

# BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE



FELÜLVIZSGÁLAT

314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 38. § szerinti véleményezési szakaszra

## II. KÖTET

### ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ



## MEGBÍZÓ: BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZAT

## SZAKMAI IRÁNYÍTÓ: BUDAPEST FŐVÁROS FŐPOLGÁRMESTERI HIVATAL

VÁROSÉPÍTÉSI FŐOSZTÁLY

Erő Zoltán főépítész  
Maczák Johanna  
Musztafa Tímea  
Pártos Judit

## SZERZŐK

## TELEPÜLÉSRENDEZÉS:

BFVT Kft.

## Szerzők:

Albrecht Ute  
területrendező tervező – vezető településtervező,  
okl. építészmérnök  
TR 01-0517, TT/1,É 01-0517András István  
területrendező tervező – vezető településtervező,  
okl. építészmérnök  
TR 01-0525, TT,É/1 01-0525Balla Mariann  
okl. építészmérnök, urbanista  
TT/É 01-4620

## Közreműködött:

Bindl Balázs  
okl. településmérnökFejes Mónika  
okl. településmérnökHorváth Ábel  
okl. településmérnökÖkrös László  
okl. településmérnök  
Serf Dorottya Tekla  
okl. településmérnökSziki Nóra  
okl. településmérnökSzilágyi Eszter  
okl. településmérnökTeremy Viktória  
okl. településmérnökVarga Dóra  
okl. településmérnök

## TÉRINFORMATIKA:

BFVT Kft.

Pizág Csaba  
építőmérnök, térinformatikai szakmérnökHalupa János  
geográfus, térinformatikai szakmérnök

## INFRASTRUKTÚRA:

BFVT Kft.

## Szerzők:

Pető Zoltán  
okl. építőmérnök, közlekedéstervező  
Tkö-1 01-2321Szabó Krisztián  
okl. építőmérnökOrosz István  
okl. villamosmérnök, mérnök-közgazdász  
TE-T 05-1585, TH-T 05-1585

## Közreműködött:

Rubus Zoltán  
okl. építőmérnök  
Tkö 13-16200

## TERMÉSZETI KÖRNYEZET:

BFVT Kft.

## Szerzők:

Tatai Zsombor  
okl. tájépítészmérnök  
TK 13-1430Pogány Aurél  
okl. kertészmérnök, táj- és kertépítész  
TK 01-5060Niedetzky Andrea  
okl. tájépítészmérnök  
TK 01-5152Zétényi Dávid  
okl. tájépítészmérnök,  
ipari környezeti szakmérnök  
TK 01-5307Szőke Balázs  
okl. tájépítészmérnök  
Frits Barbara  
okl. tájépítészmérnök

## ÖRÖKSÉGVÉDELEM:

BFVT Kft.

Adorján dr. Gyuricza Anna  
régész  
Szakértői Eng. sz: Sz-56/2008  
LLTK azonosító: B5COGJ

Budapest, 2020. március

## TARTALOMJEGYZÉK

### BEVEZETŐ

### 3. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

<b>3.1. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLATOK</b>	<b>4</b>
3.1.1. Javasolt településszerkezet, területfelhasználási rendszer	4
3.1.1.1. A funkcionális szerkezet	4
3.1.1.2. Tervezett területfelhasználási rendszer	21
3.1.1.3. Beépítésre szánt területek (lakóterületek, üdülőterületek, vegyes területek, gazdasági területek, intézményi területek, különleges területek)	24
3.1.1.4. Beépítési sűrűség	66
3.1.1.5. Beépítésre nem szánt területek (közlekedési területek, zöldterületek, erdőterületek, mezőgazdasági területek, vízgazdálkodási területek, természetközeli területek, különleges területek)	74
3.1.1.6. Védelmi és korlátozó elemek	87
- Infrastrukturális védőtávolságok, elemek	
- Táj és természetvédelmi elemek, területek	
- Kulturális örökségvédelmi elemek	
- Egyéb védelmi és korlátozó elemek	
<b>3.2. VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK ÖSSZEFOGLALÓJA ÉS ÖSSZEFÜGGÉSEI</b>	<b>95</b>
3.2.1. A területfelhasználás	95
3.2.1.1. Beépítésre szánt területek	96
3.2.1.2. Beépítésre nem szánt területek	120
3.2.1.3. Egyéb szerkezeti elemek	175
3.2.2. Közlekedés	193
3.2.3. Örökségvédelem	199
3.2.4. Magassági korlátozások területi lehatárolása	199
3.2.5. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem	202
3.2.6. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek	203
3.2.7. Védelmi, korlátozási területek	203
<b>3.3. TÁJ- ÉS ZÖLDFELÜLETRENDEZÉSI JAVASLATOK</b>	<b>205</b>
3.3.1. Tájrendezési javaslatok	205
3.3.1.1. Tájhasználat, tájszerkezet	205
3.3.1.2. Természetvédelem	206
3.3.1.3. Tájvédelem és tájképvédelem	208
3.3.1.4. Biológiai aktivitásérték változása	209
3.3.2. A zöldfelületi rendszer fejlesztése	211
3.3.2.1. A zöldfelületi rendszer elemeinek fejlesztése	211
3.3.2.2. A zöldfelületi ellátottság alakulása	216
3.3.2.3. Zöldfelületek ökológiai szerepének erősítésére vonatkozó javaslatok	219
<b>3.4. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK</b>	<b>220</b>
3.4.1. Az európai közlekedés politika és a nemzeti közlekedési stratégia hatása a településszerkezeti tervre	220
3.4.1.1. Az európai közlekedési politika és a mobilitási igények változása	220
3.4.1.2. A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia és a hazai mobilitási igények változása	222
3.4.2. Külső közlekedési kapcsolatrendszer	223

3.4.2.1. Légi közlekedési kapcsolatok	223
3.4.2.2. Közúti kapcsolatok	224
3.4.2.3. Nagysebességű és hagyományos vasúti kapcsolatok	224
3.4.2.4. Országos és térségi autóbusz közlekedési kapcsolatok	225
3.4.2.5. Vízi közlekedési kapcsolatok	226
3.4.2.6. Kerékpáros kapcsolatok	227
3.4.3. Közúthálózat	227
3.4.3.1. Gyorsforgalmi úthálózat	228
3.4.3.2. Főút hálózat	228
3.4.3.3. Településszerkezeti jelentőségű gyűjtőúthálózat	231
3.4.3.4. Közúti - vasúti keresztezések	232
3.4.3.5. Logisztikai központok	232
3.4.4. Közösségi közlekedés	233
3.4.4.1. Gyorsvasúti hálózat	233
3.4.4.2. Közúti vasúti (villamos) hálózat	235
3.4.4.3. Autóbusz-hálózat	237
3.4.4.4. Trolibuszhálózat	237
3.4.4.5. Városi- elővárosi vasúti közlekedés (S-bahn)	237
3.4.4.6. Városi hajózás	239
3.4.4.7. Különleges közlekedési eszközök	240
3.4.4.8. Átszálló csomópontok és városi intermodális központok	240
3.4.5. Gyalogos közlekedés	242
3.4.6. Kerékpáros közlekedés	243
3.4.7. Parkolás	246
3.4.7.1. Parkolás-szabályozás	246
3.4.7.2. Parkolás-gazdálkodás	247
3.4.7.3. P+R parkolás	248
<b>3.5. KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLATOK</b>	249
3.5.1. Víziközművek	249
3.5.1.1. Vízellátás	249
3.5.1.2. Csatornázás	252
3.5.1.3. Felszíni vízrendezés	257
3.5.1.4. Árvízvédelem	262
3.5.2. Energiaellátás	267
3.5.2.1. Villamosenergia-ellátás	267
3.5.2.2. Gázellátás	273
3.5.2.3. Távhő- és gőzellátás	274
3.5.3. Elektronikus hírközlés	277
3.5.4. Megújuló energiaforrások alkalmazása és energetikai célú hulladékhasznosítás	278
<b>3.6. KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK</b>	281
3.6.1. A termódosítással összefüggő környezeti hatások	281
3.6.2. A változással érintett és tervezett infrastruktúra elemekkel összefüggő környezeti hatások	284
3.6.3. A tervben feltárt környezeti konfliktusok alakulása meg nem valósulás esetén	287
<b>3.7. OTÉK ELTÉRÉS A 111. § (2) BEKEZDÉSE ALAPJÁN</b>	290

Fogalommagyarázat

Rövidítések jegyzéke

Irodalomjegyzék



## BEVEZETŐ

**Budapest főváros hatályos településszerkezeti terve** (továbbiakban TSZT) a főváros teljes közigazgatási területére készült.

Készítését korábban a megváltozott jogszabályi háttér tette szükségessé. Egyrészt az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (továbbiakban Étv.) 60. § (7) bekezdése szerint a főváros településszerkezeti tervét és a főváros rendezési szabályzatát 2014. június 30-ig el kellett volna fogadni, másrészt biztosítani kellett az összhangot a fővárosi településrendezési terveszközök és a vonatkozó területrendezési tervek között.

A **Fővárosi rendezési szabályzat** (a továbbiakban: FRSZ) a fővárosban a településrendezés és az építés összehangolt rendjének biztosítása érdekében az országos településrendezési és építési követelményeknek, valamint a főváros településszerkezeti tervének megfelelően a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségét, meghatározott területek beépítési magasságát, a fővárosi infrastruktúra területbiztosítását megállapító fővárosi önkormányzati rendelet, amely telekalakítási és építésjogi szabályozási elemeket nem tartalmaz.

A Fővárosi Közgyűlés 2015. január 28-án fogadta el az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozatával Budapest főváros településszerkezeti tervét (TSZT 2015), valamint megalkotta a Fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendeletet (FRSZ).

Az elfogadott dokumentumok 2015. március 18-án léptek hatályba. Ezt követően Budapest Főváros Önkormányzata 2015. áprilisában az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 8. § (2) bekezdésére, valamint a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló **314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 37. §-ára** hivatkozással megindította Budapest Főváros teljes közigazgatási területére vonatkozóan Budapest főváros településszerkezeti terve és a Fővárosi rendezési szabályzat felülvizsgálatát, mely tervek az 1651/2017. (XII. 6.) Főv. Kgy. határozattal és a 48/2017. (XII. 20.) Főv. Kgy. rendelettel kerültek elfogadásra.

**Jelen terv az Étv. 8. § (1) bekezdése alapján Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének és Budapest Főváros Rendezési Szabályzatának felülvizsgálata és módosítása a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény rendelkezései alapján.**

A Fővárosi Önkormányzat a hatályos településrendezési eszközök felülvizsgálatát a 16/2019. (IV. 24.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott a településfejlesztéssel és településrendezéssel **összefüggő partnerségi egyeztetés** szabályainak megfelelően megkezdte. A partnerségi egyeztetés során, 2019. július és 2019. szeptember között tehettek észrevételeket, javaslatokat, nyilváníthattak véleményt a partnerek.

A terv véleményezése a 314/2012 (XI. 8.) Korm. rendelet 36. § szerinti teljes eljárás szerint történik.

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (továbbiakban: Kvt.) 43. § (4) és (5) bekezdés alapján, valamint az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005.(I. 11.) Korm. rendelet (továbbiakban: KÉ rendelet) 1. § (2) bekezdése és 1. számú melléklete alapján a főváros egészére vonatkozó településszerkezeti terv készítéséhez (a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (továbbiakban: Trk.) 4. melléklete szerinti tartalommal) kötelező **környezeti értékelést magában foglaló környezeti vizsgálat** lefolytatása. Mivel a TSZT Natura 2000 besorolású területeket is érint, ezért a környezeti értékelés kiegészült a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet 14. melléklete szerinti hatásbecslési dokumentációval.

Tekintettel arra, hogy a környezeti értékelés a szerkezeti terv módosításának készítésével egy időben zajlott, a belső egyeztetések során érvényre jutottak a tervben szereplő környezeti szempontú javaslatok.

A Kvt. 48/B. § (3) bekezdése többek között előírja, hogy a területi környezetvédelmi programokban foglaltakat az adott területi szint rendezési terveinek kidolgozása során érvényre kell juttatni. A környezeti vizsgálati dokumentációban részletesen elemzésre kerül az összhang Budapest új

településszerkezeti terve és Budapest Környezeti Programja 2017–2021. a (továbbiakban: FKP) között. Az értékelés alapján megállapítható, hogy a terv az FKP célkitűzéseinek, és egyúttal a magasabb szintű környezeti programoknak, stratégiáknak, szakágazati dokumentumoknak megfelelt.

A hatályos TSZT dokumentuma 3 kötetből állt:

1. Megalapozó vizsgálat
2. Alátámasztó javaslat
3. Településszerkezeti terv (jóváhagyandó munkarész).

A terv felülvizsgálatát tartalmazó dokumentum a hatályos tervvel azonos felépítésű. A hatályos TSZT Alátámasztó javaslata is aktualizálásra került az alábbiak szerint:

## 2. Alátámasztó javaslat módosított fejezetei

### 3.1. Településrendezési javaslatok

- 3.1.1. Javasolt településszerkezet, területfelhasználási rendszer fejezet módosult:
  - a beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területek területfelhasználási egységeinek megoszlását bemutató ábrák, táblázatok módosításra kerültek a területfelhasználási változásokkal összhangban,
  - a beépítésre nem szánt területek területfelhasználási egységeinek megoszlását bemutató ábrák, táblázatok aktualizálásra kerültek a területfelhasználási változásokkal összhangban, továbbá a fejezetrész kiegészült az erdőterületek és természetközeli területeket érintő jelentős átsorolások indoklásával,
  - a beépítési sűrűség fejezet a Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület (Gksz-1) vonatkozásában került módosításra,
  - a védelmi és korlátozó elemeket bemutató alátámasztó munkarész kiegészült az újonnan feltüntetésre került elemek (ásványi nyersanyag lelőhelyek, barnamezős területek) leírásával, továbbá a fejezetrész aktualizálásra került az új Trtv.-nek megfelelően.

### 3.3. Táj- és zöldfelületrendezési javaslatok

- 3.3.1. Tájrendezési javaslat módosult:
  - a védett és védelemre érdemes területeket bemutató ábra és táblázat aktualizálásra került a helyi jelentőségű természetvédelmi területeket érintő változásoknak megfelelően,
  - a fejezet aktualizálásra került a megváltozott tájképvédelmi övezetre vonatkozóan,
  - a biológiai aktivitásérték változásáról szóló fejezetrész aktualizálásra került az új aktivitásérték számítás alapján.
- 3.3.2. A zöldfelületi rendszer fejlesztése
  - Budapest tervezett zöldfelületi rendszerét és zöldterületi ellátottságát bemutató ábrák és leírások módosításra kerültek a felülvizsgálatnak megfelelően,
  - a zöldfelületi átlagértékkel érintett területfelhasználási kategóriák átlagos zöldfelületi intenzitását bemutató táblázat aktualizálásra került az új zöldfelületi intenzitás értékeknek megfelelően.

### 3.4. Közlekedési javaslatok

- 3.4.2. Külső közlekedési kapcsolatrendszer
  - a Trtv.-nek való megfeleltetés miatt pontosításra kerültek a fővárost érintő infrastruktúra elemek.



- 3.4.3. Közúthálózat
    - a TSZT jóváhagyása óta a meglévő közúthálózatban történt módosulások kerültek átvezetésre,
    - a Trtv. figyelembevételével tervezett és távlati tervezett elem módosult.
  - 3.4.4. Közösségi közlekedés
    - TSZT jóváhagyása óta a meglévő közösségi közlekedési hálózatban történt változások kerültek átvezetésre,
    - a Trtv. figyelembevételével távlati tervezett elem módosult.
  - 3.4.5. Gyalogos közlekedés
    - a Budapesti Mobilitási Terv alapján került kiegészítésre.
  - 3.4.6. Kerékpáros közlekedés
    - a Budapesti Mobilitási Terv alapján került kiegészítésre.
  - 3.4.7. Parkolás
    - a P+R fejlesztés koncepcionális szempontjai kerültek pontosításra.
- 3.5. Közművesítési javaslatok
- 3.5.1. Víziközművek:
    - 3.5.1.1 vízellátás fejezet a Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Zrt. és a Fővárosi Vízművek Zrt. adatszolgáltatásainak megfelelően aktualizálásra került,
    - 3.5.1.2 csatornázás fejezet a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. adatszolgáltatása szerint aktualizálásra került,
    - 3.5.1.4 árvízvédelem fejezet a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. adatszolgáltatása szerint aktualizálásra került
  - 3.5.2. Energiaellátás fejezet:
    - 3.5.2.1 villamosenergia-ellátás fejezet aktualizálásra került, ELMŰ Hálózati Kft., BDK Kft., MAVIR Zrt. adatszolgáltatásai beépítésre kerültek,
    - 3.5.2.2 gázellátás fejezet aktualizálásra került az FGSZ Zrt. és az NKM Földgázhálózati Kft. adatszolgáltatása alapján,
    - 3.5.2.3. távhő- és gőzellátás fejezet aktualizálásra került a FŐTÁV Zrt. adatszolgáltatása alapján,
    - 3.5.4. megújuló energiaforrások alkalmazása és energetikai célú hulladékhasznosítás fejezet aktualizálásra került a FŐTÁV Zrt és az ELMŰ Hálózati Kft. adatszolgáltatása alapján.
- 3.6. Környezeti hatások és feltételek
- a fejezet átdolgozásra és kiegészítésre került a TSZT felülvizsgálathoz készült környezeti értékelés alapján.

A terv módosításához az **alábbi fejezetek újonnan készültek:**

3.2. Változással érintett területek összefoglalója és összefüggései

3.8. OTÉK eltérés a 111. § (2) bekezdése alapján

A térképi melléletek a megváltozott tartalommal készültek.

Az aktualizált szövegrészeket, táblázatokat és térképeket, ábrákat **szürke aláfestés** jelzi.



