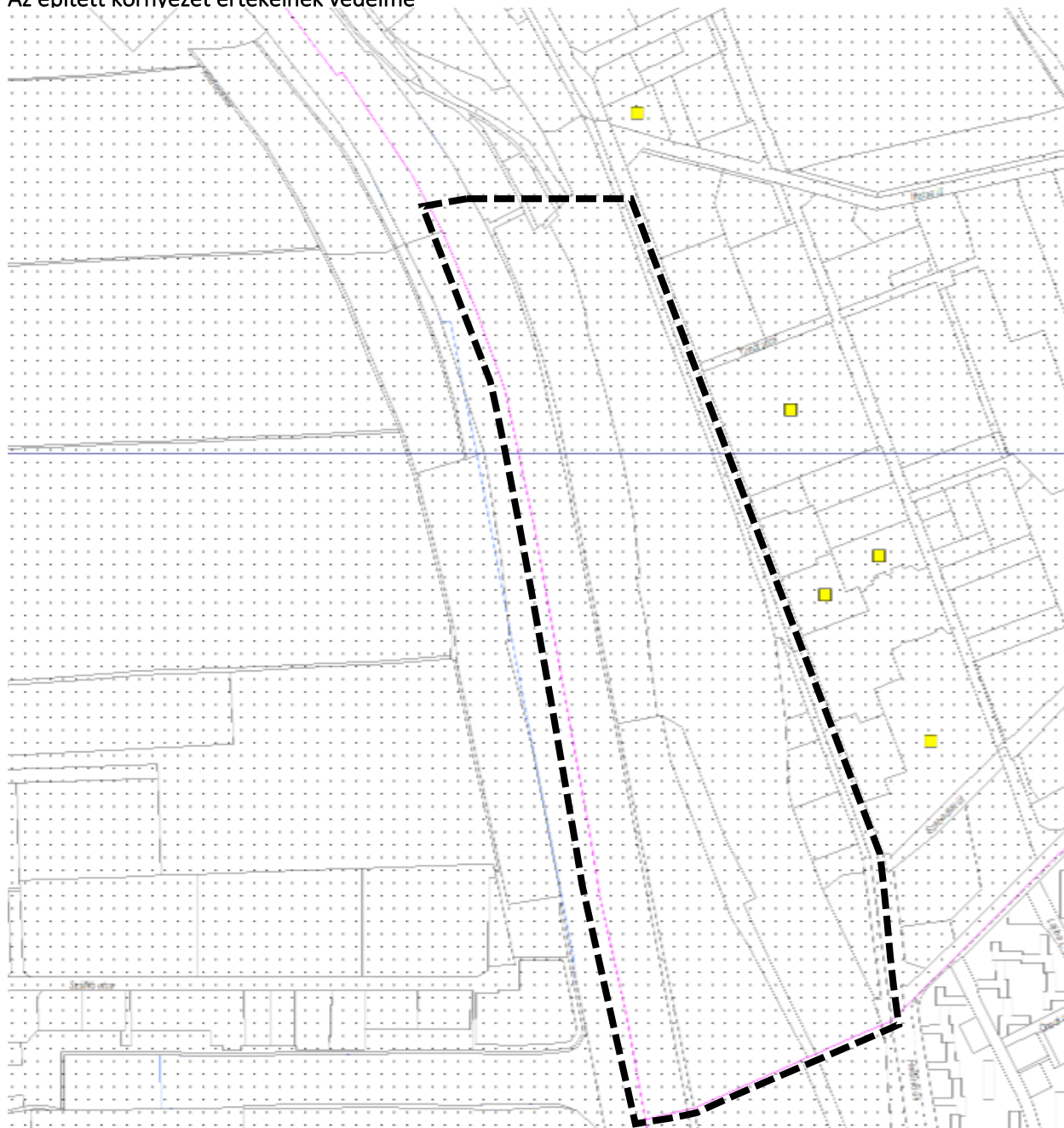
*„TELEPÜLÉSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ GYŰJTŐÚT A forgalmi szerepet meghaladó szerepkörrel rendelkező gyűjtőutak településszerkezeti jelentőségű gyűjtőútként jelennek meg a szerkezeti tervben, mint az összárosi közlekedési célokat szolgáló főhálózat legalacsonyabb rangú elemei.*

*GYORSVASÚTI VONAL a metró, HÉV-, és regionális gyorsvasúti vonalak felszín alatti szakaszai a település szerkezetét közvetlen módon nem alakítják, azonban az intenzíven beépített városrészek közlekedésében kiemelkedő fontosságúak a magas szolgáltatási színvonalukkal és nagy utasszállító képességükkel. A vonalak az átmeneti és elővárosi zóna területén az építési költségek csökkentésére törekedve sok esetben a felszínen haladnak, a vasútvonalakhoz hasonló elválasztó hatást eredményezve. A területfelhasználás befolyásolásán keresztül igen erős hatást fejtenek ki a város fejlesztésére, működésére.*


*TELEPÜLÉSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA NYOMVONALA A kerékpáros infrastruktúra ezen hálózati elemei foglalják magukba az országos és térségi kapcsolatok budapesti átvezetését, a szomszédos településekkel biztosított kapcsolatokat, továbbá a fővároson belüli legfontosabb nyomvonalakat.*

*DUNA-HÍD Budapest településszerkezetének egyik legdominánsabb eleme a Duna, ennek következtében a folyam közlekedési elválasztó hatását feloldó, a főhálózati elemek részét képező, azokhoz csatlakozó hidak a fővárosi közlekedési rendszer legfontosabb elemei közé tartoznak. A főhálózat részét képező elemek feladata elsősorban a közösségi közlekedés és a személygépjármű közlekedés lebonyolítása. A többi műtárgy alapvetően gyalogos-kerékpáros, vagy helyi jelentőségű gépjármű forgalmat szolgálja.”*


## Az épített környezet értékeinek védelme



## NEMZETKÖZI ÉS ORSZÁGOS MŰVI ÉRTÉKVÉDELEM

 Rendelettel, határozattal védett régészeti lelőhely területe  
BFKH Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály adatszolgáltatása 2021.02.08.

## HELYI MŰVI ÉRTÉKVÉDELEM

 Fővárosi helyi védettségű építmény  
FPH Városépítési Főosztály Építésügyi Értékvédelmi Csoport adatszolgáltatása:

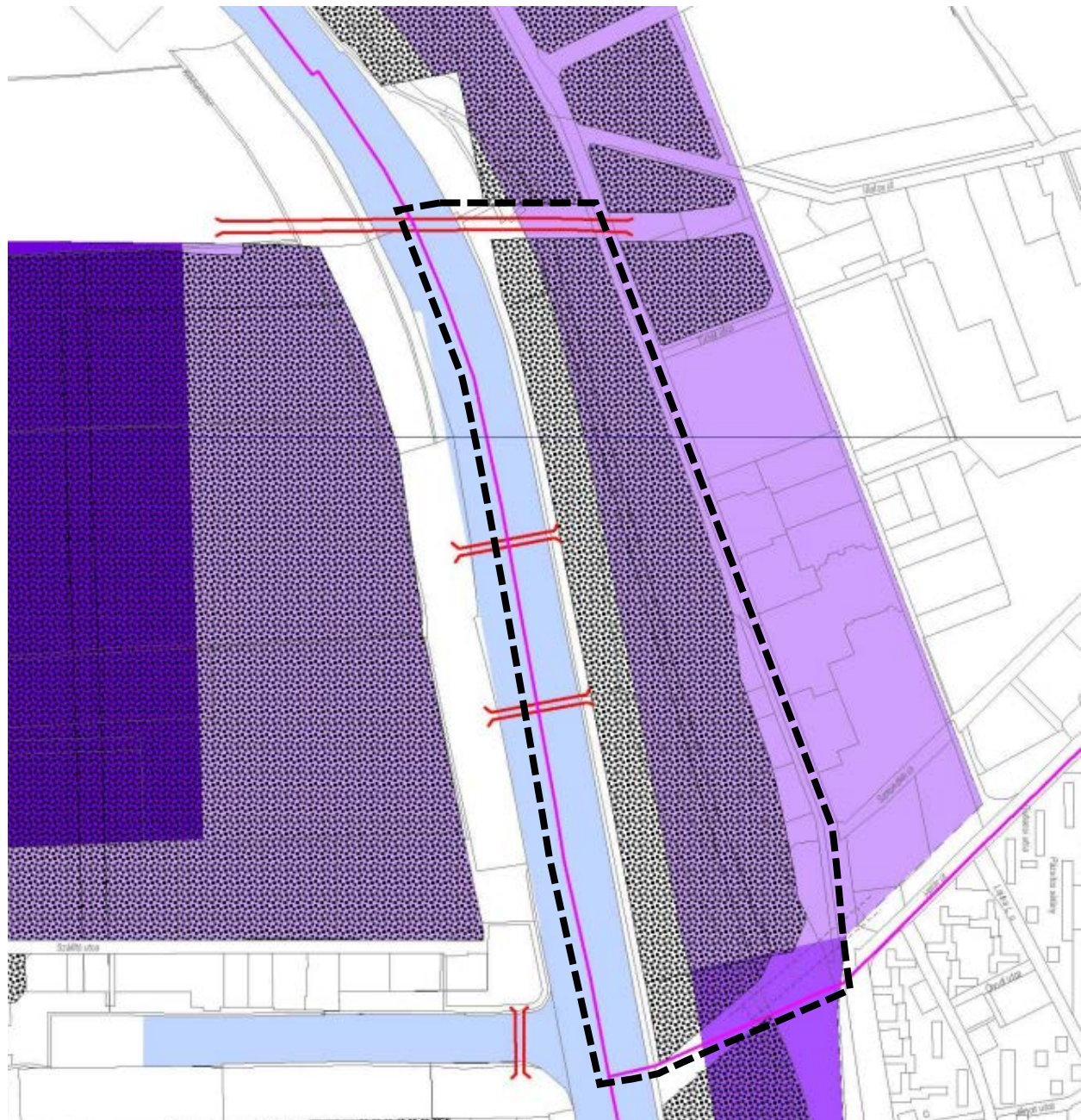
## ALAPTÉRKEPI ELEMEK


 Budapest közigazgatási határa  
 Kerülethatar  
 Telekhatár

9. ábra – Szerkezeti tervlap – 3.a. Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek, részlet



A rendezési terv készítéssel érintett területen kizárólag a „Rendelettel, határozattal védett régészeti lelőhely területe BFKH Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály adatszolgáltatása 2021.02.08.” országos művi értékvédelmi elemmel érintett. Fővárosi helyi védettségű építmény a területen nem található, a Soroksári út mentén a rendezéssel érintett területet határol több védett építmény is.





EGYES VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT, JELLEMZŐEN ÚJ BEÉPÍTÉSŰ, MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ TERÜLETEK  
 Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)

MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA IGÉNYBE VEHETŐ TERÜLETEK

-  Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 m
-  Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 m

ALAPTÉRKEPI ELEMEK

-  Budapest közigazgatási határa
-  Kerülethatár
-  Telekhatár

10. ábra – Szerkezeti tervlap – 3.b. Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása, részlet

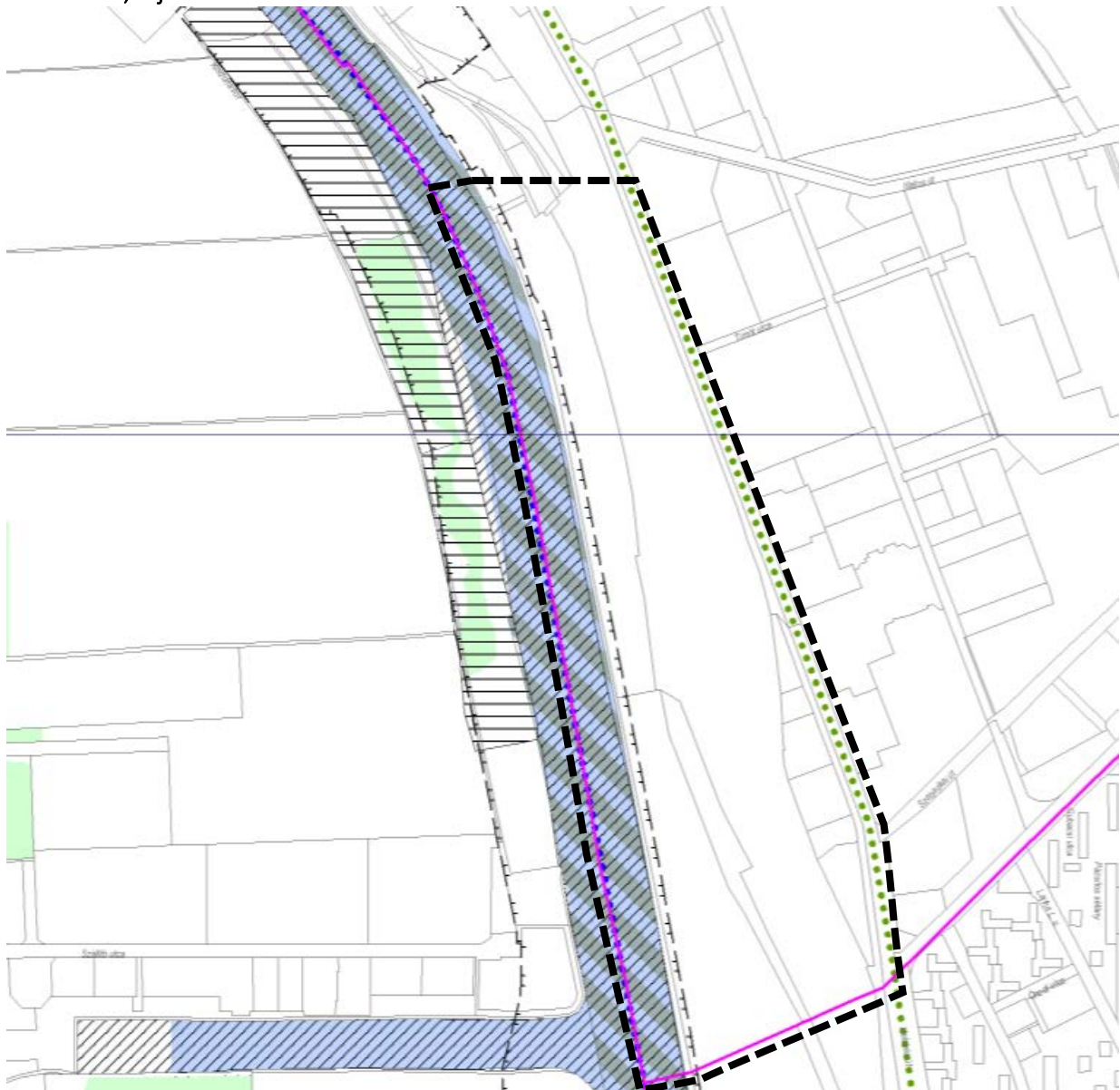
A Duna-parti sávon kívül a terület egészére „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” van meghatározva. A terület keleti része felől „**Magasház elhelyezésére**

kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 m”, a kerület határ részén pedig „Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 m” került kijelölésre.

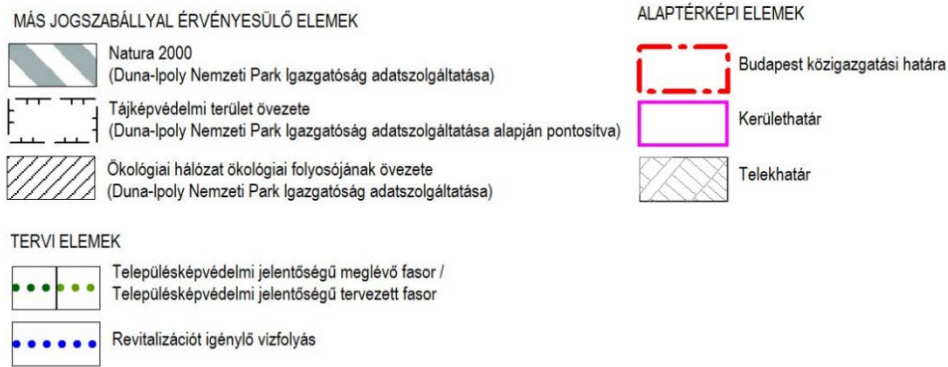
*Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű, magassági szabályozást igénylő területek*

- *a változással érintett, jellemzően új beépítésű területek közül azok, ahol a zárt sorú, 12,5 méteres beépítési magasságot meghaladó beépítés a kerületi szabályozás során kerül meghatározásra (III. párkánymagassági kategória).*

Zöldfelület-, táj- és természetvédelem







11. ábra – Szerkezeti tervlap – 4. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem, részlet

Zöldfelületi-, táji- és természetvédelmi elemek a rendezéssel érintett területet nem érintik, a Duna-ág menti terület jelölt tájképvédelmi terület övezetével, valamint a vízfelület Natura2000 és Ökológiai hálózat folyosójának övezeti besorolású. Tervi elemként jelölt továbbá a Soroksári út mentén településképvédelmi jelentőségű tervezett fasor, valamint a Duna-ág jelölt, mint revitalizációt igénylő vízfolyás.

**TÁJKÉPVÉDELMI TERÜLET ÖVEZET** lehatárolása által érintett **területen a tájképi egység és a hagyományos tájhasználat fennmaradása érdekében a településrendezési eszközökben meg kell határozni a területfelhasználás és az építés helyi rendjének szabályait.** Az övezetben a közlekedési, elektronikus hírközlési és energetikai infrastruktúrahálózatokat, erőműveket a tájképi egység megőrzését és a hagyományos tájhasználat fennmaradását nem veszélyeztető műszaki megoldások alkalmazásával kell elhelyezni.

**TELEPÜLÉSKÉPVÉDELMI JELENTŐSÉGŰ FASOR:** Ide tartoznak azok a szerkezeti jelentőségű, településképi szempontból megtartásra és fejlesztésre érdemes egy- vagy kétoldali fasorok, illetve azok a fásítandó utak, útszakaszok, amelyek a települési zöldhálózat szerves részeként értékelhetők. **A kijelölt útszakaszok mentén – a közlekedési és közmű infrastruktúrák figyelembevétele mellett – biztosítani szükséges a faegyedek fennmaradásához szükséges életteret.**

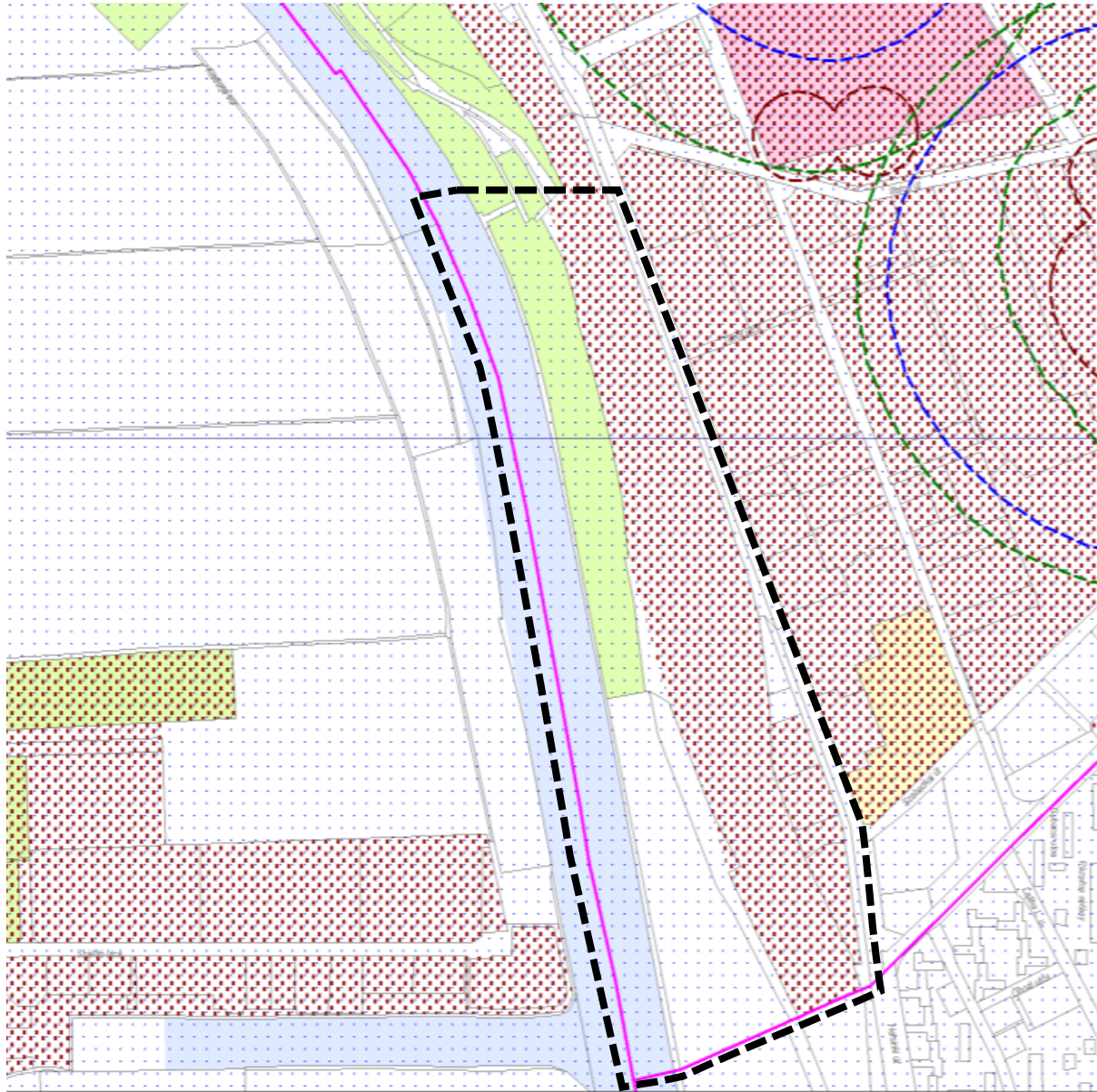
**REVITALIZÁCIÓT IGÉNYLŐ VÍZFOLYÁS:** A Ráckevei (Soroksári) -Duna-ág gyakorlatilag állóvíz, vízminősége általában egy kategóriával rosszabb osztályba sorolható, mint a Dunáé, ezért **revitalizációja (mederkotrás, vízutánpótlásának élénkítése) szükséges, amely egyúttal a vízi rekreációs lehetőségeket is javítja.**

Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek


**VÍZMINŐSÉG-VÉDELMI TERÜLET ÖVEZETE:** A Trtv. rendelkezése szerint a vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó települések **településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédellel érintett területeket.** A kijelölt vízvédellel érintett területekre vonatkozó egyedi szabályokat pedig a helyi építési szabályzatban kell megállapítani.

**POTENCIÁLISAN TALAJSZENNYEZETT TERÜLET:** Lehatárolásra kerültek – Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatalának 2019. februári adatszolgáltatásának felhasználásával – a valószínűsíthetően és ismert talaj- és talajvízszennyezettséggel érintett területek, a **beavatkozás esetleges szükségességét felhívó céllal.** Az adatszolgáltatás alapján folyamatban lévő kármentesítéssel (tényfeltárással, beavatkozással és kármentesítési monitoringgal) érintett ingatlanokon kívül ezek – a jelenlegi ismeretek alapján – a hagyományos nehézipar jelentősebb felhagyott, és működő területei, valamint a vasúti területek, főként a rendező pályaudvarok térsége.

IVÓVÍZHÁLÓZATTAL ELLÁTOTT, CSATORNÁZATLAN TERÜLET (Víziközmű üzemeltetők adatszolgáltatása alapján aktualizált): A lehatárolás a 2019. évi Fővárosi Vízművek Zrt. és az Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. 2019. évi adatszolgáltatásai alapján történt. **Ezeken a területeken a talajszennyezés mértéke jóval nagyobb lehet**, tekintettel arra, hogy a már évtizedek óta üzemelő szennyvíztárolók állapota, vízzárósága nincs rendszeresen ellenőrizve.

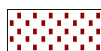


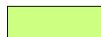
## MÁS JOGSZABÁLYVAL ÉRVÉNYESÜLŐ ELEMÉK

 Vízminőség-védelmi terület övezete (KDVVÍZIG adatszolgáltatása)


## TERVI ELEMÉK

## Korlátozással érintett területek

 Potenciálisan talajszennyezett terület

 Ivóvízhálózattal ellátott, csatornázatlan terület

## ALAPTÉRKÉPI ELEMÉK

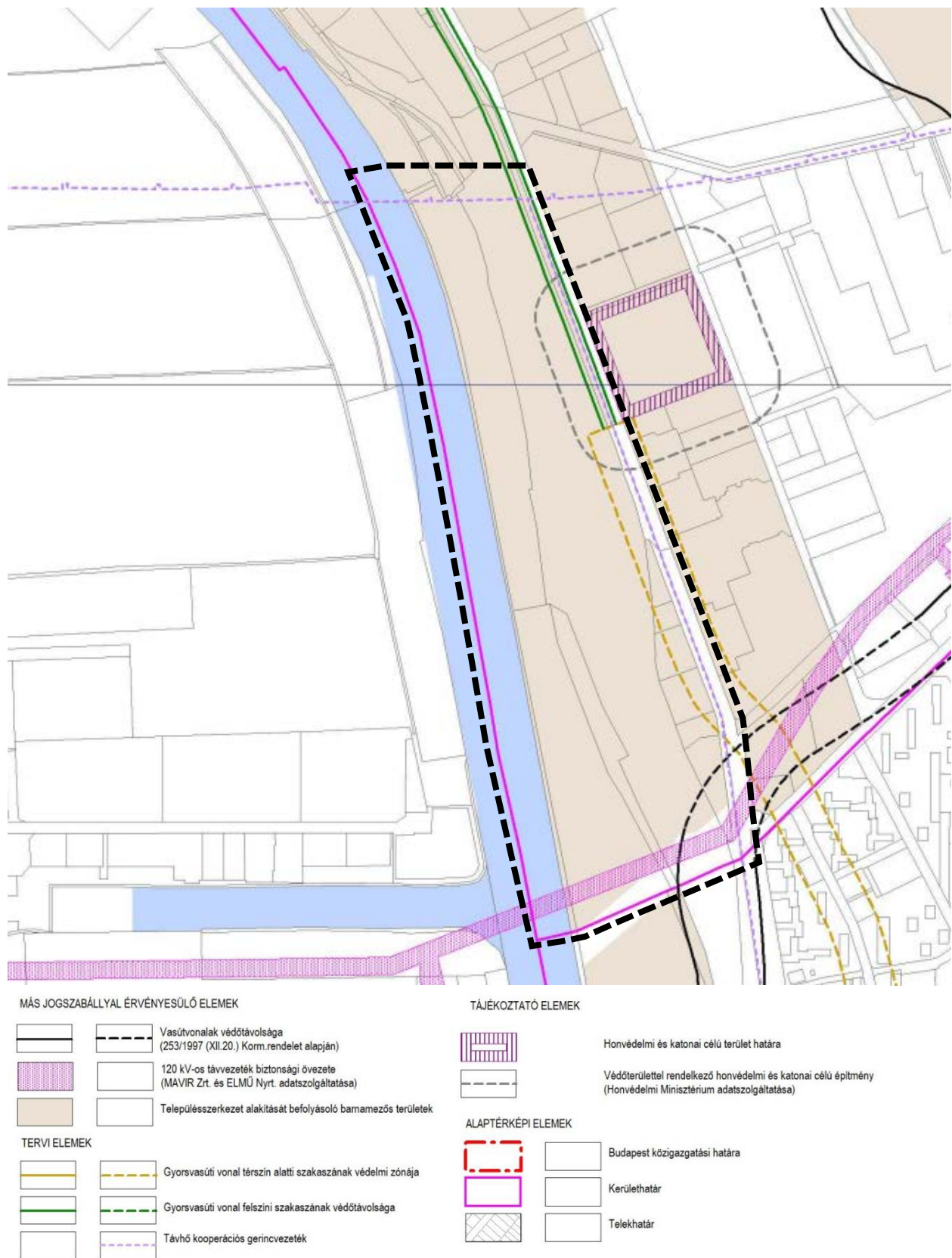
 Budapest közigazgatási határa

 Kerülethatar

 Telekhatár

12. ábra – Szerkezeti tervlap – 5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek, részlet

## Védelmi, korlátozási területek



13. ábra – Szerkezeti tervlap – 6. Védelmi, korlátozási területek, részlet



A Szerkezeti terv a rendezési terv készítéssel érintett terület teljes egészét településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területnek jelölt. Továbbá a HéV (5. metró) vonalában gyorsvasút felszíni szakaszának védőtávolságával érintett a terület, mely a tervezett térszín alá vezetésével szélesedik, a HÉV és MÁV terület közötti „kistelkes” területrészt érintve leginkább. A kerület déli határában 120 kV-os távvezeték biztonsági övezete korlátozza a területet, valamint a Soroksári út keleti oldalán található honvédelmi és katonai célú területének védőterülete jelölt, mely feltűntetése szükséges a készülő KÉSZ-ben is. Kismértékben a 150-es vasútvonal Határút menti Ferencvárosi pályaudvarra tervezett bekötésének védőtávolsága is érinti a területet, mely szerint az építkezés a védőterületen belül egyéb hozzájárulási kötelezettséggel jár. A Soroksári út területén a távhő tervezett kooperációs vezetékének nyomvonala jelölt.