### 3. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ



### 3.1. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLATOK

#### 3.1.1. JAVASOLT TELEPÜLÉSSZERKEZET, TERÜLET FELHASZNÁLÁSI RENDSZER

##### 3.1.1.1. A FUNKCIONÁLIS SZERKEZET

A településszerkezeti terv a városszerkezet alakítását, a település fejlesztésének fő irányait kell, hogy kijelölje, figyelembe véve Budapest 2030 városfejlesztési koncepció céljait. A meghatározó szerkezeti elemek mellett a tervben meg kell határozni a főváros egyes területrészeinek területfelhasználását, illetve azokat a műszaki infrastruktúra elemeket, amelyek a település működéséhez szükségesek és – meghatározó módon – visszahatnak a városszerkezetet térbeli alakításra, a város területi, hálózati tényezőinek térbeli elrendezésére. A TSZT fő szerkezeti elemei képezik a városszerkezet alakításának kereteit, melyek a következők

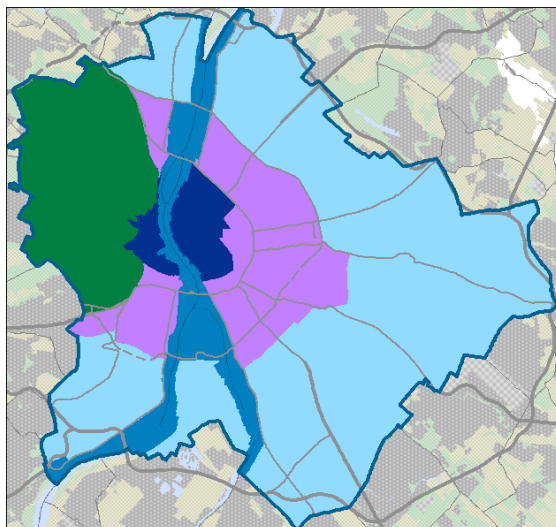
- a szerkezetalkotó *területi* elemek,
- a központrendszer *pontszerű* elemei,
- a szerkezetet meghatározó *hálózati* elemek – (műszaki és a természeti).

A szerkezeti tényezők alakulását olyan városon belüli jellemzők is befolyásolják, mint az egyes területek városon belüli elhelyezkedése, a hozzávezető infrastruktúrák jellemzői, kapacitásai, de a földrajzi tényezők sem elhanyagolhatóak.

A térségi tényezők körében Budapest *zónarendszere* az egyik, a térbeliséget, a történeti alakulás összefüggéseit és a városon belüli térségi jellemzőket legjobban leíró igazodási eszköz. Emellett a fővároson belül meghatározó az a *jelentősebb sűrűséggel rendelkező vegyes használatú térség* is, amely a legtöbb fejlesztési lehetőséggel rendelkezik, ebből fakadóan a város térben érzékelhető összefüggéseiben, kapcsolatrendszereiben, funkcionalitásában a legdinamikusabban változó és a fejlesztések szempontjából legaktívabb térsége. Ez a térség foglalja magában a városfejlesztési koncepció keretében meghatározott fejlesztési céltérségeket is, és ez lehet a kompakt város kialakulásának kiemelt térsége is.






Mindezek a jellemzők – a *zónarendszer*, a zónákon is átívelő *jelentősebb sűrűséggel rendelkező vegyes használatú térség* és a városfejlesztési koncepcióban megállapított, küllőszerű *szerkezetalkotó fejlesztési céltérségek* – együtt befolyásolják Budapest településszerkezetének alakítását, a jövőbeni fejlesztési irányainak lehetőségeit.

#### Budapest zónarendszere



1. ábra: Budapest zónarendszere

Budapest a morfológiája, a történeti kialakulása és a mai beépítési jellemzői alapján öt eltérő karakterrel rendelkező zónára osztható. A korábbi településszerkezeti tervek (1997, 2005) ugyanezt a felosztást alkalmazták, amit jelen terv kis mértékben pontosít.

	Belső zóna
	Átmeneti zóna
	Elővárosi zóna
	Hegyvidéki zóna
	Duna menti zóna

**A belső zóna** térsége lényegében a tradicionális történeti városrészekből áll. Itt az elmúlt időszakban szerkezeti átalakulás nem történt, a megindult forgalomcsillapítási célú közterületi- és forgalmi átrendezések a környezet minőségi fejlesztésének első lépésének tekinthetők. Ez a város *legsűrűbben beépített* és legnagyobb népsűrűségű területe, amely az igazgatási-, a kulturális-, a gazdasági- és pénzügyi, az oktatási sűrűsödések területét, a város *főközpontját* is magába foglalja.

A zónában kiemelt cél a további forgalmi terhelés csökkentése, a kedvezőtlen klimatikus hatások mérséklése, egyben a karakteres és értékes városrészeket jelentő területek építészeti jellemzőinek megőrzése, a Dunával való kapcsolat megerősítése. A zóna szerkezeti jellemzői nem változnak.

Az **átmeneti zóna** a város *legheterogénebb térsége*. Meghatározó – az elmúlt több mint két évtized ipari területeinek szükségszerű átalakulását követően is –, szinte egybefüggő gazdasági térség uralja a délkeleti részen, míg északon már csak diszperz formában jelennek meg a gazdasági területek, a struktúra itt jobban átjárható és egyes sávokban a lakóterületi dominancia is jelen van. Jelentős a használaton kívüli területek aránya a zónában, elsősorban a korábbi iparterületek barnamezős térségeiben. A zóna angyalföldi és lágymányosi térségében érzékelhető a legnagyobb gazdasági- és funkcionális átalakulás, ahol a környezetterhelő ipari funkciók irodai, lakóterületi és vegyes kereskedelmi szolgáltató területekké alakulnak át.

A zóna a településszerkezet szempontjából a legnagyobb változások terét jelenti. Ide esnek, illetve ide csatlakoznak a TSZT leírásában is említett, jellemzően barnamezős *szervezetalkító fejlesztési céltérségek*, melyek a zóna átstrukturálását, átjárhatóságát, alulhasznosított területeinek funkcióváltását eredményezik. Ezt tudja majd segíteni az új Körvasút menti körút és az új Duna-hidak gyűrűirányú szerkezetfejlesztő hatása, amelyek szintén érintik az átmeneti zónát.

Az **elővárosi zóna** jellemzően a csatolt települések gyűrűjéből jött létre, *népsűrűsége alacsony*. A zónában szigetszerűen jelennek meg a nagy lakótelepek, amelyek megfelelő szintű műszaki infrastruktúrával és jó ellátó intézményhálózattal rendelkeznek, ami a kertvárosi területekről nem mondható el. A zóna a bevezető utak mentén megfelelő terepet jelentett a jó elérhetőség miatt a kereskedelmi nagylétesítmények megtelepedésére. Az elővárosi zóna városi szegélyein az erdő- és mezőgazdasági területek ugyan nem alkotnak „zöldgyűrűt” a város körül, de jelentős mértékben óvják azt a szomszéd településekkel való összenövéstől, emellett ökológiai potenciállal rendelkeznek.

A zónában a kertvárosias területi jellemzők megmaradnak, így továbbra is érvényesülni fog mérsékelt klimatikus hatásuk. A korábban már megkezdett lakóterületi átalakulások folytatódnak, de lassú folyamattal kell számolni. Azok a korábban gazdasági céllal kijelölt fejlesztési területek, melyek infrastruktúra ellátása megoldott, vagy megoldható, továbbra is fejlesztési területei a korszerű, nagyközlekedési hálózatokat igénylő funkcióknak. Nem támogatott zöldmezős fejlesztések számára új terület kijelölése és igénybevétele, kivéve, ha csereterületként másutt jelölt korábbi fejlesztési elképzelés visszavonása mellett történik meg. A területrendezési tervek által nyújtott új beépítésre szánt terület kijelölésének lehetőségét ezért csak kivételes esetben és rendkívül mértéktartóan használja ki a terv. Az elővárosi zóna továbbra is jelentős mezőgazdasági és erdőterülettel rendelkezik, melyet a terv továbbra is megerősít.

A **hegyvidéki zóna** területén lakik a statisztikák szerint Budapest legjobban szituált társadalmi rétege. A területen a fő közlekedési sávok kivételével *jelentős környezeti ártalom nem keletkezik*. A város munkamegosztásában ez a viszonylag tiszta környezet eredményezte több egészségügyi létesítmény ide települését. Problémája a zónának, hogy *főhálózatában gyűrűirányú elem nem található, átjárhatósága nem megoldott*. Mivel a munkahelyek száma jóval kevesebb, mint az itt élők számából az szükségeltetne, ezért nagy a pesti oldal felé az átjárási igény azon a kevés átkelőhelyen, ami a városszerkezetet meghatározza. A zónában jelentős erdőterületek adják Buda jó levegőjét, amely emeli a terület presztízsét, egyben jelentős részük természetvédelmi oltalom alatt áll.

A zóna területén a terv alapvetően a meglévő sűrűségi értékek megtartására fókuszál, nem bővítve a korábbi fejlesztési elképzeléseket.

A **Duna menti zóna** a megváltozott értékítélet, továbbá a nemzetközi normák hatására a főváros egyre értékesebb sávjává vált. Ezt erősíti a szennyvizek bevezetésének fokozatos csökkentése és a tisztítóművek létesítése is. A város korábbi ipari területeinek megváltozása azonban még nem eredményezett végleges megoldást a funkciójukat veszített területek hasznosítására.

Zónánként is más és más arcát mutatja e területsáv.

- A **belső zónára** eső része a legkiépítettebb, itt a rakpartok zárják el a városlakók elől a Duna élvezetét, bár a hajózás kikötői is helyenként akadályokat jelentenek a partszakaszok megközelítésében, ezért is fontos cél a **Dunával való fizikai kapcsolat megteremtése**.
- Az **átmeneti zónára** inkább a volt ipari üzemek felhagyott, vagy már újonnan fejlesztésbe vont területei jellemzők, amelyek **átalakulása többirányú lehet**.
- Az **elővárosi zóna** sávjában részben üdülőterületek és városüzemeltetési területek találhatóak a vízpartra szervezeten, melyeket helyenként a természeti környezet, part menti erdősáv szakít meg, ezek **elsősorban a rekreációs célokat tudják szolgálni**.

A zóna területe a Budapest 2030 városfejlesztési koncepcióban is középpontba került. Értékeinek megőrzése mellett fontos tervi jellemző az új hidak helyének kijelölése, a természetközelség megőrzése, a városi területek és a part kapcsolatának megteremtése. A terv hangsúlyozza a part menti sávban a zöldterületek sorának fejlesztését. A korábbi üdülőterületek rekreációs célú hasznosítási iránya került meghatározásra az elővárosi szakaszokon, mindemellett egyes helyszíneken a gazdasági területhasználat is megmarad. A háttérterületekkel a megfelelő kapcsolódási pontok kijelölését és a zóna part menti végigjárhatóságát az elővárosi rendezési szabályzatban és a Duna-parti építési szabályzatban kell majd biztosítani.

Budapest szerkezeti fejlesztését a hálózati és területi elemek mellett az öt zóna fő jellemzői és céljai mentén kell meghatározni. A településszerkezeti terv eszközrendszere ezek figyelembevételével alakítja és rendezi a város szerkezeti és karakterbeli megőrzését, illetve – ahol az szükséges –, az átalakulásának és fejlesztésének keretét.

### Térségi kapcsolódás az agglomerációhoz

A zónarendszer elővárosi, hegyvidéki és Duna menti zónája közvetlenül kapcsolódik ahhoz az agglomerációs gyűrűhöz, amely mind területi, mind hálózati szempontból egyre erősebb szimbiózisban él a fővárossal. Területi kapcsolódásokat alapvetően a beépítésre nem szánt szabad területek városhatáron átlépő területei jelentik az erdők és mezőgazdasági területek formájában. Budapest körül zöldgyűrű kialakulását nem teszik lehetővé a határsávok települési összenövésai, mivel számos olyan területi kapcsolódás van, ahol Budapest szabadterületeihez a szomszédos települések már beépített területei csatlakoznak szorosán, vagy éppen ennek a fordítottja tapasztalható.

A városfejlesztési koncepció célja ugyanakkor, hogy a további beépített területi összenövések helyett a város a jövőben is fenntartsa azokat a szerkezeti szereppel rendelkező zöld ékeket, amelyek helyenként a város belső térségeibe is befutnak és a kisvízfolyásokon és völgyeken keresztül kapcsolódnak a nagyobb területi egységeket képező szabadterületekhez, ökológiai hálózati elemekhez. A településszerkezeti terv ennek érdekében számos olyan területi javaslattal él, amelyek ezt a célt tudják szolgálni. A TSZT 2015 a zöldmezős fejlesztésre szánt területek visszafogott megtartását rögzítette és számos helyen – ahol annak még építési jogi alapja nem teremtődött meg –, mintegy 320 hektáron visszalépett a 2005 évi tervhez képest, ezzel is növelve a városi beépített térségeket megszakító szabadterületeket. Új – korábban nem kijelölt – zöldmezős fejlesztési területet csak kerületi önkormányzatok gazdaságfejlesztési szempontjait figyelembe véve határozott meg, amellyel, hogy másutt jelentős mértékben csökkentette azok területét. A TSZT 2017 évi felülvizsgálatakor a 2015 évben elért pozitív eredmények elenyésző mértékben csökkentek csak, a tervezett beépítésre szánt területek nagysága mindösszesen 5,42 ha-ral növekedett a 2015. évi területi mérleghez viszonyítva. Jelen tervdokumentáció sem tartalmaz jelentősebb, új beépítésre szánt terület kijelölést.

### Földrajzi és természeti adottságok, morfológia, épített örökség

Budapest városszerkezetét alakító, elsődlegesen meghatározó elem a várostestet kettévágó Duna, ami jelentős szélessége miatt kevés helyen ad kapcsolódási lehetőséget Buda és Pest között. Az átkelőhelyek, a hidak helyzete alakította a főváros főhálózati rendjét és határozza meg mind a mai napig. A hidakra szerveződnek a gyűrűirányú közúthálózati elemek, de a vasúti hálózat pályaudvarokra beérkező rendjét is alapvetően megszabja. A Duna tehát alapvetően kihat a szerkezetalakító hálózati elemek fejlesztésére, ezért befolyásolja azokat a régóta igényelt gyűrűirányú hálózatfejlesztési elemeket, amelyek új dunai átkelőkre szervezhetőek. A másik, a szerkezetet morfológiailag befolyásoló tényező a budai oldal domborzata, hegyvidéke, ami szintén visszahat a hálózati rendszerek alakítására.

A városfejlődés kezdeti szakaszában e két természeti elem – a Duna és a hegyvidék – még csak az átjárhatóság szempontjából igényelt megoldást. Az elmúlt közel fél évszázad szemléletváltozása miatt szerkezetbefolyásoló szerepük, mint figyelembeveendő és védendő természeti érték is megjelenik a városszerkezet tervezési folyamatában. A szerkezet fejlesztésénél ezért ezek egyre nagyobb odafigyelést igényelnek.

A szerkezetalakítást befolyásoló harmadik meghatározó elem a város történeti fejlődéséhez hozzátartozó épített örökség, ami olyan városrészeket eredményezett, amelyek mára – egyes kedvezőtlen jellemzőik ellenére (pl. a sűrűség) – megőrzendők lettek, és az alapvető szerkezeti változásoktól megvédendő területeivé váltak a városnak. Sok esetben ezeknek az örökségi értékekkel rendelkező városi területeknek a megőrzése és védelme másutt igényel szerkezetfejlesztést, például e területek közlekedésből adódó kedvezőtlen környezeti állapotának javítása érdekében.

### A városszerkezetet meghatározó területi elemek fejlesztése

A városszerkezet tervezésének meghatározó tényezői a morfológia, a védendő természeti és épített örökségi értékek területei, a területek városon belüli pozíciója, szerkezeti értékelésük, a hálózatok összefüggései, valamint nem utolsósorban a 2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési terve (OTrT, BATrT) által meghatározott térbeli keretek és mindezek figyelembevétele mellett az elfogadott Budapest 2030 városfejlesztési koncepció.

A Budapest 2030 számos célkitűzésének meghatározott feladatrendszerét a településrendezési eszközön keresztül kell teljesíteni. A koncepció céljai közül a településszerkezeti terv a következő célokhoz rendelt különböző feladatokra tud a sajátos eszközeivel választ adni és azzal hatékonyan támogatni a koncepció célkitűzéseit.

- Hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet kialakítása
- Barnamezős területek a városfejlesztés célterületei
- A Dunával együtt élő város
- Az egyedi városkarakter értékalapú megőrzése és fejlesztése
- Budapest nemzetközi és európai szerepkörének erősítése
- Intelligens mobilitás
- Egészséges környezeti feltételek megteremtése
- Klímavédelem és hatékony energiafelhasználás

A koncepció céljai egymással is összefüggő feladatokat határoznak meg. A szerkezet fejlesztése és alakítása, távlati irányainak kijelölése szempontjából a fentiekkel harmonizáló tervi szándékok a következők szerint alakulnak.

A **Hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet kialakítását** támogatja a város indokolatlan terjeszkedésének megakadályozása, ami egybecseng a közlekedési rendszerrel való összhang megteremtésével és a közlekedési igények csökkentési törekvésével is.

A *beépítésre nem szánt* területek kijelölése alapvetően összefügg Budapest morfológiájával. A hegyvidéki területek védett erdői, a városszélek mezőgazdaságra alkalmas területei alkotják azokat a

nagy, egybefüggő szabad területeket, ahol továbbra sem kíván a terv beépítésre szánt területeket kijelölni, illeszkedve ugyanezen célt szolgálva a termőföldek védelme érdekében a *földterület-takarékos fejlesztések* elváráshoz.

A koncepció nem támogatja zöldmezős fejlesztési területek kijelölését újonnan beépítésre szánt területként, ezért a terv összességében csökkenti azok területét a korábbi TSZT elhatározásaihoz képest.

A városfejlesztési koncepció kiemelt célja *az egészséges környezeti feltételek megteremtése*, melyen belül a *zöld- és egyéb biológiailag aktív felületek fejlesztése* keretében a *biológiailag aktív felületek megőrzése, újak létesítése és a zöldfelületi intenzitás növelése, új zöldterületek létesítése, továbbá a sport és rekreáció területeinek fejlesztése* is fontos feladattá vált.

A beépítésre nem szánt területek esetében meghatározóak ezért a *zöldfelületi rendszer elemeit* képező erdők, amelyek Budapesti viszonylatban jelentős arányban élveznek különböző védeltséget, valamint ide tartoznak a továbbra is megőrzendő nagy városi parkok, és a fejlesztésre kijelölt három új városi park, továbbá azok a természetközeli területek, amelyekre nem az erdő használat a jellemző és nem is üzemtervezettek.

A településszerkezeti terv a koncepció céljainak megfelelő településrendezési lehetőségeket, korlátokat és védelmi eszközöket is érvényesíti a városszerkezet jövőbeni térbeli alakítása során. Ez alapvetően a koncepció *Egyedi városszervezet értékalapú megőrzése és fejlesztése* céljával van összefüggésben, azon belül a *természeti értékek megőrzésének és az ökológiai kapcsolatok biztosítása és javítása* feladattal. Az összefüggés természetesen kimutatható az *Egészséges környezeti feltételek megteremtésének* céljával, és érintőlegesen a *Klímavédelem és hatékony energiafelhasználás* céllal is. E célok egyes településrendezési feladatai a természeti területek további védelmének, szerkezeti érintetlenségének további fenntartásával biztosíthatók.

Hálózati jellegűek azok a településrendezési feladatok, amelyek *Budapest nemzetközi és európai szerepkörének erősítése* érdekében elsősorban a nemzetközi és országos közlekedési kapcsolatok fejlesztésének keretein belül a gyorsforgalmi úthálózat még mindig hiányokkal küszködő fejlesztéseinek biztosítanak helyet, illetve a hagyományos vasúti közlekedés fejlesztése mellett a nagysebességű vasúti kapcsolatok kialakítását is biztosítják. Ide tartozik még a nemzetközi repülőtér szerepének erősítése is, amelyet szintén kötöttpályás szerkezeti fejlesztéssel lehet támogatni, de a kikötőfejlesztések céljából kijelölt területek is erősítik a nemzetközi gazdasági kapcsolatokat.

A hálózati és terület fejlesztések legmarkánsabb feladatai a beépítésre szánt területeket, azok egymáshoz való kapcsolódását érintik, egyben kihatnak a központrendszer fejlesztésére is, ezzel szolgálva a területi tényezők szerkezeti alakulását. E tekintetben a már részben említett *Hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet kialakítása*, a *Barnamezős területek a városfejlesztés célterületei* és *A Dunával együtt élő város* célok a leghangúlyosabbak.

A *Hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet kialakítását, mint legfőbb* városszerkezet alakító célt alapvetően a *Kiegyensúlyozott városi térszerkezet létrehozása – összehangolt funkcionalitás, differenciált sűrűség és hálózati kapcsolatjavítás* feladat településrendezési eszközökkel való megoldása szolgálja. A *fenntartható, kompakt, szabadterületekkel megfelelően tagolt város* elvárásból adódó feladatok is összefüggnek a területi tagolással, azok funkcionális jellemzőivel, közlekedési kapcsolataival, egyben fontos tényezővé válik *az elhanyagolt, átjárhatatlan területek átstrukturálása, megújítása és zöldfelületi bővítésük*. Mindezek már egy másik speciális célt is szolgálni tudnak, nevezetesen azt, hogy a *Barnamezős területek a városfejlesztés célterületei*. A harmadik, a területek lehetséges fejlesztését meghatározó fontos cél *A Dunával együtt élő város*, ami mind a Duna menti zóna területi átalakulását, mind pedig a kapcsolatainak fejlesztését is igényli, és egyben visszahat a hálózati fejlesztések egyes elemeire is.

A fenti tényezők, a koncepcióban rögzített célok és azok elérésének településrendezési előfeltételei alapvetően meghatározzák a jellemzően beépítésre szánt területek térbeli kiterjedési lehetőségét, fejlesztéseik irányát és ütemét.



### **A településszerkezetet meghatározó fő területi struktúrák jellemző területfelhasználása**

A városszerkezet területi elemei a hálózati (közlekedés, kisvízfolyás, lineáris zöldhálózat) elemek közötti részeket kitöltő, azok által kiszolgált és tagolt, beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területek összessége.

A város területeinek struktúrája elsősorban a használat, a fő funkcionális tagolás alapján határozható meg és kevésbé az OTÉK szerinti jogi kategorizálás alapján. Nagy térségi elemek meghatározása nem viseli el a részletekbe menő megkülönböztetést. Ezért a város átfogó szerkezetét meghatározó **Funkcionális szerkezet** terve szándékosan nem az OTÉK beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területi felosztását, hanem a város átfogó szerkezetének funkcionális használat szerinti, a városi struktúrára ténylegesen ható jellemzőit veszi alapul.

A **Funkcionális szerkezet** meghatározása során a szerkezetileg meghatározó jelentős kiterjedésű, bizonyos szempontból hasonló településszerkezeti egységeket egybefüggő városi térségként kell kezelni, amelyekben belül a területfelhasználási egységek tekintetében a beépítésre szánt és nem szánt terület is jelen van. A strukturális szemléletű területi tagolás szempontjából a funkcionális tényezők, a városon belüli jellemző intenzitási fok és a szerepkör együttesen válik meghatározóvá.

A városszerkezet alapvető fő területi tagolódását a **Funkcionális szerkezetet** bemutató térkép ábrázolja, melyek fő elemei a jóváhagyandó munkarészben tárgyalta szerint az alábbi területi elemekre bonthatók:

- *vegyes használatú, magas intenzitású városias területek,*
- *vegyes használatú, intenzív városias területek,*
- *vegyes használatú, intenzív és laza városias területek,*
- *vegyes használatú, laza városias területek,*
- *egybefüggő, jelentős kiterjedésű gazdasági területek,*
- *városüzemeltetést szolgáló jelentős kiterjedésű területek,*
- *jelentős közösségi rekreációs célú területek, jelentősebb zöldterületek,*
- *erdők és a természetközeli területek,*
- *mezőgazdasági területek.*

### **A vegyes használatú területek**

A funkcionális szerkezet szempontjából és a koncepció céljainak is megfelelőbb a vegyes használat meghatározása, melyek jellemzőikben városon belül eltérő térségeket határoznak meg. A **Funkcionális szerkezet** tervén meghatározott négy vegyes használatú térségén belül megtalálható minden lényeges tervben szereplő területfelhasználási kategória, lakó, intézményi, gazdasági, rekreációs, különleges területek és a kisebb méretű zöldterületek. Ugyanakkor e térségek fő karakterjegyeit és intenzitásuk jellemzőit alapvetően a lakóterületeik adják, de eltérő a más funkciókkal való keveredésük aránya is.

#### *A vegyes használatú területek általános jellemzői*

A karakterisztikus lakóterületek és a településközpontok mellett az intézményi területek jelentősebb törvényszerűség nélkül helyezkednek el, általában sávokat alkotnak egyes meghatározó útvonalak mentén (pl. Váci út) vagy pedig pontszerűen, szórtan helyezkednek el a városszövetben. A TSZT területfelhasználási tervében külön jelölt intézményi területek aránya tehát eltérő az egyes vegyes használatú területeken. A jellemző csoportosulásuk részben a szerkezetalakító fejlesztési céltérségeket érinti már ma is, és fogja a jövőben is.

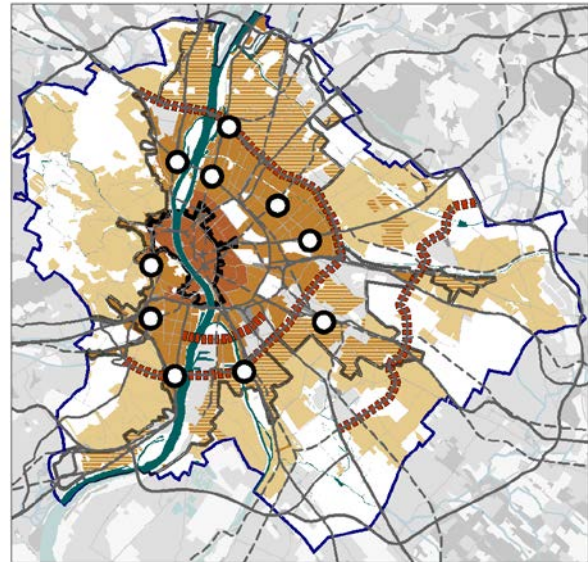
A beépítésre nem szánt területek közül a **közparkok** egy része is beolvad a mindennapi használat miatt a **vegyes használatú városias területek térségbe**. A nagyobb városi parkok viszont már a **jelentős közösségi rekreációs célú területek közé sorolhatók**. A **gazdasági területek** is megoszlanak városszerkezeti elhelyezkedésüket tekintve. Egy részük beolvad nagy vegyes használatú térségekbe **nem képezve**

**jelentősebb kiterjedésű területeket.** Elsősorban ezek lehetnek a város megújításra váró területei. *A különleges területek* zöme is részét képezi a vegyes használatú területek térségének, így a vásár és kiállítási területek, a tematikus intézményparkok, oktatási központok, egészségügyi területek, honvédelmi katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló területek, bevásárlóközpontok területei, egyes rekreációs és szabadidős területek. Az üdülőházas területek jellemzőik alapján nem jelentenek közösségi rekreációs területeket, ezért a vegyes használatú területek közé sorolhatók.

*A vegyes használatú területek eltérő kategóriái*

*A vegyes használatú, magas intenzitású városias területek* jellemzően a belső zóna történeti beépítésű területei, ahol – a vár és környezete kivételével – a legmagasabb a főváros beépítési sűrűsége. Ez a terület jellemzően az a lakóterület, amelyhez egyben Budapest történelmi városrészei tartoznak. Meghatározó szerepkörrel rendelkezik ezen belül a *városközpont*, amely a lakóterületeken belül jelentős intézményi sűrűsödéssel rendelkezik, országos szintű intézményeket is tömörítve magában. E tekintetben ez egyben a *differenciált központrendszer főközpontját* is jelenti, amelyet külön is tárgyal a fejezet.

A magas intenzitás a történeti beépítés jellemzője, amely a fejlesztések során várhatóan nem tud jelentősen csökkenni, de célja a tervnek, hogy beépítési sűrűsége legalább túlzott mértékben ne növekedjen csak ott, ahol lényegében a kialakult állapot jellemzői nem felelnek meg beépítésében és életminőségében egy nagyváros elvárásainak. Cél ugyanakkor, hogy itt az új beépítések jellemzői kedvezőbb térarányúak legyenek, amelyet a magasságok kismértékű terelésével lehet biztosítani.



- Vegyes használatú, magas intenzitású / intenzív városias terület
- Vegyes használatú, intenzív és laza / laza városias terület
- Városközpont - főközpont határa
- Mellékközpont, intermodális mellékközpont
- Új kórirányú közüti elem

*A vegyes használatú, intenzív városias területeket* a nagyvárosias és a kisvárosias karakter jellemzi, de helyenként megjelenik a telepszerű, vagy akár a kertvárosias karakter is. Fontos tényezője e területnek, hogy szinte teljesen lefedi az átmeneti zónát pár jelentősen nagy és egybefüggő gazdasági terület kivételével, de a belső zóna határa mentén a hegyvidéki zóna völgyeibe is kinyúlik. Jelentősége még, hogy a funkcionális keveredés itt a legnagyobb arányú, beleértve a lakó-, intézményi-, kisebb gazdasági területeket, de jelentősebb rekreációs és zöldterületek is részét képezik. Ez az a városon belüli térség, amely a *szervezetalakító fejlesztési céltérségeket* is magába fogadja. Közlekedési szempontból kiválóan ellátott, ma is jelentős kötöttpályás rendszerrel rendelkezik, és további fejlesztések is érintik.

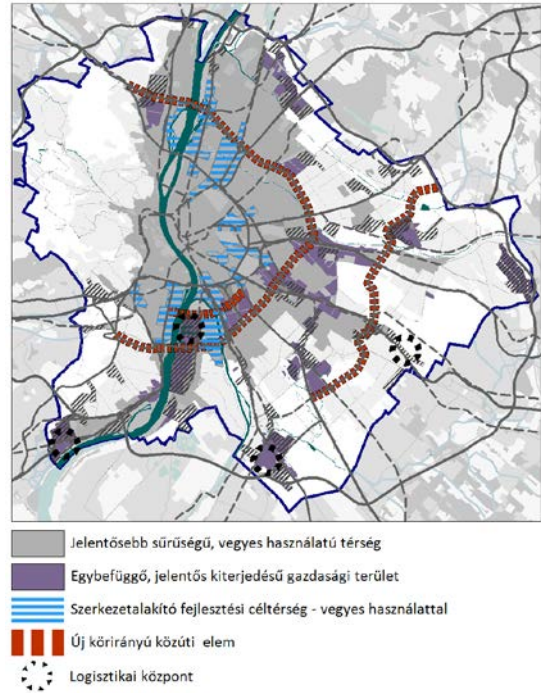
*A vegyes használatú, intenzív és laza városias területek* az intenzitás szempontjából olyan „kevert” területek, ahol nem egyenletes az előző területi jellemző szétterülése, mert azon belül több helyen a leglazább városias területi kategóriára jellemző nagyobb területi egységek is megjelennek. E kevertség helyenként az előző, intenzív városias karakter tömörülését, sűrűsödését jelenti, helyenként pedig az elővárosok kertvárosias egységes jellemzőivel rendelkezik. Ez mintegy átmenet két típus között, szerkezeti szerepe szempontjából távlatban várhatóan az intenzifikálódás útjára lép, és lassan átalakul intenzív vegyes használatú területté.

A *vegyes használatú, laza városias területeken* belül szerkezetileg is meghatározóak a jelentős zöldfelületi aránnyal rendelkező kertvárosias lakóterületek. Ezeken a területeken is jelen van egyfajta vegyes használat, itt is lehetnek intézmények és nem zavaró gazdasági funkciók, de területi arány szempontjából itt a lakóterület a meghatározó.

### Az egybefüggő, jelentős kiterjedésű gazdasági területek

Ezek a területeken már lakóterületek nem jelennek meg, a többi területfelhasználási kategória is csak elvétve. Szerkezetileg a város átmeneti zónájában és annak peremén találhatóak, mint a strukturálisan is megkülönböztethető régi ipartelepek, és jelentős számban a 60-as–70-es években telepített ipari területek.

Ezek **az egybefüggő, jelentős kiterjedésű gazdasági területek** sok esetben nem teszik lehetővé az átjárhatóságot, ezért sokszor idegen területként ékelődnek a városi szövetbe. Ide tartoznak azok a jellemzően már a főhálózatokra szerveződött új fejlesztésre váró gazdasági területek is, melyek a főváros nemzetközi és országos hálózati közelségét igénylik, és jellemzően az elővárosi zóna peremén találhatóak, vagy a Duna gazdasági útvonalát használják ki.



### A városüzemeltetést szolgáló jelentős kiterjedésű területek

A városüzemeltetést szolgáló jelentős kiterjedésű területek jellemzően azok a különleges területek, amelyek önmaguk funkciójának biztosítására is nagy területet igényelnek, ide tartoznak általában a jelentős területi igényű, városüzemeltetést biztosító egyes közlekedési, és közműterületek.

### A jelentős közösségi rekreációs célú területek

Ezen területek körében elsősorban a funkcionális tényezők a meghatározóak, ezért magukba foglalnak beépítésre szánt és nem szánt területeket egyaránt, így közparkot és beépítésre szánt különleges sportterületet is. Ebbe a körbe tartoznak egyes különleges területek is, így a nagyterjedésű sportolási célú területek, rekreációs területek, vagy az állat- és növénykert területe. Ezek általában szétszórtan jelennek meg a városon belül.

Bár nem beépítésre szánt területek, de a jelentős nagy városi parkok is a közösségi rekreáció területei, ezért a már meglévő parkok gyűrűjét és a tervezett városi parkokat (Csepel és Óbuda) is ide lehet funkcionálisan sorolni. Ezek a belső, és az átmeneti zónán belüli zöldterületek és közparkok, amelyek száma ma csekély és területi arányuk sem elégséges a városi igényeket tekintve, ugyanakkor területi növelésük korlátozott. A meglévő nagy városi parkokat (Hajógyári sziget, Margitsziget, Városliget, Népliget, Gellérthegy) három új városi park egészíti ki, a Csepel sziget északi részén, a Bécsi út menti volt bányaterületen és a Mocsáros dűlő városi parkjaként. Ezekkel együtt 8 nagy városi park alkotja majd a városi igényeket kielégítő parkrendszert, elhelyezkedését tekintve – a Gellérthegyi és a Mocsáros dűlő kivételével – nagyjából a belső és átmeneti zóna határsávjában.

### A jelentős ökológiai potenciállal rendelkező – kiemelt jelentőségű beépítésre nem szánt területek

A meghatározóan beépítésre nem szánt területek körébe elsősorban **az erdő és mezőgazdasági területek** tartoznak a fő funkcionális struktúrákat tekintve. Mindkét terület kiemelt jelentősége ökológiai potenciáljukban van, mely a város számára szerkezeti szempontból az egészséges környezetre törekvő, a fenntarthatóságot szem előtt tartó és klímatudatos szerkezetfejlesztést jelenti.

Az OTÉK szerint a beépítésre nem szánt körbe tartozó közparkokat a **vegyes használatú, városias területek**, vagy a **jelentős közösségi rekreációs célú területek** között tünteti fel a *Funkcionális szerkezet* tervlapja a funkcionális szerepüknek megfelelően.

### Az erdők és a természetközeli területek

Külön szerkezeti tényezőt jelenetnek az **erdők**, és az annak nem számító, de természetközeli területek, ezért lehatárolásuk rendkívül fontos a településszerkezeti tervben. Ezek többsége egyben természetvédelem alatt áll, klimatikus szerepük alapvető fontosságú, egybefüggő térségei ezért kiemelt védelmet igényelnek a szerkezeti beavatkozások tekintetében.

### A mezőgazdasági területek térségei

Hasonlóan fontos a beépítésre nem szánt **mezőgazdasági területek** rögzítése és ezzel beépítésük elhárítása.

A város beépítésre nem szánt területeinek fontosságát a városfejlesztési koncepció is kiemeli célként. Az **Egészséges környezeti feltételek megteremtése** cél feladatai között szerepel **a biológiailag aktív felületek megőrzése és újak létesítése, a zöldfelületi intenzitás növelése és új zöldterületek létesítése az ellátatlan területeken**. A településszerkezeti terv ezt részben új zöldterületek kijelölésével, részben pedig mintegy 580 ha beépítésre nem szánt területté való visszasorolással éri el, mindemellett megtartja a meglévő erdőterületek és mezőgazdasági területek zömét.

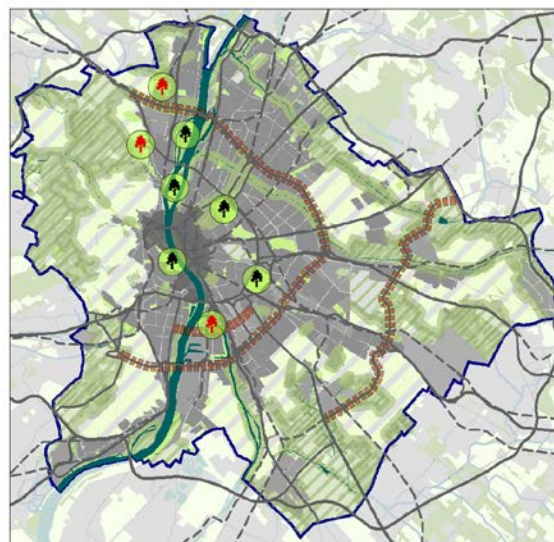
Az erdőkkel, patakok menti zóldsávokkal és mezőgazdasági területekkel tagolt városi szerkezet értéke, hogy az egyes területek közé ékelődő zöldfelületi sávok, egybefüggő rendszert alkotó zöld ékek – csatlakozva az agglomeráció hasonló területeihez –, mint ökológiai kapcsolódások jelentős zöldfelületi értéket képviselnek.