**VASÚTVONALAK VÉDŐTÁVOLSÁGA A 253/1997. (XII. 20.) Kormányrendelet 38. § (10) bekezdése meghatározza a vasútvonalak működése miatt a szomszédos területeken korlátozással érintett sáv szélességét. Az országos törzshálózati vasúti pályák szélső vágányától számított 50 m, valamint egyéb környezeti hatásvizsgálathoz kötött vasúti üzemi létesítmény esetében 100 m távolságon belül építmény csak a vasúti üzemeltető és a közlekedésizsakhatóság hozzájárulása szerint helyezhető el a vasúti közlekedésből fakadó elektromos és rövidhullámú zavarás, por, rezgés és zajterhelésre figyelemmel.**

**120 KV-OS TÁVVEZETÉK BIZTONSÁGI ÖVEZETE (MAVIR ZRT. ÉS ELMŰ NYRT. ADATSZOLGÁLTATÁSA) A villamosenergia-rendszer jelentős biztonsági övezettel rendelkező 120 kV-os feszültség szinten üzemelő elektromos távvezetékei, melyek a főváros területén több nyomvonalon fellelhetőek. A budapesti 120 kV/KöF alállomásokat, valamint a KöF kapcsoló-berendezéseket a Budapesti Elektromos Művek Nyrt. tulajdonolja és üzemelteti. A távvezetékek biztonsági övezetének mértéke és a biztonsági övezetben tiltott tevékenységekre vonatkozó előírások jogszabályokban rögzítettek.**

**BARNAMEZŐS TERÜLETEK:** A terven lehatárolt barnamezős területek olyan földrészek, amelyek elsősorban ipari, kereskedelmi, közlekedési vagy honvédelmi célú felhasználást követően felhagyottá, **alulhasznosítottá vagy leromlott állapotúvá** váltak, jellemzően környezetszennyezéssel terhelt, ugyanakkor **környezeti és műszaki beavatkozással értéknövelt, fejleszthető területekké alakíthatóak.**

**GYORSVASÚTI VONAL TÉRSZÍN ALATTI SZAKASZÁNAK VÉDELMI ZÓNÁJA:** A Fővárosi Tanács Városrendezési és Építészeti Főosztályának 1974 évi határozata – Építési korlátozás a metró védelmi zónája által érintett ingatlanokra – meghatározza az M2 és M3 metróvonalak kapcsán azt a térszíni zónát, melyben a földalatti építmények biztonsága érdekében építési korlátozás előírása szükséges. **A metró védelmi zónáján belül csak olyan fúrás végezhető, amely a metró műtárgyát – bármely irányból – legfeljebb 1 m-re közelíti meg.**

**GYORSVASÚTI VONAL FELSZÍNI SZAKASZÁNAK VÉDŐTÁVOLSÁGA:** **A HÉV és metró vonalak felszíni szakaszain** zajló vonatforgalom miatt **a szomszédos területek beépítése** kapcsán általánosan, az üzemeltetőnek a HÉV vonalakra vonatkozó Pályaépítési és fenntartási műszaki adatok, előírások tárgyú belső utasításában megfogalmazott **12-12 m-es minimális védőtávolság betartása indokolt.**

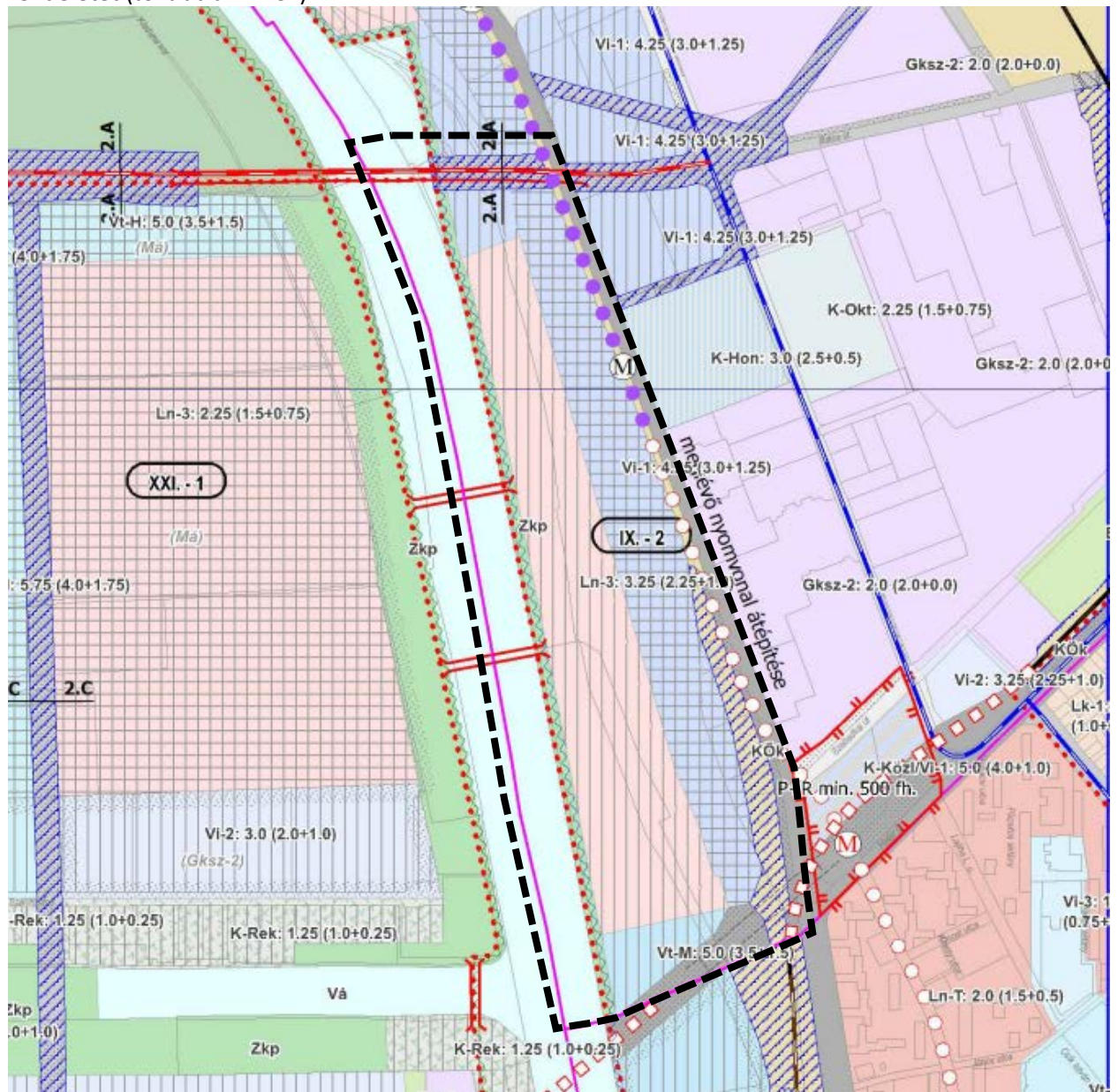
**TÁVHŐ KOOPERÁCIÓS GERINCVEZETÉK** A főváros területén elhelyezkedő független távhőközvetek összekapcsolására hivatott távfűtővezeték tervezett nyomvonala.

**HONVÉDELMI ÉS KATONAI CÉLÚ ÉPÍTMÉNYEK MŰKÖDÉSI ÉS VÉDŐTERÜLETE (HONVÉDELMI MINISZTERIUM ADATSZOLGÁLTATÁSA ALAPJÁN):** A jogbiztonság biztosítására és a túlszabályozottság elkerülése érdekében az OTÉK 38.§ (2) alapján Budapest Főváros esetében a honvédelmi területek **tényleges védőterületi kiterjedését kizárólag az országos szabályozáshoz hasonlóan a helyi szabályozási (DÉSZ, KÉSZ) szinten elegendő szabályozni.** A „Védőterülettel rendelkező honvédelmi és katonai célú építmények” ezért tájékoztató elemként kerültek feltűntetésre.



**Budapest Főváros rendezési szabályzata**

A Fővárosi Közgyűlés megalkotta a Fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy rendeletet (továbbiak: FRSZ).

**KÖTELEZŐ ELEMELK****BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉGÉRE VONATKOZÓ****A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG LEHATÁROLÁSA**

- Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület (Ln-3)
- Mellékközpont területe (Vi-M)
- Intézményi, jellemzően zártkörű beépítési terület (Vi-1)

**A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG JELE ÉS AZ ADOTT TERÜLETRE VONATKOZÓ MEGENGEDETT LEGNAGYOBB BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉGE**

0,0 (0,0+0,0) területfelhasználási egység jele: bs (bsá+bsp)

- bs - beépítési sűrűség
- bsá - területfelhasználási kategória szerint elhelyezhető funkcióra általános vonatkozó sűrűség
- bsp - kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkoló férőhelyek számára igénybe vehető parkolási sűrűség

**MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA TERÜLETBIZTOSÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS ELEMELK KÖZTÁRHÁLÓZATI ELEMELK TERÜLETE ÉS HÁLÓZATI SZEREPE**

- Gyorsforgalmi út számára szolgáló közúti közlekedési terület

**EGYÉB NYOMVONALAS KÖZLEKEDÉSI ELEMELK, MŰTÁRGYAK**

- Vasúti nyomvonala felszínen
- Duna-híd
- Közúti vagy vasúti alagút

**VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK**

- Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület
- Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület azonosítója
- Jelentős változással érintett terület

**KÖTELEZŐ ELEMELK, AMELYEK HELYE IRÁNYADÓ JELLEGGEL MEGHATÁROZOTT MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA TERÜLETBIZTOSÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS ELEMELK****NYOMVONALAS KÖZLEKEDÉSI ELEMELK, MŰTÁRGYAK**

- Gyorsvasúti nyomvonala felszínen
- Gyorsvasúti nyomvonala felszín alatt
- Közúti vasút (villamos) vonal felszínen
- Közúti vasút (villamos) vonal felszín alatt
- Speciális kötőpályás létesítmények
- Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala

**TERÜLETI JELLEGŰ KÖZLEKEDÉSI ELEMELK**

- P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület határa, a meglévő elemek közé sorolva a már működő, de még jelentősen bővülő elemeket is
- Helyi autóbusz-pályaudvar
- Nemzetközi személyhajó állomás
- Közlekedési infrastruktúra (közúti/vasúti) számára irányadó területbiztosítás

**TÁJÉKOZTATÓ ELEMELK****BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK, ELEMELK TERÜLETI LEHATÁROLÁSA**

- Közúti közlekedési terület (KÖU)
- Közúti közlekedési terület (KÖK)
- Víz közlekedési terület (KÖV)
- Állóvázak medre és partja (Vá)
- Közpark, közpark (Zkp)

**MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA TERÜLETBIZTOSÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS ELEMELK****TERÜLETI JELLEGŰ KÖZLEKEDÉSI ELEMELK**

- Gyorsvasúti megálló (M)

14. ábra – Budapest Főváros rendezési szabályzata 1. melléklet részlet

A tervezési terület határa az FRSZ 1. mellékletének kivágatán fekete szaggatott vonallal került lehatárolásra.

A törvény csak a beépítési sűrűség és a beépítési magasság meghatározására ad felhatalmazást az FRSZ számára. A TSZT leírása az egyes területfelhasználási kategóriákra vonatkozóan tartalmazza, mit kell a KÉSZ megalkotása során figyelembe venni. Azon budapesti sajátosságokat kívánja ezzel kifejezni, melyeket az OTÉK országos szabályai általánosan nem tartalmaznak.

A tervezési területre vonatkozó FRSZ által meghatározott megengedett legnagyobb beépítési sűrűség értékek:

		<b>bs</b>	<b>bsá</b>	<b>bsp</b>
Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület	<b>Vi-1</b>	4,25	3,0	1,25
Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület	<b>Ln-3</b>	3,25	2,25	1,0
Mellékközpont terület	<b>Vt-M</b>	5,0	3,5	1,5

A beépítési magasságra a tervezési területet érintően az FRSZ az alábbi előírásokat fogalmazza meg:

*Magasház: olyan épület, amelynek a terepcsatlakozásához, lejtős terepen a lejtőoldali legalacsonyabb terepcsatlakozásához mért legmagasabb pontja - beleértve minden építményrészt, a kupolát, saroktoronyt, tetőfelépítményt, az épület tetőzetén elhelyezett antennát, kéményt, szellőzőt, egyéb tartozékot és műszaki berendezést - legfeljebb 90,0 méter.*

*FRSZ 7. § (2) A területen a megengedett legnagyobb párkánymagasság az egymással szemközt elhelyezkedő és átfedő utcai homlokzatok közötti távolság és az 1,25-ös érték szorzata, ha a KÉSZ-ben*

- a) beépítési mód zárt sorúan kerül meghatározásra, és*
- b) a jellemző beépítési magasság a 12,5 métert meghaladja, de az épület nem magasház.*

*(2a) Magasház létesítése esetén az egymással szemközt elhelyezkedő és átfedő utcai homlokzatok között*

- a) 30 méteres magasságot meg nem haladó épületrészek között a (2) bekezdés szerinti,*
- b) 65 méternél alacsonyabb magasház 30 méteres magasságot meghaladó részeinek homlokzatától legalább 30 méter,*
- c) 65 méter magas, vagy annál magasabb magasház 30 méteres magasságot meghaladó részeinek homlokzatától legalább 40 méter távolságot kell tartani.*

*(2b) Amennyiben az utca két oldalán eltérő megengedett legnagyobb párkánymagasság kerül meghatározásra, a (2) és (2a) bekezdés a) pontja szerinti légtéraránynak azok magassági átlagára kell teljesülnie. (3) Saroktelek esetén a megengedett legnagyobb párkánymagasság értékét az egymással szemben elhelyezkedő és átfedő homlokzatok*

*8. § (1) Az épület építményrészei nem nyúlhatnak túl - a (3)-(4) bekezdésben foglalt eltérésekkel - a megengedett legnagyobb párkánymagasság meghatározásánál figyelembe vett felső metszévonalától a) a telek irányába emelkedő ferde síkon, és b) e metszévonal felett 7,0 méteres távolságban lévő vízszintes síkon (a továbbiakban együtt: magassági síkok).*

*(2) Az (1) bekezdés a) pont szerinti ferde sík hajlásszöge b) a II. és III. párkánymagassági kategóriájú területen legfeljebb 60 fok.*

A zöldterület területfelhasználási kategóriában az FRSZ az alábbi magassági szabályozást írja elő:

**12. § (1) c) zöldterület területfelhasználási kategóriába sorolt**

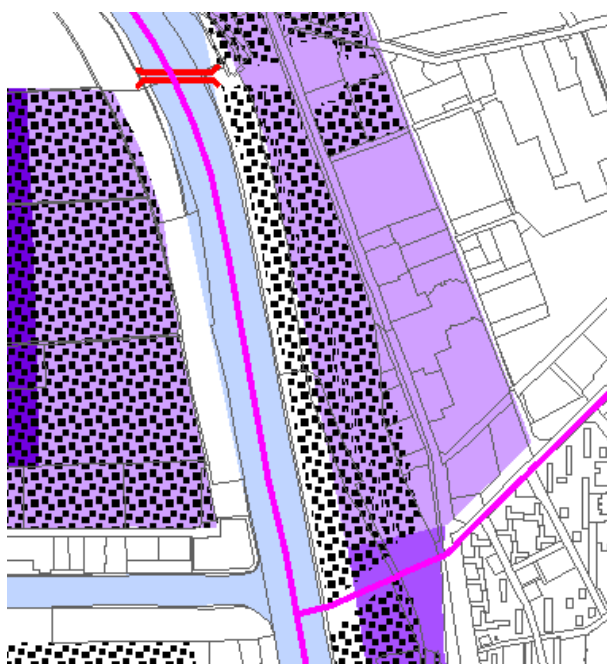
*ca) 5 hektárnál kisebb Zkp közkert, közpark területen 4,5 méter,*

*(2) A beépítésre nem szánt területek (1) bekezdésben felsorolt területein az épületnek nem minősülő építmény bármely részének az építmény terepcsatlakozásától mért legmagasabb pontja 25,0 méter lehet*

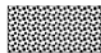
Az FRSZ 21. §-a előírja, hogy a kerületi településrendezési eszköz készítése során növelhető a KÖU területfelhasználási egység szélessége a meglévő csomópont átépítése és bővítése, vagy új csomópont létesítése esetén. Az FRSZ a tervezett út kerékpáros kapcsolatot biztosító lehalytójának közlekedési területigényét nem jelöli, ezt a terület a kerületi építési szabályzat szabályozási terve fogja pontosítani.

Az FRSZ továbbá a Duna part menti zöldterületre meghatározza a szerkezeti jelentőségű városias sétány nyomvonalát, a tervezett településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra mellett. Az FRSZ előírja, hogy a településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala módosítható, ha a hálózati kapcsolatok változatlanok maradnak. A rendelet a sétány kialakítására az alábbiakat határozza meg:




**14. § (3)** *Az 1. mellékletben tervezettként jelölt, „szerkezeti jelentőségű városias sétány” megnevezésű útvonalakon a gyalogos- és kerékpáros-forgalom számára is helyet biztosító, a különböző közlekedési módokat megfelelően elválasztó, legalább 4,0 m széles burkolt felületet kell kialakítani és fenntartani, amely kizárólag az egyéb közlekedési elemek és közműlétesítmények helyigénye miatt csökkenthető. A sétány mentén legalább egyoldali fasort kell telepíteni, illetve fenntartani.*



**II. EGYES VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT, JELLEMZŐEN ÚJ BEÉPÍTÉSŰ TERÜLETEK MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁSA**

 Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)

**V. MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA IGÉNYBE VEHETŐ TERÜLETEK**

-  Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 méter
-  Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 méter
-  Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 90,0 méter

15. ábra – Budapest Főváros rendezési szabályzata 3. melléklet részlet



**Duna-parti építési szabályzat**

Az Új Duna-híd megvalósításához szükséges a Duna-part építési szabályzatát érintő módosítást Budapest Főváros Közgyűlése a 33/2021. (IX.13.) Főv. Kgy. rendelettel 2021. szeptemberében hagyta jóvá.

A DÉSZ 3. szelvényén található a szabályozási terv tervezési területet érintő része.

A DÉSZ szabályozási tervének területi hatálya a tervezési területen található Ráckevei (Soroksári)-Duna területére és a 38086/28 hrsz-ú közterületre terjed ki. A Ráckevei (Soroksári)-Duna területére az TSZT-ben rögzített táj- és természetvédelmi elemei és a Duna-ág tervezett hidjai kerültek feltüntetésre. A 2021. szeptemberi módosítás során az Új-Duna híd nyomvonalában feltüntetésre került az északi oldalon a tervezett kerékpárút, illetve a tervezett közúti vasút (villamos) vonala. A 38086/28 hrsz-ú telekre tervezett kerékpárutat jelöl a DÉSZ 3. számú szelvénye.

A felsorolt elemek DÉSZ 3. számú tervlapján szereplő módon történő feltüntetése szükséges a készülő Szabályozási terven.

16. ábra – DÉSZ 3. számú szelvénye kivágat (forrás: Budapest Portál)

### Budapest településképi arculati kézikönyve

Budapest településképi arculati kézikönyvét 2017. szeptemberében fogadta el Budapest Főváros Önkormányzata, célja elsődlegesen a településképi rendeletek (fővárosi és kerületi) szakmai megalapozása, azonban szorosan összefügg a városfejlesztés összetett folyamataival is. Budapest hosszútávú fejlesztési koncepciójában, valamint a Főváros Rendezési szabályzatában meghatározott célok megvalósításával szorosan összefüggenek a Budapest arculati kézikönyvében vázolt támpontok.

A város karakterterületei közül a vizsgált terület az átalakuló fejlesztési területek karakter kategóriába sorolt:

*Az átalakuló területek Budapest kiemelt fejlesztési potenciált hordozó egységei, a jövő összvárosi szintű nagyprojektjeinek javasolt helyszínei. Közös jellemzőjük a gazdasági, ipari múlt, túlnyomó részüket barnamezős területként is számontartjuk. A főváros átmeneti zónájában található területek nagyrészt vasútvonalak, rendezőpályaudvarok környezetében, illetve szerkezeti jelentőségű főútvonalak mentén jöttek létre.*

A főváros településképi szempontból meghatározó területei közül a vizsgált terület a meghatározó, újonnan beépülő vagy jelentősen átalakuló területek közé sorolt, azon belül is a BP koncepció szerinti kiemelt fejlesztési célterületnek kijelölt.

*„A Fegyvergyár legkülönlegesebb értéke a Soroksári út mentén álló, többszintes üzemi épület, de a gyártelepnek több hasonló karakterű, megőrzendő épülete van. A terület potenciáljának javításához elengedhetetlen a közösségi közlekedés fejlesztése. Az észak-déli irányú vasút regionális gyorsvasúttá alakítása mellett a területet érintő HÉV-vonalak (H6, H7) fejlesztése szükséges. A Galvani híd megépítése tovább javítaná a terület feltárását. A térségben a vegyes intézményi funkciók támogatottak, a Duna-parti területeken lakáscélú fejlesztés javasolt. A Közvágóhíd környezetében legfeljebb 65 m magas épületek emelhetők, a Soroksári út és a Gubacsi út mentén a maximális épületmagasság 45 m. A meglévő épületállomány, különösen a védett, veszélyben lévő értékek hasznosítása sürgős feladat; fontos az új beépítés megtartandó objektumokhoz való illeszkedése. A nagyrészt üres Duna-part esetében a modern arculatú, de jelentős zöldfelülettel rendelkező beépítés támogatott.”*

Budapest településképi arculati kézikönyve településképi minőségi formálására vonatkozó fejezetében meghatározott ajánlások alapján szükséges meghatározni a területre vonatkozó építési előírásokat, melyek elősegítik a kortárs építészeti értékekkel rendelkező beépítés kialakulását. A fenntarthatóság elvét szem előtt tartva törekedni kell a meglévő elemek – épített vagy természeti értékek – hasznosítására, a zöldterületeket mindenki számára megközelíthetővé, a zöldhálózat részévé kell tenni.

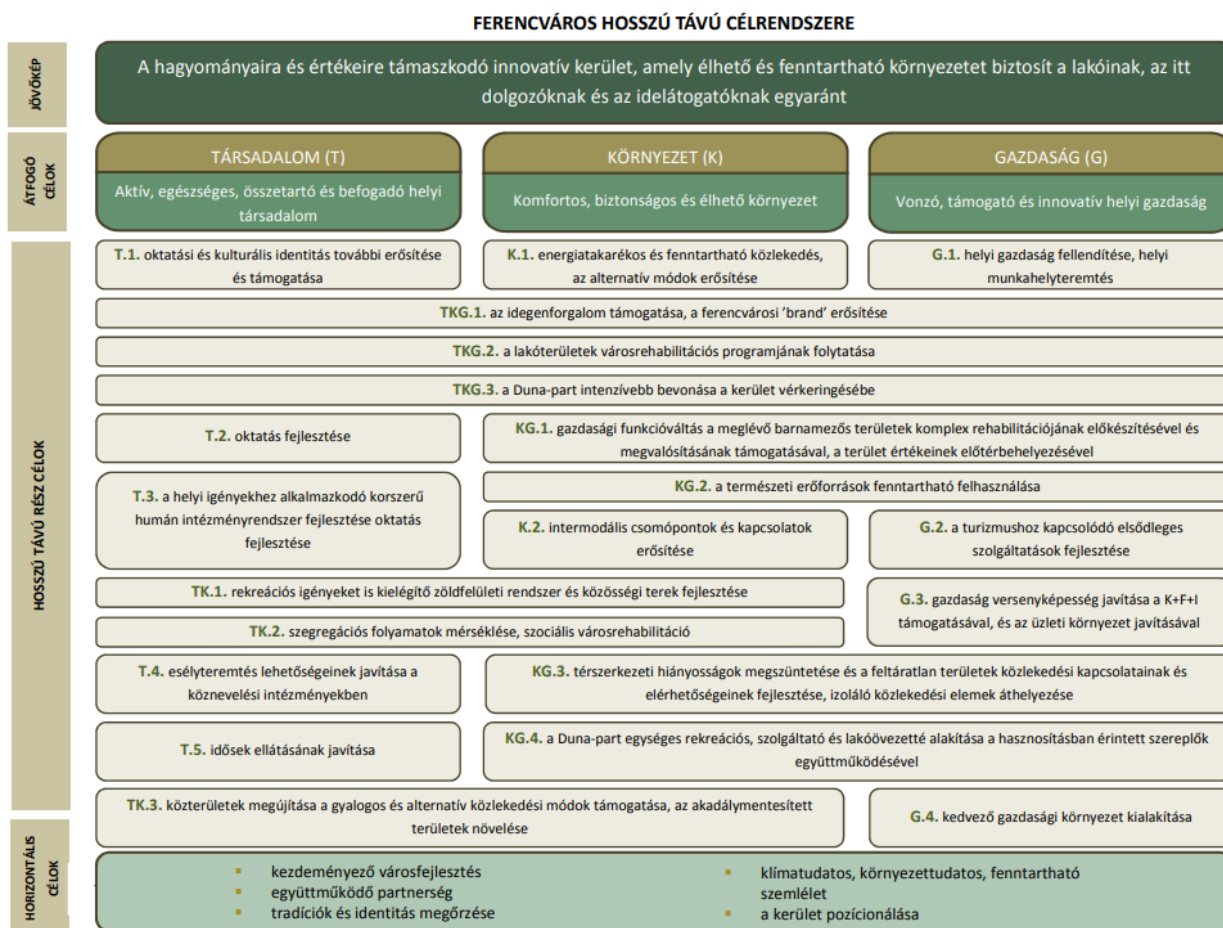
### A téréséget érintő városfejlesztési szempontok összegzése

- *Barnamezős területek funkcióváltása*
- *Közlekedési infrastruktúra elemek elválasztó hatásának csökkentése*
- *Zöldfelületek hangsúlyossá tétele, Partmenti zöldfelületek, gyalogos, kerékpáros kapcsolatok*
- *Vízisportok előtérbe helyezése,*
- *jellemzően környezetszennyezéssel terhelt, ugyanakkor **környezeti és műszaki beavatkozással értéknövelt** barnamezős területek*
- *kortárs építészeti értékekkel rendelkező beépítés, magasház*

## 1.3. TERÜLETET ÉRINTŐ FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK

### 1.3.1. Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros településfejlesztési koncepció

Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros településfejlesztési koncepciója 2015. augusztusában került elfogadásra. A kerületi városfejlesztési koncepció célja, hogy kijelölje azokat a fontos, hosszú távú fejlesztéspolitikai irányvonalakat, amelyek mentén a település stratégiáit, illetve fejlesztéspolitikai lépéseit a jövőben megteszi.



17. ábra – Ferencváros hosszú távú célrendszere

A tervezési terület távlati fejlesztése több hosszútávú rész cél megvalósítását is szolgálja, melyből a KG.1. a KG.3. és TKG.3. számú célokhoz szorosan kötődik a terület és a készülő szabályozás.

#### **KG.1. gazdasági funkcióváltás a meglévő barnamezős területek komplex rehabilitációjának előkészítésével és megvalósításának támogatásával, a terület értékeinek előtérbehozásával**

*Ferencváros barnamezős / alulhasznosított területei valójában egy **nagyon értékes fejlesztési potenciál a megújuló és innovatív gazdasági szerkezet javítására**. A számos alulhasznosított vagy használaton kívüli, műszakilag már igénybe vett (barnamezős) terület komoly fejlesztési potenciált kínál.*

*Ferencváros önkormányzatának célja a barnamezős és gazdasági területek megújulása. Az alulhasznosított és kihasználatlan beépített területek újrahásznosítása hozzájárul a beépítetlen területek megőrzéséhez, ezáltal a jobb levegőminőség, a helyi klíma védelméhez, valamint segíti az erőforrásokkal való takarékoskodást. A meglévő területek hasznosítása hozzájárul a kompakt, vegyes használatú város kialakításához, a funkcióváltással a veszélyeztetett értékek megőrizhetőek, az esetleges károk,*



talajszennyezettségek felszámolhatók, a szomszédosági konfliktusok csökkenthetők. A beavatkozásokkal párhuzamosan az elégtelen zöldfelületi intenzitás is növelhető.

**A használaton kívüli és alulhasznosított területek igénybevitelét kedvező szabályozási paraméterekkel lehet ösztönözni.** A nagy egybefüggő, feltáratlan területek újrahasznosításának feltétele a megközelítés megfelelő biztosítása.

### **KG.2. térszerkezeti hiányosságok megszüntetése és a feltáratlan területek közlekedési kapcsolatainak és elérhetőségeinek fejlesztése, izoláló közlekedési elemek áthelyezése**

A város kiegyensúlyozott térszerkezetének egyik kulcsa a városi területek fenntartható és az adottságaiknak megfelelő fejleszthetőségük biztosítása. Ehhez létfontosságú a területek kapcsolatrendszerének fejlesztése, az elzárt és nehezen megközelíthető városrészek feltárása és integrálása a város vérkeringésébe.

Az új városszerkezeti és regionális szintű kapcsolatok (közúti, tömegközlekedési, elővárosi) nem csak az ingatlanok felértékelődése révén járulnak hozzá a gazdaság erősödéséhez, hanem a városrészek kapcsolatrendszerének sokszínűsége révén új gazdasági, társadalmi szálak alakulnak ki általuk.

A kapcsolatjavítás érdekében **a vasúti hálózat területeket elválasztó hatását oldani kell, zökkenőmentes kapcsolatot kell létesíteni az egyes területek között.** Ennek két legégetőbb példája a Soroksári és Csepeli HÉV Duna-parti nyomvonala, illetve a Kelebiai vasútvonal szeparáló hatása.

A város nagyobb térségei közötti kapcsolatteremtés mellett a mikrostrukturális átjárhatóság javítására, az egyes elhanyagolt területek funkcionális és tömbszintű átrendezésére is szükség van. Ez különösen igaz a Gubacsi út menti barnamezők területi megújulására, amelyek számára a mikrostruktúra átalakítása kifejezett előnyöket hordoz.

**El kell érni, hogy a fejlesztések az egyes területeken ne csak saját érdekeiken belül, zárt egységben valósuljanak meg,** hanem városfejlesztési többséggel párosulva visszahassanak a szomszédosági egységekre, azokkal és a fő szerkezeti, hálózati elemekkel kontaktust teremtvé.

### **TKG.3. a Duna-part intenzívebb bevonása a kerület vérkeringésébe**

A történeti belső városrészek intenzív beépítése és **a RSD természet-közeli területei érzékeny és differenciált fejlesztést igényelnek,** általuk egész Budapest városképét meghatározó adottságokkal rendelkező területek alakultak és alakulhatnak ki.

Az elmúlt évek Duna-parti közösségi projektjei és magánberuházásai megmutatták a terület potenciálját és a létrejövő új fejlesztések értékteremtő erejét. Ezen területek és a jövőbeni projektek vízparti kapcsolatai tovább emelhetik a terület, ezáltal Ferencváros presztízsét.

A ferencvárosi Duna-part egyes szakaszain, **a valamikor hajózásra települt iparterületek jelentős barnamezős területeket hagytak maguk után, ezek átalakulása az elmúlt években a városfejlődés markáns kitörési pontjaivá váltak,** ám a Rákóczi hídtól délre eső területeken **még továbbra is megmaradtak a gazdasági folyosóhoz kapcsolódó funkciók,** ami a stratégiailag fontos helyeken a gazdasági, logisztikai funkció megtartása szempontjából létfontosságú lesz hosszú távon is.

A Dunának a város életében betöltött szerepe a város átszellőzésében, ivóvízellátásban, turizmusában, közlekedésében és rekreációs funkcióiban kiemelkedő.

**A részcélok megvalósításának lehetséges általános eszközei:**

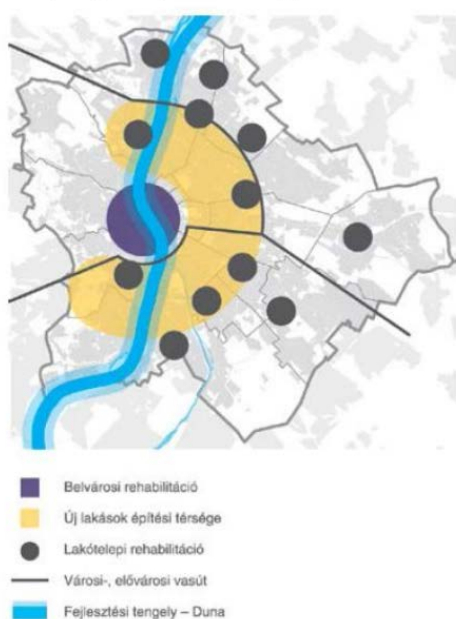
- A teherpályaudvar hasznosítása koncepciójának kialakítása és a komplex **fejlesztés előkészítése több szereplő bevonásával** (állam, önkormányzatok, vállalkozások stb.);
- A Kelebia **vasútvonal áthelyezésének ösztönzése politikai és partnerségi síkon**, ezáltal az érintett területek fejleszthetőségének növelése, valamint a belső területek felértékelése a Duna-parti kapcsolat megteremtése révén;
- Szennyezett területek kármentesítése, rehabilitációja, funkcióváltása, illetve **az erre irányuló tevékenységek és erők összehangolása**;
- Az ipari területen **a nagy kapacitású közművek rendezése** annak érdekében, hogy a terület fejlesztése, rehabilitálása elvégezhető legyen;
- **A vegyes területhasználat korszerű kereteinek megteremtéséhez** megfelelő szabályozás megalkotása;
- **Preferált területhasznosítás ösztönzése**;
- **Tulajdonjog rendezése** a parton és közvetlen környezetében;
- A partra vezető **keresztirányú megközelítések közterületeinek kialakítása**;
- Átmeneti hasznosítások ösztönzése;
- Kármentesítés, értékvédelem támogatása,
- **Partnerségi viszonyok kialakítása** közös projektek megvalósítására.

**1.3.2. Budapest lehetséges ún „Rozsdaövezeti akcióterületei” tanulmány**

A Budapest lehetséges ún „Rozsdaövezeti akcióterületei” tanulmány (továbbiakban: Rozsda tanulmány) 2020. augusztusában készült el, melyet a BFVT Kft. készítette a Főpolgármesteri Hivatal megbízásából a BFVT Kft. által korábban készített adatbázisok felhasználásával.

Az Országgyűlés 2020. július 3-án fogadta el a 2020. évi LXXVII. törvényt a rozsdaövezeti akcióterületek létrehozásához szükséges intézkedésekről, amely bevezeti a „rozsdaövezeti akcióterület” fogalmát. A rozsdaövezeti akcióterület „kormányrendeletben kijelölt, közlekedési, közmű és intézményi infrastruktúrával ellátott vagy fenntartható módon ellátható, lakó- és más rendeltetés kialakítására alkalmas, jellemzően barnamezős területeket is magában foglaló terület”, megkülönböztetésre kerül az azonnali rozsdaövezeti akcióterület, valamint a közép- és hosszú távú rozsdaövezeti akcióterület.

A tanulmány célja, hogy javaslatot adjon a jövőbeli „rozsdaövezeti akcióterületek” budapesti lehatárolásához településtervezési szempontok alapján.



A demográfiai előrejelzések szerint 2030-ig Budapest lakossága legfeljebb kismértékben nő, de még a lakosságszám stagnálása mellett is szükség van új lakások építésére. Egyrészt a minőségi igények változása, másrészt az egyszemélyes háztartások növekvő száma miatt nő az egy főre jutó alapterületi igény is. A differenciált élethelyzetben lévő társadalmi rétegek differenciált lakáskínálatot igényelnek, amely igényeket megfelelő területi kínálattal kell kielégíteni.

A város lakónépességének túlnyomó többsége jelenleg is olyan területeken lakik, amelyek nem felelnek meg a nemzetközileg hatékonyan kiszolgálhatónak ítélt sűrűségi értéknek (~100- 150 fő/hektár); mintegy háromnegyede (!) pedig olyan területen él, amelynek sűrűsége alig haladja meg a gazdaságos közműellátás alsó határát (~35-50 fő/hektár alatt).

18. ábra – Budapest jövőképeinek lakásfejlesztési részlete (forrás: Rozsda tanulmány)

A lakóterületeken a jelentős változással érintett területek nagyvárosias, kisvárosias és kertvárosias lakóterületeket is magukba foglalnak. Jelentős változással érintett nagyvárosias lakóterületek jellemzően az átmenti és **a Duna menti zónában találhatóak**, a XIII., XXI. és VIII. kerületben, sok esetben kiemelt céltérségek területén (pl.: pesti oldalon az északi Duna-part, valamint a csepeli Duna-part).

A lakás célú fejlesztések esetén kiemelt figyelmet kell fordítani a rövid időn belül elérhető munkahelyekre és az ellátást biztosító szolgáltatások kialakítására. Ennek érdekében jelentősebb lakóterületi célú fejlesztési területet a vegyes területek is jelentenek, amelyekben a lakófunkciók mellett a hatékony városszerkezet működéséhez szükséges ellátó és szolgáltató funkciók is elhelyezhetők. Többek közt ez is biztosítja a kompakt, belső tartalékterületeit újrahásznosító városszerkezetet. A jelentős változással érintett intézményterületek többsége a fejlesztési céltérségekben található, a Váci út, Fehérvári út, Kőbányai út és **a Soroksári út mentén**, Csepel egyes területein, és a Nyugati pályaudvar – Rákosrendező vasúti folyosó területén.

### Budapest barnamezős területei

Budapest fenntartható térbeli rendszerének alapját, a város kompaktságát biztosító városfejlesztés célterületeinek magját a belső tartalékterületek, a barnamezős területek fejlesztése jelenti, melyek által a térségekben a szerkezeti szempontból szükséges, hiányzó funkciók a városszövetbe integrálhatók a meglévő infrastruktúra felhasználásával.

A barnamezős területek kataszterének metodikája Budapest sajátos városszerkezeti adottságainak figyelembevételével került kidolgozásra. A kataszterben szereplő területek mind alulhasznosított, illetve használaton kívüli területek, épületek, melyek a városszerkezetébe ékelődve jelentős fejlesztési potenciállal rendelkeznek és újra használatba vételük valamilyen külső beavatkozást igényel.



19. ábra – kataszterben szereplő területek típusai (forrás: Rozsda tanulmány)

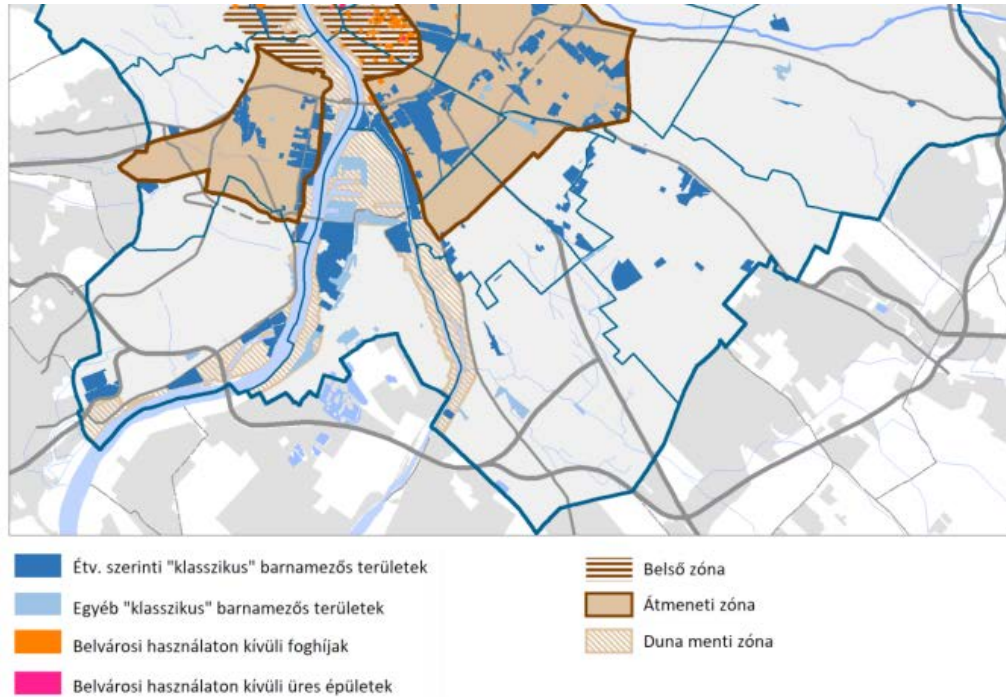
A klasszikus barnamezős területek a nemzetközi fogalom alapján értelmezettek. Az egységes európai barnamező-fogalom meghatározása a CABERNET (Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network) szervezet nevéhez fűződik, melynek értelmében barnamezősnek tekintjük azon területeket, amelyekről elmondható, hogy:

- erőteljes – legtöbbször negatív - hatással van rájuk saját, valamint a közvetlen környezetük
- korábbi hasznosítása,
- felhagyottak, vagy alulhasznosítottak,
- vélt vagy valós környezeti szennyezettséggel terheltek,
- részben vagy egészében fejlett városi térségben találhatóak,
- újra használatba vételük beavatkozást igényel.



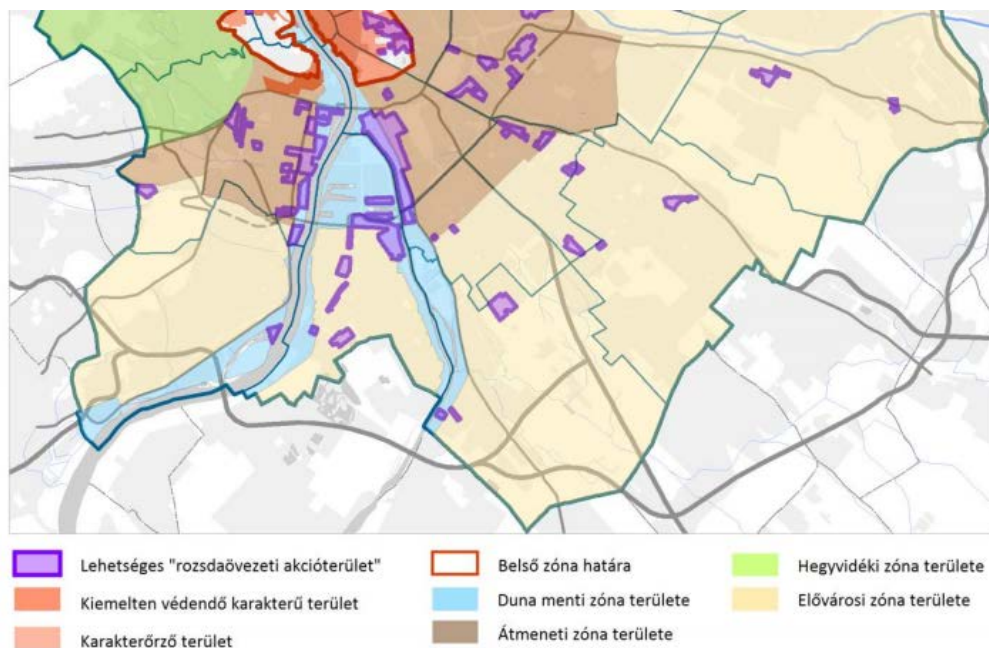
A 2019. évi Étv. módosítás fogalom meghatározás alapján a kataszterben a „Klasszikus” barnamezős területek köre „Étv. szerinti” és „egyéb” barnamezős területekre tagolt.

Étv. 2. § 38. Barnamezős terület: olyan földrészlet vagy földrészletek összessége - ide nem értve a mező- és erdőgazdasági területeket -, amely elsősorban ipari, kereskedelmi, közlekedési vagy honvédelmi célú felhasználást követően felhagyottá, alulhasznosítottá vagy leromlott állapotúvá vált, jellemzően környezetszennyezéssel terhelt, ugyanakkor környezeti és műszaki beavatkozással értéknövelt, fejleszthető területté alakítható.



20. ábra – kataszterben szereplő területek elhelyezkedése, részlet (forrás: Rozsda tanulmány)

### Budapest lehetséges „rozsdaovezeti akcióterületei”



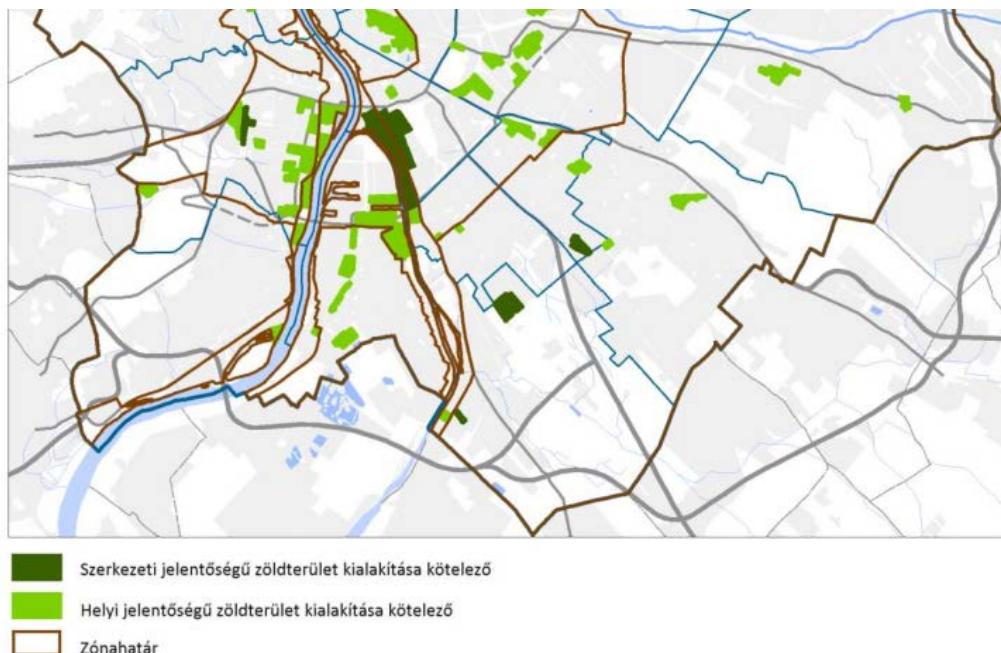
21. ábra – Lehetséges „rozsdaovezeti akcióterületek” lehatárolása, részlet (forrás: Rozsda tanulmány)

A lehetséges akcióterületeket legnagyobb arányban az **Átmeneti és Duna menti zónában** javasolt kijelölni, itt található a városszerkezeti vizsgálatok alapján javasolt területek közel kétharmada.

A Duna menti zóna az elmúlt évtizedekben egyre inkább felértékelődött, a lakásfejlesztést vonzó területté vált. Ebben a zónában is jelentős mennyiségű gazdasági terület működött egykor, azonban a város növekedésével ezek a különleges adottságokkal rendelkező, városszerkezeti szempontból kitüntetett helyszínek, napjainkra jelentős funkcióváltáson mentek keresztül, mára csak az átmeneti zóna menti sávban (és az elővárosi zóna sávjában szakaszosan) jellemző a barnamezős területek jelenléte.

A lehetséges akcióterületek egyes részein szerkezeti jelentőségű zöldterületek fejlesztése szükséges a TSZT előírásai alapján. Ezen felül azokon a területeken, ahol alacsony a mindennapos rekreációt szolgáló zöldterületi ellátottság, helyi jelentőségű zöldterületet kell kialakítani.

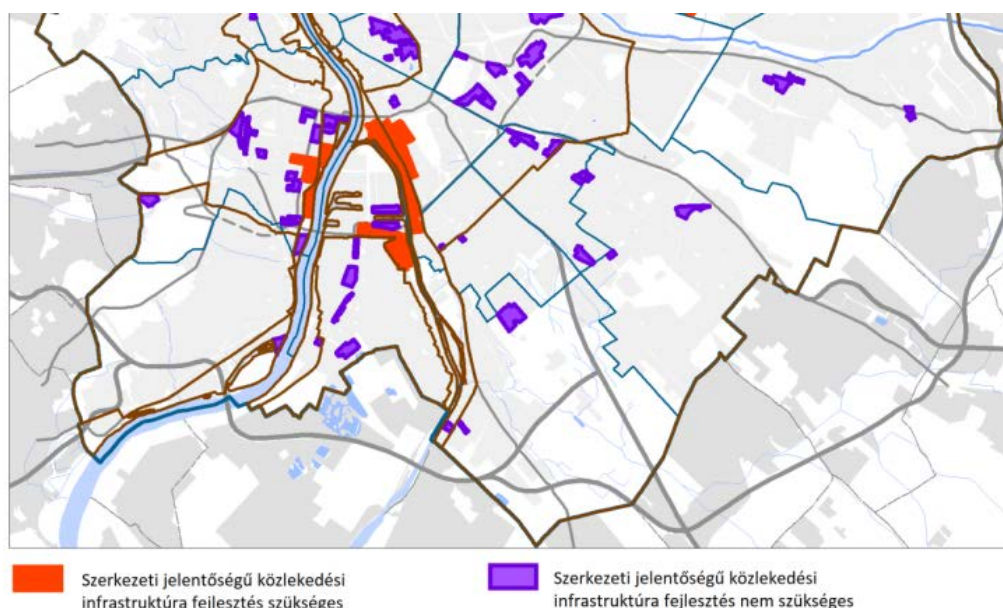
Lakás célú fejlesztések esetén a normák szerinti rekreációs zöldinfrastruktúra fejlesztési igény esetében **a beruházási program részeként fejlesztési területen belül kialakítandó az új közhasználatú zöldfelület!** Ez többlet fejlesztési időt nem generál a területen, a megvalósítandó beépítési terv részeként, a lakóépületek megépítésével azonos időben kialakítandó.



22. ábra – Lehetséges „rozsdaovezeti akcióterületek” közhasználatú zöldinfrastruktúra fejlesztése szempontjából, részlet (forrás: Rozsda tanulmány)

A főváros meglévő közlekedési infrastruktúrája kihasználva, jelentős tartalékokkal nem rendelkezik. A „rozsdaovezeti akcióterületeken” intenzív beépítésű lakásállomány megjelenése – akcióterületi helyszínenként több ezer új otthon építése – csak egyidejű infrastruktúra fejlesztéssel lehetséges, a város működőképességének fenntartását figyelembe véve.

**Minden akcióterület esetében szükséges a területen belüli közlekedési elemek (kiszolgáló utak, önálló gyalogos és kerékpáros elemek) létrehozása, valamint a külső közlekedési kapcsolatrendszer megteremtése is (határoló fő- és gyűjtő utak bővítése, rajtuk csomópontok létesítése, a közösségi közlekedés hálózatának kiterjesztése és új megállók létesítése) a megnövekvő igények alapján.**



23. ábra – Lehetséges „rozsdáövezeti akcióterületek” a közlekedési infrastruktúra fejlesztése szempontjából, részlet (forrás: Rozsda tanulmány)

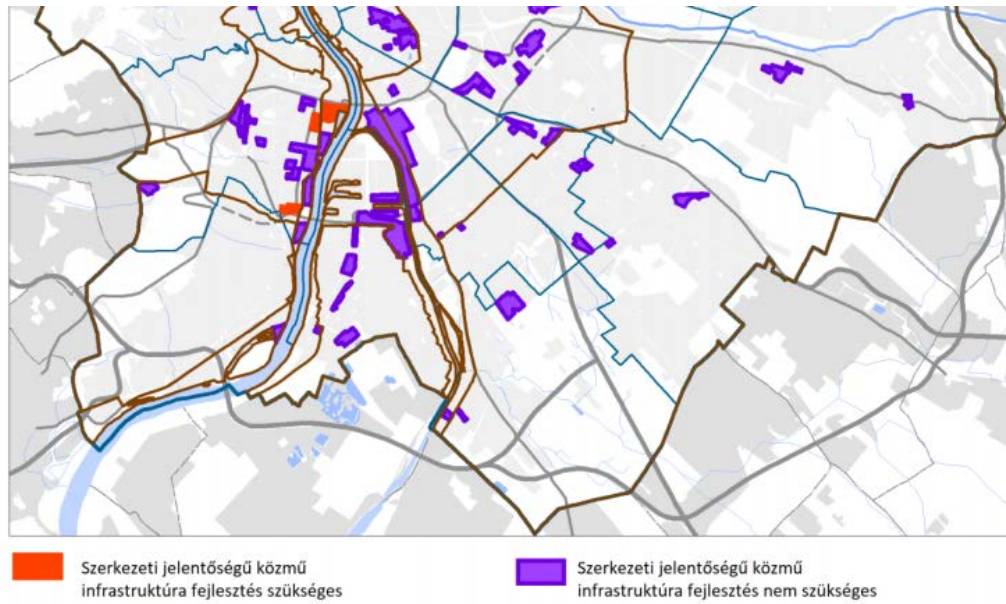
A kilenc „közép- és hosszú távú rozsdáövezeti akcióterület” esetében – természetes módon ide tartozik mindhárom 50 ha-t meghaladó „óriás” fejlesztési lehetőség – táblázatos formában kerül bemutatásra az alábbiakban, az „azonnali akcióterületi” besorolást megakadályozó infrastruktúra elem nevesítésével.

Akcióterület kerülete, neve	Akcióterület nagysága	Szükséges előzetes infrastruktúra fejlesztési elem
IV. kerület, Vízmű terület	18 ha	Váci út bővítése autóbuszsávokkal
IV. kerület, Petőfi és Hunyadi laktanya	16 ha	Váci út bővítése autóbuszsávokkal
IX. kerület, Déli városkapu	<b>181 ha</b>	H6-H7 HÉV Kálvin téri bevezetése, Galvani híd (Új Duna-híd)
XI. kerület, Hunyadi. J. út – Házgyár u. közötti Duna-part	23 ha	Albertfalvai híd
IX. kerület, Fehérvári út– Andor u. közötti tömbök	9 ha	Galvani híd (Új Duna-híd)
XIII. kerület, Váci út és Duna folyam közötti rozsdáövezet	<b>80 ha</b>	Újpest-Aquincum híd
XVI. kerület, Mátyásföldi repülőtér	41 ha	H8-H9 HÉV átépítés
XX. kerület, Gubacsi dűlő	12 ha	a megközelítés biztosítására a Körvasút menti körút szükséges
XXI. kerület, Csepel-Ófalu és Papírgyár	<b>85 ha</b>	új Duna híd

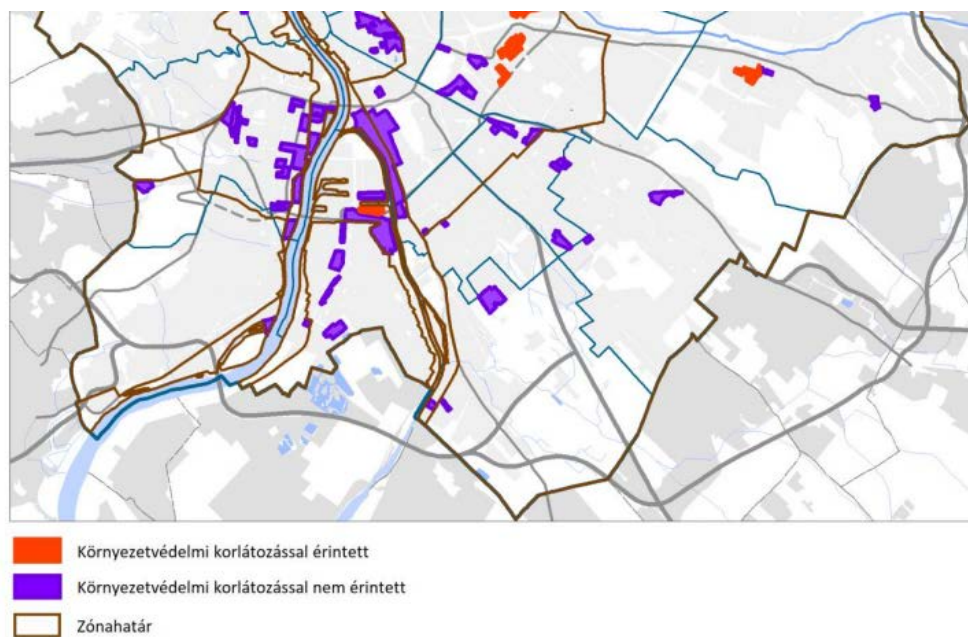
A vizsgált, lehetséges „rozsdáövezeti akcióterületek” esetében elmondható, hogy a beruházás során a teljes közművesítettséget biztosítani szükséges, azonban az már vagy jelenleg is rendelkezésre áll, vagy fejlesztés (új vezetékek és műtárgyak megépítése) útján biztosítható. Az akcióterületek fejlesztése során azonban fontos megjegyezni, hogy a fellépő közműigények a meglévő közműhálózatok bővítését, fejlesztését igényelhetik.

Továbbá fontos hangsúlyozni, hogy az FRSZ 19. § (5) bekezdése által **meghatározott jelentős változással érintett területek esetében** új beépítés esetén **többlet csapadékvíz csak késleltetett módon kerülhet elvezetésre**, infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett területeken új beépítés esetén pedig a csapadékvizeket helyben kell tartani.



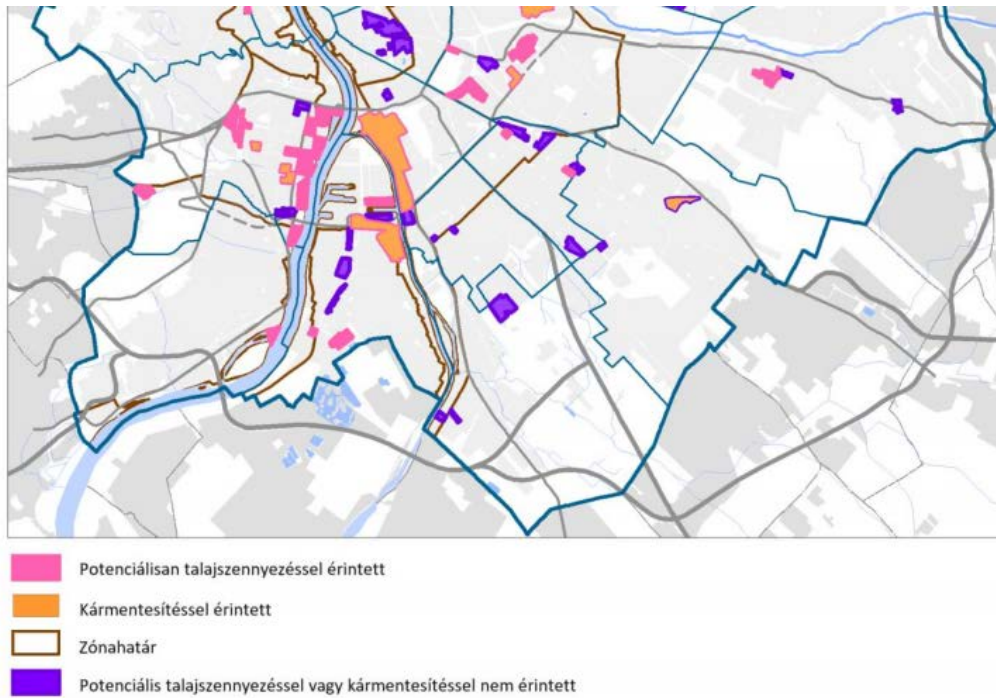


24. ábra – Lehetséges „rozsdaovezeti akcióterületek” a közmű infrastruktúra fejlesztése szempontjából, részlet (forrás: Rozsda tanulmány)



25. ábra – Lehetséges „rozsdaovezeti akcióterületek” a környezetvédelmi korlátozások szempontjából, részlet (forrás: Rozsda tanulmány)

Az alábbi ábra megmutatja, hogy a „rozsdaovezeti akcióterületek” közül mely területeken valószínűsíthető a talajszennyezés, ami nagy mértékben hátráltathatja a fejlesztéseket, illetve mely területek érintettek jelenleg zajló kármentesítési eljárással. Ez utóbbi területeken sem zárhatóak ki a további szennyezések megléte, ugyanakkor a kármentesítési beavatkozás már értékes tájékoztatást szolgáltat a terület talajállapotáról.



26. ábra – Lehetséges „rozsdáövezeti akcióterületek” a talajszennyezettség szempontjából, részlet  
(forrás: Rozsda tanulmány)

**Kármentesítéssel érintett területek:** jelenleg csak a folyamatban lévő kármentesítési eljárással érintett területeken ismertek a szennyezettségi adatok, ám előfordulhat, hogy ez csak egy kis részét érinti az adott ingatlanok, és a telek más részén még feltáratlan szennyezések fordulhatnak elő. A zajló kármentesítési beavatkozásoknak 3 fázisa ismert:

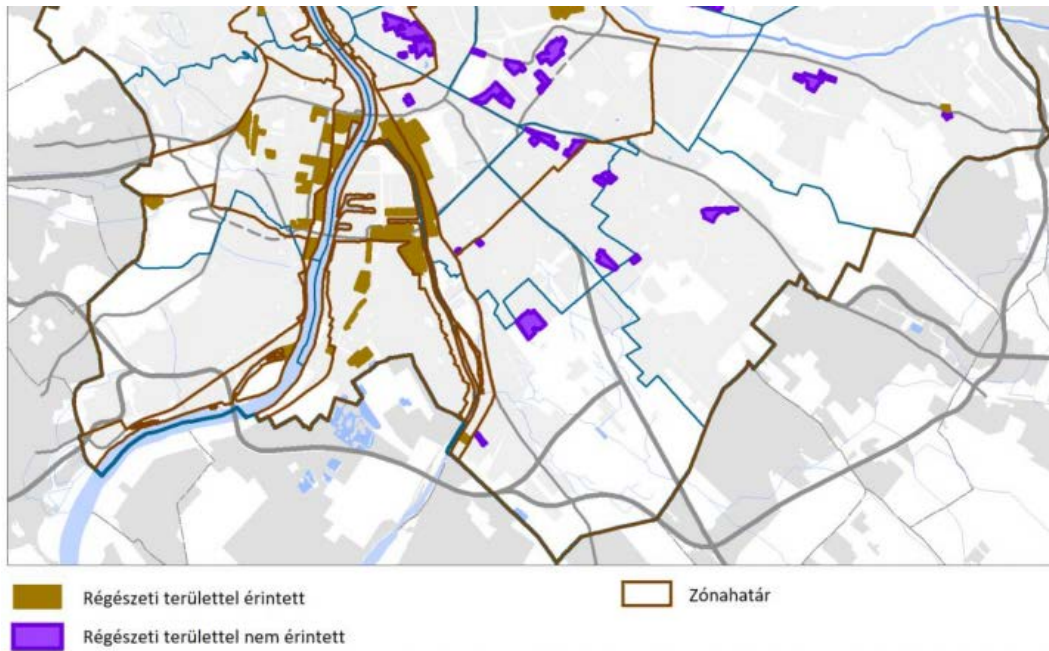
„A” fázis: Részletes tényfeltárás, feltárt szennyezés

„B” fázis: Szennyezés felszámolása, műszaki beavatkozás

„C” fázis: Utómonitoring, műszaki beavatkozás eredményességének nyomon követése, a szennyezés lehetősége nem zárható ki teljesen

Megemlítendő, hogy egyes területek kármentesítési eljárása során megállapított „D” határértéket (amelyet a kármentesítésnek el kell érnie) mindig egyedi kockázatfelmérés alapján, a helyi körülmények, az aktuális területhasználat alapján állapítja meg a környezetvédelmi hatóság.