Fenti területek megőrzése és a terv szerinti, a korábbinál visszafogottabb mértékű zöldmezős fejlesztési terület szerepeltetése a ma kihasználatlan és változást igénylő területek irányába tudják terelni a fejlesztési szándékokat. Mindez a jelenleginél hatékonyabb városszerkezetet eredményez, ahogy azt a Budapest 2030 koncepció is célul tűzi ki.

### A differenciált központrendszer településszerkezeti alakulása

A főváros városfejlesztési koncepciója a **Hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet kialakítása** célon belül javaslatot tesz Budapest **differenciált és térbeli szerkezetbe illeszkedő központrendszerének** kialakítására, amelynek alakulását a szerkezeti terv a területfelhasználási egységek meghatározásával és a közlekedési rendszer fejlesztésének összehangolásával biztosítja.

A területfelhasználási kategóriák meghatározása alapvetően követi a koncepcióban meghatározott központrendszert, de egyes kisebb jelentőségű kerületi központok szintjén már nem minden esetben jelölve azok területi megjelenését önálló területfelhasználásként, ami a feldolgozási metodikából és léptékből fakad.



	Jelentősebb sűrűségű, vegyes használatú térség
	Városközpont - főközpont
	Új körirányú közúti elem
	Jelentős közösségi rekreációs célú terület, jelentős zöldterület
	Városi park (meglévő / tervezett)
	Jelentős ökológiai potenciállal rendelkező összefüggő terület
	Zöldfelületfejlesztés az ökológiai potenciállal rendelkező területen
	Temető

### Budapest városközpontja

A főváros történeti központját továbbra is a pesti belváros, valamint a budai oldalon a vár és a budai belváros több elemre tagolt térsége képezi. A terv által lehatárolt főközpont nem homogén terület, hanem jellemzően lakóterület melynek egyes részein kiemelt intézményi sűrűsödés van jelen.

A főközpont karaktersztelő fejlesztése, a meglévő központok minőségi fejlesztése a koncepció egyik fontos feladata, amelynek kifejtését a központok fejlesztési lehetőségét bemutató fejezet tartalmazza.

A városközpont egyben a vegyes használatú magas intenzitású városias terület része, ami funkcionális vegyességében jelzi a lakóterületek továbbra is elvárt domináns jelenlétét.

### A differenciált központrendszer igénye

A főközpont ma jelentős intézményi funkcióval terhelt, ezért napi hivatásforgalma nagy terhet ró az egész területre, melyet tovább fokoz az egyre növekvő turisztikai forgalom, a belváros fokozatos színvonal-emelésének köszönhetően.

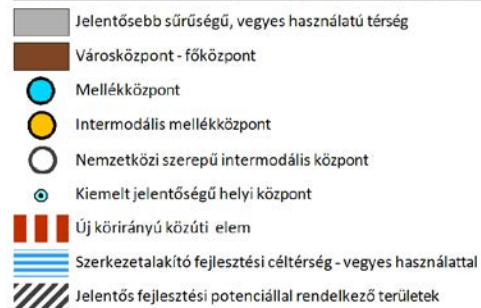
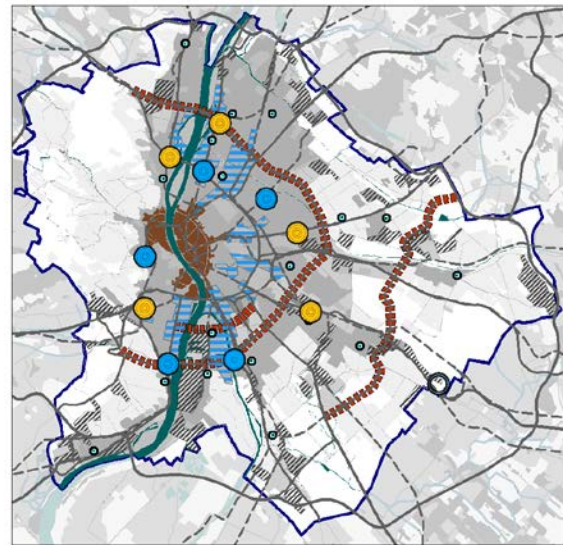
Városi léptékben a főközpont tehermentesítése érdekében szükség van a koncepcióban meghatározott *differenciált központrendszer* kialakítására, amelynek első lépése a helyszínek kijelölésével történik, amelyet a TSZT eltérő beépítési sűrűségű városközponti területfelhasználási kategóriái tesznek lehetővé. A külső városrészek felé az egyes településközponti területek értelemszerűen alacsonyabb beépítési sűrűséggel jelennek meg. A városfejlesztési koncepció egyik feladatként a *térbeli szerkezetbe illeszkedő központok* létrehozását tűzi ki célul, amelyet a TSZT a saját eszközeivel teljesít.

### Mellékközpontok

A differenciált központrendszer városközpontot követő kategóriáját azok a mellékközpontok képezik, amelyek kiváló közlekedési kapcsolatuk révén képesek a települési főközpont kiegészítéseként működni, egyben az azokat körülvevő városrész, illetve az agglomeráció csatlakozó településeinek központirányú forgalmát felfogni és funkcionális kínálatukkal és emelt szintű minőségükkel a főközponti területet tehermentesíteni.

Egyes mellékközpontok és a már említett szerkezetalakító fejlesztési céltérségek egybeesnek, ezért fejlesztésük hamarabb várható. Ezek a XIII. kerület Angyalföld mellékközpontja, Újpest Városcsúcs intermodalitással is majd rendelkező mellékközpontja, az Albertfalvai híd pesti (Gubacsi dűlő) és budai hídfőjénél (Budafok-Albertfalva) kialakítható mellékközpontok, valamint a Kelenföld - Etele tér intermodális mellékközpontja. A többi mellékközpont, úgymint a Flórián tér intermodális mellékközponti fejlesztése az Észak-déli regionális gyorsvasút megvalósításának időtávjában várható, a Bosnyák tér szintén a metró kiépítését kell, hogy kivárja. Az Örs vezér tere és a KÖKI intermodalitással rendelkező mellékközponti térsége folyamatosan formálódik, és a Hegyvidék MOM mellékközpont mára már kialakult állapotúnak tekinthető.

A mellékközpontok jellemzően a Hungária gyűrű mentén helyezkednek el, vagy pedig a tervezett Körvasút menti körút tudja majd helyzetbe hozni területüket. Fontos, hogy szerkezetileg „jó helyre” kerüljenek azok a kereskedelmi fejlesztések is, amelyek szolgálják azt, amit a koncepció másik feladatként rögzít, hogy történjen meg *a hagyományos- és az újabb kereskedelmi központok, valamint*



az intermodális központok fejlesztéseinek összehangolása, elérhetőségek javítása, és ne ad hoc módon települjenek az egyes területekre a kereskedelmi nagylétesítmények.

Két intermodalitással rendelkező központ önmagában nem képez a szó szoros értelmében mellékközpontot, de jelentős átszállási forgalmuk mégis meghatározó szerkezeti elemévé válik a városnak. Ilyen Újpest Városcapu területe, ahol az igazi központ helyi jelentőségű, városias központként jelenik meg a tradicionális városszövetben, de emellett az intermodális mellékközpont a vasút – metró – közúti híd találkozásánál optimálisan kialakulhat. A másik, a Ferihegyi nemzetközi intermodális csomópont, a különleges területfelhasználási kategórián belül teljesíti e feladatát.

A központrendszer terv szerinti alakítása és területi kijelölése az *intelligens mobilitás* célt követve képes szolgálni a központrendszer elemeinek, valamint a városi intermodális és átszálló csomópontok kiemelt fejlesztését.

### Kiemelt jelentőségű helyi központok

A mellékközpontok mellett a tradicionálisan kialakult kerületközpontok is meghatározóak egy-egy kerület működésében. A koncepció kiemelt jelentőségű helyi központokat és jelentős helyi központokat különböztet meg. A terv a területfelhasználási jellemzők alapján már csak a kiemeltebb jelentőségű helyi központokkal foglalkozik területfelhasználási egység meghatározása szintjén. Ennek oka, hogy a szerkezeti terv léptékében nem minden központi terület válik érdemben külön ábrázolhatóvá.

A TSZT a különösebb szerepkörrel nem rendelkező lokális központok számára is lehetőséget teremt azon – elsősorban hegyvidéki – területeken, ahol a környező területfelhasználás nem indokolja a központi kategóriához tartozó sűrűséget, de a lakóterület jellemzői viszont kedvezőtlenül alacsony sűrűséget mutatnak. Szimbólummal történő jelölés (Kertvárosias környezetben intézményi területek irányadó meghatározása) teszi lehetővé a kerületi szabályozás során a részletek kidolgozását és megfelelő övezetek kialakítását. A TSZT ezzel teszi teljessé a körvonalazódó központrendszert, mint alapvetően szerkezetalakító tényezőt, a közlekedési rendszerrel összhangban.

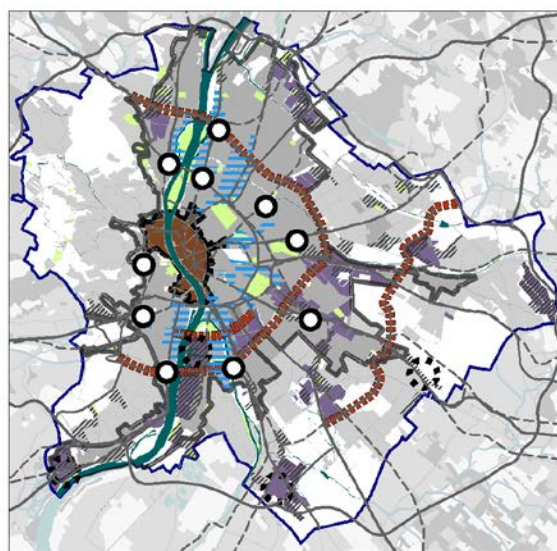
### A városszerkezet fejlesztése szempontjából kiemelt térségek

#### A jelentősebb sűrűséggel rendelkező, vegyes használatú térség

A településszerkezet fejlesztése során kiemelt jelentősége van annak az észak-déli irányú tengelyű, mintegy 10 km kiterjedésű területi sávnak, amely Budapest *vegyes használatú, intenzív városias területe*. Ez a sáv a Duna menti zónával párhuzamos, annak szinte teljes területére kiterjed, a déli szakaszon csak a nagy Duna-ág menti területen.

Ennek a *jelentősebb sűrűséggel rendelkező, vegyes használatú térségnek* jellemzője, hogy magába foglalja

- a főközpontot és a mellékközpontokat,
- a belső zóna egészét, az átmeneti zóna majdnem teljes területét,
- a vegyes használatú jellemzőkkel rendelkező magas intenzitású, az intenzív, és a kevert területeket, tehát a városias (nagyvárosias, kisvárosias, intenzívebb kertvárosias) lakóterületek többségét,
- a gazdasági aktivitás meghatározó területeit az átmeneti és elővárosi zóna egyes jelentős kiterjedésű gazdasági területeinek formájában,



	Jelentősebb sűrűségű, vegyes használatú térség
	Városközpont - főközpont
	Egybefüggő, jelentős kiterjedésű gazdasági terület
	Jelentős közösségi rekreációs célú terület, jelentős zöldterület
	Mellékközpont, intermodális mellékközpont
	Új körirányú közúti elem
	Szerkezetalakító fejlesztési céltérség - vegyes használatú
	Jelentős fejlesztési potenciállal rendelkező területek

- az egyes nagyterjedésű rekreációs területeket és az új városi parkokat, továbbá
- a szerkezeti jelentőséggel bíró, szerkezetalkító fejlesztési céltérségeket.

E térség meghatározásával jobban értelmezhető az a hálózati elemek is, amelyek az ide tartozó területek közötti kapcsolatok fejlesztése során azokat jobb helyzetbe hozzák.

- Ezt a térséget érinti a Körvasút menti körút a hozzátartozó hidakkal együtt, amely a térség Duna menti részein területfejlesztő hatású, másutt ideális kapcsolatot teremt a pesti oldal déli és északi területei között, ezáltal a belső zóna tehermentesítését is szolgálja.
- Itt történik meg a gyorsvasúti hálózat fejlesztése (M4 metró, észak-déli regionális gyorsvasút, S-Bahn, közúti villamoshálózat).

A *jelentősebb sűrűséggel rendelkező, vegyes használatú térséghez* közvetlenül csatlakoznak a hegyvidéki és az elővárosi zóna *vegyes használatú, laza városias területei*.

Míg a *jelentősebb sűrűséggel rendelkező, vegyes használatú* térség a város kompakt fejlesztésének lehetőségét rejti magában, addig a hozzá közvetlenül csatlakozó hegyvidéki és az elővárosi zóna *vegyes használatú, laza városias területei* továbbra is megőrzik laza beépítésüket, ezáltal biztosítva az intenzív térség és az agglomerációs területek közötti, ökológiai potenciált is magában hordozó átmenetet.

### A szerkezetalkító fejlesztési céltérségek

A településszerkezeti terv a városszerkezet alakítása során azon cél teljesülését is elő kívánja segíteni, mely a *hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet* mellett a *barnamezős területeket* jelöli ki a városfejlesztés célterületeiként. Ezeket a külön kiemelt területeket a TSZT jelentős változást igénylő területként rögzíti.

Már a városfejlesztési koncepció is kifejti, hogy prioritással kell kezelni azokat a területeket, amelyek

- használaton kívüli barnamezős területek,
- alulhasznosítottak, és területi tartalékkal rendelkeznek,
- jó közlekedési és közmű infrastruktúrával rendelkeznek.

Az ilyen területek elemzése alapján nyolc sugárirányú tengely mentén, 10 kiemelt térség került meghatározásra, amelyek „helyzetbehozása” különböző eszközökkel lehetséges. A településrendezési eszköz elsősorban e területek területfelhasználásának és beépítési sűrűségének meghatározásával tudja elősegíteni ezen térségek változásait. A városfejlesztési koncepció e területek funkcióváltását és meglévő infrastruktúrájának kihasználását is feladatként határozza meg, ezért alapvető, hogy fejlesztésük idején kötöttpályás közlekedéssel ellátottak legyenek, vagy a fejlesztések során azzá váljanak.

A fentiek szerinti szerkezetalkító szereppel rendelkező fejlesztési térségek a következők:

#### A Duna menti zónához csatlakozóan – az átmeneti zóna sávjában északon és délen:

1. a **III. kerület Duna menti** térsége az Aquincumi híd és az óbudai lakótelep között, ami lefedi a Dunára telepedett volt ipari (gázgyári, házgyári és textil- és szeszipari) területek alulhasznosított térségeit;
2. a **XIII. kerület Váci út és a Duna közötti** még helyenként alulhasznosított, de már korábban megindult fejlesztés tengelye;
3. a **Soroksári út két oldala** a millenniumi városközponttól az Albertfalvai híd térségéig, valamint a **Soroksári Duna-ág melletti** területek;
4. a **lágymányosi iparterület** Dunát kísérő sávban, szintén tengelyesen elhelyezkedő területei.

#### A vasúti pályaudvarok térségeihez csatlakozóan az átmeneti zónát érintve:

5. a **Nyugati pályaudvar** többszintes területfelhasználással lehetővé tett, a városi szövetbe való integrálásának területe, és szerves folytatásaként a **Rákos rendező** szintén

alulhasznosított területe;

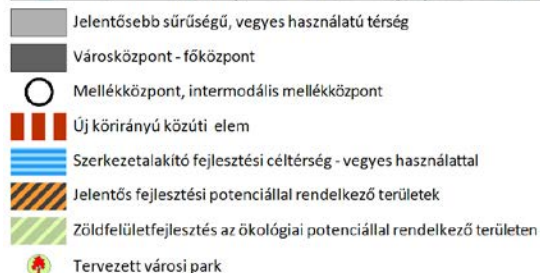
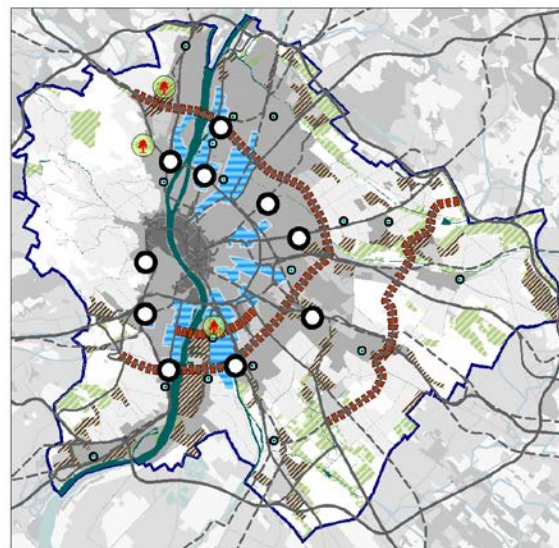
6. a **Keleti pályaudvar és környezetének** városközponti csatlakozása, illetve annak kiterjesztett sávja, a **Stadionok és környezetével**;
7. a **Józsefvárosi pályaudvar**, a volt **Ganz-terület és a Kőbányai út menti ipari tömbök** térsége és a vasúti pályákkal szabdaltnak **Gyömrői út és a vasút közötti** területsáv;
8. a **Kelenföldi pályaudvar az Etele tér – és Őrmező** térségével.

A rendszerváltozás utáni két településszerkezeti terv (1997, 2005) a változásokat elsősorban a területek alapvető funkcióváltásával igyekezett elérni. Az OTÉK „finomhangolása”, az újradefiniált intézményi területek és a gazdasági területek közötti kisebb különbség, továbbá a gazdasági területek tercier és quaterner szektorának erősödése céljából a TSZT egyes területeken a gazdasági területhasználat megtartását rögzíti annak érdekében, hogy azokon a vegyes területhasználat kialakulását segítse, és ne tereljen minden változásra megérett területet túlzott módon a „fehérgalléros” munkahelyi terület kialakulásának irányába. Ezzel segíteni tudja a vállalkozások térnyerését az átmeneti zóna területén azért, hogy a város hasznosítatlan, jó infrastruktúrával rendelkező területei környezetbarát technológiák befogadását lehetővé téve gazdasági szempontból hatékonyan és minél hamarabb hasznosuljanak. Az ilyen típusú területek a K+F szektorok is jobban kedveznek.

A felsorolt barnamezős területeken jelentős arányban az intézményi és a gazdasági területek dominálnak, de lakóterület is kijelölésre kerül. Meghatározó, hogy azon barnamezős területeken, ahol jelentős épületállomány azt nem akadályozza, a terv előírja a területek átalakulása során, hogy a kerületi szabályzat legalább a TSZT-ben meghatározott arányban zöldterületet, vagyis közterületként közparkot, közkertet alakítson ki. Teszi ezt azért, mert a koncepció feladatai között a **zöldterületek növelése** is szerepel, ami éppen az alulhasznosított vagy korábban műszakilag igénybevett, de megüresedett területeken válik megvalósíthatóvá.