Nyilvántartott régészeti lelőhely területe érinti a IX., XI., XIII. és XXI. kerület Duna menti és Átmeneti zónákban, a X. kerületben található Fehérdűlőn, valamint a III., IV. kerület egyes lehetséges akcióterületeit. **Régészeti területek érintettsége esetén a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően kell eljárni, a régészeti feltárás vagy megelőző feltárás esetén a régészeti feladatellátásról gondoskodni kell.**



27. ábra – Lehetséges „rozsdaövezeti akcióterületek” régészeti érintettség szempontjából, részlet (forrás: Rozsda tanulmány)

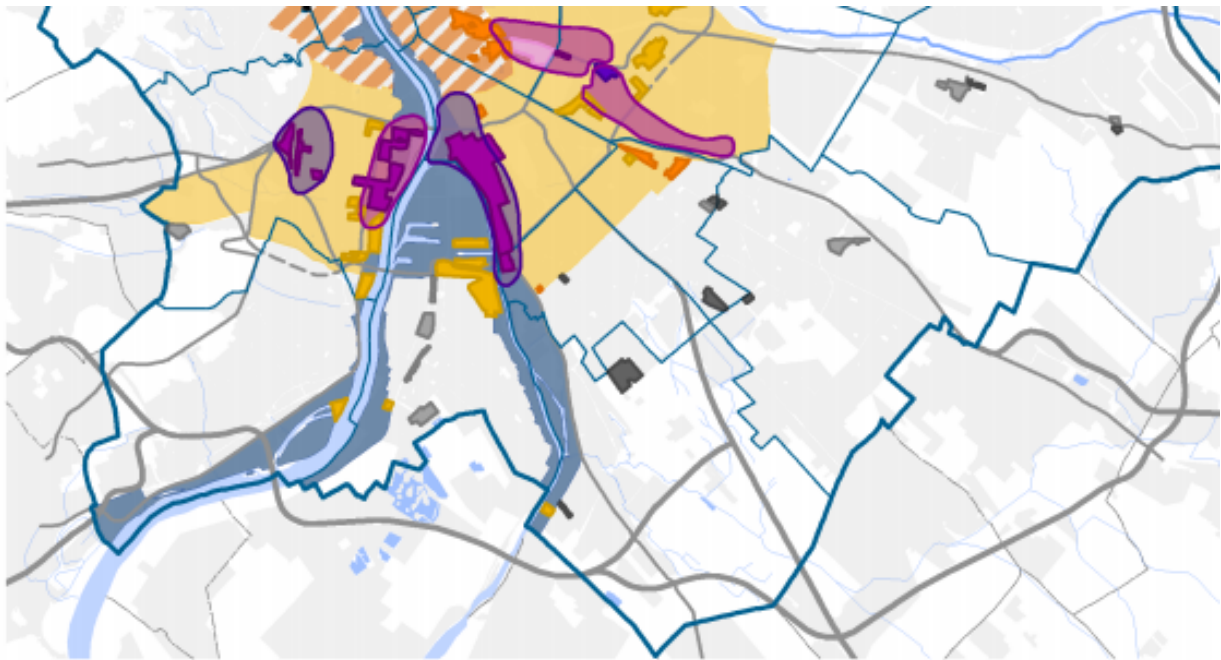
### Összegzés

A „közép- és hosszú távú rozsdaövezeti akcióterületek” (összesen 1089 ha területen) jellemezően a Duna menti és átmeneti zónában kerültek kijelölésre. Kerületi szinten a javasolt akcióterületek több, mint 19%-a található a XI. kerületben, ezt követi a IX. kerület a javasolt területek ~17%-ával.

A városfejlesztési szempontból elsődleges prioritású, lehetséges „közép- és hosszú távú rozsdaövezeti akcióterületek” jellemzően a Duna menti zóna Átmeneti zóna menti szakaszain helyezkednek el.

Kerület száma	Név	Terület (ha)	típus (A: azonnali, KH: közép- és hosszú távú)	Zöldinfra - struktúra fejlesztés szükségessége	Környezeti korlátozó tényezők	Potenciális talajszennyezettség	Kármentesítéssel érintettség	Közmű fejlesztés szükségessége	Közlekedés fejlesztés szükségessége	Régészeti érintettség
9.	Déli Városkapu	181,1	KH	X	X	X	X		X	X





Elsődleges, jellemzően barnamezős fejlesztési céltérség

- Meglévő/tervezett gyorsvasúti kiszolgálással
- Meglévő/tervezett vasúti és/vagy nagykapacitású villamos kiszolgálással
- TSZT-vel összhangban lehetséges "azonnali rozsdávezeti akcióterület"
- TSZT-vel összhangban lehetséges "közép- és hosszú távú rozsdávezeti akcióterület"
- TSZT módosítással lehetséges "rozsdávezeti akcióterület"

Másodlagos, jelentős barnamezős területtel rendelkező fejlesztési céltérség

- Átmeneti zóna területe
- Duna menti zóna területe
- Belső területek rehabilitációja a használaton kívüli és alulhasznosított területek hasznosításával
- TSZT-vel összhangban lehetséges "azonnali rozsdávezeti akcióterület"
- TSZT-vel összhangban lehetséges "közép- és hosszú távú rozsdávezeti akcióterület"

Fejlesztési céltérséget nem érintő területen

- TSZT-vel összhangban lehetséges "azonnali rozsdávezeti akcióterület"
- TSZT-vel összhangban lehetséges "közép- és hosszú távú rozsdávezeti akcióterület"

### 1.3.3. Radó Dezső Terv

A 2021-ben elkészült, 664/2021. (III.31.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott Radó Dezső Terv, Budapest Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterve. Fő célja a főváros zöldfelületi rendszerének és zöldinfrastruktúrájának védelme, fejlesztése és egységesítése, valamint ezáltal az egészséges, élhető, versenyképes települési környezet megteremtése.

A tervet az uniós fejlesztési ciklushoz igazították, célja a 2017-ben elfogadott, Budapest Hosszútávú Zöldinfrastruktúra Konceptiójában megfogalmazott tervek középtávú bontása megvalósítandó programokra és projektekre. A különböző projektek uniós forrású finanszírozási lehetőséget nyújtanak az éghajlatváltozás, a környezetszennyezés és a globális kihívások helyi kezelését célzó, valamint zöldfelület-fejlesztéssel kapcsolatos programok számára.

Az átfogó célok és kiemelt prioritások figyelembevételével szükséges a fenntartási feladatokat és fejlesztéseket elvégezni a programok kidolgozása során.

**Átfogó célok:**

1. Egészséges várost segítő zöldinfrastruktúra fenntartása
2. Klímatudatos városi zöldinfrastruktúra üzemeltetés
3. Biodiverzitás szinten tartását és lehetőség szerinti növelését segítő városi zöldinfrastruktúra fenntartás és fejlesztés
4. Együttműködésen alapuló zöldinfrastruktúra fejlesztés
5. Okos zöldinfrastruktúra szolgáltatások bővítése

A dokumentumban a Fővárosi Önkormányzat közvetlen hatáskörébe tartozó zöldinfrastruktúra fejlesztési célkitűzések, illetve további összvárosi érdekű feladatok is szerepelnek a tervezési időszakig, 2030-ig. A projektek megvalósítása, Budapest önkormányzata költségvetési helyzetének és bevételi forrásainak szerint, az éves költségvetési rendeletben kerül meghatározásra, a megvalósításra igénybevehető külső források (pályázati, szponzori támogatások) alapján.

A Radó Dezső tervben az akcióterületek között szerepel a **„Ráckevei (Soroksári)-Duna menti területek fejlesztésének”** I. üteme is, amely magában foglalja a tervezési területet is. A fővárosi kompetenciájú projekt az AT-III, Duna-menti akcióterületbe tartozik.

Az övezet kijelölésének főbb **indokai**: A Duna partjai és szigetei a város egyre jobban felértékelődő területei közé tartozik, hiszen a vízpart sajátos, kedvező lehetőségeket kínál. A parthasználat állandóan változik: fokozatosan szorul háttérbe az ipari-kereskedelmi funkció, továbbá egyre nagyobb veszélyeztetettségnek vannak kitéve a megmaradt természetes vízpartok. Ez a folyamat jelentős, tájvédelmi, élőhelyvédelmi és fenntarthatósági gondokat jelent, a vízpart városökológiai, természeti és zöldhálózati funkciója pedig kevés helyen tud érvényesülni.

Általánosságban a Duna-menti akcióterületek **fejlesztési célja** közé tartozik a Duna természeti adottságainak védelme és hangsúlyozása, a zöldfelületi intenzitás növelése mellett, a part menti területek közcélú hasznosítása, a part megközelíthetősége, a zöldhálózati szerep erősítése és a parti vegetáció, a galériaerdők védelme.



28. ábra – Ráckevei (Soroksári)-Duna menti területek fejlesztése”

A **„Ráckevei (Soroksári)-Duna menti területek fejlesztésének”** fő **célja** a funkcióbővítés, a tájrendezési, zöldfelületi és szabadtéri rekreációs fejlesztések, a közlekedési és közmű-infrastruktúra fejlesztése. Az I. ütemben a pesterzsébeti Dunai Sétány kialakítása szerepel a tervben (akadálymentes vízpart megközelítés, vízáteresztő burkolatok, közösségi terek kialakítása, stégek elhelyezése, fásítás és utcabútorok kihelyezése), valamint a Molnár-szigeti, korábbi napközis tábor környezetének fejlesztése kalandpark és vizes játszótér kialakításával.

A projektgazda a Fővárosi Önkormányzat, a XX. kerületi Önkormányzat, XXIII. kerületi Önkormányzat és a Magyar Állam. Megvalósítása 2025-re várható.

AT- III /5	Ráckevei (Soroksári)-Duna menti területek fejlesztése I. ütem		
Projekt rövid leírása	Funkcióbővítés, tájrendezési, zöldfelületi és szabadtéri rekreációs fejlesztések, közlekedési és közmű-infrastruktúra fejlesztése. I. ütemben a pesterzsébeti Dunai Sétány kialakítása (akadálymentes vízpar megközelítés, vízateresztő burkolatok, közösségi terek kialakítása, stégek elhelyezése, fásítás és utcabútorok kihelyezése) és a Molnár-szigeti volt napközis tábor környezetének fejlesztése kalandpark és vizes játszótér kialakításával.		
Előzmények	Ráckevei (Soroksári)- Duna menti területek tanulmányterv 2018 (BFVT) Duna Menti Területek Összehangolt Fejlesztése Tematikus Fejlesztési Program (2014) TÉR_KÖZ	Ker. ITS x	Föv. IFP -
Kapcsolódó projekt	Kemény Ferenc Sportlétesítmény-fejlesztési Program (1839/2016. (XII. 23.) Kormányhatározat) Budapest Déli Városkapu fejlesztés tervpályázat 2018 A csepeli Daru-domb közterületi fejlesztése 2017 Pesterzsébeti Jódos-Sós Gyógyfürdő és Strandfürdő fejlesztése 2018 Pesterzsébet Hullám Csónakházak és parti sétány kiépítése (folyamatban)		
Projektgazda és partnerek	Fővárosi Önkormányzat, XX. kerületi Önkormányzat, XXIII. kerületi Önkormányzat, Magyar Állam		
Indikatív költségek *	Dunai Sétány 380 millió Ft Molnár-sziget 220 millió Ft		
Ütemezés	Megvalósítás 2025-ig		

29. ábra – Ráckevei (Soroksári)-Duna menti területek fejlesztése (I. ütem)

#### 1.3.4. Dunai Evezős Központ

A BFK 2020. december 14-én tette közzé a szerződés módosításáról szóló tájékoztatójának hirdetését. Az Észak-csepeli és Dél-pesti terület átfogó fejlesztésének részeként a közbeszerzési eljárás tárgya - egy nemzetközi színvonalú, szabadidős és rekreációs funkciók kiszolgálására is alkalmas evezős 3 sportlétesítmény (vízgazdálkodási létesítmény) és azzal kapcsolatos közmű és infrastruktúra (együttesen összefoglaló elnevezéssel: Versenypálya vagy Pálya) generáltervezési feladatainak teljes körű ellátása, mindösszesen 510 000 nm területen.

A Ráckevei-Soroksári Duna-ágra tervezett evezőspálya építése során, a soroksári Duna-ág vízfelületének megnagyobbításával a védett Natura 2000-es természeti terület 20 ezer négyzetméterrel növekszik. Ezzel párhuzamosan, a partszakasz átalakításával és rendbe tételével a pesti oldalon 50 ezer négyzetméter, jelenleg barnamezős, ipari terület rehabilitációja várható, a jelenlegi rozsdáövezet helyén parkok, sétányok, közösségi terek jönnek létre a lakosság számára. Az új létesítmény nemcsak a versenysportot, hanem az egészséges életmódot és a sportot szerető embereket is szolgálja: a soroksári Duna-ágon olyan, XXI. századi evezősverseny-helyszín épül, amelyet a diákok, a lakosság éppúgy használhat majd, mint a leendő új városrész többi létesítményét. A Pályának képesnek kell lennie hazai és esetenként nemzetközi világversenyes lebonyolítására, annak megfelelően kialakított sportpályákkal, kiszolgáló terekkel. A Pályának és a hozzá tartozó létesítményeknek reprezentálnia kell a magyar élsportban betöltött vezető szerepét, a sportág szellemiségét. Figyelembe kell venni, hogy a létesítmény alapvetően sporttevékenység végzésére szolgál, de egyéb rekreációs szerepet is betölthet, melyet ki kell szolgálnia építészeti, környezetalakítási eszközökkel. – Olvasható a BFK által 2020. december 14-én közzétett szerződés módosításáról szóló tájékoztatójának hirdetésében.

Megéppül a területhez kapcsolódóan a Dunai Evezős Központ Klubháza is, a Francia-öböl fölött pedig gyalogos- és kerékpáros híd tervezett.

Az evezőspálya adatszolgáltatásként megküldött tervei alapján a Duna-ág tervezési területet érintő parti sávjába tervezett három időmérő torony, valamint a közvetítői út. A tervezett épületek, építmények, valamint az FRSZ által jelölt vonalas infrastruktúra elemek területigényét az egyeztetések során pontosítani szükséges.



## 1.4. ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA

### 1.4.1. Beépítettség, meglévő épületállomány vizsgálata

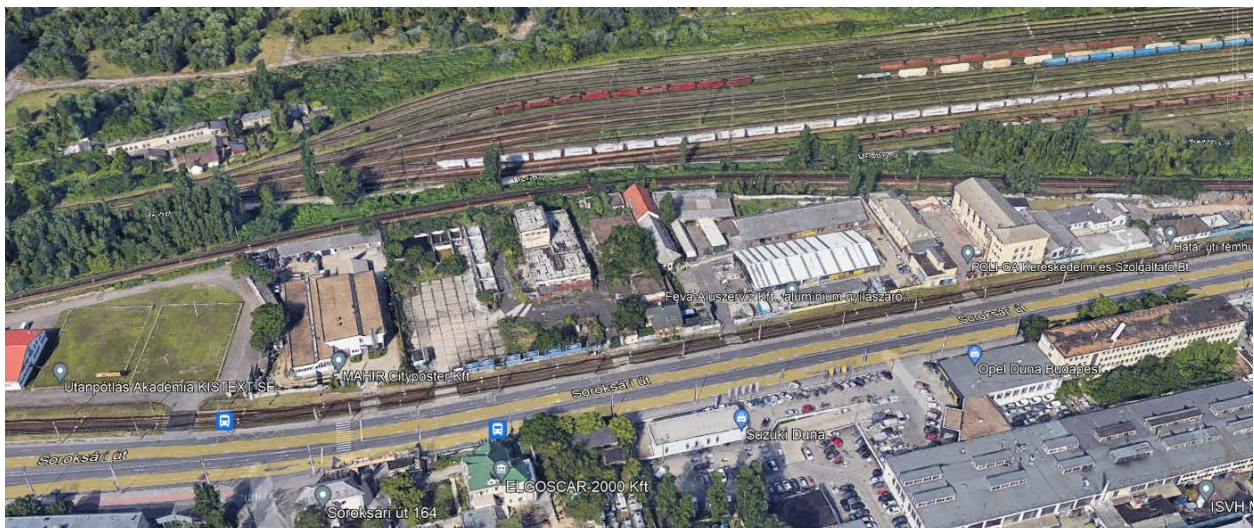
A terület nagy részén jelentős méretű telkek vannak, miközben alig van néhány épület, ezért a beépítés mértéke nem számottevő. Magas beépítettségi mutató - nagyjából 30 % - csak a kisebb telkeken, a tervezési területdélkeleti részén, a Soroksári út mentén található. A vasút és Hév telkei, illetve a Ráckevei-Duna menti 38086/27 hrsz-ú magántulajdonú ingatlanon is 5 % alatti a beépítettség, valamint a másik nagyméretű magántulajdonú ingatlanon a 38086/1 hrsz-ú telken az ingatlan-nyilvántartás szerinti épület nem áll. A telkek beépítettsége az M-1. számú térképi mellékleten kerül részletesen bemutatásra.

A beépítés építészeti karaktere összességében rendezetlen, heterogén képet mutat. A rozsdamezős területek azon fázisa jellemző, melyben a használaton kívüli, építményadó vonzattal rendelkező épületeket a tulajdonosok elbontották és várják a kedvező lehetőséget.

A Soroksári út mentén lévő kisebb telkeken kialakulatlanok tűnik, vegyes a terület felhasználása. Az épületek jellegét tekintve a kép sokszínűnek mondható. Az épületek többségében szabadon állók. A Soroksári utat nyugatról a vasúti infrastruktúra zaklatott megjelenése határolja.

A tervezési területen lévő ingatlan-nyilvántartás szerinti épületek funkció szerinti bemutatása az M-2. számú térképi mellékleten látható. A rendező-pályaudvar, a Hév telkein, a Ráckevei-Duna menti közterületen és a 38086/27 hrsz-ú ingatlanon álló épületek üzemi épület besorolásúak. A „Szilva-mag” területe a Soroksári út és a rendező-pályaudvar között található hat ingatlan többször említésre kerülő elnevezése, mely területen kisebb méretű telkek találhatóak, a tervezési terület átlagos beépítettségétől eltérően magasabb beépítettséggel.

A „Szilvamag” telkein az épületek funkciója változó, megtalálhatók a területen gazdasági épületek, üzemi épületek, lakó épület, valamint intézményi épület egyaránt. Az épületállomány hasznosított műszaki állapota megfelelően karbantartott, az ott folyó tevékenységeknek megfelel. A városképi összhatásuk igen vegyes. Eltérő anyaghasználat a kerítéseken, épületeken, eltérő karbantartottság, mindenféle reklámok, színekavalkád, konténerek, épülethalmaz, ennek ellenére a területen a jól láthatók az itt folyó szorgalmas munka jelei.

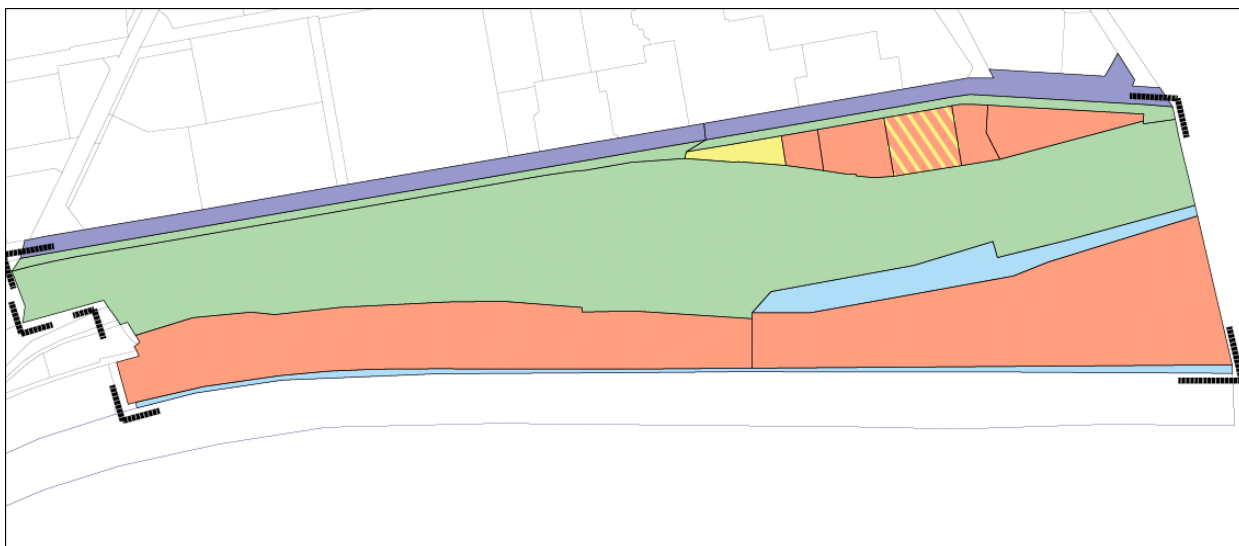


30. ábra – Az épületek megjelenése a Szilvamag területén (forrás: Google Earth)

**1.4.2. Telekszerkezet és tulajdonvizsgálat**

A tervezési terület tulajdonviszony vizsgálatát a 2021. májusában kiadott tulajdoni lapok másolata alapján készült. A tulajdonviszonyok összehasonlító táblázata mutatja a telkek címét, helyrajzszámát, hivatalos alapterületét, művelési ágát, bejegyzett tulajdonosait, valamint a tulajdonhányadát:

#	HRSZ	Cím	Terület (m <sup>2</sup> )	Kivett megnevezés	Tulajdonos	Tulajdoni hányad
1	38086/1		81 947	Kivett beépítetlen terület	(KFT.)	1/1
2	38086/27	Soroksári út	75 037	Kivett iparterület	(KFT.)	1/1
3	38086/28		10 997	Kivett közterület	BUDAPEST FERENCVÁROS ÖRKORMÁNYZAT	1/1
4	38086/29		19 166	Kivett közterület	BUDAPEST FERENCVÁROS ÖRKORMÁNYZAT	1/1
5	38194/7	Soroksári út 115.	2504	Kivett gazdasági épület, udvar	(KFT.)	1/1
6	38194/15	Soroksári út 117. A,B,C,D,E épület	6748	Kivett gazdasági épület, udvar	(KFT.)	1/1
7	38194/21	Soroksári út 113.	3392	Kivett gazdasági épület, udvar	magántulajdon	1/1
8	38195	Soroksári út 123.	9298	Kivett üzletház, udvar	(KFT.)	1/1
9	38196/1	Soroksári út 121.	3769	Kivett épület	(KFT.)	1/1
10	38196/2	Soroksári út 119.	7874	Kivett üzem	magántulajdon	290/7875
					(KFT.)	7585/7875
11	38197	Soroksári út 117/D. ajtó: 1 és 4.	231 731	Kivett torony és vasútállomás	Magyar állam, vagyionkezelő: MÁV ZRT.	1/1
12	38198/1		11 382	Kivett közforgalmú vasút	MÁV-HÉV HELYIÉRDEKŰ VASÚT ZRT.	1/1
13	38198/2		8755	Kivett közforgalmú vasút	MÁV-HÉV HELYIÉRDEKŰ VASÚT ZRT.	1/1
14	38199/2		22 260	Kivett közterület	BUDAPEST FŐVÁROS ÖRKORMÁNYZATA	1/1
15	38199/3	Soroksári út	18 047	Kivett közterület	BUDAPEST FŐVÁROS ÖRKORMÁNYZATA	1/1



31. ábra – Tulajdon vizsgálat (részletes térkép az M-3 térképi mellékleten)

Tulajdonos	Összes területe (m <sup>2</sup> )	Arány (%)
Magyar Állam /MÁV, MÁV-HÉV/	251 868	49,1
Budapest Ferencvárosi Önkormányzat	30 163	5,9
Budapest Fővárosi Önkormányzat	40 307	7,9
Gazdasági társaságok tulajdona	186 887	36,4
Természetes személyek tulajdon	3 682	0,7
<b>Tervezési terület mérete</b>	<b>512 907</b>	<b>100,0</b>

A vizsgált területbe a Soroksári út határoló telkeinek nagyságával együtt értendő, mely telkek tulajdonosa Budapest Főváros Önkormányzata. A terület közel felét állami tulajdonú, MÁV és MÁV-HÉV kezelésében lévő területek adják. Magas tulajdoni hányadot képvisel ezen túl a gazdasági társaságok tulajdonában lévő ingatlanok összes területnagysága (36,4 %), ezek a területek nagyrészt a Ráckevei-Duna mentén található. A „Szilvamag” telkeiben már megjelennek a természetes személyek, mint tulajdonosok, viszont a gazdasági társaságok birtokolják a nagyobb tulajdonrészt ezen a területrészen. Budapest Ferencváros önkormányzat tulajdonában kivett közterületi földrészletek találhatóak. A 9. kerületi tulajdonában lévő egyik telek egy keskeny, 5-10 méter szélességű ingatlan a Ráckevei-Duna mentén, melyen az EuroVelo 6 kerékpárút vezet keresztül. A másik önkormányzati telek a rendezőpályaudvar és a 38086/1 hrsz-ú magántulajdonú ingatlan közt fekszik, viszont csak a magáningatlan megközelítésére hasznosított.

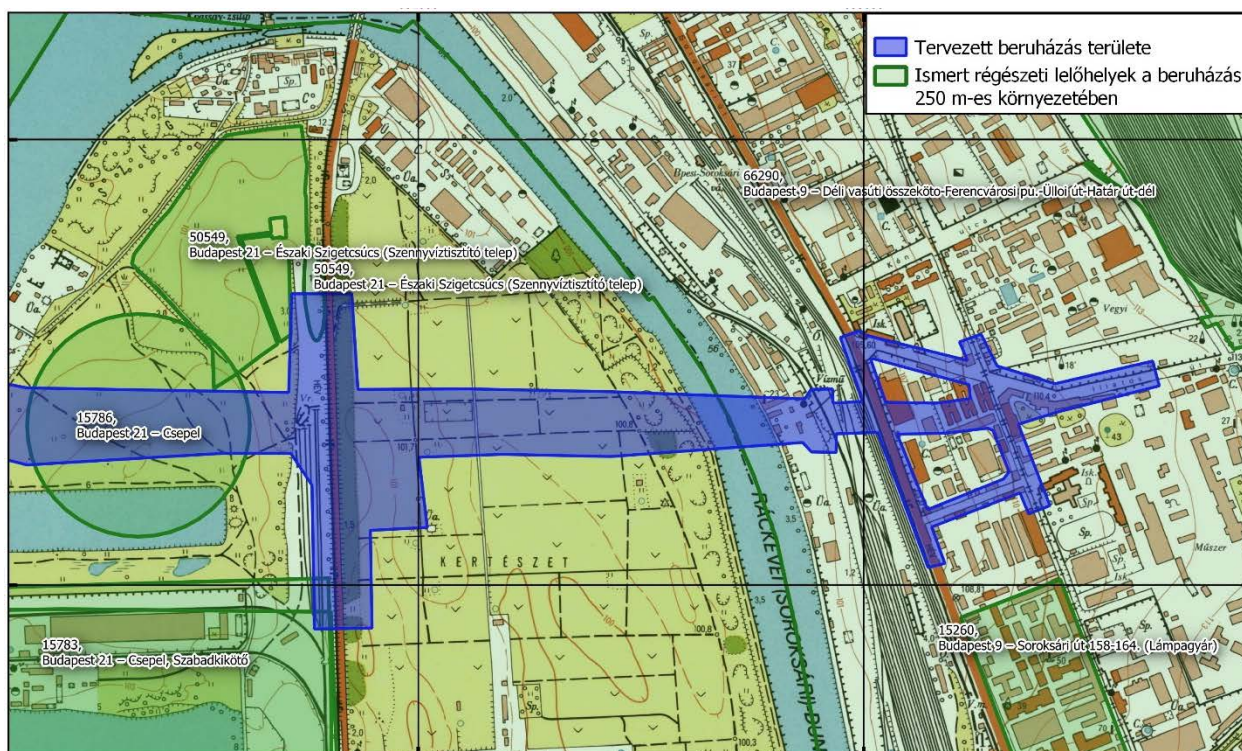


### 1.4.3. Épített környezet értékei, régészeti lelőhelyek

A tervezési területen nem található sem országos, sem helyi (fővárosi vagy kerületi) védelem alatt álló épület.

A Budapest, Galvani utca – Illatos út vonalában építendő útra vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányban a környezeti hatástanulmányhoz és az építési engedélyezési tervekhez kapcsolódóan 2020-ban elkészült az előzetes régészeti feltárás dokumentációja. (M megbízó: FŐMTERV Zrt. Készítő: Várkapitányság Nonprofit Zrt.) Az előzetes régészeti dokumentációja a területtel kapcsolatban az alábbiakat fogalmazza meg:

„A Galvani-híd tervezett pesti szakaszán az Illatos úthoz csatlakozik. A régészeti adatgyűjtés alapján a területen és a környezetében avar temetők várhatók. A Duna menti területen már a 19. század elejétől katonai raktárak, később gyárak álltak, amik a 19-20. század fordulójára a mai külső Mester utcáig lévő terület nagy részét elfoglalták. Az 1930-as és az 1960-as évek között a Gyáli útig terjedő részen is gyárak, vegyi üzemek épültek. Ezeknek az ipari létesítményeknek a legnagyobb része, ugyanúgy, mint a Budai szakaszon, ma is áll, emiatt bolygatatlan, könnyen kutatható terület itt sincs.”



32. ábra – Az Előzetes Régészeti Dokumentáció

A közhiteles lelőhely-nyilvántartás, a múzeumi adattári, szakirodalmi, térképészeti kutatások során, a tervezett beruházás (Budapest, Galvani utca – Illatos út vonalában építendő út) által érintett területen és 250 méter széles övezetében 19 ismert (nyilvántartott) régészeti lelőhelyhez kapcsolódó adatot gyűjtöttünk.

Név:	Nyilvántartási szám:	Adat forrása:	Lelőhely jellege:	Lelőhely kora:	Pozíciója:
Budapest – Andor utca - Rátz László utca sarok	14955	közhiteles nyilvántartás	sír	ismeretlen kor	pufferzónában
Budapest – Andor utca	14956	közhiteles nyilvántartás	telep, sír; telep, sír	badeni kultúra kelta	érintett
Budapest – Andor utca 1.	14957	közhiteles nyilvántartás	telep	rézkor	érintett
Budapest – Budafoki út 209-215. (Shell benzinkút)	14971	közhiteles nyilvántartás	telep, sír kemence telep, sír sír	rézkor római kor kora népvándorlás kor, népvándorlás kor középkor	érintett
Budapest – Fehérvári út 149-155.	14978	közhiteles nyilvántartás	temető	őskor, avar kor	pufferzónában
Budapest – Sztregova utca	15012	közhiteles nyilvántartás	telep, temető	bronzkor	pufferzónában
Budapest – Budafoki út 205.	15079	közhiteles nyilvántartás	zsugorított temetkezés	badeni kultúra	érintett
Budapest – Ferencváros	15252	közhiteles nyilvántartás	temető	avar kor	pufferzónában
Budapest – Soroksári út 158-164. (Lámpagyár)	15260	közhiteles nyilvántartás	temető	avar kor	pufferzónában
Budapest – Csepel, Szabadkikötő	15783	közhiteles nyilvántartás	csontvázás temető telep, csontvázás temető telep, emlélet	szkíta avar kor kora Árpád-kor, Árpád-kor, középkor	érintett
Budapest Csepel	15786	közhiteles nyilvántartás	urnatemetkezés	őskor	érintett
Budapest Sopron utca 61.	43199	közhiteles nyilvántartás	temetkezés	késő neolitikus (ludanicei csoport)	érintett

Budapest Északi Szigetcsúcs (Szennyvíztisztító telep)	50549	közhiteles nyilvántartás	telep, sír  telep, temető	rézkor, középső rézkor  kora bronzkor	érintett
Budapest – Budafoki út 185- 189.	59630	közhiteles nyilvántartás	telep	őskor	érintett
Budapest Kelenföldi Szennyvízáttemelő Telep	61374	közhiteles nyilvántartás	szórványtelep telep	rézkor, középső rézkor  újkor	érintett
Budapest – Déli vasúti összeköto- Ferencvárosi pu.- Üllői út- Határ út- dél	66290	közhiteles nyilvántartás	telep, temető	avar kor	érintett
Budapest Budaörsi út- vasút-Péterhegyi út-XI.ker közigazgatási h.-	66476	közhiteles nyilvántartás	telep telep,  temető  telep	őskor  római kor  népvándorl ás	érintett
Budapest – Duna- parti őskori telepek és az albertfalvai kat. tábor	66802	közhiteles nyilvántartás	temető, katonai tábor telep	római kor középkor	érintett
Budapest – Csepel	70009	közhiteles nyilvántartás	telep, temető telep, temető telep, temető	őskor avar kor középkor	érintett

A teljes vizsgálati területen 19 régészeti lelőhelyet azonosítottunk, melyekből 14 lelőhelyet érint közvetlenül a nyomvonal. A régészeti lelőhelyek a Kötv. alapján általános védelem alatt állnak. A Kötv. 19. § (2) szerint a régészeti örökség elemei eredeti helyzetükből csak régészeti feltárás keretében mozdíthatók el.

A beruházás tervezése során feltétlenül figyelembe kell venni a szükséges régészeti feltárások idő- és költségigényét.

Az előzetes régészeti dokumentáció alapján három régészeti lelőhely érinti a vizsgált, rendezési tervekészítéssel érintett területet, a 15252, 15260 és a 66290 nyilvántartási számú lelőhelyek.

#### 1.4.4. Településszerkezeti, területhasználati és beépítettségi változás

A rozsdáövezetek különösen izgalmas, sokoldalú városépítészeti beavatkozásra módot adó területei a vízpartokkal, folyóágakkal való metsződések. Itt, akárcsak a főútvonalak mentén, hosszmetrében tárulhat fel a városszövet és annak szerkezeti gerincelemei. Tovább árnyalja a képet, hogy a jellemzően nagyméretű zárványokból álló területek strukturálódnak, tagolódnak, fontosságuk növekedésével párhuzamosan városi jelentőségű hálózati vonalak futnak át rajtuk. Klasszikus várostervezésre van tehát igény a területeken, ahol a fejlesztési területek paramétereinek megállapításán kívül meg kell határozni a közterületek rendszerét, kialakításuk irányelveit.





33. ábra – A tervezési terület légifotója déli irányból, a Gubacsi híd felől

A tervezési terület még tipikus rozsdaoövet, része az Angyalföldtől Csepelig tartó, mára jelentős részben funkciót váltó, megújuló ipari-logisztikai gyűrűnek, melynek geometriája, elhelyezkedése utal a város lassú, gyűrűs növekedéshez hasonlatos szerves, részben tervezett, részben spontán fejlődésére. Budapest egyik legértékesebb belső fejlesztési tartalék területéről van szó.

Budapest egyik jelentősebb értékalkotási és tartalékfeltárási lehetőségét kínálja a tervezési terület és kapcsolódó térsége. A lehetőség a város közössége számára adott, amiben az önkormányzatokra, mint döntéshozókra, a tulajdonosokra és a fejlesztőkre hárul a felelősség.

A terület szerkezeti kialakítását meghatározó épített és természeti környezeti elemek a következők:

- *Hiányos közlekedési kapcsolatok;* A terület feltárását biztosító közlekedési kapcsolatok ésszerű kialakításának biztosítása szükséges,
- *Körvasúti körút átkötése;* A tervezett átkötés nyomvonalvezetése döntően befolyásolja a kialakítható szerkezetet és a környezeti – közlekedési konfliktusok kezelését,
- *3-as villamos végállomásának áthelyezése a Határ útról;* A villamos nyomvonal-hosszabbításának illeszkednie kell a területen kialakuló beépítéshez. Csepelre történő átvezetése befolyással lehet Pesterzsébettel való kapcsolatára.
- *Ráckevei (Soroksári)-Duna;* A terület beépítési koncepciójának kialakítása során tekintettel kell lenni a meglévő természeti értékekre. Az esztétikus kialakítású, rekreációs funkciót is betöltő Duna-part elérhető kell legyen a környék lakói számára, de a folyónak és élő környezetének védelmét biztosítani kell.



A Kvassay úttól a Gubacsi hídig tartó terület jelenleg is „csipkerózsika-álmát” alusza, azonban több feltétel olyan kedvező és szükséges irányba változik, amelynek hatására megtörhet a területet bénító „varázs”. Az ipar struktúraváltásának hatására a korábbi ipari-termelő és logisztikai funkciók fokozatosan szűnnek meg a nehezen megközelíthető zárványterületen, átmeneti, az ingatlanpiac „ugrására” váró funkcióknak adva át helyüket.

A vasúti szállítás visszaszorulása és a vasúti logisztika fejlődésének hatására a korábban a teljes parti sávot elfoglaló rendező-pályaudvar területének erőteljes csökkentése küszöbön áll, amit tanulmányokban vizsgáltak (ez nem áll a tervezők rendelkezésére). Távlatos döntés esetén az európai példák alapján ezen a helyen a vasúti funkció teljes megszüntetése is felvethető.

Az ingatlanpiac az elmúlt évtizedekben új lehetőségeket keresve Budapesten rátalált a Duna menti területekre. A tervezett BFK és fővárosi közlekedési beruházások a változások nélkülözhetetlen katalizátoraiként vehetők figyelembe.

A terület jelenleg a „hely” ismérveit nélkülözi, korábbi szerepét részben, épületeit csaknem teljesen elvesztette, új, markáns funkció és beépítés még nem jött létre. A kevés kötöttség a fejlesztő számára egyértelmű előny, a területi adottságokra alapozó, organikus szemléletű várostervezés számára viszont nehézség, hiányoznak a kapcsolódási pontok, mértékadó hálózatok, szerkezeti elemek.

A Gubacsidűlő területe nagy lehetőség arra, hogy a két kerület együtt új, Budapesten egyedülálló arculatú, nagy vonzerejű, keresett ingatlanpiaci termékkel álljon elő a minőségilakóterületek építésének-fejlesztésének versenyében. A tervezés célja, hogy a kialakuló környezet „hely” -ként keljen életre, és a kiépítés során az ingatlanfejlesztés képes legyen „városi” értéket teremteni. Ez az értékteremtés nem csak materiális és pénzügyi vonatkozásban értendő, hanem közösségi és kulturális szinten is.

A tervezési területen nincs a lehetséges funkcióknak megfelelő úthálózat a jelenlegi telekszerkezet sem alkalmas fejlesztések fogadására. A szerkezetalakítás szempontjából szerencsés, hogy viszonylag kevés a tulajdonos. Nehézséget jelent a nagy területet elfoglaló, még működő, de rövidtávon (pesszimista scenárió esetén középtávon) visszafejlesztendő/itt megszűnő MÁV rendezőpályaudvar.

A meglévő nyomvonalas létesítmények térséget uraló, korábbi területfelhasználási feltételek között racionálisnak tekinthető terepépítményei a majdani új területfelhasználási rendszerben gazdaságtalannak és helypazarlónak minősíthetők.

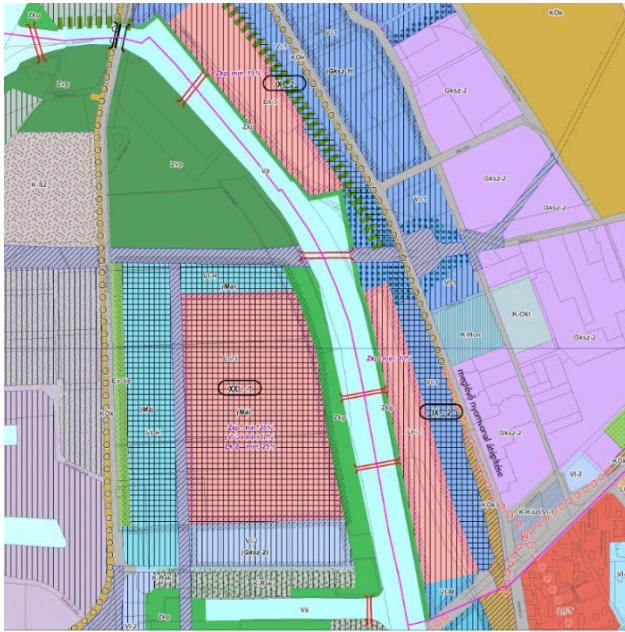
**A szabályozási terv a térség szerepváltozásának megfelelő területszerkezetet nem tud kialakítani, mivel a kiemelt cél erre nem terjed ki, másfelől nincsenek meg a döntések – rendezőpályaudvar sorsa, területe, a HÉV nyomvonala, 150-es vasút –a terület legfőbb rendszereinek elhelyezkedésére vonatkozóan, melyek ismerete alapján lehet meghatározni észszerűen a kapcsolódó alrendszerek szerkezetét.**

A vonzó folyóparti ingatlanfejlesztési területek megnyerése és összefüggő városi közterületi hálózat kialakításának feltétele, hogy a Soroksári úttal párhuzamosan burjánzó vasúti és hulladékterületek racionális keretei létrejöjjenek.

## 1.5. KÖRNYEZETI ÁLLAPOT VIZSGÁLATA ÉS ÉRTÉKELÉSE

### 1.5.1. Zöldfelületek vizsgálata és értékelése

A TSZT Területfelhasználás tervlapja alapján a tervezési területen „Zkp – Közkert, közpark” tőle északra „Szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolat” (zöld vonalkas sraff) található. A területen a kerületi terveszközben figyelembe veendő területfelhasználási egységek aránya **Zkp. min. 10%**.



34. ábra – Budapest Főváros Településszerkezeti tervének TERÜLETFELHASZNÁLÁS tervlapja

35. ábra – Budapest Főváros Településszerkezeti tervének ZÖLDFELÜLET, TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELMEK tervlapja

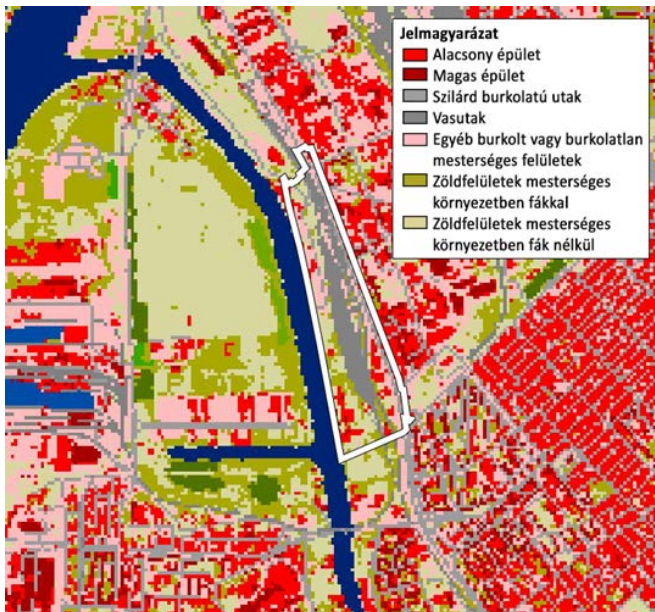
A TSZT Zöldfelület, táj- és természetvédelem tervlapján látható a Ráckevei-Duna mentén, Csepelen elterülő Országos erdőállomány Adattár szerinti **védelmi elsődleges rendeltetésű erdőterület** (világos zöld terület), illetve annak tágabb zónájában az **Ökológiai Hálózat pufferterületének övezete** (vízszintes sraff). A Duna, tervezési területet határoló szakasza **Natura 2000** terület. A tervezési terület keleti határa mentén, a Soroksári úton **Településképi jelentőségű tervezett fasort** jelöl a tervlap.

A tervezési területen nem található értékes, védelemre érdemes növényzet. A belső, felhagyott ipari és gondozatlan területeken invazív, idegenhonos fajok uralják a megindult szukcessziót, a part mentén természetesebb társulások találhatók.

A burkolatlan, biológiailag aktív területek elbokrosodtak, több helyen ligetes faállomány is megjelent.

A telephelyek, vasúti területek biológiailag aktív felületein is a spontán folyamatok következtében jelentek meg a növényzettel borított területek. Főként a cserjésedő gyepek a jellemző, de az állomás épületei körül fás-ligetes területek is előfordulnak. A Ráckevei-Duna partját nádas és galériaerdő-szerű puhafás ligetek kísérik. A terület többi részét a gyepek, cserjésedő és erdőterületek váltják mozaikszerűen, néhol 1-1 szoliter fa is előbújik. A folyamatos fenntartás hiányában rendezetlenek a zöldfelületek. A tervezési terület, valamint a zöldfelületei nem állnak védelem alatt, természetvédelmi korlátozás alatt.





36. ábra – Magyarország Ökosisztéma-alaptérképe (Forrás: <http://alapterkep.termeszetem.hu/> és saját szerkesztés)

Magyarország Ökosisztéma-alaptérképén látható, hogy az épületek, a közlekedési felületek, valamint az „Egyéb burkolt vagy burkolatlan mesterséges felületeken” kívül két kategóriát állapít meg a tervezési területen: **„Zöldfelületek mesterséges környezetben fákkal”** és **„Zöldfelületek mesterséges környezetben fák nélkül”**. Tehát a teljes területet a kategóriarendszere alapján a **mesterséges felszín**ekhez sorolja.



37. ábra – Zöldfelületek vonzaskörzetei (Forrás: Budapest 2030)

A BP koncepció **„Zöldfelületek vonzaskörzetei”** tervlapján látható, hogy sem a tervezési területen, sem pedig annak tágabb környezetében nem található zöldfelület 2000 méteren belül.

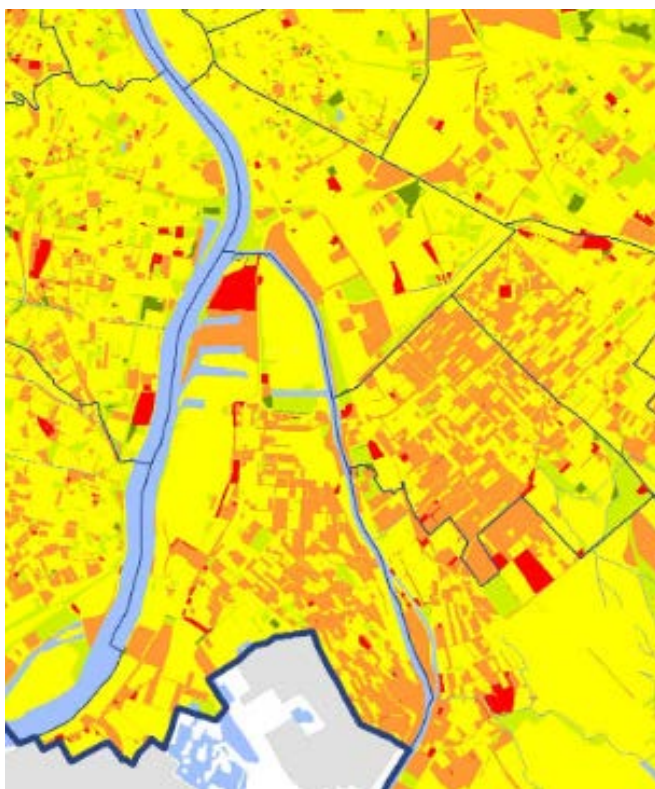


Zöldfelületi intenzitási érték (%)

0 - 10
10 - 25
25 - 35
35 - 50
50 - 75
75 - 85
85 - 100

Az ábra alapján a tervezési terület zöldfelületi intenzitás értéke 25 és 50% között van, amely a tervezési területtől északra és keletre fekvő városrészeknél jobb érték, viszont a tőle nyugatra eső területeknél rosszabb állapotot mutat.

38. ábra – Zöldfelületintenzitás (Forrás: Budapest 2030)



Jelmagyarázat

Zöldfelületi intenzitás változása

-100 - -20 %
-20 - -5 %
-5 - +5 %
+5 - +20 %
+20 - +100 %

A BP koncepció tervlapja alapján a tervezési terület Ráckevei-Duna menti sávján a zöldfelületi intenzitás csökkenése (-20--5%), míg a Soroksári út felőli sávra a növekedés (+5--+20%) volt a jellemző.

39. ábra – Zöldfelületintenzitás változása 2005-2010 (Forrás: Budapest 2030)



40. ábra – Erdőrészletek (Forrás: <http://erdoterkep.nebih.gov.hu/>)

A vizsgált területen nem található erdőrészlet, tágabb környezetében húzódik néhány, elsődleges rendeltetésüket tekintve védelmi erdő, amelyek nem védettek.

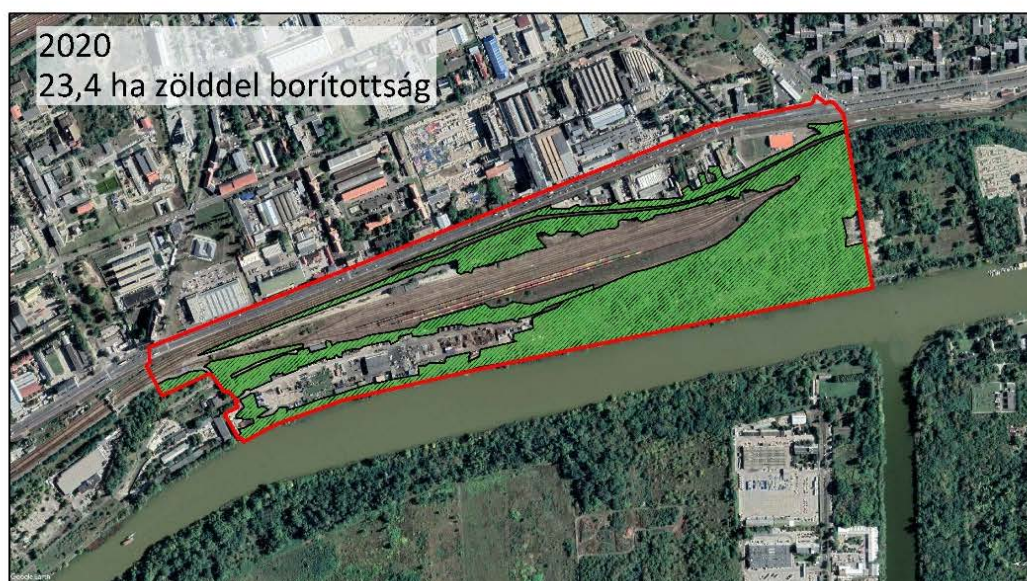
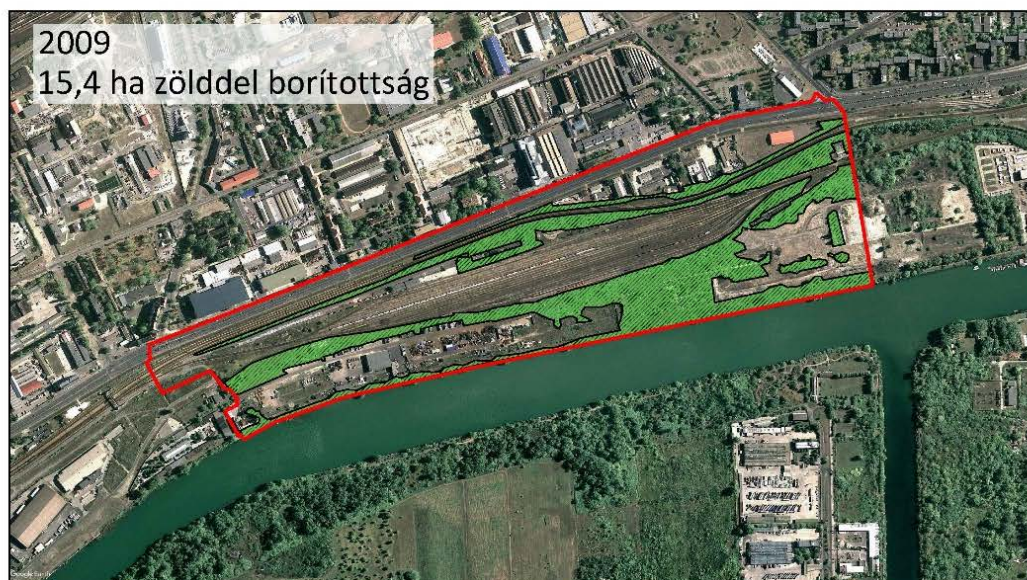
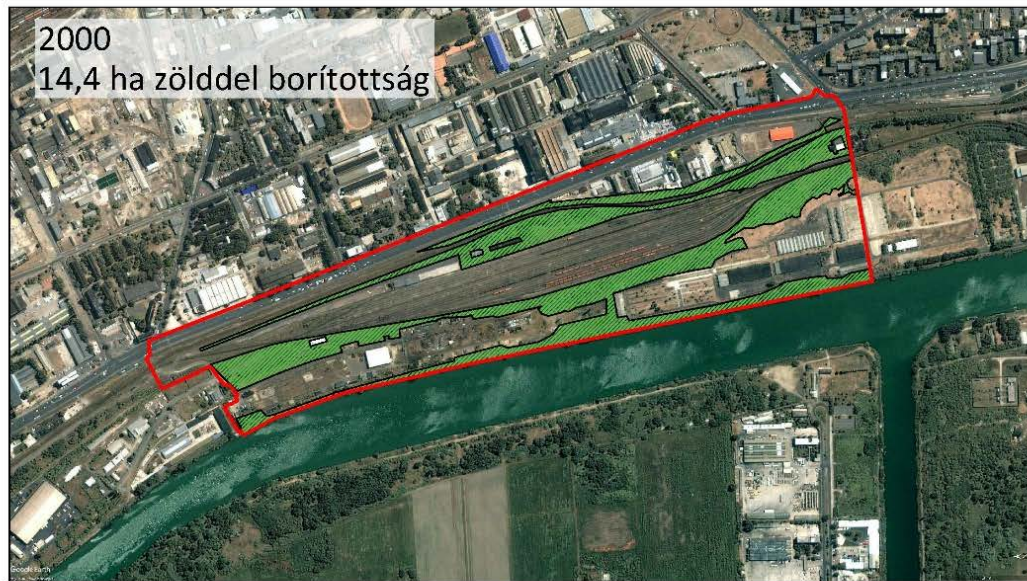
### Zöldfelületek változása



41. ábra – 1944-es légifotó a tervezési területről

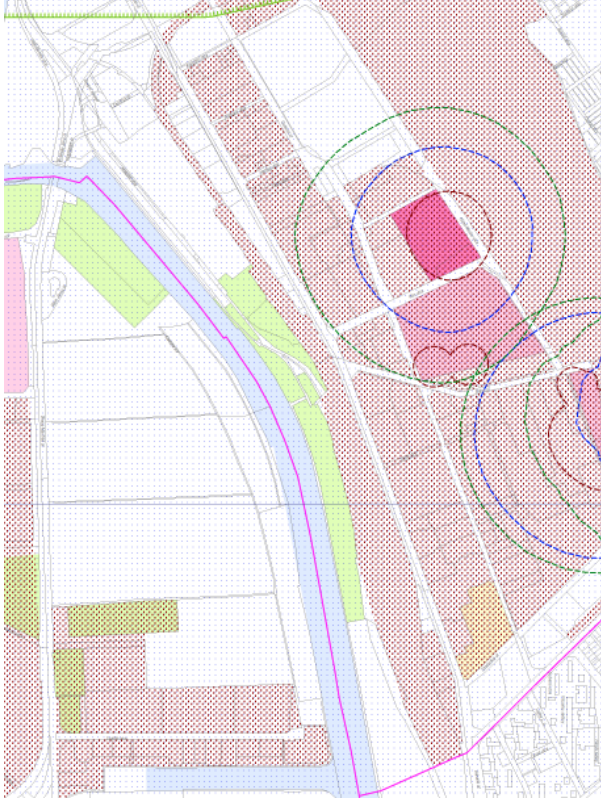
Az 1944-es légifotó alapján sokkal alacsonyabb volt a terület zöldfelületi intenzitása a mai állapothoz képest. Nem volt jellemző a fás, cserjés terület. A kétezres évektől kezdve, az épületek és burkolatok elbontásával, a szukcessziós folyamatok megindulásával, a különböző pionír fajok megjelenésével és elterjedésével egyre zöldült a terület. A légifotó alapján történt vizsgálatok szerint 2000-ben még csak 14,4 ha, míg 2020-ra már 23,4 hektárra terjedt a zöldfelület. Főként a terület délnyugati része erdősült be.





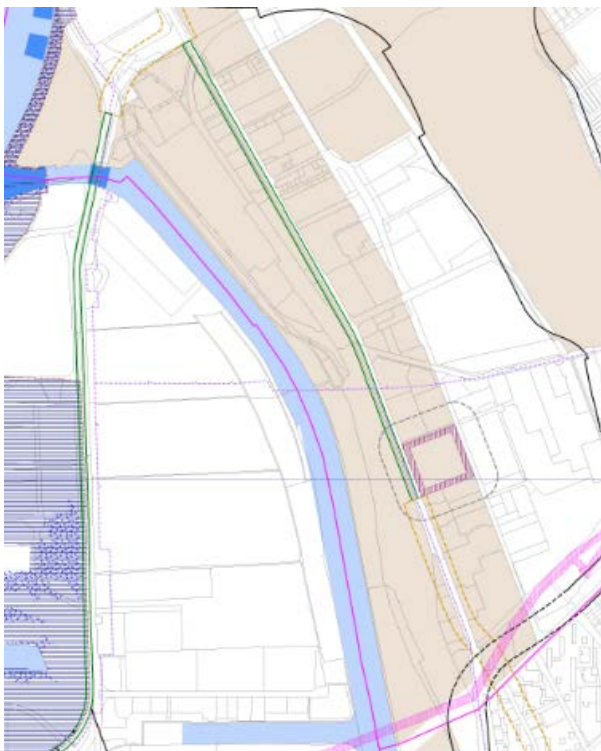
42. ábra – Zöldfelületi intenzitás változása 2000 és 2020 között (Forrás: saját szerkesztés, GoogleEarthPro)



**A környezeti állapot vizsgálata és értékelése**

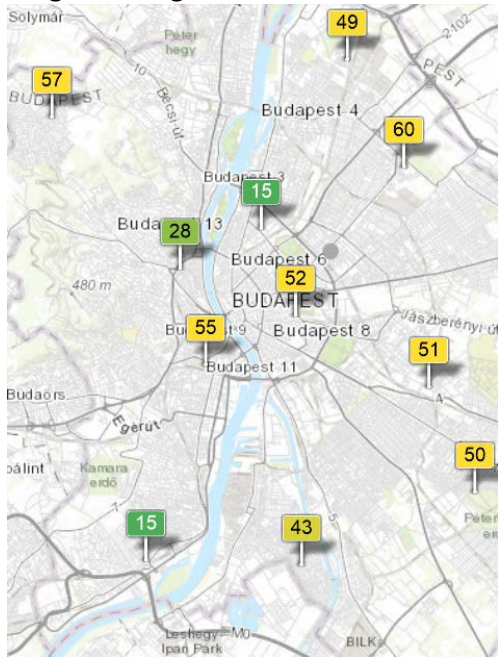
A TSZT Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek tervlapja alapján a tervezési terület része a potenciálisan talajszennyezett övezetnek (piros pöttyözött mintával jelölve). Ivóvízhálózattal ellátott, csatornázatlan terület a tervezési terület északi részén a vasúti terület és a Ráckevei-Duna közötti rész.

43. ábra – Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek (Forrás: Budapest Főváros TSZT)



A TSZT Védelmi, korlátozási területek alapján a világos barnával jelölt övezetet a településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területek alkotják.