Szerkezetileg nagyon fontos az is, hogy ezek a térségek a város átmeneti zónájában találhatóak, vagy ahhoz kapcsolódnak és jellemzően közel esnek vagy megközelítik a belső zóna komplex rehabilitációs térségeit is (pl.: Nyugati pályaudvar térsége). Ütemezésük feltétele a nagykapacitású kötöttpályás közlekedési rendszer kiépítése, amit jelen esetben általában a metró, vagy legalább HÉV vonal képvisel. E tekintetben, a jelenlegi állapotban elsőbbséget élvezhetnek a metróval már rendelkező területek – a Váci úti, a Nyugati pályaudvar környéki, a Keleti pályaudvarra és a Stadionokra csatlakozó, valamint az Etele téri területek fejlesztése – de a TSZT ettől függetlenül a többi területet is már a koncepcionálisan meghatározott célok irányába tereli a területfelhasználásuk meghatározása során.

A TSZT azáltal is támogatja e területeket, hogy ide javasolja a magasházak közül azokat, amelyeknek 65 méter a megengedett legmagasabb pontja. Mivel a magasházak általában ikonikus épületek, reprezentatív módon olyan fejlesztések motorjává válhatnak, melyek e céltérségekben megjelenve jelentősebb, vagy nagyobb fejlesztési egységében gondolkodva indítanak meg egy-egy ilyen céltérséget a várt átalakulás irányába.





A **Funkcionális szerkezet** térképén jelölt *szervezetalkító fejlesztési céltérségek* alapvetően a jelentős változással érintett területek olyan összefogott lehatárolását jelenti, amelyre az egyes területek fejlesztése, átalakulása még érezhetően hatással lesz.

A TSZT természetesen jelöli még azon további területeket is, amelyek változással érintettek, de mivel nem képeznek koncepcióban és szerkezetileg is meghatározó egységeket, bemutatásuk az egyes beépítésre szánt területeknél történik.

### *Jelentős fejlesztési potenciállal rendelkező területek*

A településszerkezeti terv a területi elemeket külön megkülönbözteti a kialakultságuk és a lehetséges változásaik alapján is, a következő kétféle módon:

- jelentős változással érintett, jelenleg *alulhasznosított, vagy használaton kívüli* terület, illetve
- infrastruktúra függvényében *ütemezetten igénybe vehető* terület.

A fenti megkülönböztetés azért fontos, mert így a 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 másik kategóriába tartozó területek ütemezetten vehetők igénybe, az infrastrukturális lehetőségek függvényében. A terv – korábban nem kijelölt – új területet minimális arányban von be ebbe a körbe (30,5 ha), amelyet ellensúlyoz azzal, hogy 580 hektáron a korábbi TSZT-ben kijelölt, építési joggal nem még rendelkező területeket – elsősorban természeti adottságuk miatt, másodsorban a jelentős területi túlkínálat miatt – nem szerepelteti.

A **Funkcionális szerkezet** szempontjából alapvetően az a meghatározó, hogy bár e területek nem a kiemelt fejlesztések területei, de jelentős fejlesztési potenciállal rendelkeznek az adottságaik, szerkezeti elhelyezkedésük szerint. Ezért a **Funkcionális szerkezet** tervlap összevontan kezeli e két változást, alapvetően a fejlesztés lehetőségét és a funkcionális jellemzőjüket meghatározva. A tervlap *Jelentős fejlesztési potenciállal rendelkező területeként* csak a nagy kiterjedésű, egybefüggő területek esetében jelöli a változással érintett területeket.

### **A zöldfelületi rendszer elemeinek fejlesztése**

A főváros funkcionális területi tagolásának bemutatása során már körvonalazódott, hogy Budapest városszélein lévő jelentős ökológiai potenciállal rendelkező erdő és mezőgazdasági területek alapvető szerkezeti jelentőséggel bírnak. A TSZT kiemelt hangsúlyt fektet e területek megtartására és ökológiai potenciáljuk fejlesztésére. A város klimatikus hatású részei ezek a *jelentős ökológiai potenciállal rendelkező összefüggő területek*. A terv ezért ezeket fontos tényezőnek tekinti és további erdőterületi kijelöléssel él.

A város szabad területei a belső, és az átmeneti zónán belül a zöldterületek és közparkok, melyek kisszámúak, és területi arányuk sem nagy a városi igényeket tekintve, területi növelésük korlátozott. A meglévő nagy városi parkok kiegészülnek három új városi parkkal: a Csepel sziget északi részén, a Bécsi út menti volt bányaterületen és a Mocsáros dűlő területén. A távlatban így létrejövő 8 nagy városi park együtt egy olyan parkrendszert alkot, ami már erős hálózati elemként tekinthető a zöldfelületi rendszeren belül és *jelentősebb sűrűséggel rendelkező vegyes használatú térség* területén alakul ki.

Az elővárosi zóna területi jellemzője a még szabad területek jelentős aránya, melyek részben mezőgazdasági-, részben erdőterületeket, valamint egyes helyeken vízfelületeket jelentenek. A hegyvidéki zónára kisebb arányú mezőgazdasági használat, de jelentős kiterjedésű védett erdőterületek a jellemzők. Ezek a területek biztosítják a város folyamatos klimatikus megújulását, ezért a terv kiemelt figyelmet fordít a megőrzésükre.

A szabadterületekkel való takarékosabb gazdálkodás a városfejlesztési koncepció egyik kiemelt célja, ami e tekintetben úgy teljesül, hogy az ilyen területek nagysága a terv szerint növekszik a korábbi beépítéssel járó fejlesztési elképzelések visszavonása révén. A zöldfelületi rendszert a később tárgyalt zöldfelületi hálózat elemei teszik teljessé.

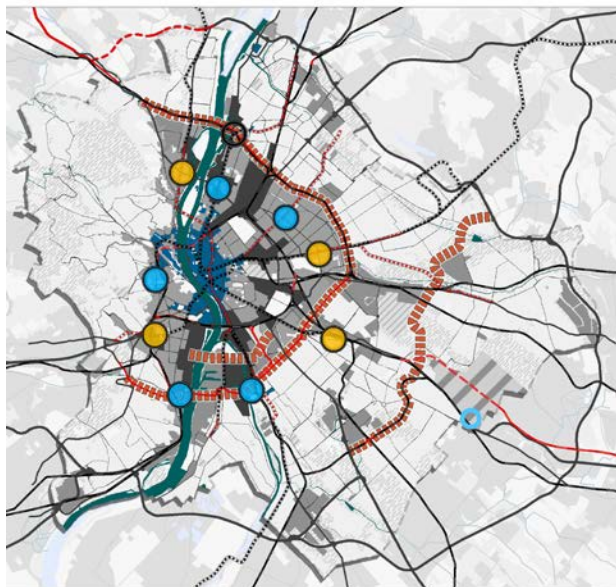
## A városszerkezetet meghatározó hálózati elemek fejlesztése

### Az átjárhatóság javításának szerkezeti tényezői

A városszerkezet fejlesztését determináló Duna és a hegyvidék – mint két természetföldrajzi tényező viszonya – eltérő a városszerkezetben elfoglalt helyük szerint. A korábbi három önálló városból létrejött Székesfőváros, majd a múlt században Nagy-Budapestté fejlesztett főváros két történeti várossz részének egyedi találkozására erősödött központi térséggé ott, ahol a hidak először létesítettek kapcsolatot a pesti és budai oldal között. A Budai vár és a vele szemközt elterülő történeti Pest képezi a város tradicionális városközponti térségét, melynek együttműködő egységét a budai oldalon a Várhegy sajátos morfológiája térben továbbtagol.

A városszerkezeti fejlődést tekintve a XIX. század végén, a XX. század elején egy olyan „hálózatorientált” világvárosi átalakulás irányába mozdult el Budapest, amelynek szerkezeti elemei a mai napig meghatározóak és az akkor tervbe vett, de a történelmi idők által elsodort elképzelések a mai napig hiányokat és nehézségeket jelentenek a főváros működésében.

A hidak hiányában a város kevésszámú gyűrűirányú hálózati elemmel rendelkezik. *A hálózati fejlesztések alapelemei ezért a Duna-hidak és a rájuk fűződő gyűrűirányú elemek lesznek, vagyis északon az Árpád-híd és a Megyeri híd közötti új közúti híd az Újpest-Aquincumi híd és a déli részen szintén a Deák Ferenc híd és a Rákóczi híd közötti új közúti híd, a Csepel-Alberfalvai híd.*



	Városközpont - főközpont
	Jelentősebb sűrűségű vegyes használatú terület
	Mellékközpont
	Intermodális mellékközpont
	Nemzetközi szerepű intermodális központ
	Szerkezetalkító fejlesztési céltérség - vegyes használatú
	Új körirányú közúti elem
	Közúti, vasúti, gyorsvasúti infrastruktúra (meglévő / tervezett)

Ez a két rendkívül fontos, a belső térségekből a terhelést átvevő, Dunán átívelő szerkezeti elem teremti meg az alapját a Hungária-gyűrűn kívüli új körútnak, az ún. Körvasút menti körútnak, amely kapcsolati jelentőségén túl, az adott szegmensekben vitathatatlan szerkezeti átértékelést is eredményez. Ma ennek jelentősége elsősorban a korábbi ipari területek átértékelésében látszik, mivel sok helyen alacsony sűrűségű lakóterület környezetében kerülhet csak kiépítésre, de igen nagy távlatban e területek átalakulására is nyilvánvaló hatással lesz. Ez a szerkezetileg az átmeneti és elővárosi zóna határán létrejövő új körúti elem az átalakuló térségek területi fejlesztésében, a Duna menti hídfőterületek szerkezeti pozíciójának átalakulásában, továbbá a pesti oldal további átjárhatóságában, és a belső városrészek tehermentesítésében is jelentős szerepet fog játszani.

A Duna két oldalán elterülő várossz részek további fejleszthetősége érdekében még egy új szerkezeti jelentőségű útvonal létrehozása szükséges, melyet a Galvani hid(ak) biztosítanak a XI. kerület és a IX. kerület összekötésével Csepelen keresztül.

A Budapest 2030 városfejlesztési koncepció is meghatározó elemként kezeli e Duna hidak és az új gyűrűirányú közúti elemek megvalósulását, ezért ezek a településszerkezeti terv kiemelt hálózati elemeinek számítanak.

A gyűrűirányú elemek további hiányainak pótlására is helyet kell biztosítani, amelyek a város egy-egy szektorát kedvezőbb helyzetbe hozzák. Ilyen elem lesz pl. a Soroksár – Árpádföld között létrejövő Külső keleti körút. A sugárirányú elemek esetében az egyes várossz részek elkerülését, tehermentesítését lehetővé tevő nyomvonalak kiépítésére kerül sor. Erre lehet példa a Soroksár központjának elkerülését

biztosító – ezáltal a közlekedésből származó környezeti terhelés csökkentését, és a közterületek felhasználásában a helyi igényeknek nagyobb teret engedő – Soroksári elkerülő út.

### **A vasúti hálózat és a kötőpályás közösségi közlekedés szerkezeti hatásai és fejlesztési területei**

A kötőpályás elemek közül alapvetően a vasúthálózati rendszer az, ami szintén szerkezetalkotó tényező. Budapest esetében elsősorban a közösségi közlekedés térbeliségére van hatása. Szerkezeti szempontból a vasúti hálózat jelenleg felszín felett vezetett nyomvonalai alapvetően elválasztó hatásúak, amelyek összekapcsolódást igénylő, jelentős városrészeket választanak el egymástól.

A városfejlesztési koncepció *az elválasztó hatások csökkentését* is feladatként rögzíti. Erre elsősorban a belső városrészekbe beérkező sugárirányú pályaszakaszok és pályaudvarok esetében van szükség. A koncepcionális cél érdekében a TSZT ezért alkalmazza a belső zónába futó pályaudvarok (Nyugati pu. Keleti pu., Déli pu.) esetében a többszintes területfelhasználást, amelynek révén – a korábbi tervektől eltérően – lehetővé teszi hosszabb távon a városszerkezetbe ékelődő vasúti létesítmények lefedettségét, és más funkció együttes megjelenésével a városi szövetbe való integrálódásukat.

Ez alkalmazott a Déli pályaudvar esetében, ami így ki tudja teljesíteni a budai városközpont fejlődését az egyik fontos, intermodalitással is rendelkező pontján. Ilyen szerves kapcsolatot tartalmaz a terv a XIII. és a VI. kerület (a Váci út és a Podmaniczky utca) között is, amit a Nyugati pályaudvar térségére vonatkozó hatályos szabályozási terv is már szorgalmaz. A két pályaudvar vasúti összekötése a felszín alatt szintén meghatározó, működésben megmutatkozó szerkezeti előnyökkel jár. A Keleti pályaudvar térségében a ma városi holtterként értékelhető terület fejlesztési lehetősége nyílik meg a tervben rögzített többszintes területfelhasználás alkalmazásával.

E tervi javaslatok alapvetően a városfejlesztési koncepcióban megfogalmazott hatékony városszerkezet kialakításának célját is támogatják, amelyek az *elhanyagolt, átjárhatatlan területek átstrukturálása, megújítása, zöldfelületi bővítése* feladaton keresztül szolgálják e területek és szűkebb térségük fejlődését.

A szerkezeti tényezőkhöz tartoznak természetesen a felszín alatti nyomvonalak is, így a **metró vonalak és a tervezett Észak-déli regionális vasút** is, amelynek révén jelentős városrészek elválasztott területei kapcsolódhatnak egymáshoz, vagy a Duna menti zónához.

Erőteljesebb szerkezeti hatásúvá válik a vasúti hálózat egy része az S-Bahn közlekedés **bevezetésével**, mivel annak fejlesztését jelentő négy ütemben történő megvalósítás fokozatosan integrálja majd ezen hálózati elemeket a városi közlekedés mindennapjaiba, ezzel is támogatva a város területi átjárhatóságát. Fentiek részletesebb bemutatását a *Közlekedési javaslatok* című fejezet tárgyalja.

### **Agglomerációs és kerületközi kapcsolatfejlesztés**

A városszerkezet fejlesztése szempontjából meghatározó nagy „hardver” elemek mellett fontos a kiskapcsolatok javítása is, így az agglomeráció Budapesttel szoros szimbiózisban élő elemeivel, illetve a kerületközi kapcsolatokban. Ezek a már meglévő kapcsolatok komfortjának emelésével, vagy újabb nyomvonalak kialakításával érhetők el. Mindezen szerkezeti hatású „korrekciók” is figyelmet igényelnek, hiszen az egyes területek fejlődése alapvetően függ az őket szolgáló infrastruktúra elemek kialakíthatóságától, azok kapacitásától és megvalósítási ütemezésétől, szomszédsági viszonylatban pedig a kapcsolatok biztosításától.

Más területek minőségi fejlődését az támogatja, ha a szerkezeti fejlődés révén tehermentesülnek a korábbi átmenő forgalomtól, amelynek jelei a belső városrészekben már tetten érhetők.

A kapcsolatok szorosabbá tétele, vagy éppen azok létrehozása a Budapest 2030 koncepcióban lefektetett *rövid utak városa* feladat teljesítését is szolgálják.

A fenti tervi elemek a városfejlesztési koncepció markáns célját, **A hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet** célt és azon belül *a fenntartható, kompakt, szabadterületekkel megfelelően tagolt város – kompakt város* irányába való elmozdulást segítik.

### ***A közmű-infrastruktúrák szerkezetére ható fejlesztése***

A szerkezetet meghatározó jelentős közlekedési hálózati elemek megvalósítása mellett fontos kiemelni a város más hálózati jellegű elemeit is. A közműrendszerek az egyes területek fejleszthetőségére szintén alapvető hatással vannak. Budapest területén az alapvető hálózatok, befogadók már kiépültek, a gerinchálózatok jelentős tartalékkapacitásokkal rendelkeznek. A teljes közművesítettség beépítési feltételként történő előírása elősegíti azt, hogy a város óvatosabban növelje az új beépítésre szánt területeit, megkövetelve azok teljes mértékű ellátását.

A közmű-infrastruktúrák a területek fejlesztésére területbiztosítás szempontjából általában a közterület alatti vezetésük miatt kevésbé vannak hatással, hiszen ahol a közterület rendelkezésre áll, ott létrehozásuk már csak megvalósítási szándék kérdésévé válik, a településrendezési eszköz pedig elsősorban a területbiztosítást hivatott lehetővé tenni. Magasvezetésű hálózati elemek – nagyfeszültségű távvezetékek, távhő szállítóvezetékek – azonban egyes területeken konfliktust okoznak környezetükkel, a beépítést olykor korlátozzák, vagy kiváltásuk nélkül ellehetetlenülhet a területhasznosítás.

### ***A természeti környezet hálózati elemei szerkezetalkotó szerepének erősítése***

A településszerkezeti tervben meghatározóak a természeti környezet hálózatot alkotó elemei, így a kisvízfolyások mentén jelenlévő, megőrzendő vagy fejlesztendő zöldfelületi hálózat a város zöldfelületi rendszerének fontos része, hiszen ezek révén érvényesülnek az ökológiai kapcsolatok az ökológiai hálózat további meghatározó elemei (pl. magterületei) között. Ezek azok a lineáris elemek, amelyek kapcsolatot teremtenek a városperem összefüggő, nagy kiterjedésű zöldfelületei és a belső területek jellemzően szigetszerűen elhelyezkedő zöldfelületei, illetve a Dunát kísérő ökológiai folyosó között. Ugyanakkor a kisvízfolyások rekreációs potenciálja is meghatározó, különösen a lakóterületekkel kísért kisvízfolyások esetében.












A tervben jelölt a kisvízfolyások melletti zöldfelületi fejlesztések, illetve az utcai, vagy nagyobb utak menti fasorok vizuális és mentális kapcsolatteremtő szerepük révén városesztétikai jelentőségűek is, ugyanakkor városszerkezeti szempontból megfelelő zöldfelületi hálózatot alkotnak még a sűrűbben beépített, kis zöldfelületi aránnyal rendelkező városi szövetben is. Fontos, hogy az infrastrukturális elemek kialakítása során helyigényük biztosított legyen, fasoros utcák, zöldsávok kialakítása által. Különösen nagy ennek a jelentősége a változással érintett és az infrastruktúra fejlesztéshez kötött azon területeken, ahol a szabályozás során a közterületek szélességét nem kötik kialakult állapotú tényezők.

A terv ezen részleteit az FRSZ tudja közvetíteni a kerületi szabályozás felé.




# BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

## FUNKCIONÁLIS SZERKEZET

### SZERKEZETALKOTÓ TERÜLETI ELEMEK

-  Vegyes használatú, magas intenzitású városias terület
-  Vegyes használatú, intenzív városias terület
-  Vegyes használatú, intenzív és laza városias terület
-  Vegyes használatú, laza városias terület
-  Egybefüggő, jelentős kiterjedésű gazdasági terület
-  Városüzemeltetést szolgáló jelentős kiterjedésű terület
-  Repülőtér
-  Jelentős közösségi rekreációs célú terület, jelentős zöldterület
-  Erdő / természetközeli terület
-  Mezőgazdasági terület
-  Jelentősebb vízfelület, vízfolyás, Duna



### KÖZPONTRENDSZER

-  Városközpont - főközpont határa
-  Mellékközpont
-  Intermodális mellékközpont
-  Nemzetközi szerepű intermodális központ
-  Kiemelt jelentőségű helyi központ





### VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ ÉPÍTETT ÖRÖKSÉG

-  Kiemelten védendő karakterű, jelentős kiterjedésű vegyes használatú terület













































### VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK

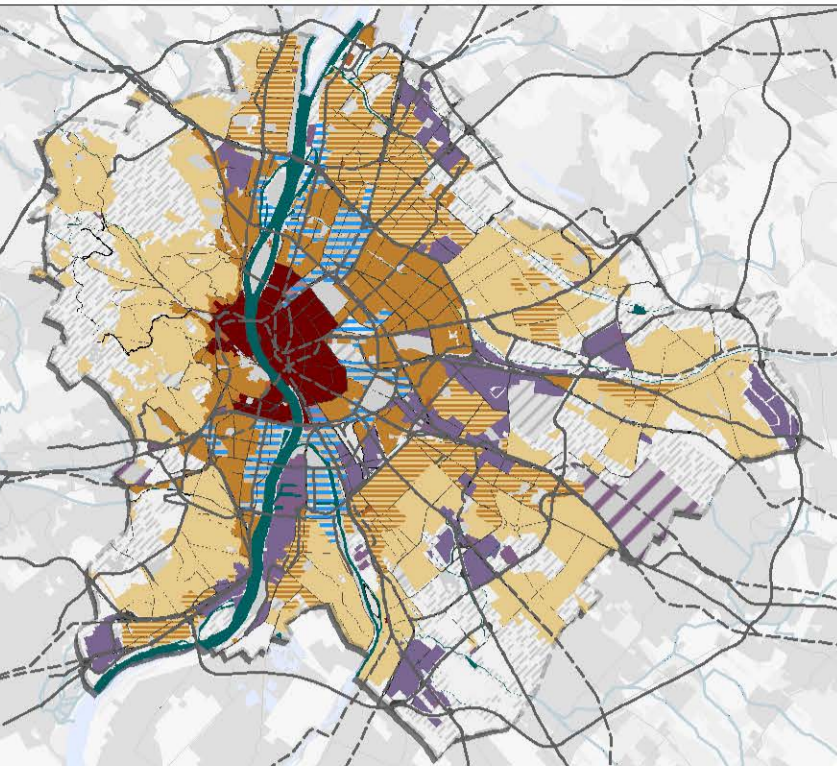
-  Szerkezetalkító fejlesztési célterület - vegyes használatú terület
-  Jelentős fejlesztési potenciállal rendelkező területek





### ZÖLDFELÜLETI RENDSZER EGYÉB MEGHATÁROZÓ ELEMEI

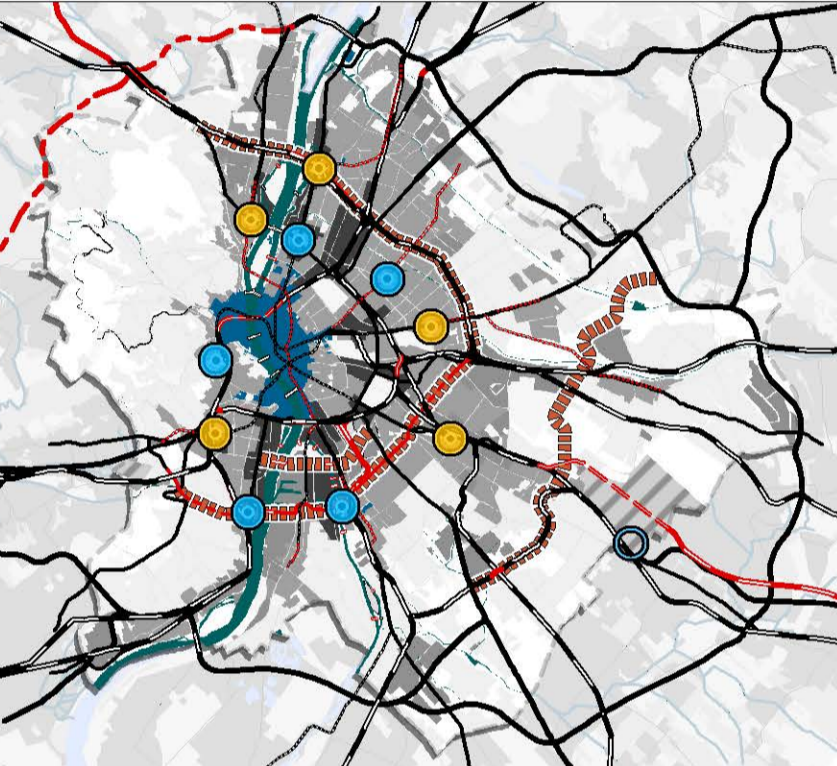
-  Városi park (meglévő / tervezett)
-  Jelentős ökológiai potenciállal rendelkező összegyűgő szabadterület
-  Zöldfelületfejlesztés az ökológiai potenciállal rendelkező területen
-  Temető








### KÖZLEKÉSESI INFRASTRUKTÚRA

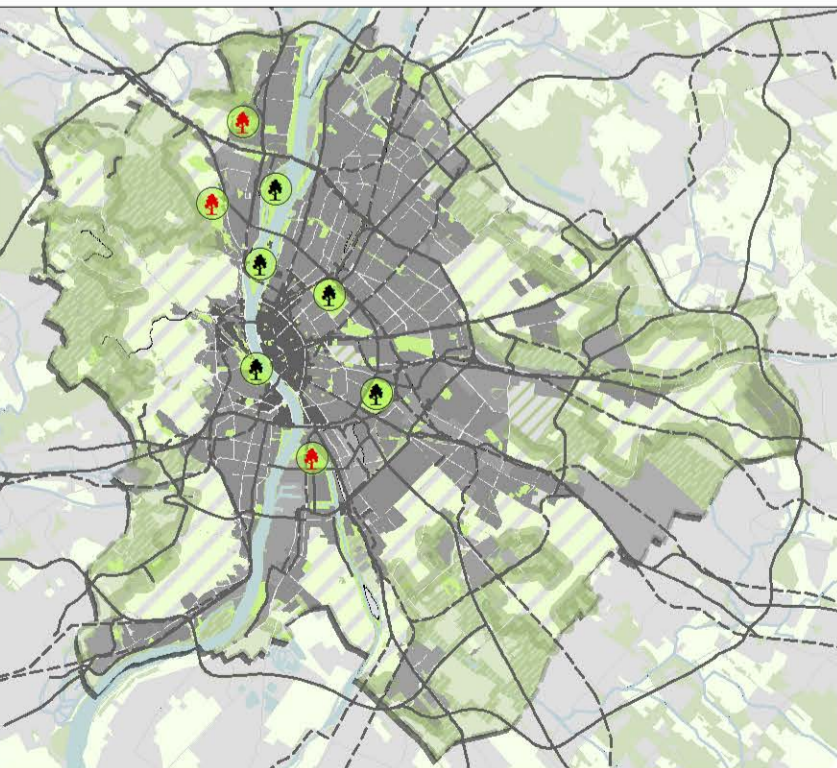
- | MEGLÉVŐ   | TERVEZETT   |
|---|---|
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
-  Gyorsforgalmi út
  -  I. rendű főút
  -  II. rendű főút
  -  Gyorsvasúti vonal és megállója (metró, HÉV, regionális gyorsvasút)
  -  Vasútvonal
  -  Vasútvonal felszín alatt
  -  Közúti vasút (villamos) vonal felszín alatt
  -  Közúti vasút (villamos) vonal felszín alatt
  -  Duna-híd vagy Duna-alagút
  -  Közúti alagút
  -  Területfejlesztő hatású új körirányú közúti elem
  -  Belső városrészeket tehermentesítő új körirányú közúti elem
  -  Logisztikai központ
  -  Országos jelentőségű kikötő









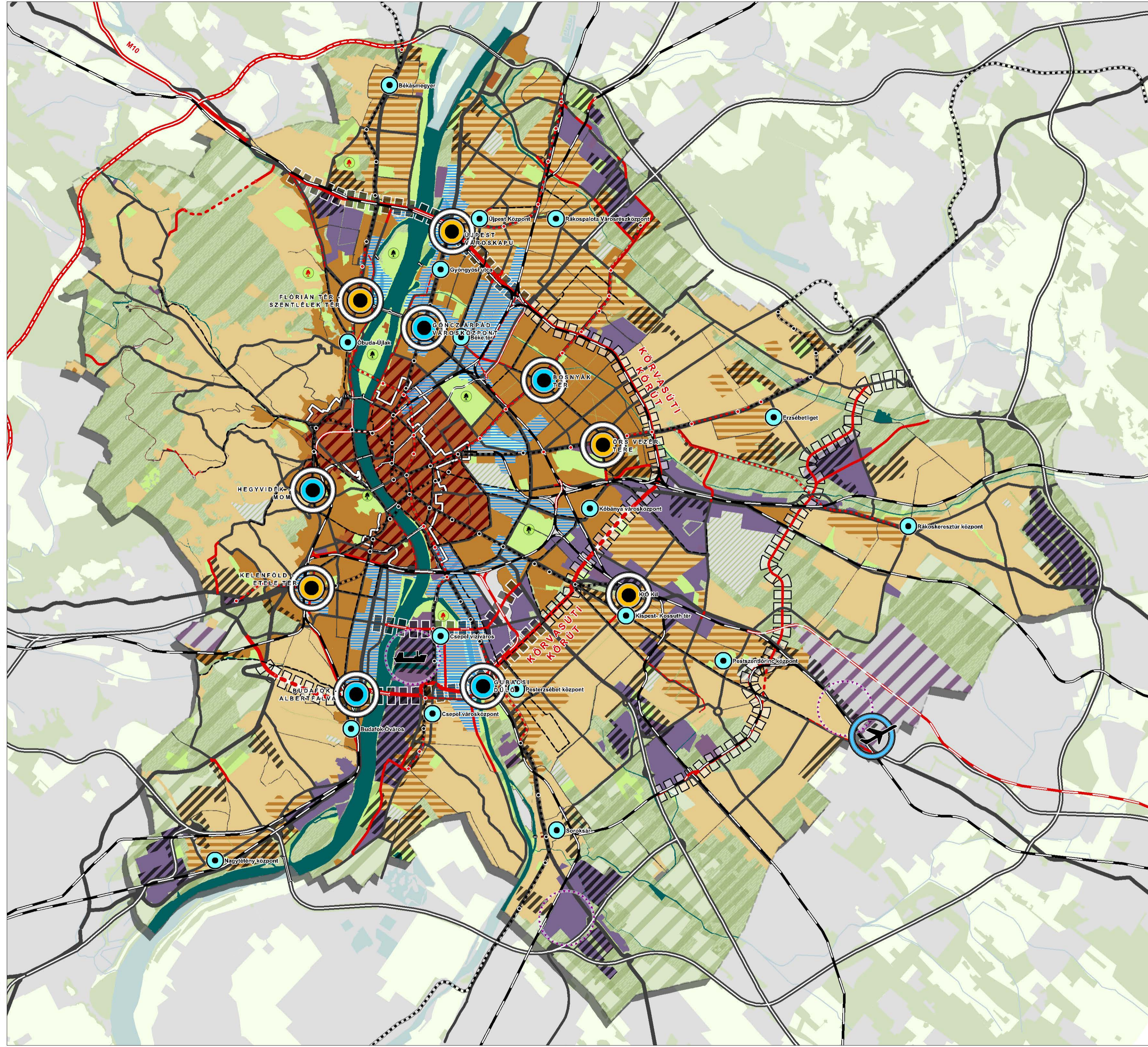
-  Területintenzitás
-  Egybefüggő, jelentős kiterjedésű gazdasági terület
-  Városközpont - főközpont
-  Szerkezetalkító fejlesztési célterület



-  Városközpont - főközpont
-  Jelentősebb sűrűségű, vegyes használatú térség
-  Mellékközpont / intermodális mellékközpont
-  Nemzetközi szerepű intermodális központ
-  Szerkezetalkító fejlesztési célterület
-  Meghatározó új körirányú közúti elem
-  Meglévő / tervezett közúti, vasúti, gyorsvasúti infrastruktúra



-  Laza beépítésű összefüggő lakóterület
-  Zöldfelületfejlesztés az ökológiai potenciállal rendelkező területen
-  Városi park
-  Jelentős közösségi rekreációs célú terület
-  Jelentős ökológiai potenciállal rendelkező összefüggő terület
-  Erdő-, természetközeli terület / mezőgazdasági terület





### 3.1.1.2. TERVEZETT TERÜLETFELHASZNÁLÁSI RENDSZER

#### A vegyes területhasználat kialakításának jellemzői és egyes területfelhasználási kategóriák meghatározásának összefüggései

A városfejlesztési koncepció célul tűzi ki, hogy az egyes funkciók kevésbé váljanak el funkcionális és szabályozási téren egymástól, *közelíteni kívánja a lakó- és a munkahely, a szolgáltatások és a szabadidő eltöltés tereit egymáshoz*, ami a településszerkezeti terv szintjén azt jelenti, hogy az egyes területfelhasználási kategóriákba sorolt területeket nem szabad csak a fő funkcionális jellemzőjük szerint meghatározni a kerületi szabályozások során. Egyes funkciók jól megférnek egymás mellett, ha terhelésük, mindennapi kiszolgálásuk, megközelítésük, kibocsátásuk nem ütközik a szomszédos területek meghatározó funkcióival, azok használatát nem zavarja, nem lehetetleníti el. A TSZT ezért tágabban nyitja az egyes funkciók közötti átjárhatóságot, és a kerületi helyi szándékok mentén lehet majd eldönteni a ténylegesen megengedett funkcióköröket, funkcionális dominanciát. Ugyanakkor a TSZT az OTÉK rendelkezései miatt nem tudja lehetővé tenni, hogy egy-egy területfelhasználási kategóriába tartozó terület a kerületi szabályozás szintjén a TSZT módosítása nélkül egy másik területfelhasználási kategóriába kerüljön átsorolásra (Pl. intézményi területből lakóterület legyen, vagy fordítva).

A teljes funkcionális átjárhatóság azonban nem minden esetben lehetséges. A lakóterületeken belül ugyan lehetnek olyan gazdasági típusú funkciók, tevékenységek, tehát munkahelyek, melyek az ott élőket nem zavarják, ezek önállóan vagy e területeken lévő épületekben integrálódnak a környező területek jellemzőihez. Ugyanakkor a kifejezetten gazdasági területfelhasználási kategóriába sorolt területeken nem kívánatos a lakófunkció, mert az a gazdasági tevékenységek visszaszorítását okozhatja a későbbiekben, hiszen egyes funkciók, vagy pl.: az azokhoz kapcsolódó teherforgalom az ottlakást zavarják. Nagyon fontos, hogy az egyes városi szolgáltatások és intézmények szinte minden területfelhasználási egységben megjelenhetnek, ugyanakkor koncentrált megjelenésük mégis igényli külön területfelhasználási kategóriák meghatározását és kijelölését.

A város tényleges lakóterületei ugyanakkor lényegesen nagyobb területen helyezkednek el és fejleszthetők, mint ahogy azt a területfelhasználási kategóriák jelzik, így vegyes területeken, a településközpontokban ugyanúgy jelen van a lakófunkció, mint a tényleges lakóterületi kategóriákban.

A lakossági ellátás, a humán szolgáltatások révén (oktatás, egészségügy), vagy a városi, illetve az országos igazgatás létesítményei ugyanúgy elhelyezhetők az egyes vegyes központi területeken, mint a lakóterületeken, de egyes létesítményei még a gazdasági területeken is megvalósíthatók.

A városon belül az üzleti élet (munkahelyek) területei a legtágabbak, mind gazdasági szektor szerint, mind pedig létesítményhez kötötten. A munkahelyek létesítményei és helyszínei ugyanis integrálódnak tudnak a lakóterületek, a városközponti területek és az egyes intézményi területek közé, elsősorban az ellátó rendszerek (kereskedelem, szolgáltatás, oktatás stb.) révén, az önálló irodaházak, vagy a kisebb léptékű, környezetet nem zavaró termelés formájában. Mindezek a jelentős egybefüggő ipari termelés és raktározás területei, vagy a jelentősebb kereskedelmi és szolgáltató létesítmények esetében önálló kategóriát igényelnek. Meghatározóak még a városüzemeltetés területeinek munkahelyei is, melyek így a közlekedés, közművek szolgáltatásaihoz tartoznak, és általában a különleges területeken valósulnak meg.

A szabadidő-eltöltés egyes létesítményei is a legtöbb kategória területén kialakíthatók, ugyanakkor bizonyos kijelölt helyszínek (pl. nagy sportterületek) kifejezetten erre a célra vannak fenntartva, ahol más rendeltetés nem kívánatos. Ehhez hasonlóak az egyes különleges területfelhasználási kategóriába sorolt területek is, ahol a terület kifejezetten az adott célt – pl. egészségügy, jelentős kereskedelem, honvédség, vásárterület, állatkert stb. – kell, hogy szolgálja.

### A területfelhasználási kategóriák jellegzetességei

A következő fejezetekben az egyes területfelhasználási kategóriák jellemző területeinek városon belüli elhelyezkedése, egymás közötti arányaik és fejlesztési lehetőségeik kerülnek bemutatásra.

Az OTÉK 6. § (1) bekezdése szerint a település igazgatási területét építési szempontból

- *beépítésre szánt (beépített, további beépítésre kijelölt) területbe, amelyen belüli építési övezetekben az építési telkek megengedett beépítettsége legalább 10%, illetőleg*
- *beépítésre nem szánt területbe, amelyen belüli övezetekben a telkek megengedett beépítettsége legfeljebb 10%*

kell sorolni. A TSZT ennek megfelelően tagolja a területeket a területfelhasználási mód meghatározása során. A területfelhasználási egységek az OTÉK fő kategóriáinak figyelembevételével kerültek megállapításra azzal, hogy további tagolásuk többféle, esetleg egymástól eltérő szempont szerint történt. Ezek: funkció, karakter, beépítési sűrűség, egyéb szerkezeti jellemzők, illetve ezek együttesen meghatározó szempontjai.