44. ábra – Védelmi, korlátozási területek (Forrás: Budapest Főváros TSZT)

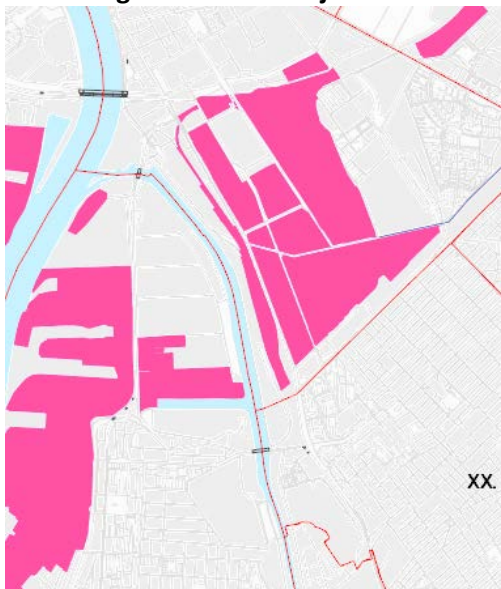
**Levegőtisztaság védelem**

45. ábra – Valós idejű levegőminőség index (Forrás: <https://waqi.info/hu>)

Légszennyezettségi mérőhálózat automata vagy manuális állomás nincs a területen. A tervezési terület nagyjából 5 km-es pufferterületén 5 mérőállomás is található, ahol a „valós idejű levegőminőség index értéke 43 és 55 között mozog, ami mérsékelt állapotot tükröz. „A levegő minősége elfogadható, egyes szennyezőanyagok esetében azonban mérsékelt aggodalomra adhat okot olyan kevés ember számára, akik szokatlanul érzékenyek a levegőszennyezésre. Budapest többi mérőállomásán szintén a „mérsékelt” és a „jó” besorolások a jellemzőek.

„Az ország területének besorolása alapján megállapítható, hogy a Budapesti agglomeráció szennyezettsége a legnagyobb. A vizsgált terület tágabb térségének szennyezettsége a nagy forgalmú közutak és az ipari üzemek jelenléte miatt feltételezhetően nem kedvezőbb az agglomerációs átlagnál. A tervezési terület légszennyezettségét a Soroksári út közúti közlekedési eredetű levegőszennyezése határozza meg. Az üzemi létesítmények technológiai eredetű légszennyező anyag kibocsátása nem jelentős, határérték alatti.

A fűtési eredetű levegőszennyezés nagyságrendje a gázhálózat kiépítettsége miatt nem jelentős.

**Vízminőség védelem – Talajvédelem**

46. ábra – Potenciális talajszennyezett terület (Forrás: Geoportál)

Az ábrán rózsaszín kiemeléssel láthatóak a potenciális talajszennyezett területek. A terület nem tartozik a kiemelt felszín alatti vízminőségvédelmi, a felszín alatti vízbázis védőterületek területek és a felszíni vízbázis védőterületek közé. Ellenben a nitrát érzékeny területek közé sorolható (2013)

(Forrás: <http://web.okir.hu/sse/?group=LAIR>).

Magyarország talajvíztérképei alapján a terület felszín alatti talajvízszint mélysége 0-2 m, Budapest geokalauza szerint folyóvízi kavicsból és homokból áll a talaj (Forrás: <https://map.mbfisz.gov.hu/>).

„Vízvédelmi szempontból kedvező, hogy a csatornahálózat kiépített és a kommunális szennyvizek a közcatornába kerülnek. A csapadékvizek befogadója a Ráckevei (Soroksári)-Duna



## Zajvédelem



### Jelmagyarázat:

- 0 - 5 dB közötti zajterhelési konfliktus
- 5 - 10 dB közötti zajterhelési konfliktus
- 10 dB feletti zajterhelési konfliktus
- Karsztos terület
- Potenciális talajszennyezettség területei
- Alápincézett terület
- Veszélyes hulladékkezelő létesítmény
- Rekultiváció alatt álló/rekultivált hulladéklerakó
- Erőmű/hulladékhasznosító mű
- Fűtőmű

A terület fő zajforrása egyértelműen a Soroksári út, a HÉV és a vasút. A közlekedési létesítmények közvetlen környezetében nem találhatóak zajvédelmet igénylő létesítmények. „Zajvédelmi szempontból a terület távlati fejlesztését a Soroksári út a HÉV és a vasút közlekedési eredetű zajterhelése befolyásolja. Jelenleg a közlekedési létesítmények közvetlen környezetében zajvédelmet igénylő létesítmények nincsenek.

47. ábra – Környezetelemek és terhelhetőségük  
(Forrás: BP koncepció)

## Hulladékgazdálkodás

„A tervezési területen a kommunális hulladék a fővárosi szemétszállítás keretében a kijelölt hulladékkezelőbe kerül. Az üzemi telephelyeken a technológiai eredetű hulladék - nem veszélyes és veszélyes hulladék - átmeneti tárolása megoldott.

## 1.6. KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT ÉS ÉRTÉKELÉS

### 1.6.1. A jelenlegi helyzet és értékelése

#### Közúti közlekedés

A terület környezetének elsőrendű főúthálózati kapcsolata az 5. számú országos főút fővárosi bevezető szakasza a Soroksári út – Helsinki út útvonal. A főút 2x2 forgalmi sáv, a Soroksári úti szakaszon buszsávval, a csomópontok környezetében kanyarodó sávokkal kiépítve. A főút forgalma a Határ úttól délre 42.000 Ej/nap, észak felé fokozatosan növekszik. 45–50.000 Ej/nap, a Kvassay Jenő úti csomópont térségében a csúcsidei forgalmat csak torlódásokkal képes lebonyolítani. Csomópontjai összehangolt jelzőlámpás szabályozásúak.

Az észak–déli irányú főúthoz kelet felől csatlakozó főutak közül:

- A Határ út elsőrendű főút, 2x1 forgalmi sáv, a sugárirányú főutakat összekötő hálózat része. Az út forgalma 15 – 20.000 Ej/nap, kapacitása 90 %-ig kihasznál.
- Az Illatos út másodrendű főút, 2x1, illetve 2x2 sáv, szakaszokkal, a Soroksári utat az M5 bevezetés–Határ úti csomóponttal köti össze. Forgalma 12 – 20.000 Ej/nap.

A területtől délre, a XX. kerületben elhelyezkedő, a Ráckevei (Soroksári) Dunaág feletti Gubacsi híd–Csepeli átvjáró útvonal Pestszenterzsébet és Csepel központját köti össze. Az útvonal 2x1 forgalmi sáv, a Ráckevei HÉV vonalat és a Helsinki utat felüljárón keresztezi. Kapcsolatait a Helsinki úttal jelzőlámpás szabályozású alcsomópontok biztosítják. Forgalma 36.000 Ej/nap, kapacitáskihasználtsága a csúcsidőszakokban 100 %-os.

A terület jelenlegi közúti kapcsolatai nem alkalmasak jelentős forgalom lebonyolítására:

- Déli irányban a Gubacsi hídfő alatt átvezető, a Ráckevei (Soroksári)-Duna partján kiépített út 5,0 m széles, elavult kockakő burkolatú, kapacitását nagymértékben korlátozza a Csepeli átvjáró

lehajtó ág–Vízisport utcai csatlakozása, 5 ágú, forgalomtechnikai szempontból rendezetlen. A Csepeli átjáró déli oldali, kétirányú útja a Ráckevei HÉV vonalat szintben keresztezve, csak kisíves kapcsolatokkal csatlakozik a Helsinki úthoz.

- Északon a Soroksári úthoz való kapcsolatot a Beöthy utca biztosítja, amely a területtől északra, attól közel 1,0 km-re keresztezi a MÁV Kelebiai vonalat és a Ráckevei HÉV vonalat; ez 5 m széles aszfalt burkolatú út.
- A Hídépítő utca a területtől 2 km-re északra csatlakozik a Kvassay Jenő úthoz, a Helyi Kikötő út – Csepeli rakpart útvonalon. Az útpálya elavult aszfalt és nagykockakő burkolatú, szélessége 4,0 és 7,0 m között változik.

### **Közösségi közlekedés – Vasút**

A terület és a Ráckevei HÉV vonal között húzódik a MÁV 150 számú Budapest–Ferencváros–Kunszentmiklós–Kelebia vonala. A vonal Budapest Soroksári út állomástól északra kétvágányú, délre egyvágányú, villamosított, az országos törzshálózat része. Soroksári út állomása a területtől kb. 0,5 km-re északra, Pestszenterzsébet megállója 1 km-re délre van.

Az állomások utasforgalmi szerepe jelentéktelen, a vonalon elsősorban teherszállítás van, mivel ez a vonal a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ vasúti kapcsolata.

A terület északi határán van a Soroksári út Rendező pályaudvar, amely a Csepeli vontatóvágányon Csepel Szabadkikötő és az Ipartelepek teherforgalmi kiszolgálását biztosítja. A rendező pályaudvar 24 vágányos, nem villamosított.

A Csepeli vontatóvágány egyvágányú, a pályaudvar 104,5 mBf szintjéről rámpás szakaszon éri el a Gubacsi hídon áthaladó 107,1 mBf szintjét.

A Budapest Közvágóhíd–Ráckeve H6 HÉV vonal fővárosi szakasza kétvágányú, a XXIII. –XX. kerület kapcsolatán kívül agglomerációs utasforgalma is van. A vonal infrastruktúrája elavult, utasforgalma sem jelentős 1.200 utas/óra/2 irány. A csúcsidőszakokban 12 percenként közlekedik. A terület környezetében 3 megállója van: Kén utca, Timót utca és Pesterzsébet felső. A HÉV megállók közül a Pesterzsébet felső jelentősebb utasforgalmú.

Városi léptékekben a Hungária körút és a Gubacsi híd közötti területsáv a kötöttpályával a fajlagosan legsűrűbben behálózott, ugyanakkor a legrosszabb tömegközlekedési színvonalat nyújtó budapesti területek közé tartozik.

### **Közösségi közlekedés – Autóbusz közlekedés**

A Soroksári út–Helsinki út vonalán közlekedő **23, 23E** autóbuszjáratok Pesterzsébet és a főút menti területek utasforgalmát bonyolítják le a Boráros téri végállomáson jó átszálló kapcsolattal. A járatok csúcsidőben 5 percenként közlekednek, megállók a terület környezetében a Szabadkai útnál és a Helsinki úton vannak.

A Helsinki út–Határ útirányban közlekedő **66E** járat a Soroksár, Pesterzsébet felől az M3 metró Határ úti állomása felé irányuló utasforgalom vonala.

A Csepeli átjáró–Gubacsi híd irányban közlekedő **35, 36, 148, 151** járatok Csepel és a dél-pesti kerületek kapcsolatát biztosítják. Közös követési idejük a Csepeli átjárónál csúcsidőben 2-3 perc.

A Csepeli átjárótól délre levő Gubacsi lakótelep kapcsolatát Pesterzsébet központjával a **119**-es járat biztosítja.

### **Kerékpáros és gyalogos közlekedés**

A terület környezetében jelenleg csak a Gubacsi hídon van Csepel felé kiépített kerékpárút. A Ráckevei (Soroksári)-Duna mentén az EuroVelo 6 kerékpáros útvonalat meglévő útpályákon, illetve a parti úton jelölték ki.

A terület gyalogosan a Gubacsi hídfő felől, illetve északi irányból a Beöthy utcán közelíthető meg, a vasúti pályákon nincs kiépített gyalogos keresztezés.

### 1.6.2. A területet érintő közlekedésfejlesztési tervek

#### Közúti közlekedés

- A területet közvetlenül érinti a tervezett **Körvasút menti körút** nyomvonala, a IX. és XX. kerület határán, a Határ út vonalában. A tervezett 2 x 2 sávós út alagútban halad át a vasúti pályák a dunaparti terület és a Ráckevei (Soroksári)-Duna alatt. A Körvasút menti körút a főváros összes sugárirányú főútját összekötő elsőrendű főút, tanulmányterve elkészült, Csepel és Albertfalva között Duna-híd építését irányozza elő. A tervek közúti kapcsolati lehetőséget biztosítanak a Gubacsidűlő területével a Határ út irányából.  
Megvalósítása hosszú távon várható, hiszen jelenleg – a két főúthálózati projekt közel azonos funkciójú – a tervezett Galvani út–Illatos út irányú híd megvalósításának előkészítése van folyamatban.
- A Gubacsidűlőtől északra az Illatos út vonalában tervezett Új Duna-híd, a Galvani úti Duna-híd folytatásában, a vasutak és a Soroksári út fölött halad át. A tervek szerint nem lesz közúti kapcsolata a IX. kerületben a Ráckevei (Soroksári)-Duna menti területekkel.
- A Gubacsi híd felújításával, és a Topánka utca–Csepel irányú tervezett villamos – átvezetéssel összefüggésben a közúti kapcsolat átépítése – fejlesztése is várható, megvalósításának ideje bizonytalan.
- A Déli Városkapu Masterplan tervezett úthálózata, az Illatos úti híd alatt átvezető közúti kapcsolatot biztosít déli irányban a Gubacsi dűlő felé.

#### Vasúti, gyorsvasúti, villamosvasúti közlekedés

- A **150 számú Budapest–Kelebia vasútvonal** közvetlen kapcsolatának kialakítását a Déli összekötő vasúti híddal és a Ferencvárosi rendező pályaudvarral a TSZT és az FRSZ is a Pesterzsébet felső–Ferencvárosi pályaudvar szakaszon a vonal új nyomvonalra helyezésével jelölte ki. A tervezett vonal a Helsinki út és Gubacsi út között alagútban vezetve éri el a rendezőpályaudvar területét. A terv szerint a jelenlegi vonal déli irányából kapcsolat épül ki a H6 HÉV vonallal. A projekt megvalósítása csak hosszú távon várható, a Kelebiai vasútvonal déli szakaszának korszerűsítésétől független ütemezéssel.
- A **Csepeli vontató vágány** felújításának előkészítése folyamatban van. A program keretében a Gubacsi hídtól északra új hídon kerül sor a vágány átvezetésére.
- A **H6 Budapest–Ráckeve** vonal tervezése folyamatban van, a terv szerint az ún. Észak-déli regionális gyorsvasúti rendszer részeként. A program szerint a csepeli H7 vonallal közös alagút – szakaszon a Kálvin téren kapcsolatot biztosít az M3 és M4 metróval, távlatban összekötve a H5 Szentendrei – HÉV vonallal. A H6 vonal Soroksári út menti szakasza a Beöthy utcától északra felszín alá kerül. Az Illatos úttól délre eső szakaszán a korábbi, tanulmányterv szintű tervekben Pesterzsébet központja alatti, felszín alatti vezetésű szakasz is szerepelt, azonban a HÉV beruházás keretében a vasúti infrastruktúra a jelenlegi nyomvonal megtartásával és annak bevágásba süllyesztésével számol. Fontos fejlemény, hogy a Kén utca – Nagysándor József utca közötti szakaszon a 150-es számú vasútvonal és a HÉV-pálya közös folyosóba kerül, ezáltal minimalizálva a területigényt és a párhuzamos kötőpályás infrastruktúraelemek izoláló hatását.
- A főváros fejlesztési tervei a **3-as villamos** vonal meghosszabbításával számolnak Pesterzsébet központját érintve a Topánka utca–Gubacsi híd–Csepel, Ady Endre útirányban, távlatban a Duna-hídon Albertfalva felé átvezetve.
- A Déli Városkapu Master Plan a **2-es/24-es villamos** déli meghosszabbítását tartalmazza a fejlesztési területen, az Illatos úti hídfő térségéig történő meghosszabbítás lehetőségével.

#### Kerékpáros és gyalogos közlekedés

A TSZT a Ráckevei (Soroksári)-Duna, mentén jelölte ki az EuroVelo 6 nemzetközi és országos kerékpáros útvonal nyomvonalát. A Déli Városkapu Master Plan és az Evezőspálya terve is a Duna-ág mentén legalább 3,0 m széles kerékpárút kiépítésével számol.



## Vízi közlekedés

A Ráckevei (Soroksári)-Duna fejlesztésére vonatkozó tervek, illetve az északi szakaszát érintő Déli Városkapu terv is kishajó közlekedési rendszer kialakítását javasolja.

A Kvassay zsilip nem alkalmas a Duna hajózási rendszerének meghosszabbítására a Duna-ág felé.

## 1.7. KÖZMŰVESÍTÉS

### 1.7.1. Közmű- és elektronikus hírközlés helyzetfeltárás

A IX. kerületben, a 38199/2, 38198/1, 38197, 38086/27, 38086/28 hrsz-ú telkek északi határvonala - Soroksári út - déli kerülethatár - Ráckevei-Soroksári Duna-ág által határolt területen jelenleg MÁV Soroksári úti rendezőpálya területe található, melyben egy-egy meglévő, működő raktározási, gazdasági kereskedelmi szolgáltató hasznosítású terület ékelődik, a területen néhány felhagyott, erdőszülő telephely is található. A Soroksári út mellett a Ráckevei HÉV vonala halad, a Hídépítő utca felől megközelíthető területen a Loacker Hulladékhasznosító Kft. csarnoképületei vannak, mely részben irodaként is funkcionál.

A vizsgált terület teljes közműellátással rendelkező környezetben fekszik, mely számára is kiépítették a teljes közműellátás lehetőségét. A teljes közműellátásra a városi közhálózati rendszer részeként kiépült a vízellátás, a szenny- és csapadékvíz elvezetés, a villamosenergia ellátás, a földgázellátás, valamint a vezetékes elektronikus hírközlés.

A vizsgált terület közműellátásához a közhálózati csatlakozásokat, villamosenergia, víz, szennyvíz, gáz bekötéseket a Soroksári úton haladó közművekről építették ki. A csapadékvizek befogadója az Illatos-árok, amely az Illatos úton közelíti meg a vizsgált területet és torkollik a Ráckevei-Soroksári Duna-ágba.

A közmű vizsgálatok az E-közmű nyilvántartásának a felhasználásával készültek, a vizsgált területet is magában foglaló hatályos Kerületi Építési Szabályzatban rögzítettek figyelembevételével.

### 1.7.2. Vízellátás

A kerület ivóvíz ellátási rendszere a főváros egységes vízellátási rendszeréhez, a főnyomócső és gerinchálózatához csatlakozik. A főváros ivóvíz ellátását a Fővárosi Vízművek Zrt. szolgáltatja.

A vízellátás bázisai a Szentendrei és a Csepel szigeti, valamint a Duna északi partja mellé telepített kútsorok, ahonnan táplált gerincvezeték hálózat szövi át a főváros területét. A kutak vízbázisának vízminőség védelmét szolgáló hidrogeológiai védőterület kijelölésre került, az nem éri el a területet, de a vizsgált terület térsége kiemelt vízminőség-védelmi terület övezetén fekszik, az arra vonatkozó előírásokat figyelembe kell venni.

A főváros vízellátó hálózata a város nagy kiterjedtsége és az eltérő topográfiai viszonyai miatt különböző ellátási zónákra van felosztva. A vizsgált terület a 20. számú, ún. Pesti alappzónához tartozik, amely a pesti oldal fő vízmű telepétől, a Káposztásmegyeri teleptől a Gellérthegyi tározóig, valamint Soroksárig terjed és végső soron majdnem az egész pesti oldal alapellátását szolgálja. A zóna hálózatában a víznyomást az un. Sánc utcai (80 000 m<sup>3</sup>) ellennyomó medenceként működő tározó fenékszintje (ffsz:150,0 mBf) határozza meg.

A pesti alappzóna hálózatának jellemzője, hogy a zónán keresztülhalad az egész budapesti hálózat ellátásában szerepet játszó nagy átmérőjű főnyomóvezetékek, amelyek a vízmű gépházakat kötik össze az ellennyomó tározókkal.

A körzetben ilyen vezeték a vizsgált terület északi részén, a Hídépítő utca végén üzemelő a Fővárosi Vízművek Délpesti Ipari Vízkivételi Műtől induló két nagy átmérőjű NÁ 800-as ipari vízvezeték, mely az Illatos úton, valamint a Kén utca – Gubacsi út nyomvonalán halad tovább a pesti ipari területek ellátására.

A másik ilyen vezeték a Csepeli Vízműtől induló NÁ 1200-as átmérőjű vezeték, amely a Határ út északi oldala mellett a Török Flóris utcáig van megépítve, onnan a Török Flóris utca nyomvonalon halad tovább, de már csak NÁ 700-as mérettel.

A Soroksári úton NÁ 300-as öv gerincvezeték épült ki, amelyről a vizsgált terület közműellátásához a közhálózati csatlakozásokat építették ki. A többi utcában lévő vezetékek NÁ 100-as, NÁ 125-ös, illetve NÁ 150-es öv paraméterűek. Ezeknek a vezetékeknek az anyaga jelzi, hogy a hálózat régi építésű, ezek általánosan ma már nem tekinthetők korszerűnek.

A vizsgált területen üzemelő vízvezetésekre az előírásoknak megfelelően a szükséges tűzivíz csapok elhelyezésre kerültek, amelyek a térség számára a mai feltételek között a megfelelő tűzivíz ellátást biztosítani tudják.

### **Szennyvízelvezetés**

A kerület területe a felszín alatti vízminőség-védelmi övezet területén fekszik, amelyre vonatkozó 9/2019 (VI.14.) MvM rendelet előírásai alapján az érintett területről a szennyvizet közcsatornás hálózattal kell kivezetni, a csapadékvizek elvezetés megoldási lehetőségei is korlátozottak és a helyi építési szabályzatban a területre vonatkozóan egyedi szabályozást kell előírni. Továbbá a 27/2004 (XII.25) KvVM rendelet szerint a kerület területe érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi területen fekszik. Ezek a hidrogeológiai adottságok különösen igénylik, hogy a szennyvíz kerületi szinten közcsatornával kerüljön elvezetésre.

A vizsgált terület térségében egyesített rendszerű vízvezetés üzemel. A csatornahálózat üzemeltetője a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. Az egyesített rendszerű csatornahálózat az összegyűjtött szenny- és csapadékvizeket a csepeli Központi Szennyvíztisztító telepre szállítja, ahol azok megtisztításra kerülnek, a tisztított szennyvizet befogadja a Duna.

A vizsgált terület mellett a Soroksári úton halad a pesti csatornahálózat egyik fő gerinccsatornája, a 100/150-es méretű fő gerinccsatorna, amely a vizeket a Ferencvárosi szivattyútelepre szállítja. Ebbe csatlakozik az Illatos úti 70/105 méretű csatorna, a Gubacsi út egy rövidebb szakaszán megépített 60/90-es csatorna, illetve a Timót utcai 80-as csatorna és a Határ úti 50-es és 60/90-es méretű csatorna.

### **Csapadékvízvezetés**

A kerület, benne a vizsgált terület a Ráckevei-Soroksári Duna-ág vízgyűjtőjén fekszik, a kerület területéről elvezetendő csapadék- és felszíni vizek befogadja a Duna. A kerület Dunába torkoló főbb vízfolyása az Illatos-árok, amely az Illatos úton közelíti meg a vizsgált területet és torkollik a Dunába.

Az Illatos-árok a tágabb térségből fogadja be az árkokkal, elválasztott csatornákkal összegyűjtött csapadék- és felszíni vizeket és így érkezik a vizsgált városrész területére. A vizsgált területen zárt szelvényel halad át.

#### **1.7.3. Villamosenergia ellátás**

A főváros villamosenergia-ellátását az ELMŰ Hálózati Kft biztosítja. A villamosenergiát a MAVIR Zrt által üzemeltetett együttműködő országos nagyfeszültségű átviteli hálózati rendszerről vételezi az iparági alállomásoknál. Az iparági alállomásokról induló 132 kV-os főelosztó hálózat táplálja a szolgáltatás hálózati rendszerének bázisainak tekinthető alállomásokat.

A vizsgált területtől keletre, a Határ út mellett üzemel a térség villamosenergia ellátásának egyik bázisa, a Pesterzsébet 132/10 kV-os alállomás. Az alállomás 132 kV-os betáplálását a Népliget és a Csepel 132/22 kV-os alállomás felől kiépített kétrendszerű szabadvezeték hálózaton keresztül biztosítják.

Az iparági állomástól induló 132 kV-os oszlopokon haladó főelosztóvezeték a vizsgált terület déli oldalán halad végig. A 132 kV-os főelosztó vezeték nyomvonalát és 18-18 m-es biztonsági övezetének helyigényét a továbbtervezés során figyelembe kell venni. A 132 kV-os főelosztó hálózat biztonsági övezetében való építés és területhasználati korlátozásokat a 2/2013 (I.22.) NGM rendelet rögzíti.

A IX. kerület, benne a vizsgált terület fogyasztóinak ellátására középvezetékű elosztóhálózatot építettek, amely felfűzi a fogyasztói transzformátor állomásokat. A vizsgált terület a szolgáltató 10 kV-os hálózati rendszeréről ellátott. A fogyasztói igények a transzformátoroktól táplált kisműködésű elosztóhálózatról nyernek kielégítést. A kisműködésű elosztóhálózat, hasonlóan a középvezetékű hálózatokhoz, döntően földalatti kivitelezéssel épültek.

#### **1.7.4. Földgázellátás**

A főváros földgázellátásának üzemeltetője az MVM Főgáz Földgázhálózati Kft. A főváros gázellátása egységes hálózati rendszerrel épült ki. A kerület gázellátása a fővárosi egységes hálózati rendszerének része.

A térség ellátásának bázisa a nagyközép-nyomású gerinchálózat, amelynek táppontja a X. kerületben, a Salgótarjáni utca, Gyöngyike utca kereszteződésénél lévő gázátadó állomás, ahonnan induló nagyközép-nyomású és a középnyomású hálózatok táplálják be a körzet kisnyomású és középnyomású hálózatát.

A vizsgált terület térségében a nagyobb fogyasztók ellátását részben közvetlen a nagyközép-nyomású gerinchálózatról kiépített bekötéssel, részben a körzeti nyomáscsökkentők betáplálásával biztosítják. A fogyasztók ellátása a körzeti nyomáscsökkentőktől induló kisnyomású elosztóhálózatról megoldott.

#### **1.7.5. Távhőellátás**

A kerületben a lakótelepek hőellátására létesült a távhőszolgáltatás, amelynek hőbázisai a szomszédos kerületekben üzemelő Kelenföldi és a Kőbányai Hőerőmű.

A vizsgált terület térségében, a szomszédos XX. kerületben, a Határ úti melletti lakótelep ellátására épült ki távhő hálózat, de az a vizsgált terület ellátásában nem vesz részt.

#### **1.7.6. Elektronikus hírközlés**

##### **Vezetékes elektronikus hírközlés**

Budapest, benne a IX. kerület, s így a vizsgált terület vezetékes távközlési ellátását jelenleg a Magyar Telekom Nyrt. biztosítja. A Budapesti szekunderközpontozó Budapest Orczy tér alközpont a vezetékes távközlési hálózatának bázisa. A főváros teljes közigazgatási területe 1-es körzetszámon csatlakozik az országos, illetve nemzetközi távhívó hálózathoz.

A vizsgált terület térségben kiépített vezetékes távközlési hálózatok döntően földalatti kivitelezéssel épültek.

##### **Vezeték nélküli hírközlés**

A távközlési ellátottságot tovább növeli a vezeték nélküli mobiltelefonok használata. Ennek területi korlátja nincs. Budapest IX. kerület területén valamennyi vezeték nélküli táv- (Magyar Telekom, Telenor, Vodafone) szolgáltató megfelelő vételi lehetőséget tud biztosítani.



## 2. JAVASLAT

A terület ingatlanpiaci pozíciója az újra és újra előtérbe kerülő, a területet és a szomszédos térségeket érintő fejlesztési elképzeléseknek köszönhetően javul, emiatt a jövőben szükségessé válik a közép/hosszú távú fejlesztési lehetőségek biztosítására, valamint a fejlesztési igények közötti összhang megteremtésére irányuló fejlesztési szempontokat is kezelő terv (pl.: mesterterv) kidolgozása. A területen lévő adottságok miatt lassú, de komplex változás várható, melyet jelen településrendezési eszköz készítés során a megfelelő részletezettségű tervezéshez szükséges információk hiányában egy átmeneti, az ütemezett fejlődést biztosító keretek határozhatók meg.

A kiemelt projekthez kapcsolódóan a KÉSZ javaslat kidolgozásának lényeges elemei az alábbiak:

- A KÉSZ kidolgozásának az **elsődleges célja az Új Duna-híd megvalósulását biztosító szabályozási feltételek megteremtése.**
- A terület jövőképeinek megfelelő területfelhasználási és településszerkezeti elemek kialakítása a terület beillesztése a magasabb szintű terműveletek előírásaiba a célzott tervezési keretek között.
- A tervezett **Duna parti sétány és az Evezőspálya szabályozási terven történő meghatározása** is a terv része.
- A terület szabályozásának javaslata a rövid távú fejlesztési igények és a hosszú távon várható elképzelések megvalósulásának biztosítása között megteremti a kapcsolatot, mindezt a szomszédos területek fejlesztési elképzeléseivel összhangban.

### 2.1. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

#### Általános követelmények:

A terület jelenlegi adottságai nem teszik lehetővé az építést, hiszen a területre nincs hatályos KÉSZ; sem közlekedési kapcsolatait, sem közművesítettségét tekintve nem adottak a terület beépítésének feltételei.

Az OTÉK 10. § (2) b) bekezdése lehetőséget ad a feltételhez kötött telekalakítás és építési tevékenység meghatározásra, miszerint:

*az önkormányzat valamennyi rendeltetés létesítését feltételhez kötheti, és az e rendeletben az adott általános használathoz rendelt rendeltetéseket korlátozhatja.*

Ezzel összhangban a KÉSZ javaslatban kidolgozásra került a *feltételhez kötött telekalakítás és építési tevékenység*, mely a magasabb rendű jogszabályokban meghatározott rendezési követelmények, valamint az alábbiakban rögzítettek teljesítése esetén lehet csak rendezett, építésre alkalmas állapotról beszélni:

Az építési övezetekben feltételhez kötött telekalakítás és építési tevékenység, mely alapján a KÉSZ előírásai szerinti telekalakítás és építési tevékenység csak az alábbi összes feltétel együttes teljesülését követően válik lehetségessé:

- a nemzetgazdasági szempontból kiemelt fejlesztés – az Új Duna-híd és kapcsolódó közlekedési infrastruktúrája – számára előírt területek biztosítása,
- a terület megközelítését biztosító közlekedési területek kialakítása,
- a követelményeknek megfelelő közműhálózatok kiépítése,
- a Duna parti szerkezeti jelentőségű városias sétány területének kialakítása
- kármentesítési feladatok végrehajtása.

A TSZT-ben és FRSZ-ben megjelenő „Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület”-tel és a „Jelentős változással érintett terület”-tel érintett területrészekben a KÉSZ-ben rögzített *Feltételhez kötött telekalakítás és építési tevékenység* által biztosítható az ütemezett és megfelelő infrastruktúrával rendelkező átalakulás.

**Övezetek, építési övezetek kijelölése:**

A tervezési területen az TSZT és FRSZ által meghatározott főbb elemeket rögzítő szabályozási javaslat készült, figyelembe véve a kiemelt beruházás, a megrendelői és finanszírozói igényeket.

A NIF Zrt. adatszolgáltatásként megküldött Új Duna-híd tervei figyelembevételével közlekedési terület kiszabályozása tervezett a tervezési terület északi határán, a Ráckevei (Soroksári) Duna-ág és Soroksári út közötti területen. A KÉSZ javaslata az RSD-hídnak és kapcsolódó közlekedési infrastruktúrájának a jelenlegi tervek szerint biztosítja a helyet, azonban az Új Duna-híd tervein szereplő kerékpáros spirálrampa helyett a kerület esztétikusabb és kerékpáros barát megoldást igényelt az előzetes egyeztetéseken. A lehajtó változatok eltérő területigényét a terv a véleményezés során kialakuló megoldás alapján tudja rögzíteni.

A Duna-parti sétány zöldterülete a tervezési területen az FRSZ szerint meghatározott szélesség figyelembevételével, helyenként az evezőspálya partisáv határától mért 10 m széles sávval bővítve került kijelölésre. A változó szélességű (21-30 m) zöldterületen az FRSZ-ben jelölt tervezett szerkezeti jelentőségű városias sétány és az EuroVelo tervezett nyomvonala is feltüntetésre került. A zöldterület és az EuroVelo 6 kerékpárút hálózat folytonosságának biztosítására is tartalmaz előírást a rendelet tervezete. Az OTÉK 27. § és a 2. melléklet 2. táblázatában foglalt előírások határozzák meg a közparkra vonatkozó létesítési feltételeket és paramétereket, melytől eltérő előírások nem kerültek meghatározásra a KÉSZ-ben, azonban a Duna-parti sétányon biztosítandó közlekedési felületek elhelyezése miatt a 70%-os minimális zöldfelületi mérték biztosíthatósága kérdéses, ezt a további műszaki tervezési folyamatok során kell tisztázni és egy későbbi KÉSZ módosítás során kezelni.

A Ráckevei-(Soroksári) Duna, egyben az evezőspálya vízgazdálkodási területe a TSZT/FRSZ-ben rögzített módon került kijelölésre, így a tervezési terület északnyugati határán a kijelölt Vá/IX-G-1 övezet a 38093 hrsz-ú ingatlanon túl a vele szomszédos közterületekre és magánterületekre is kismértékben kiterjed. Az evezőspálya partisáv területigénye részben a Vá/IX-G-1 övezetet is érinti, ezen a részen a partvonal korrekcióját tervezik a pályák és a kameraút megfelelő kialakítása érdekében. A tervezési területet érintő egyik tervezett időmérő ház a megküldött tervek szerint félig a Zkp és félig a Vá övezetek területét érintően tervezett. **A tervezett épület a TSZT/FRSZ által meghatározott területfelhasználások miatt nem engedélyezhető, javasolt az FRSZ módosítása az evezőspálya parti sávjának határai figyelembevételével!**

Az FRSZ-ben megjelenő, *jelentős változással érintett területen Zkp min. 10%* nagyságú zöldterületi mérték került meghatározásra. Erre vonatkozóan a TSZT leírás az alábbiakat fogalmazza meg:

*„Általános elv, hogy az új lakóterületek létesítésére irányuló, infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett területeken (lásd 1.2.3. fejezet Egyéb szerkezeti elemek) belül zöldterület alakítandó ki. [...] Ezzel jelen terv a szükséges zöldterületek méretét meghatározza, de a térbeli kijelölés a kerületi tervben történhet.*

*Hasonlóképpen indokolt egyes, lakóterületi fejlesztést célzó, jelentős változással érintett területen is közcélú zöldterületek kijelölése. Az érintett területeken belül kialakítandó közcélú zöldterület, összhangban a városökológiai szempontokkal, a majdani beépítés nagyságától függően került meghatározásra és lett feltüntetve a Területfelhasználás c. tervlapon.”*

A jelentős változással érintett terület részben a rendezős-pályaudvar területét érintően (~1,9 ha) került kijelölésre, mely távlati hasznosításával kapcsolatos döntések még nem állnak rendelkezésre. Az összesen 20,6 ha nagyságú *jelentős változással érintett területhez kapcsolódóan* a zöldterület kijelölése a rendezőpályaudvar területére tervezett (2,4 ha). Fontos rögzíteni, hogy a magánterületeken a beruházó távlati szándékának ismerete, a rendezőpályaudvar jövőbeni tervei, valamint a belső közlekedési hálózat

területigényének letisztulását követően **a 38197 hrsz-ú telken kijelölt zöldterület helyét pontosítani szükséges!**

A rendező-pályaudvar területe az FRSZ alapján részben *Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület*, ez a más jogszabály által elrendelt szabályozási elem kijelölésre került a szabályozási terven, valamint az FRSZ szerinti Vi-1 területfelhasználásba sorolása tervezett a területnek, a szomszédos Szilvamag telkeinek délnyugati részével együtt. A Szilvamag telkeinek Soroksári úthoz közelebbi területén kötöttpályás közlekedési terület került meghatározásra, valamint *közlekedési infrastruktúra fejlesztés számára területbiztosítás* szabályozási elem a TSZT/FRSZ alapján.

A Trk. 10. §-ának megfelelően a TSZT területfelhasználási egységenkénti ütemezéssel határozza meg az egyes területeket, ahol a megfelelő ütemezés érdekében meghatározza a terület igénybevételéhez szükséges külső infrastruktúrát. A tervezési területen Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett területként jelölt területen az igénybevétel feltétele:

- Budapest-Kelebia vasútvonal átvezetése a Ferencvárosi rendező-pályaudvaron,
- Budapest-Ráckeve HÉV vonal bevezetése a Kálvin térig.

A változással érintett területi jelölés indoklása a TSZT alátámasztó munkarésze szerint az alábbi:

*„Az elkülönülő változások térbeli jelölésével világossá teszi a tervnek azon törekvését, hogy elsősorban a jelenleg infrastruktúrával jól ellátott, de azt nem kellőképpen kihasználó alulhasznosított, vagy hasznosítatlan területekre kell terelni a lehetséges fejlesztéseket. Ezek változással érintettként jelölt, megfelelő szándék esetén fejleszthető területek.”*

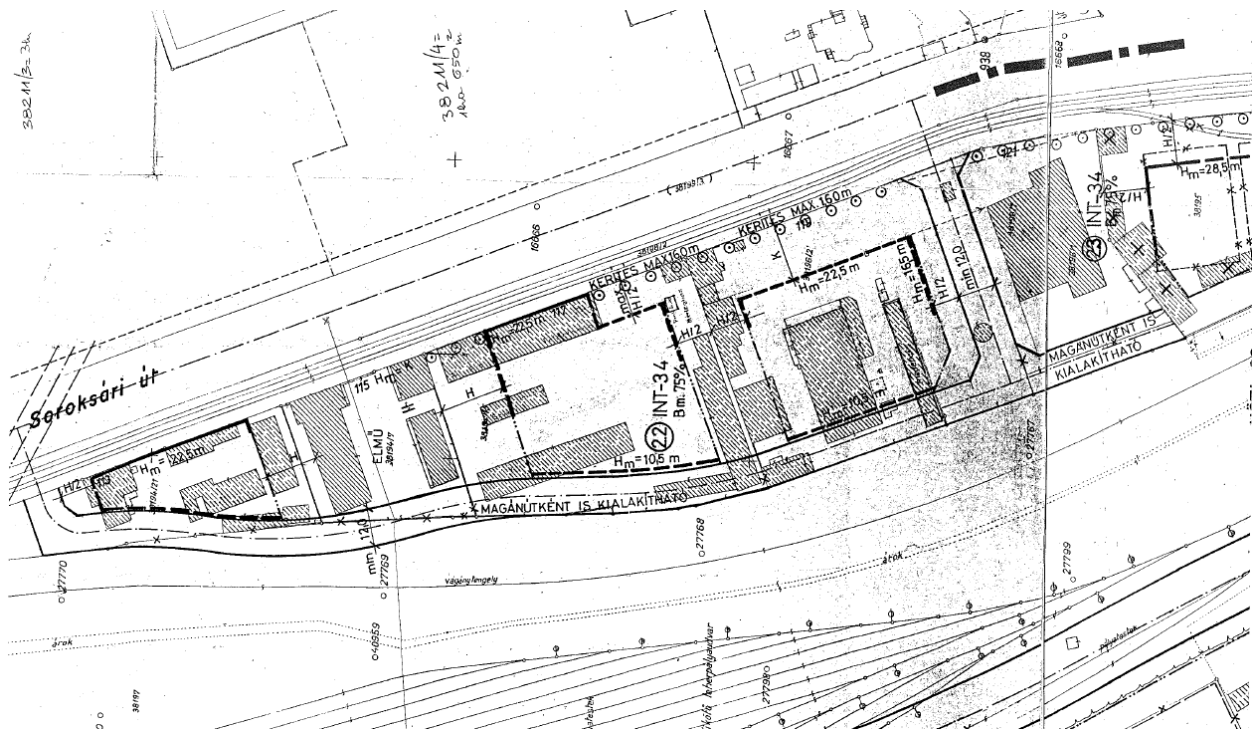
A NIF Zrt. információi alapján a Budapest-Kelebia vasútvonal átvezetése a Ferencvárosi rendező-pályaudvaron, valamint az ezzel összefüggő rendező-pályaudvar részbeni, vagy teljes megszüntetéséről döntés nem született, ennek hiányában a költségviselő részéről megadott tervezési diszpozíció, hogy **a Soroksári út rendező pályaudvar területét – a TSZT és az FRSZ által rögzített területfelhasználással ellentétben – teljes egészében vasúti területként kell a javaslat kidolgozása során figyelembe venni.**

A költségviselői diszpozíció figyelembevételével, valamint hogy az FRSZ által meghatározott területfelhasználás szerinti hasznosításához szükséges feltételek jelenleg nem adták az alábbi előírás került meghatározásra:

*„A közlekedési infrastruktúra fejlesztés számára területbiztosítás és az infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybevehető, változással érintett terület szabályozási elemmel érintett telkeken a jelenlegi hasznosítás fenntartható az Fővárosi Rendezési Szabályzat 8. mellékletében foglalt feltételek megvalósulásáig.”*

A Soroksári út menti „Szilvamag” területét a korábbi, már hatályon kívül helyezett fővárosi rendezési előírások intézményi területként határozták meg, ezért a javaslatban – a már korábban is építési joggal rendelkező ingatlanokon – Vi-1 építési övezet került kijelölésre. A 2012-ben a területre készült szabályozási terv – az akkor hatályos FSZKT alapján – intézményi építési övezeti besorolást határozott meg a terület építési övezeteiben. A 2012-ben elkészült szabályozási terv véleményezési eljárása lezajlott, az FSZKT módosítási hatástanulmány is elkészült, azonban a terv jóváhagyására már nem került sor. A telkek rendelkeznek közúti kapcsolattal, valamint közművesítettek, jelenlegi hasznosításuk a HÉV vonal fejlesztéséig fenntartható a rendeletben rögzített előírások alapján. Azonban mivel a tervezett HÉV fejlesztés kötöttpályás közlekedési terület igénye már módosult azóta, hogy az FRSZ-ben rögzítésre került, a teljes Szilvamag területét érintően a területhasználatot javasolt Vi-1-re módosítani a Fővárosi tervekben, ezzel egyidőben szükséges a BFK jelenlegi tervei szerinti nyomvonalon kijelölni a HÉV területet. **A TSZT/FRSZ módosításáig a HÉV fejlesztés nem valósítható meg, illetve a Szilva mag telkeinek fejlesztési lehetőségét is korlátozza a jelenlegi területhasználat kijelölés!**





48. ábra – Részlet az 1996. évi rendezési tervből (hatályon kívül helyezett)



49. ábra – Részlet a 2012-ben a Gubacsi-dűlő térségére készülő szabályozási terv, beépítési tervéből (nem került jóváhagyásra)

A 38086/27 és 38086/1 hrsz-ú magán tulajdonú ingatlanok, valamint a 38086/29 hrsz-ú IX. kerületi önkormányzat tulajdonában álló ingatlan, valamint a rendező-pályaudvar részterülete a TSZT által meghatározott területfelhasználási kategóriák szerinti vegyes és lakó építési övezetbe sorolása tervezett. A területen azonban az FRSZ által előírozott hasznosításához szükséges feltételek nem adóttak, a jelenlegi infrastrukturális adottságok nem megfelelőek, ezért az építési övezetekben a javasolt beépítésre vonatkozó előírások révén **kismértékű beépítési intenzitás került meghatározásra**. A KÉSZ-ben meghatározott építési paraméterek nem az FRSZ által előírozott beépítési intenzitást teszik lehetővé, így az építési övezetek jelen KÉSZ általi előírásai egy átmeneti szabályozásnak tekinthetők, mely elsősorban a paraméterek meghatározására értendő. **Ugyanakkor világos helyzetet teremt a jövőbeli használat vonatkozásában azzal, hogy az építési övezet meghatározását rögzíti.**

Javasolt építési övezetek beépítési határértékei:

Sorszám	Övezeti jele	Beépítési módja	A telek					Az épület
			Legkisebb kialakítható területe m <sup>2</sup>	Beépítettség legnagyobb mértéke %	Általános szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke	Parkolási szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke	Minimális zöldfelületi aránya %	Beépítési magasság m
1.	Ln-3/IX-G-1	SZ	3000	10	0,5	0,1	45	4,5
2.	Vt-M/IX-G-1	SZ	3000	10	0,5	0,1	45	4,5
3.	Vi-1/IX-G-1	Z	3000	10	0,5	0,1	45	4,5
4.	Vi-1/IX-G-2	K	K	K	K	K	K	K

K: kialakult

SZ: szabadon álló

Z: zárt sorú

### Kötelező szabályozási elem

A szabályozási terven nem került a szabályozási vonalon és övezethatáron, övezeti jelen kívül további kötelező szabályozási elem meghatározásra. A kerületi építési szabályzatban azonban rögzítésre került az előkert mérete a Duna menti zöldterülettel határos építési övezetekre vonatkozóan. A 6 méter szélességű kötelező előkert egyben építési vonal is, valamint a területen zöldfelületet kell fenntartani a szerkezeti jelenőségű városias sétányhoz kapcsolódóan.

### Irányadó és tájékoztató szabályozási elemek:

A SZT-n az Új Duna-híd, valamint az FRSZ-en szereplő, a Körvasút menti körút területeken kívüli tervezett közlekedési területek meghatározásával kapcsolatban fontos hangsúlyozni, hogy a Szabadkai út irányából javasolt távlati közúti hídon történő közlekedési kapcsolat területigényét is szükséges jelölni. A Szabadkai úti javasolt közúti kapcsolat *irányadó közlekedési terület határa* szabályozási elemmel került meghatározásra.

*Irányadó közlekedési terület határa* került kijelölésre továbbá a SZT-en az intézményi vegyes terület és a nagyvárosias lakóterület határán 16 méter szélességben, illetve a Duna-hidakhoz vezetően 10 méter szélességben a gyalogos kapcsolatok biztosítása érdekében.

TSZT és FRSZ által jelölt szabályozási elemek, melyek az SZT-n is feltüntetésre kerültek:

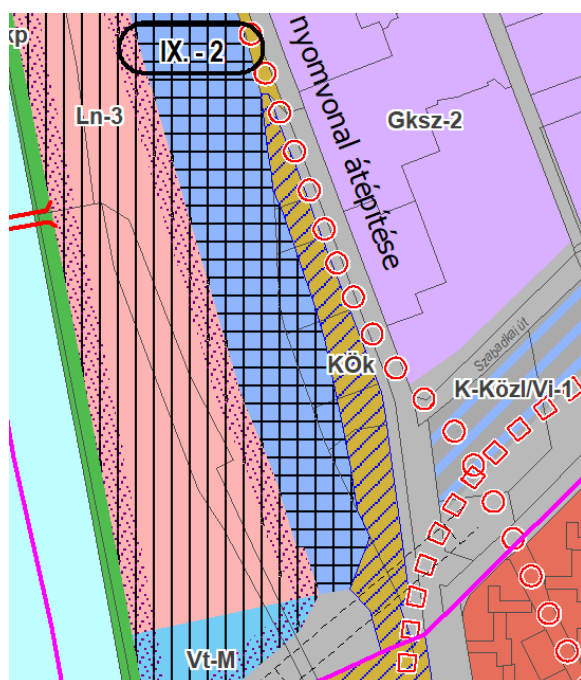
- tervezett kerékpárutak nyomvonala, kiegészítve az Új Duna-híd tervein szereplő tervezett kerékpárút irányadó nyomvonalával,
- tervezett Duna-hidak,
- tervezett közúti alagút,
- telepítendő fasor, a településképvédelmi tervezett fasor nyomvonal alapján,
- tervezett gyorsvasút nyomvonala,
- tervezett szerkezeti jelentőségű városias sétány.

Egyéb irányadó és tájékoztató szabályozási elemek:

- meglévő és tervezett vasút és villamos vágány,
- tervezett közúti híd,
- Dunai evezőspálya parti sávjának határa.

A tervezett Dunai evezőspálya, valamint a Duna part menti tervezett szerkezeti jelentőségű városias sétány és az EuroVelo 6 kerékpárút területigényének biztosítása kapcsán az egyeztetések során szükséges tisztázni, hogy ezek a területek hogyan viszonyuljanak egymáshoz. Javaslatunk szerint a terület integrált hasznosítása szükséges területgazdálkodási szempontból.

A TSZT leírása szerint a közlekedési infrastruktúra (közúti vagy vasúti) számára irányadó területbiztosítás: „A szerkezeti terv „1. Területfelhasználás” című tervlapján jelölt, végleges területbiztosítással nem rendelkező közlekedési elemek nyomvonalát a hálózati szerep alapján a magasabb rendű jogszabályban (OTÉK) meghatározott szélességtől eltérően a KÉSZ-ben úgy lehet kiszabályozni, hogy arra vonatkozóan legalább az FRSZ szerint meghatározott infrastruktúra elemek elhelyezése biztosított legyen a folyópálya szakaszokon. Ennek megfelelően a szabályozás a közúti közlekedési, illetve a vasúti közlekedési terület irányadó szélességét növelheti, vagy csökkentheti a TSZT és az FRSZ módosítása nélkül. Továbbá maga a nyomvonal térbeli elhelyezkedése is pontosítható az FRSZ-ben meghatározottaknak megfelelően.”



50. ábra – Részlet a Szilvماغ telkeit érintő FRSZ szabályozásából

Az FRSZ a KÖu területfelhasználási egységre vonatkozóan megfogalmazza, hogy „A már most is több mint 1000 km hosszúságú főhálózat távlati területigényét egzakt módon nem lehet meghatározni, mivel értelemszerűen nem áll egy időben rendelkezésre a tervezett elemek esetében minden műszaki terv a szükséges mélységben, illetve a folyamatosan változó igények/elképzelések a meglévő elemek területét illetően is állandó változtatásokat generálnak. A fenti probléma rugalmas kezelését biztosítja a közlekedési infrastruktúra (közúti vagy vasúti) számára irányadó területbiztosítás eszköze, amely szerint a minimálisan megvalósítandó műszaki infrastruktúra elemek figyelembevételével a KÉSZ-ben kerül meghatározásra KÖu vagy KÖk területfelhasználási egység pontos szélessége, területigénye.”

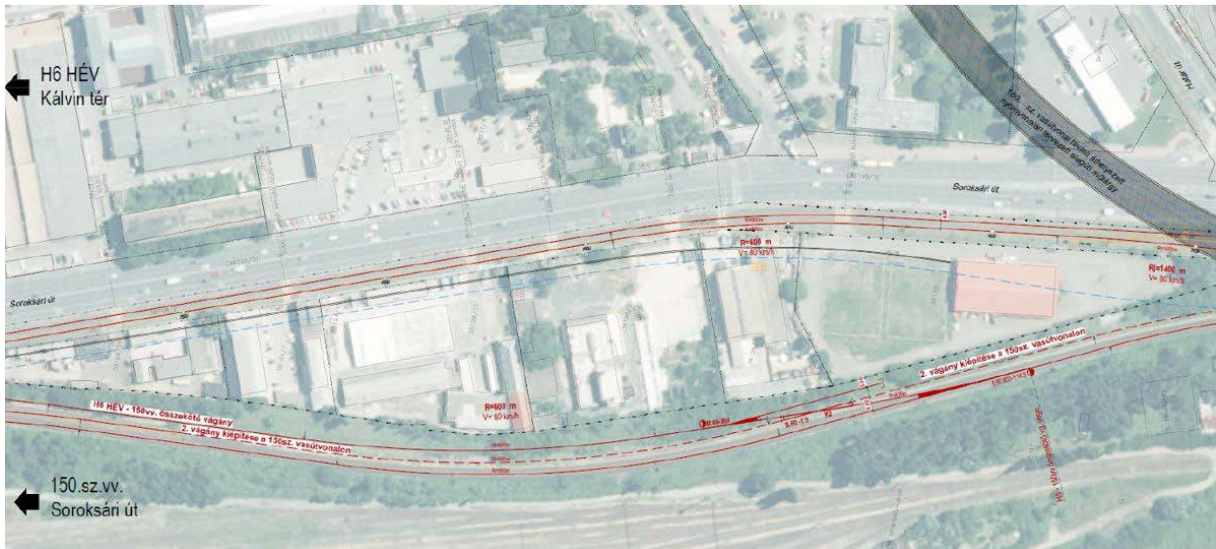
Az FRSZ a közlekedési infrastruktúra (közúti vagy vasúti) számára irányadó területbiztosításra vonatkozóan az alábbiakat határozza meg:

„17. § (1) Az 1. mellékletben közúti vagy vasúti fejlesztés számára irányadó területbiztosítással jelölt helyeken a jogszabályban meghatározott szélességet növelni vagy csökkenteni egyaránt lehet, de legalább az 5. melléklet szerint minimálisan megvalósítandó infrastruktúra-elemek elhelyezését a folyópályaszakaszokon biztosítani kell.

(2) A közúti vagy vasúti fejlesztés számára irányadó területbiztosítással jelölt helyeken az 5. melléklet szerinti műszaki infrastruktúra-elemek méreteit a vonatkozó szabványoknak, előírásoknak megfelelően kell figyelembe venni.”

A fentiek alapján a „Szilvماغ” területét érintő közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítás jelölés a BFK tájékoztató adata alapján már nem időszerű, azonban az FRSZ nem ad lehetőséget a területfelhasználás ilyen mértékű pontosítására. A BFK jelenlegi tervei szerint a HÉV fejlesztés a rendező pályaudvar részét képezi, a „Szilvماغ” telkeit nem érintve. A HÉV fejlesztés megvalósíthatóságához a TSZT/FRSZ módosítása szükséges!





51. ábra – A rendező pályaudvar, vasút-és HÉV-vonal fejlesztések okán új funkciót kereső fejlesztési területek, Budapesti Fejlesztési Központ prezentáció részlet

Összhangban a TSZT-vel és az FRSZ-szel, az Új Duna-híd menti vegyes területfelhasználás besorolású területen „Új lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján” szabályozási elem került kijelölésre. A TSZT leírása alapján a terhelés mértékétől függően a kerületi építési szabályzatban kell lehatárolni az érintett területet. Az SZT az Új Duna-híd mentén jelöli ki a Vi-1/IX-G-1 építési övezet területén *a környezeti terhelés alapján új lakófunkció kizárásával érintett területet*. Az övezetet érintően a lakó funkció kizárása a KÉSZ-ben is rögzítésre került.

Az SZT-n feltüntetésre kerültek a TSZT vonatkozó tervlapjai alapján a táj- és természetvédelmi elemek, a tervezett és meglévő létesítményekhez kapcsolódó védősávok, védőterületek. A tervezési terület teljes egészében érintett vízminőségvédelmi terület övezete, valamint nyilvántartott régészeti lelőhely területével is érintett, ezért ezek az elemek a térképen külön nem kerülnek feltüntetésre, kizárólag szövegesen jelennek meg a tervlapon.

A TSZT vonatkozó tervlapja alapján feltüntetésre került a *potenciálisan talajszennyezett terület*, amelyre vonatkozóan a KÉSZ előírja, hogy építési és bontási tevékenység megkezdése előtt a tényleges szennyezettséget feltáró állapotvizsgálatot kell végezni.

A szabályozási koncepció bemutatása egyúttal a TSZT-vel, valamint az FRSZ-szel való megfelelés igazolása is. Az FRSZ által előírányozott területfelhasználások és szintterületi mutatók szerinti beépítési lehetőségek keretében egy szigorúbb szabályozás került meghatározásra, amely a meghatározott feltételek megvalósulásáig átmeneti szabályozásnak tekinthető.

## 2.2. SZAKÁGI JAVASLATOK

### 2.2.1. Tájrendezési javaslat

Hídfők közelében nagy lombtömegű növényállomány előírása javasolt, városias intenzív formában. Lakóterületeken a kilátás és az átszellőzés figyelembevétele mellett kell a közterületek, a beépítés és a zöldfelületek rendszerét meghatározni.

A partmenti terület – fejlesztéstől függően – természetes vagy épített, városias jellegű, de a zöldfelülettel borított biológiailag aktív felszín mindkét esetben minimum 70% legyen.

### 2.2.2. Zöldfelületi rendszer és evezőspálya kialakítása, fejlesztése

A jelen szabályozási terv keretében nem lehet a feljebb ismertettet összefüggések miatt meghatározni a terület zöldhálózatának szerkezetét. A felsőbb tervekől beemelt szabályozható szerkezeti elemeket tartalmazza a javaslat, melyek az alábbiak.

Az FRSZ-nek megfelelően a Soroksári út mentén kötelező elemként jelenik meg a fasor telepítése. A fasorok vonalas elemei a zöldfelületi rendszernek, melyek itt, a Soroksári út mentén lényeges környezeti állapot javulást eredményeznek (árnyékolás és párologtatás révén). A fasor telepítés a konkrét kialakítás függvényében egyéb környezeti, klimatikus és gazdasági előnyökkel is járhat (pl. csapadékgazdálkodás).

A RSD folyómeder (Natura 2000 terület) ökológiai folyosójához szervesen kapcsolódó, zöldterületként besorolt part menti terület kialakítása során javasolt a természetközeli jelleg megőrzése, amivel szemben az evezőspálya ütköző elvárásokat határoz meg. Ezt nem tudjuk feloldani e terv keretében.

A Ráckevei (Soroksári)-Duna menti területen a zöldfelületek minél nagyobb mértékű megtartása mellett kell helyet biztosítani az **EuroVelo 6** kerékpárútnak és a **gyalogos sétánynak**, illetve az ezekhez kapcsolódó épített infrastruktúráknak (pihenők, építmények, berendezések, parti lejárók, stégek). Az OTÉK-ban meghatározott 70%-os zöldfelületi arány a tervezett infrastruktúra területigénye és az FRSZ által előírányozott zöldterület figyelembevételével nem tartható. A 21,0–24,0 m széles zöldfolyosóban egy min. 4,0 m sétány és egy min. 4,0 m-es EuroVelo már elviszi a terület 30%-át, és akkor nem beszéltünk a lejárók, felszerelések, pihenők, berendezések, kiszolgáló építmények, szabadidős felületek területigényéről, ami legalább további 15%. Ebben a vonatkozásában felül kell vizsgálni a felsőbb szintű tervek előírásait a sétány, evezőspálya, vagy kerékpárút megvalósításához kapcsolódóan, az építési tervek alapján.



Ennél nagyobb eltérő érdekeket szolgáló - az egyeztetések során tisztázandó - területbiztosítási nehézség az evezőspálya, a parti sétány és az EuroVelo területeinek viszonya. A megszokott ágazati szemlélet szerinti megoldás lehet, hogy az EuroVelo, a parti sétány és az evezőspálya számára önálló területek kerülnek kiszabályozásra - ami urbanisztikai és tájépítészeti nonszensz - de ebben az esetben is dönteni kell, hogy kinek a javára kell ezeket a szabályozásokat elrendelni, hiszen a **Megrendelő** kerületnek ez nem közvetlen érdeke és feltehetően nem is rendelkezik az ehhez szükséges forrásokkal.

52. ábra – Duna-ág menti parti sávban megjelenő funkciók megközelítőleges területigényei (saját szerkesztés)

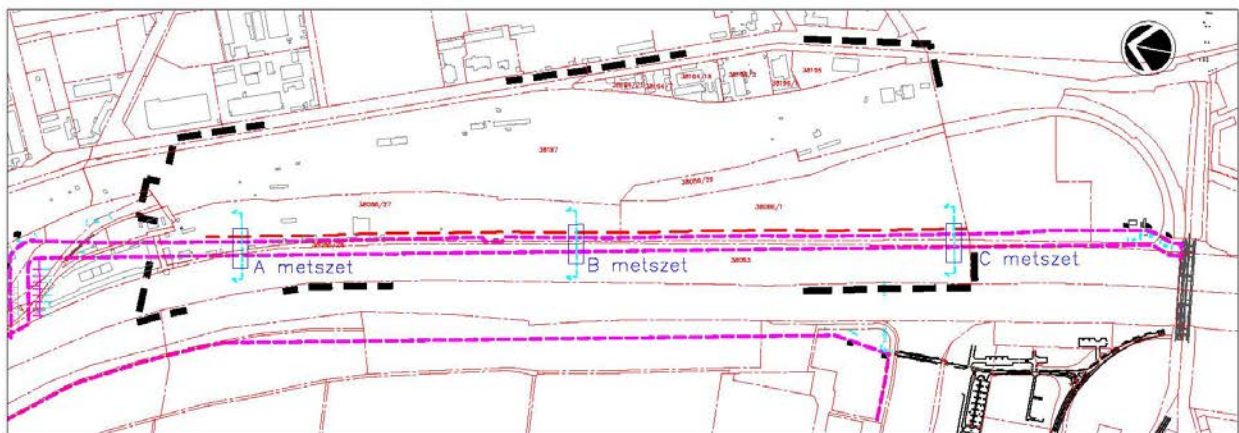
Másik a **városépítészeti** javasolt megoldás, hogy **integráljuk a területigényeket, és vonzó, élhető parti sáv kiépítése irányába mozdul el a szabályozás**. Az előzőleg felvázolt területhasználat esetében 50-56 méter széles területre lenne szükség, viszont az integrált területhasználat ez a szélesség 30-40 méter szélességre csökkenthető. A területigények vizsgálatát és az integrált használat tervezői javaslatát metszeten mutatjuk be, mely az jelen dokumentum melléklete.