A területfelhasználási kategóriák meghatározása során teljesíteni kell az OTÉK 6. § (2) bekezdése előírását, miszerint „*azonos szerepkörű, jellegű, beépítettségi intenzitású területrészeket – általános és sajátos építési használatuk szerint – azonos területfelhasználási egységbe kell sorolni*”, továbbá a különleges területeket ki is kell jelölni a TSZT-ben.

*Az építési használat általános jellege és a sajátos építési használat* alatt az OTÉK alapvetően a *funkcionális jellemzők* szerinti megkülönböztetést várja el, mely az egyéb beépítési jellemzők szerint tagolható tovább (pl.: lakóterület, ezen belül nagyvárosias, kisvárosias, kertvárosias lakóterület. A területrészek *ezen jellemzők szerinti megkülönböztetése adja* a területfelhasználási rendszer gerincét, a funkcionális jellemzők alapján történő besorolást. Egyebekben ez kapcsolja a Funkcionális szerkezet meghatározását össze a tényleges területfelhasználási módok rögzítésével.

Az *azonos szerepkör* függ a városon belüli *elhelyezkedéstől*, a *szerkezeti jellemzőktől* (pl. a zónarendszeren belüli helyzet, hálózati elemekhez való kapcsolódás), illetve a terület és környezetének *funkcionalitásától is, de alapvetően* az adott terület településen betöltött feladatával van összefüggésben, ami az adott területfelhasználási kategória továbbdifferenciálásának alapját is képezheti (pl. településközpont terület és a rendszeren belüli szerep fő-, mellék- vagy helyi központ).

Az *azonos jelleg* megállapítása több szempontot foglal magába. Ezeken belül érvényesül a *beépítési jellemzők azonossága* (beépítési mód és forma, beépítési időszak és építészeti karakter), a *vegetáció aránya*, a *magasság*, az *örökségvédelmi érték* stb.

Az *azonos beépítettségi intenzitás* elsősorban a *beépítési sűrűséggel*, a *beépítési mértékkel* és a *beépítési magassággal* van szoros összefüggésben, ami egyben a beépítési mód egyes jellemzőinek figyelembevételét is igényli, hiszen azok alapján jönnek létre a beépítési formák, amelyek visszahatnak a beépítési sűrűség általános értékeire. (pl.: lakóterületen belül megkülönböztethető a nagyvárosias, a kisvárosias, a kertvárosias lakóterület). Az intenzitás ugyanakkor összefügg az egyes területfelhasználási egységeken belüli közterületek arányával is.

Fentiek alapján a településszerkezeti terv **differenciáltan** határozza meg a *területfelhasználási egységeket*.

A *lakóterületek és a városközpont* – mely még mindig dominánsan lakóterület is egyben - hordozzák magukon a legmeghatározóbb módon a városi karaktert. Míg a történeti városközpont meghatározó területi kiterjedésű, az eltérő beépítési módú és szintszámú lakóterületek több helyen jelennek meg a városszerkezetben, eltérő sűrűséggel, ezért jellemzőik megtartása önálló kategóriák kialakítását igényli. Így jönnek létre a nagyvárosias és kisvárosias lakóterületek beépíthetőség szempontjából zárt sorú, keretes jellegű, szabadonálló vagy éppen telepszerű jellemzőkkel felruházott kategóriái, valamint a kertvárosias területek telekstruktúra és elhelyezkedés függő, egyben eltérő intenzitást jelző kategóriái.



Hangsúlyozni kell azonban, hogy a területfelhasználási kategóriákon belül jellemzőként megfogalmazott beépítési jelleg nem azonos az építési helyként értelmezett beépítési mód meghatározással.

*A településközponti helyek elsősorban a központrendszer függvényében a sűrűség meghatározásával függnek össze, úgymint a városközpont, mellékközpontok, helyi központok kategóriái.*

*Míg a lakóterületek jellemzői a lehetséges beépítési jelleg és épület elhelyezés módjában, vagy a magasságban is megnyilvánulnak, jellemző karakterrel rendelkeznek, ebből adódik sűrűségi különbözőségük is, addig a különböző intézményi területek elsősorban azt a karaktert hordozzák, amilyen lakókörnyezetben találhatóak, ezért itt nem cél a túlcizellált kategória megválasztása. Fontos azonban a beépítési móddal összefüggésben a jellemzően zártosú vagy szabadonálló jelleg sűrűségi megkülönböztetése, illetve a kifejezetten alapintézmények elhelyezését biztosító területek funkcionális rögzítése. Természetesen ezek a beépítési jellemzők általánosítók, és nem jelentenek konkrétan meghatározott beépítési módokat.*

*A gazdasági és ipari területek karakterjellemzői nem tagolhatók külön területfelhasználási kategóriába, ezért ott egységesebb meghatározás célszerű. Fontos viszont, hogy a kereskedelmi és szolgáltatási területek bárki által használt területei és az elsősorban raktározást és termelést szolgáló, tehát használat szempontjából zártabb területek elkülönülő meghatározása is megtörténjen, mivel használatuk, kiszolgálási igényük, terhelésük más jellemzőkkel bír.*

*Az egyes különleges területek kategorizálása elsősorban a funkció miatt, illetve egyes esetekben a funkció és az azzal összefüggő területi kiterjedés miatt válik szükségessé. Itt a karakterjellemzők nem általánosíthatók, ezért nem meghatározó, sűrűségi eltéréseik sem igényelik további kategóriák létrehozását.*

*A beépítésre nem szánt területek meghatározása látszólag egyszerűbb, ugyanakkor itt is foglalkozni kell egyes különleges területek egyedi meghatározásával. A város működtetési területeinek egy részét a közlekedési területek kijelölése tudja biztosítani, de ide tartoznak a zöldterületek kisebb és nagyobb parkokat jelentő elemei is. A természeti környezetben belül az erdőterületek tagolása, vagy természetközeli jellemzők alkalmazása is szükséges. Mindezek mellett a mezőgazdasági területek és vízgazdálkodási területek is megkülönböztetést igényelnek.*

### 3.1.1.3. BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

#### LAKÓTERÜLETEK

Budapest jelenleg beépített területeinek legnagyobb részarányát, közel 63%-át a lakóterületek jelentik. Budapest sokszínűsége a jelenlegi lakóterületek vonatkozásában is igaz, mivel a város kialakulásának köszönhetően a sűrű urbánus lakóterületektől a vidéki jellegű családi házas lakástípusig széles spektrum áll rendelkezésre. A lakóterületeken kívül lakórendeltetés a vegyes területeken is található.

A demográfiai előrejelzések szerint 2030-ig Budapest lakossága legfeljebb kismértékben nő, de még a lakosság szám 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 fenntarthatóság érdekében elsősorban a meglévő lakóterületi térségek tartalékainak kihasználása a cél a *belső* és az *elővárosi zóna* területén egyaránt. Előbbi területeken az átfogó városrehabilitáció, utóbbin pedig a helyi ellátás színvonalának javítása szükséges. Urbánus, élhető új lakóterületek építésére az *átmeneti zóna* területén található barnamezős és alulhasznosított térségeket kell előnyben részesíteni.

A szuburbanizációs folyamatot kiváltó, a zöld és csendes környezetben lévő családi ház utáni vágy napjainkban is töretlen. Családi házas területek számára is rendelkezésre áll lakóterületi fejlesztés céljára kijelölt, de még be nem épített területek sora. Fontos, hogy ezek a területek ésszerű ütemezés mellett csak a megfelelő alapellátás biztosítása (műszaki és humán infrastruktúra) esetén kerüljenek hasznosításra.

A lakóterületek megkülönböztetése a beépítési sűrűségen és a beépítési karakter jellegzetes elemein alapul. Az OTÉK alapján Budapesten a lakóterületek lehetnek:

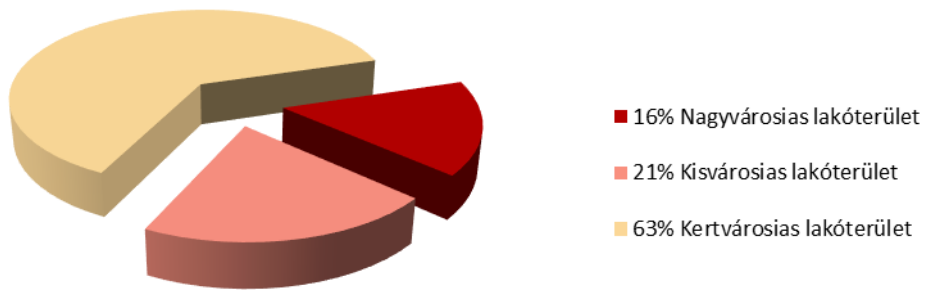
- nagyvárosias lakóterületek,
- kisvárosias lakóterületek vagy
- kertvárosias lakóterületek.

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).

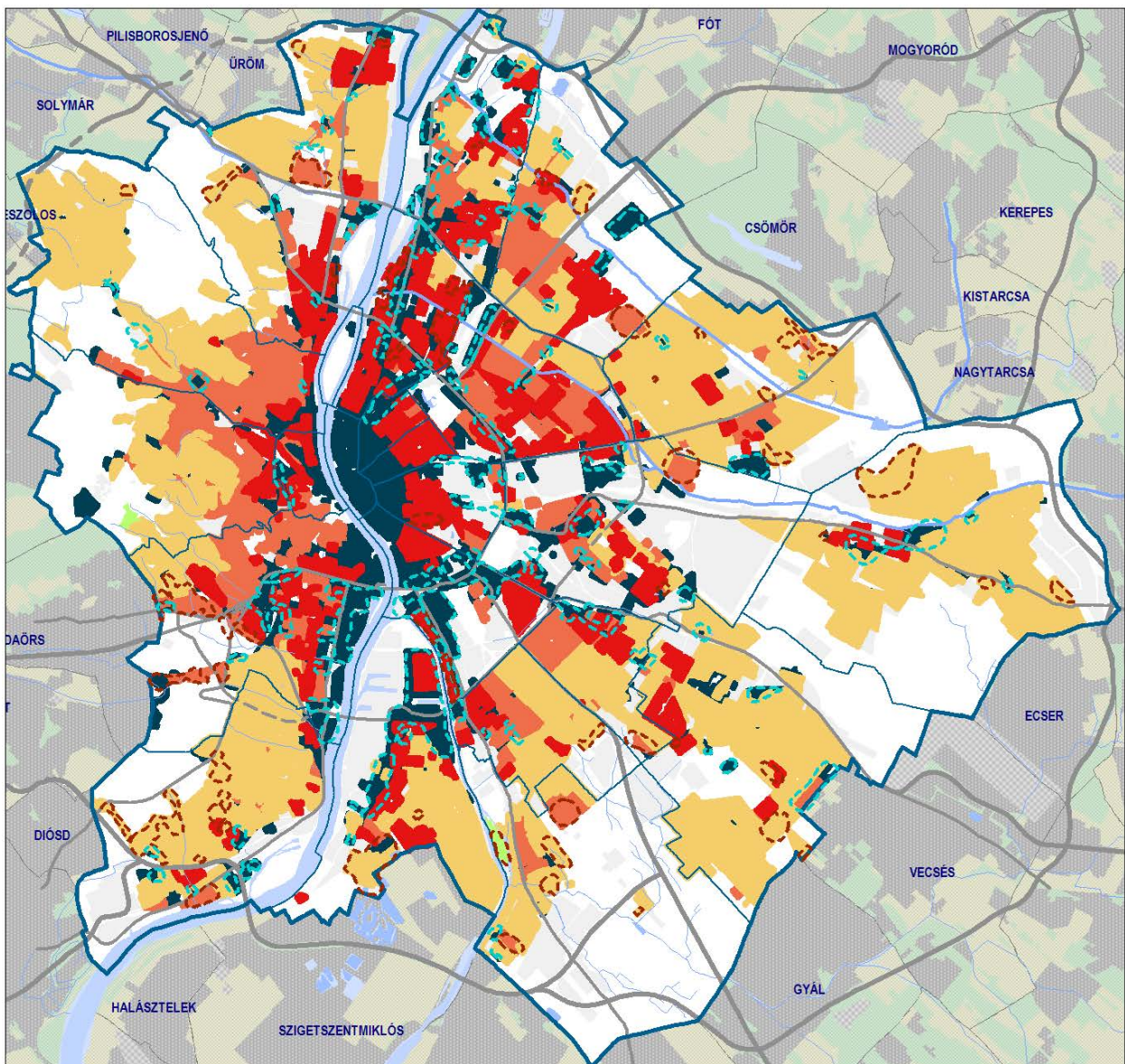
1. táblázat: Területi kimutatás:

	Kialakult terület (ha)	Jelentős változással érintett, jelenleg alulhasznosított terület (ha)	Jelentős változással érintett terület, jelenleg használaton kívüli (ha)	Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető terület (ha)	Összterület (ha)
Nagyvárosias lakóterület	2977,00	70,28	59,10	40,18	3146,56
Kisvárosias lakóterület	3584,70	67,85	257,27	72,52	3982,35
Kertvárosias lakóterület	11689,57	55,37	250,95	192,72	12188,60
Összesen	18251,27	193,50	567,31	305,42	19317,51

1. ábra: Lakóterületek megoszlása



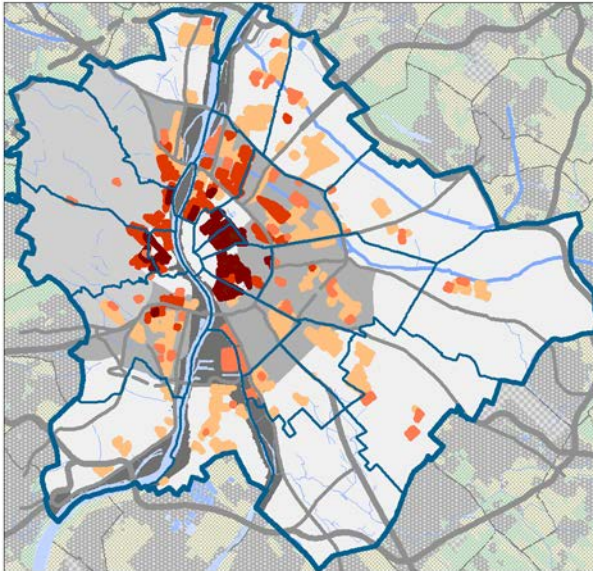
2. ábra: Lakóterületek



**Nagyvárosias lakóterületek:**

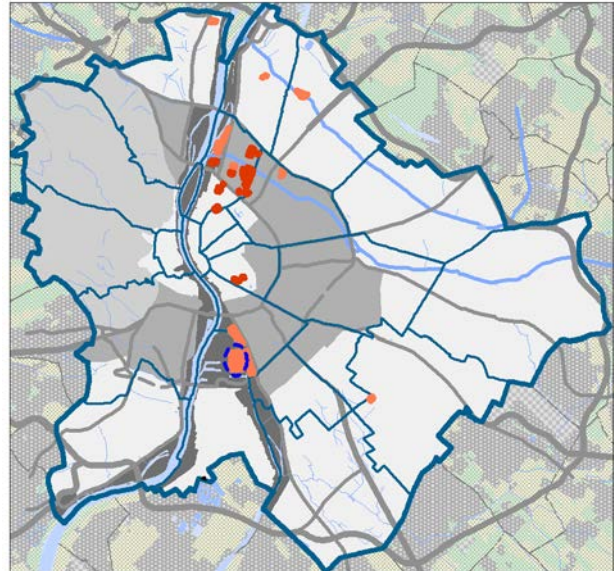
A nagyvárosias lakóterületen az egyes területfelhasználási egységeket a jellemző beépítési mód szerint szükséges megkülönböztetni, mert a beépítés karaktere szorosan összefügg a beépítési sűrűséggel és a zöldfelületi aránnyal.

3. ábra: **Nagyvárosias lakóterületek elhelyezkedése**



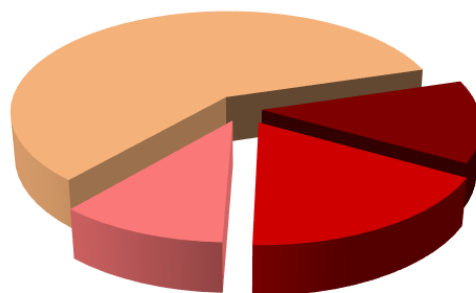
- Magas intenzitású, jellemzően zárt sorú, zárt udvaros beépítésű lakóterület
- Jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület
- Jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület
- Telepszerű lakóterület

4. ábra: **Változással érintett nagyvárosias lakóterületek**



- Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető területek

5. ábra: **Nagyvárosias lakóterületek megoszlása**



- 13% Magas intenzitású, jellemzően zárt sorú, zárt udvaros beépítésű lakóterület
- 17% Jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület
- 11% Jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület
- 59% Telepszerű lakóterület

2. táblázat: Nagyvárosias lakóterületek területi kimutatása:

	Kialakult terület (ha)	Jelentős változással érintett, jelenleg alulhasznosított terület (ha)	Jelentős változással érintett terület, jelenleg használaton kívüli (ha)	Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető terület (ha)	Összterület (ha)
Magas intenzitású, jellemzően zárt sorú, zártudvaros beépítésű lakóterület	399,73	-	-	-	399,73
Jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület	475,11	57,06	2,63	-	534,79
Jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület	238,98	13,23	56,47	40,18	348,85
Telepszerű lakóterület	1863,18	-	-	0,00	1863,18
<b>Összesen</b>	<b>2977,00</b>	<b>70,28</b>	<b>59,10</b>	<b>40,18</b>	<b>3146,56</b>

### *Nagyvárosias magas intenzitású, jellemzően zárt sorú, zártudvaros beépítésű lakóterület*

A belső zóna, a városközpontokhoz kapcsolódó, jellegzetes beépítési karakterrel rendelkező lakóterületek, valamint az egyes kerületekben zárványszerűen előforduló, előbbiekkal azonos karakterű lakóterületek tartoznak ezen területfelhasználási egységbe. Ilyen jellegű területek elsősorban a pesti oldalon, jellemzően a nagykörút és az átmeneti zóna belső határa között (pl. a Kodály körönd, a VIII. kerületi Mátyás tér és a IX. kerületben található Ferenc tér környékén). Budán az I. kerületben az Attila út mentén), a XII. kerület belső részein pedig az Alkotás utca térségében is előfordul ez a típusú beépítés.