Az evezős pálya idény és időszakos üzemelésű, mellyel közös felületen az EuroVelo a helyi kerékpározás gerincét fogja adni és természetes része lehet a parti zöldzónának. A területpazarlás túl zavaró lenne egy parti sétány és a beépítés között vezetett önálló kerékpársztráda, miközben tőle 10 méterre van egy idényjelleggel néhányhéten át használt kameraút megfelelő méretekkel kiépítve. Az evezőspálya partisávján belül a három helyszínen megépítendő időmérő tornyokon túl húzódó területszávon a sétány

kiépítésére megfelelő terület található. A sétány és a beépítésre szánt területek között egy 10 méter szélességű zöldsáv tervezett, melyen pontszerűen játszóterek, utcabútorok jelennének meg, gyalogos utak csomópontjában terek alakíthatók ki. A távlati építési területeken a kötelező 6 méteres előkert szintén zöldfelületként tud majd kapcsolódni a Duna menti integrált használatú parti sávhoz.

A vizsgálatainkat bemutató terlapok négy részre tagoltak, első része a jelenlegi állapotot mutatja be a műholdfelvétel és a telekhatárok jelölése által. A második átnézeti sávban az evezőspálya területigényének határai jelennek meg, illetve a kameraút nyomvonala. Az evezőspálya tervek szerinti az EuroVelo feltüntetésre került, mely a tervezési területén kívülre tervezett. A felülről a harmadik sáv az FRSZ szerinti területfelhasználásokat mutatja be, valamint a nyomvonalas elemként jelölt tervezett kerékpárút és sétány helyét. Az FRSZ által meghatározott magántulajdonú telkeket érintő zöldterület határa az a szabályozási szélesség, amivel legalább számolni szükséges a parti menti Zkp kijelölése esetén. Azonban a legelső ablakban bemutatott keresztmetszeti javaslat az integrált használatról, helyenként a zöldterület szélesítését vonná maga után.

Az adatszolgáltatásként megküldött evezőspályatervek szerinti partisáv területigényéhez mérten, a Duna menti FRSZ által előírányozott zöldterület területe kis mértékben korrigálásra került a szabályozási terven. A tervezési területen az Új Duna-híd, valamint a körvasút menti körút közlekedési területéhez közeli részeken maximum 10 méteres sávban bővül a zöldterület (összesen 5000 m<sup>2</sup> nagyságban), mellyel az integrált területigények a vizsgálataink alapján biztosíthatók.



53. ábra – Evezőspálya, valamint a Duna menti kerékpáros és sétány infrastruktúrák területigényének vizsgálata átnézeti (saját szerkesztés)

A jelen tervezés keretében a parti telkek tulajdonosai a partnerségi folyamatba lesznek bekapcsolva, a parti telkek jelentős mértékű igénybevétele erős érdekütközéssel is járhat. A vasút területéig visszamaradó telekrészek önmagukban nem alkalmasak az FRSZ szerinti jövőképnek megfelelő szerkezetalakításra.

A TSZT-ben a tervezett gyalogoshidak megérkezési pontjainál javasolt a Dunára közel merőleges irányú utakkal tagolni a fejlesztéseket. Ezek a pontok nagyobb burkolt felületű, zöldfelülettel jól ellátott közterületek vagy közhasználatra átadott területek kijelölése nélkülözhetetlen, melyek a majdani fejlesztések hídfőtereiként közösségi célokat teljesíthetnek. Jelen tervezés során 10 méter szélességben irányadó közlekedési területként jelölt ez a tengely.

A zöldfelületi rendszer jelentős részét a lakóterületek belső zöldfelületei adják. Az újonnan kialakítandó (és TRSZ keretében részletesen meghatározandó) lakóterületek esetében rendkívül lényeges a minimálisan 10 %-os zöldfelületarány megtartása, de az élıhetőség, a mikro- és városklíma és a zöldfelületi rendszer szempontjából a magasabb, 20%-os, teljes értékű zöldfelület létesítése/megtartása lehetne az ideális. A lakó és vegyes funkciójú területeken a csapadék helyben tartását kell megkövetelni.



### 2.2.3. Közlekedési javaslat

#### Közúti közlekedés

A közúti közlekedési kapcsolatok kialakításánál vizsgált irányok közül, észak felé, a tervezett Déli városkapu területén az ott kialakítandó úthálózatnak a projekt által teljesen kihasznált kapacitása miatt érdemben nem vehető figyelembe. Dél felé a Gubacsi híd alatt átvezető parti út, a Csepeli átjáró déli oldali szerviz útja és a Vízisport utca csomópontja sem rendelkezik kapacitástartalékkal.

Ezért a Soroksári út – Helsinki út irányában kialakítható kapcsolatokat vizsgáltuk:

- A kapcsolatoknak külön szintben kell kereszteznie a MÁV kelebiai vasútvonalát mivel azon új szintbeni átjáró nem létesíthető, sőt a vonal fejlesztése miatt növekvő vasúti forgalommal kell számolni.
- A közúti kapcsolatokkal a csepeli vontatóvágányt is célszerű külön szintben keresztezni, mivel a rendező pu. itt maradása esetén ennek műszaki fejlesztése és maihoz képest forgalomnövekedése is várható, a hosszú tehervonatok által akadályozott szintbeni átjárók a közúti kapacitást jelentősen korlátozzák.
- A H6 HÉV vonalon szintbeni átjárók létesítése egyáltalán nem lehetséges, ez a vonal tervezett felszín alá helyezése miatt sem célszerű.

A Soroksári úton a Szabadkai útnál javasolt a távlati külön szintű közúti kapcsolat kialakítása, mely a SZT-en irányadó közlekedési terület határával került kijelölésre. Ez egyben a Gubacsi-dűlő területét távlatban kiszolgáló HÉV-megálló pozícióját is kijelöli. (A megállóhely területbiztosítását a jelenleg zajló H6-H7 projekt kijelöli, de utasforgalom híján kiépítése egyelőre nem tervezett.)

A Dunaparti területek Szabadkai úti kapcsolata a Soroksári út és a MÁV kelebiai vonala közötti területen levő kereskedelmi létesítmény, üresen álló telekrészének igénybevételével alakítható ki. A tervezett út a szintbeni HÉV átjáró és a kelebiai vasútvonal feletti híd között 2 – 3 %-os emelkedővel éri el a villamosított vonal felett szükséges magasságot. A Soroksári út déli irányából a balra kanyarodó sáv kiépítése szükséges. A kapcsolat a vasúti pálya feletti átvezetéstől a terület belső gyűjtőútja felé két irányban dél felé vezethető le az útpálya 3 és 7 % közötti eséssel.

A terület belső feltárásának biztosítására egy a Dunával közel párhuzamos fekvésű útra van szükség, amelynek területét jelzésszerűen szabályoztuk ki.

#### Közösségi közlekedési és gyalogos kapcsolatok

A területtől az utasforgalma lebonyolítására alkalmas közösségi közlekedési vonalak megállói: Pesterzsébet HÉV megálló Soroksári út – Szabadkai utca és Helsinki út – János utca autóbussmegállók megközelítésére a külön szintű közút mentén, a vasútvonalakat külön szintben keresztező gyalogos kapcsolatok kialakítása szükséges.

Gyalogos kapcsolat irányadó területeként javasolt szabályozási elemmel jelöltek a Duna-hidakra vezető utak.

A terület teljes beépítése esetén felmerül a területre bejáró autóbuss járat beindítása, ez lehetséges az érintett vonalakra ráhordó kisbusz szolgáltatás (elektromos járművekkel), vagy menetrendszerű BKK járat is.

### 2.2.4. Közmű- és elektronikus hírközlési javaslat

Az új tervezett Új-Duna híd és kapcsolódó úthálózat építésének, a 38199/2, 38198/1, 38197, 38086/27, 38086/28 hrsz-ú telkek északi határvonala - Soroksári út - déli kerülethatár – Ráckevei (Soroksári)-Duna által határolt területet érintő szakaszának a megvalósítása Kerületi Építési Szabályzat kidolgozását teszi szükségessé, amelynek alátámasztó munkarészeként készül a közmű- és elektronikus hírközlési javaslat.

A terület jelenleg nem rendelkezik a tervezett használathoz megfelelő belső közműellátással, A várható többlet igények kielégítésének feltétele a meglévő külső közhálózati kapcsolatok felülvizsgálata, hogy alkalmasak-e a többlet igények kiszolgálására és majdani belső szerkezet a csatlakozási pontok meghatározásához.

A jelenleg működő közhálózati csatlakozások és a működő mérőhelyek átmeneti fenntartása azonban célszerű és javasolt. Az új igények ismeretének birtokában a közmű szolgáltatókat kell megkeresni és a megkötött megállapodások teljesítését kell biztosítani.

A Soroksári úton jelentős közmű gerinc- és elosztóhálózatok haladnak, amelyeket figyelembe kell venni. A vizsgált terület természeti adottsága, hogy kiemelt vízminőség-védelmi terület övezetén fekszik, amely ugyan hasznosítási, beépítési korlátozást nem okoz, csak a felszín alatti vizek fokozottabb védelme érdekében a közművesítésre és a környezetvédelemre szigorúbb előírások vonatkoznak. Közművesítés vonatkozásában a teljes közműellátás megoldása szükséges és a talajba történő szikkasztásra nincs lehetőség.

A tervezett úthálózat fejlesztés közműfejlesztési feladatokat von maga után. Az úthálózat területéről a csapadékvíz elvezetését, valamint a közvilágítás és a forgalomirányítás táphálózatának a kiépítését kell megoldani.

A tervezett úthálózat megvalósításához elsődleges feladat az úthálózat számára kijelölt terület biztosítása, amelyhez a terület előkészítése keretében a területen áthaladó közművek védelmének, vagy szükség esetén a kiváltásának a megoldása.

A terület természeti adottságai és a területet érintő közmű hálózatok, létesítmények a terület hasznosítását nem akadályozzák, csak a tervezés során jelenlétüket és a vonatkozó előírásokat figyelembe kell venni.

### 2.2.5. Ivóvízhálózat

A fejlesztések nagyságrendjének és jellegének függvényében határozható meg a vízigény és belső úthálózat majdani megtervezése alapján a gerinchálózatok kiépítése is. A távlati belső úthálózat fejlesztés megvalósításakor, amennyiben nyomvonala meglévő vízhálózati nyomvonalakat érint a kiváltását az útépités kapcsolt beruházásaként meg kell oldani. Az Új Duna-híd építése kapcsán várható érintettségekről a beruházást előkészítő tervek készültek, amelyben rögzítették a szükséges átépítési és kiváltási igényeket.

Új útépités, vagy burkolat felújítás esetén a Fővárosi Vízművek Zrt. általános előírása, hogy a régi, elavult öntöttvas és azbesztcement vízcsöveket ki kell cserélni a beruházás során, így számításba kerültek ezen kiváltások is.

A majdani úthálózatot az alábbi közmű építés érintheti:

- a Soroksári út átépítése során 550 m hosszon egy NÁ 300 öv anyagú ivóvíz vezeték,
- a Ráckevei-Soroksári Duna-ág melletti vízkivételi mű kiváltásra kerül a tervezett gyalogos-kerékpáros lehajtók és a tervezett evezős pálya megépítése miatt. A vízkivételi mű – más tervben tervezett – engedélyes tervekkel rendelkezik.

A beruházás során megszüntetendő, lebontandó épületek vízbekötései a felépítmények bontásával egyidejűleg felszámolásra kell, hogy kerüljenek.

### **2.2.6. Vízvezető hálózat**

A tervezett majdani utak víztelenítése a csapadékvíz elvezetésének megoldását igényli, továbbá az útépités nyomvonalra meglévő vízvezetési nyomvonalakat érinthet, amelynek védelmét, szükség esetén a kiváltását az útépités kapcsolt beruházásaként meg kell oldani.

Az új híd és útszakaszok útpályájának víztelenítésére egyrészt új csapadékelvezető csatorna épül, másrészt az Illatos út mentén a meglévő hálózat bővítésre kerül, mely főképp az Illatos úti árok  $\varnothing$  80 b csatorna felbővítését jelenti. A Ráckevei (Soroksári)-Dunába torkolló Illatos úti árok DN 1400/vb szelvénye kiváltásra kerül oly módon, hogy a Soroksári út mentén dél felé meg lesz hosszabbítva az Illatos-árok zárt szelvénye és átvezetésre kerül a tervezett híd alatt, majd onnan egy új nyomvonalon kerül levezetésre a Soroksári-Dunáig.

Az új csatornaszakaszok mellett a Soroksári úton bővül a meglévő szelvény is. Itt a meglévő DN 1400 vb szelvény DN 1600 vb szelvényre kerül felbővítésre.

### **2.2.7. Villamosenergia ellátó hálózat**

A később tervezendő úthálózat villamosenergia ellátás fejlesztést igényel, részben az útpálya közvilágítási táphálózatához, részben az irányítástechnikához. A várható igények kielégítésére új kiefeszültségű hálózat kiépítése szükséges, amely az úthálózat telkén belül kábelbe fektetéssel valósítandó meg. Közvilágításra energiatakarékos lámpatestek tervezendők.

A többi közműhöz hasonlóan a tervezett útépités és a környezetének a rendezése meglévő villamosenergia hálózatokat is érint, amelyeknek elbontását, átépítését az útépités kapcsolt beruházásaként kell megoldani.

Kiefeszültségű hálózati érintettség jellemzően Soroksári út melletti zónában van. A tervezési területen lévő holt, üzemben kívüli kábelek kitermelésre kerülnek.

### **2.2.8. Földgázellátó hálózat**

A fejlesztések jellegének függvényében határozható meg az alkalmazandó energia ellátás. Ez vonatkozik az energiahordozók megválasztására és a gerinchálózatok kiépítésére is.

A FŐTÁV Zrt fejlesztési tervében szerepel az Illatos út nyomvonalon 2x DN 800 méretű távhővezeték fektetési szándéka, amely a további tervezések során figyelembe vehető.

### **2.2.9. Elektronikus hírközlési hálózat**

Az irányadó útterület a fejlesztéssel érintett területen és a HÉV pályához kapcsolódó hídépítés területén is meglévő hálózatokat érint. A közművekhez hasonlóan a híd és tervezett vasút, valamint útépités és az ehhez kapcsolódó környezet rendezése meglévő hálózatokat érint, melyek elbontása, átépítése a kiemelt célokhoz kapcsolódó beruházásaként valósulhat meg.

A tervezési területen a Soroksári út páros oldali járdájában ELMŰ hírközlési alépítmény két nyomvonalon kb. 100-100 m hosszban kiváltásra kerül az új megszakító létesítmények meglévő nyomvonalra történő ráépítésével. Az úttest alatti szakasz vb. lemez védelemmel kerül ellátásra. A kábel tulajdonosa az ELMŰ, de szálbérlet formájában az Invitech ICT Services Kft. is érintett. A Magyar Telekom Soroksári úton lévő hálózata érintett lehet, melyet műszaki tervek ismeretében lehet meghatározni.



### 2.3. KÖRNYEZETI HATÁSOK

A tervezési területen a legmeghatározóbb változást az Új Duna-híd jelenti, melynek megvalósíthatósága egyúttal a jelen KÉSZ kidolgozását is indokolja. A KÉSZ-ben megfogalmazott feltételek teljesítéséig a területen alacsony beépítési intenzitás alakulhat ki, emiatt a jelenlegi tervezet keretében csupán az RSD-híd megvalósítása kapcsán felmerülő környezeti hatásokat érdemes sorra venni.

Az UNITEF'83 Zrt., VIKÖTI Mérnöki Iroda Kft., UTIBER Közúti Beruházó Kft., BioAquaPro Kft. és Greconomy Kft. által készített a „Budapest, Galvani utca - Illatos út vonalában építendő útra vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány és környezeti hatástanulmány, valamint építési engedélyezési terveinek elkészítése I. szakasz (Fehérvári út-Gubacsi út között)” Környezeti hatástanulmánya (továbbiakban:KHT), mely dokumentum jelen szabályozási terv készítéséhez megküldött kivonata alapján az RSD-híd építése és üzemelés során az alábbi hatások várhatók:

„A Galvani utca – Gubacsi út között építendő út üzeméből eredő hatások az alábbiak lehetnek:

- hulladék „termelődé” (elsősorban a közlekedésben résztvevők kommunális jellegű hulladéka),
- gépjárművek üzeméből származó gázok és egyéb részecskék kicsapódása, bemosódása,
- légköri száraz kiülepedés,
- csapadékvízzel lemosódó szennyező anyagok.”

A majdan megépülő út üzemelése során a közúti közlekedés emissziói, a levegőből kiülepedett poron megkötött szennyezőanyagok és az út mentén olajosan szennyeződő porszemcsék okozta negatív hatások várhatók. Ezek az anyagok a csapadékkal lekerülnek az útpályáról, melyet az út melletti padka és árok fog fel, ahonnan tovább a csapadékcsatornák és keresztcsatornák vízvezetői által a Ráckevei (Soroksári)-Duna medrébe vezetik a vizet.

A Ráckevei (Soroksári)-Duna keresztezésére mederpillér nélküli híd tervezett, mely építése csak az elkerülhetetlen mértékű hidrológiai változásokat okozza. Az út üzemeltetésének közvetlen, felszíni vizeket érintő hatása mérsékelt, mivel állandó jellegű, „technológiai” kibocsátásokkal nem kell számolni.

A Víz Keretirányelvre vonatkozóan a KHT az alábbiakat állapítja meg:

„A jelen projekt keretében tervezett beavatkozások nem befolyásolják negatívan az érintett felszíni víztestekkel kapcsolatban a Víz Keretirányelv által meghatározott környezeti célkitűzések teljesülését, tehát nincs szükség az érintett víztestek kedvezőtlen állapotváltozását okozó hatások mérséklése céljából külön intézkedések tervezésére, valamint további, alternatív műszaki megoldások részletes vizsgálatára.”

A KHT alapján az épülő út és a kapcsolódó közúti immissziós értékek nem mutatnak számottevő levegőkörnyezetre gyakoroló hatást. Az eredmények valamennyi vizsgált komponens esetében a Levegőterheltségi szint egészségügyi határérték alattiak.

Zajvédelmi szempontból az Új Duna-híd a környezetében lévő védendő létesítmények zajhelyzetén érdemben nem változtat, ugyanakkor megvalósulása esetén a közvetett zajvédelmi hatásterületének nagy részén (pl. Budapest belvárosa, déli része) zajterhelés csökkenését okozná, az ott lévő útszakaszok zajemissziójából következően.

A dokumentum nem foglalkozik kellő mélységben a híd és a hídfő térségében várható fejlesztésekkel, így azokat majdan érő terhelésekkel sem, miközben a fővárosi dokumentumok évtizedek óta meghatározzák a terület jövőképét.

## 2.4. HATÁLYOS TERÜLETRENDEZÉSI ESZKÖZÖKKEL VALÓ ÖSSZHANG VIZSGÁLATA

A településrendezési és fejlesztési környezet c. fejezetben a területfejlesztési dokumentumokkal való összefüggések is vizsgálatra kerültek, mely alapján a jelen KÉSZ és az annak részét képező SZT területfejlesztési eszközökkel való összhangja az alábbiakban kerül igazolásra:

AZ MaTrT-ben és a TSZT-ben meghatározott műszaki infrastruktúra egyedi építmények elhelyezkedésének megfelelően kerültek az SZT-en a közlekedési területek és nyomvonalas elemek feltüntetésre.

Az MaTrT térségi övezetei közül a tervezési területet a vízminőség-védelmi terület övezete érinti. Továbbá Budapest teljes közigazgatási területe érintett világörökségi és világörökségi várományos terület, ásványi nyersanyagvagyon, földtani veszélyforrás terület, valamint honvédelmi és katonai célú terület övezetével. A tervezési területtel határos Ráckevei (Soroksári)-Duna területe ökológiai hálózat ökológiai folyosójával, valamint tájképvédelmi terület övezeteivel érintett.

A TSZT 3. a) Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek tervlapja az MaTrT. Világörökségi és világörökségi várományos területek pontos lehatárolását tartalmazza, mely alapján a tervezési terület nem érintett.

A TSZT 4. zöldfelület, táj és természetvédelem tervlapja tartalmazza az MaTrT ökológiai hálózat ökológiai folyosó területét, valamint az MVM rendelet tájképvédelmi területet, amelyek területe az SZT-re – mint tájékoztató szabályozási elem –átvezetésre került. Ökológiai hálózat ökológiai folyosó területén és tájképvédelmi területen vízgazdálkodási és zöldterület övezet került kijelölésre.

A TSZT 5. Környezetvédelmi, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek tervlapja tartalmazza a területi pontosítást az MaTrT és MVM rendelet térségi övezeteinek vízminőségvédelmi területét, valamint a földtani veszélyforrás területét tekintve. A TSZT 5. tervlapja alapján a tervezési területet nem érinti Karsztos terület, Csúszásveszélyes terület, alábányászott terület, alápincézett terület. A teljes tervezési terület vízminőség-védelmi terület övezetébe sorolt, mely a készülő SZT tervlapon feltüntetésre került.

Az MVM rendelet 5. § (2) bekezdése alapján *a vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédellemmel érintett területeket. A kijelölt vízvédellemmel érintett területekre vonatkozó egyedi szabályokat a helyi építési szabályzatban kell megállapítani.* Az építés a tervezési területen csak teljesen közművesített építési övezetben lehetséges, ezáltal a szennyvízelvezetés és -tisztítás közüzemi vagy közcélú szolgáltatással történhet, részletesebb előírás a KÉSZ-ben nem került meghatározásra.

A TSZT 6. Védelmi, korlátozás területek tervlapja tartalmazza az MaTrT honvédelmi és katonai célú terület övezetének és az MVM rendelet ásványi nyersanyagvagyon területének pontos területi lehatárolásait, mely szerint a tervezési területen nem található ásványi nyersanyagvagyon lelőhely, bányatelek, valamint honvédelmi és katonai célú terület. A tervezési területet érinti honvédelmi és katonai célú építmény védőterülete, mely az SZT-n – mint tájékoztató szabályozási elem – feltüntetésre került.

## 2.5. A TERÜLET JÖVŐKÉPE

A Gubacsidűlőre készülő átmenetileg alulszabályozott kerületi építési szabályzat, a területet érintő infrastruktúra hálózatok megvalósítására ad lehetőséget és biztosítja az ütemezett fejlődést. Azonban a terület gazdasági jövőképét bemutató javaslat elkészült, mely feltárja a terület lehetőségeit és a megújulás sarokpontjait hosszú távon.

**Vízió:** Húsz éves időtávon a Gubacsidűlő kerületrész a főváros pezsgő, magas színvonalú lokális városközpontjaként születhet újjá, amely a szolgáltatások széles kínálata mellett fenntartható lakhatást biztosít sok zöldfelülettel, rekreációs lehetőséggel és magas ingatlanértékkel.

#### **A terület lehatárolása**

A jövőképet illetően Gubacsidűlő az Új Duna-híd – a Soroksári út – Helsinki út – Gubacsi híd – Ráckevei (Soroksári)-Duna által határolt terület.

#### **Megújulás**

A Gubacsidűlő jelenleg a főváros egyik legnagyobb városfejlesztési tartaléka, amely következetes és hosszú távú rehabilitációval a 21. században nemzetközi szinten is példát mutató városrészé fejlődhet.



54. ábra – Vancouver - Coal Harbour

A jelenleg készülő KÉSZ és a kapcsolódó rendezési eszközök fontos szerepet játszanak a jövőkép kialakításában, ösztönzésében. E jövőkép kialakításának egyik első lépése a jelenleg szabályozni kívánt terület (Soroksári út rendező pályaudvar fejlesztési terület), amely kulcsfontosságú elhelyezkedéssel bír az egész Gubacsidűlő megújítását tekintve.

A múlt örökségeként jelenleg a Gubacsidűlő területén az ingatlanérték számottevően alacsonyabb annál, mint amelyre elhelyezkedése predesztinálja. A sűrűn lakott kerületrészek között elhelyezkedő terület azonban alkalmas arra az átalakulásra, amely elkerüli a korábbi városépítéssel hibáit.

E hosszú távú elképzelésnek bizonyos fokig előképei lehetnek olyan városrehabilitációk, amelyek sikerrel alakították át vízpartjaikat, és vízhez közeli területeiket napjaink fenntartható, egészséges, pezsgő de mégis emberi léptékű városrészé. Ilyen példaként szolgálhat akár Vancouver vagy Portland.





55. ábra – Vancouver - False Creek North

A modern városfejlesztés elveinek megfelelően a cél, hogy kialakuljon a Gubacsi lokális városközpont, amelynek bármely pontjáról gyalog vagy közösségi közlekedéssel 15 percen belül elérhető minden hétköznapi szolgáltatás, rekreációs terület, közigazgatási létesítmény. Erre a fenntarthatóság elvei mellett azért is szükség van, mivel jelenleg a Ferencvárosi rendező pályaudvar átalakításának valószínűsége csekély, így annak megmaradásával hosszú távon is számolni kell. Ebben az esetben viszont a rendezőpályaudvar és a kapcsolódó infrastruktúra a kerületrészt elvágja a Duna-parti területtől.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Kivéve abban az esetben, ha a kapcsolódó észak-déli irányú vasútvonalat – akár tram-train jelleggel – sikerül bevonni a városi közösségi közlekedésbe. Ebben az esetben az elválasztó helyett az összekötő funkció erősödne meg.



56. ábra – Vancouver - South East False Creek

A megújulás hosszú távú sarokpontjai:

- Javasolt funkciók: kereskedelmi-szolgáltató (amelyben a vendéglátás is fontos szegmens), irodai, lakó, oktatási, igazgatási.
- A Duna-ág gyalogos és kerékpáros megközelíthetőségének biztosítása, a Duna part megkímélése a gépjárműforgalomtól.
- Nagyarányú, változatos méretű zöldfelület biztosítása a teljes területen.
- Az első időszakban anyagi ösztönzők alkalmazása a területre települő szolgáltatások odavonzása érdekében.
- A HÉV és a vasúti sínek lehető legkisebb korridorra egyesítése a zárványok megszüntetése céljából.
- Magasházak, városképi hangsúlyok elhelyezése a Soroksári út és a Soroksári úti rendezőpályaudvar közvetlen nyugati oldala mentén.

A kerületrész rehabilitációját szintén támogatják, ahhoz szinergikusan kapcsolódnak az olyan előkészítés alatt lévő beruházások, mint a Soroksári úti HÉV vonalának rendezése, a Diákváros építése, az észak-csepeli közpark kialakítása, az Evezőspálya, az EuroVelo 6 kerékpárút, a pesterzsébeti intermodális csomópont és az atlétikai stadion létesítése. Ezek a kapcsolódó beruházások segítenek, hogy a Gubacsi rehabilitáció első fázisa lendületet kaphasson, amelyet érdemes kihasználni.





57. ábra – Portland - Jamison Square

#### Első fázis – Soroksári úti rendezőpályaudvar

Az első fázist jelentő Soroksári út rendező pályaudvar fejlesztési területen a javasolt célállapot:

- A kötőpályás korridorba rendezett HÉV és vasút által felszabaduló, Soroksári út felé eső jelenlegi zárványban intenzív beépítésű, magasházas, elsősorban irodai, másodsorban egyéb szolgáltató funkció telepítése.
- A rendező pályaudvar nyugati oldalán többsoros beépítés lehetőségének megteremtése, ahol a beépítés intenzitása és az épületek magassága lépcsőzetesen csökken a Duna irányában. Így a közvetlen Duna-part látképét nem uralják a magas épületek, miközben a Soroksári út és a rendezőpályaudvar felőli területeken épülő magasházak a zajtól védik a Duna-part felé eső területeket. Javasolt funkciók: irodai, kereskedelmi, vendéglátás, egyéb szolgáltatás, lakó.
- A Duna-parti rekreációs és árvízvédelmi célú zöldsáv mellett kaphatnak helyet az étterem/bárhajók (az arculat miatt limitált méretkorláttal), stégek (korlátozott számban szórakozóhelyekkel), víziszínpad, amelyek a terület fenntartásához szükséges adóbevétel megteremtésében segítenek. Mindemellett az új Evezőspálya üzemeltetési jellemzőitől függően megfontolandó kis kikötő létesítése is (hajó bérbeadás, sétahajózás, közösségi közlekedés céljára, amelyek komfortérzetet növelnek és adóbevétellel is járnak).





58. ábra – Interboro Partners - Javaslat árvízveszéllyel érintett városi területek kialakítására

Már a Soroksári út rendező pályaudvar fejlesztési területen megvalósítható ingatlanfejlesztés is olyan értéknövekedéssel jár, amely mozgósító erővel bír mind a magán-, mind a közsféra ingatlanfejlesztőinek körében. Ugyanakkor az első fázis nagyobb kockázatát érdemes ellensúlyozni a közsféra és a magánsféra együttműködésében megvalósuló beruházásokkal. Ennek módja lehet például: kedvezményes MFB finanszírozás bevonása, állami hitelgarancia nyújtása, közös zöldkötvény kibocsátás, közös tulajdonú (magánsféra ingatlanfejlesztő, állam, önkormányzat) projektcégek által megvalósított fejlesztések, a közterületek kapcsolódó fejlesztései a közsféra részéről, illetve a magánsféra hozzájárulása a közterületek fejlesztéséhez (akár településrendezési szerződéseken keresztül).

A Gubacsidűlő számos lehetőséget rejtő kerületrész, amely a következő évtizedek olyan budapesti sikertörténete lehet, amely egy lapon említhető a vancouver-i False Creek menti városfejlesztéssel. Mindezt javasolt első lépésként a kerületrész fejlesztési mestertervének elkészítése.



59. ábra – Vancouver - South East False Creek



60. ábra – Vancouver - False Creek North

*Konzultáns: Siha Zoltán, Rónavölgyi Márton*

*Képek: via Jonathan Barnett and Larry Beasley, Ecodesign for Cities and Suburbs, 2015*