6. ábra: Jellemzően zárt sorú, zártudvaros beépítésű terület a Kodály körönd környékén



7. ábra: Jellemzően zárt sorú, zártudvaros beépítésű terület a VI. kerületi Vörösmarty utcában



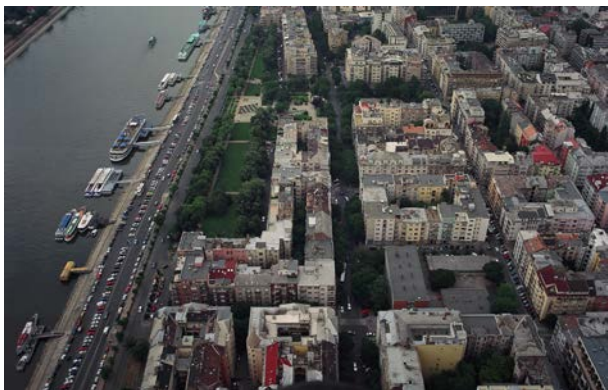
A történetileg kialakult, igen intenzív beépítésű területeken a zárt sorú beépítési mód különlegessége az épületek zártudvaros kialakítása, az épületek átlagos szintszáma helyenként meghaladja a 4–5 szintet. A sűrűség további növelése ezeken a területeken nem cél.

Új beépítés számára ilyen típusú területfelhasználási egység nem jelölhető ki.

### *Nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület*

A területfelhasználási egységbe a telektömböket keretező beépítésű lakóterületek tartoznak, amelyek egyrészt jellemzően az I. világháború után a zártudvaros beépítést váltották fel, másrészt a rendszerváltás utáni lakásépítés egyik jellegzetes formája. Kedvező a tömbbelsőben az összefüggő zöldfelület jelenléte, a beépítés sűrűsége így nem éri el a zártudvaros lakóterületek sűrűségét.

8. ábra: Jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű terület a XIII. kerületben a Szent István park térségében



9. ábra: Jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű terület a Kosztolányi Dezső tér környékén



A kialakult állapotoknak megfelelően jellemzően az I. kerületben (Batthyány utca mentén), a III. (pl. belső Óbudán az amfiteátrum környéke) déli részén, a II. (pl. Csalogány utca északi oldala) és a XII. kerület (pl. Kis János altábornagy utca és a Böszörményi út között) belső területein, valamint a XI. kerületben a Kosztolányi Dezső tér környékén kerültek lehatárolásra ilyen jellegű területek. Jelentős változással érintett, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterületek a XIII. kerület átmeneti és Duna menti zónába eső részein fordulnak elő leginkább (pl. Reitter Ferenc utca két oldalán), de Józsefvárosban a Tömő és a Práter utca között is találkozhatunk ilyen jellegű területekkel.

### **Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület**

Olyan szabadonálló jelleggel épített lakóterületek tartoznak ezen területfelhasználási egységbe, 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. Ide tartozik a rendszerváltás után épített „lakóparkok” nagy része, de ide soroljuk a nem úszótelkes lakótelepeket is, továbbá a földszinten zárt sorúan beépített, zöldtetővel kialakított, de felmenő részeit illetően szabadon álló jelleggel megvalósított lakóterületeket is.

10. ábra: Jellemzően szabadonálló jellegű terület a XIII. kerületben (Marina part) 11. ábra: Taraliget lakópark Kőbányán



Elsősorban az átmeneti zónában találkozhatunk jellemzően szabadonálló, nagyvárosias lakóterületekkel, de elszórtan a hegyvidéki, valamint az elővárosi zónában is előfordulnak. Utóbbi területén túlnyomórészt a nem úszótelkes kialakítású lakótelepek kerültek ebbe a területfelhasználási egységbe.

A terv többek között a XIII. kerületi Foka-öböl környéki és a Meder utcától északra lévő, jelenleg még beépítetlen területeken biztosít lehetőséget ilyen jellegű, újonnan kialakítható lakóterületek számára.

A Ráckevei (Soroksári) Duna-ág mindkét oldalán, a Gubacsi dűlő és Észak-Csepel területein változással érintett, szintén jellemzően szabadonálló beépítésű, nagyvárosias lakóterületek tervezettek. Utóbbi csak a szükséges infrastrukturális elemek létrejöttékor, ütemezetten vehető igénybe lakóterületi fejlesztés céljára.

### Nagyvárosias telepszerű lakóterület

A területfelhasználási egységbe soroltak a korábbi évtizedek tömeges lakásigényének kielégítését szolgáló intenzív beépítésű, jellemzően úszótelkes lakótelepek. Az épületek szintszáma általában 5 és 11 között mozog, kivételes esetben ennél magasabb – általában pontház – épületek is vannak a korábbi beépítési koncepciók magassági hangsúlyaiként. Jellemző a területre, hogy az épületek közötti zöldfelületek méretüket tekintve nagyvonalúak, és vagy közterületek, vagy közhasználatúak.

12. ábra: Füredi úti lakótelep Zuglóban



13. ábra: Újhegyi lakótelep



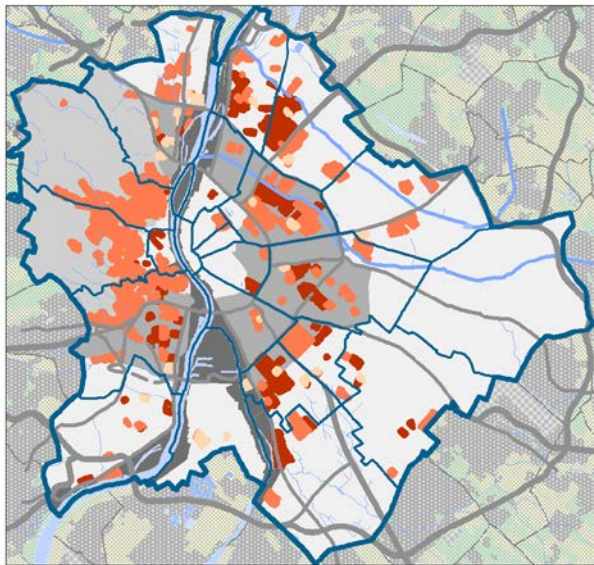
Nagyvárosias telepszerű lakóterületek elsősorban az átmeneti (pl. Újhegyi lakótelep Kőbányán) és az elővárosi zóna területén jelennek meg, de a XIII. kerület belső zónába eső területén is találkozhatunk nagyvárosias lakóteleppel (pl. Tüzér utcai és Dunyov István utcai lakótelepek). A hegyvidéki zóna egyetlen jelentősebb lakótelepe a Gazdagréti lakótelep.

Új beépítés számára ilyen típusú területfelhasználási egység nem került kijelölésre.

### Kisvárosias lakóterületek:

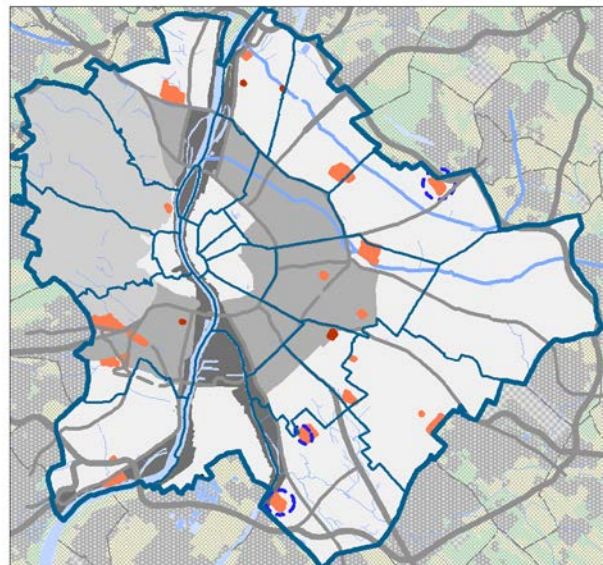
A kisvárosias lakóterületek lehetnek zárt sorú beépítésűek, mint például az elővárosi zóna történetileg kialakult, egykor önálló települések központjaihoz kapcsolódó lakóterületei, vagy szabadonálló beépítésűek, mint például a budai hegyvidék belső városrészhez közeli villaterületei vagy a pesti oldalon, Zuglóban található lakóterületi beépítések, de a kispesti Wekerle-telep sajátos épületgyűjtése is ide tartozik. Ebbe a kategóriába soroljuk az alacsony intenzitású, legfeljebb 3–4 szintes lakótelepeket is. Az egyes területfelhasználási egységeket szükséges a jellemző beépítési mód szerint megkülönböztetni, mivel az eltérő karakterű területeken a beépítési sűrűség is igen változó.

14. ábra: Kisvárosias lakóterületek elhelyezkedése



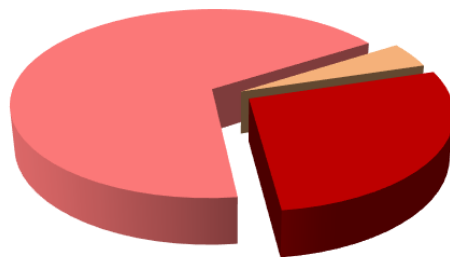
- Jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület
- Jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület
- Telepszerű lakóterület

15. ábra: Változással érintett kisvárosias lakóterületek



- Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető területek

16. ábra: Kisvárosias lakóterületek megoszlása



- 28% Jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület
- 68% Jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület
- 4% Telepszerű lakóterület

3. táblázat: Kisvárosias lakóterületek területi kimutatása:

	Kialakult terület (ha)	Jelentős változással érintett, jelenleg alulhasznosított terület (ha)	Jelentős változással érintett terület, jelenleg használaton kívüli (ha)	Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető terület (ha)	Összterület (ha)
Jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület	1110,22	6,99	0,47	0,00	1117,68
Jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület	2319,75	60,86	256,78	72,52	2709,94
Telepszerű lakóterület	154,73	-	-	-	154,73
Összesen	3584,70	67,85	257,27	72,52	3982,35



***Kisvárosias, jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület***

A területfelhasználási egységbe a döntően keretes beépítéssel rendelkező lakóterületek tartoznak, amelyek általában 3-4 szintesek, és azok is, amelyek alacsonyabb magasságú beépítéssel rendelkeznek, de a beépítési mérték meghaladja a 30%-ot. Ez a típusú területfelhasználás a belváros kivételével gyakorlatilag a főváros minden kerületében megtalálható. Új fejlesztésű lakóterületek esetében is javasolt alkalmazása, mert a városias megjelenés mellett a zöldfelületi arány is kedvező.

**17. ábra:** Jellemzően zárt sorú beépítésű terület Zuglóban a Csömöri út mellett



**18. ábra:** Jellemzően zárt sorú beépítésű terület a XV. kerületi Fő út mentén



A területfelhasználási egység jellemzően az átmeneti zóna területén fordul elő, de jelentősebb területek találhatóak a IV. (pl. Attila utca – Baross utca környékén) és a XV. kerületben (Rákos út mente) is, valamint Pesterzsébeten az átmeneti és az elővárosi zóna találkozásánál (Török Flóris és Jókai Mór utca közötti területsáv).

Jelentős változással érintett zárt sorú beépítésű, kisvárosias jellegű lakóterület került lehatárolásra pl. Kispesten a Szabó Ervin utca környékén.

***Kisvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület***

Ezen területfelhasználási egységbe jellemzően a 3-4 szintes épületekkel beépült lakóterületek tartoznak. Ezek egyrészt a II. világháború előtt épült villa jellegű épületek, valamint az ezt követően épült társasházak. De idetartoznak azon lakótelepek is, amelyek nem úszótelkes kialakításúak, hanem általában több épület található egy nagyobb telken, valamint az ezt a korszakot követő lakóparkok egy része.

**19. ábra:** Jellemzően szabadonálló jellegű terület a XII. kerületi Apor Vilmos tér közelében



**20. ábra:** Jellemzően szabadonálló jellegű terület a XI. kerületi Somlói út mentén



A területfelhasználási egység sűrűsödése a hegyvidéki zóna belső területein, valamint a belső zóna budai oldalán (pl. a Gellért-hegy déli és nyugati felén) figyelhető meg leginkább.

Az átmeneti zónában jellemzően a Hungária körúton kívül eső területeken (pl. a zuglói Újvidék tér és a Vezérek tere környezete) találkozhatunk ilyen jellegű beépítéssel.

Jelentős változással érintett területek kerültek lehatárolásra pl. Kőbányán a Pesti határút – Pilisi utca közötti területen, vagy a III. kerületben a Zsófia utca – Ingovány utca között.

Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető kisvárosias, jellemzően szabadonálló lakóterületek a XVI. (Csobaj- bányától keletre eső terület) és a XXIII. kerületben (Szentlőrinci utca – Nyír utca találkozásánál és a Haraszi út déli részén) tervezettek.

### ***Kisvárosias, telepszerű lakóterület***

A területfelhasználási egységbe soroltak a korábbi évtizedek tömeges lakásigényének kielégítését szolgáló laza beépítésű, jellemzően úszótelkes lakótelepek. Az épületek szintszáma általában 3 és 4 között mozog, kivételes esetben ennél alacsonyabb épületek is vannak. Jellemző a területre, hogy az épületek közötti zöldfelületek vagy közterületek, vagy közhasználatúak.

21. ábra: Lándzsa utcai lakótelep a XVI. kerületben



22. ábra: Fogarasi úti lakótelep Zuglóban



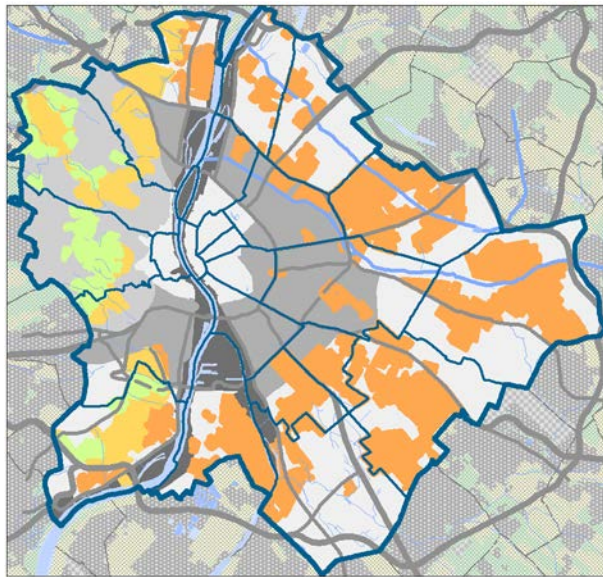
Kisvárosias, telepszerű lakóterület területfelhasználási egységbe a maximum 4 szintes úszótelkes lakótelepek tartoznak, amelyek elsősorban az átmeneti (Fogarasi úti lakótelep a XIV. kerületben, pl. Újbudán a Mezőkövesd utcai lakótelep) és az elővárosi zóna (pl. csepeli Csillagtelep, III. kerületi Pók utcai lakótelep egy része) területén jelennek meg.

Új beépítés számára ilyen típusú területfelhasználási egység nem került kijelölésre.

### ***Kertvárosias lakóterületek:***

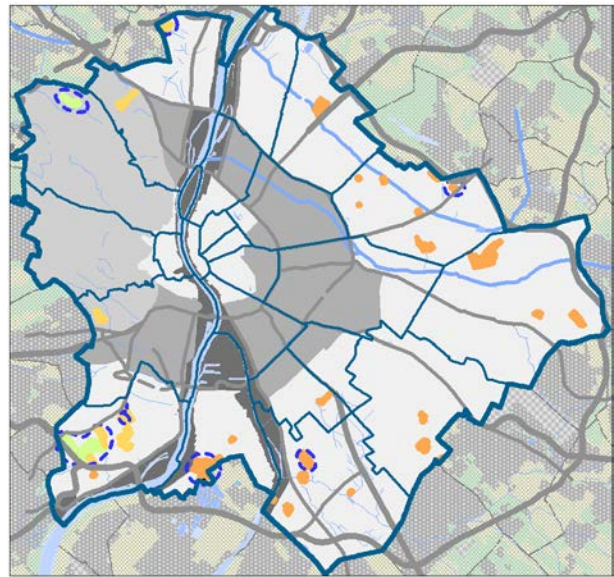
Ebbe a területfelhasználási egységbe Pest és Buda szabadonálló beépítésű, elsősorban családházias lakóterületei tartoznak, jellemzően az elővárosi és a hegyvidéki zóna területén. A kialakult beépítési sűrűség elsősorban a morfológiai adottságokkal és a településszerkezetben elfoglalt hellyel függ össze, valamint érzékelhető a fővároshoz csatolt, korábban önálló települések sajátos telekstruktúrája is. Ennek a differenciált rendszernek a megtartása a jövőben is indokolt. Pesten és a budai oldal sík területein legintenzívebb a beépítés, kisebbek a kialakult telkek, mint a budai hegyvidéki területeken. Sziluettvédelmi szempontból fontos a hegyvidéki zóna erdő melletti lakóterületeinek kiemelt kezelése.

23. ábra: Kertvárosias lakóterületek elhelyezkedése



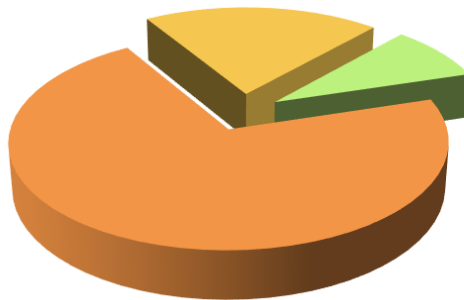
- Intenzív beépítésű lakóterület
- Laza beépítésű lakóterület
- Sziluettérzékeny, hegyvidéki lakóterület

24. ábra: Változással érintett kertvárosias lakóterületek



- Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető területek

25. ábra: Kertvárosias lakóterületek megoszlása



- 71 % Intenzív beépítésű lakóterület
- 20% Laza beépítésű lakóterület
- 9% Sziluettérzékeny, hegyvidéki lakóterület

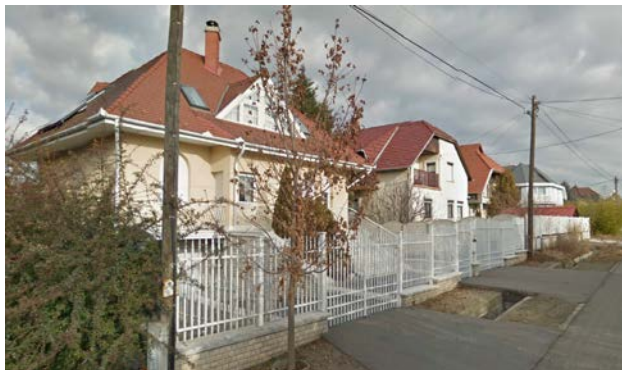
4. táblázat: Kertvárosias lakóterületek területi kimutatása:

	Kialakult terület (ha)	Jelentős változással érintett, jelenleg alulhasznosított terület (ha)	Jelentős változással érintett terület, jelenleg használaton kívüli (ha)	Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető terület (ha)	Összterület (ha)
Intenzív beépítésű lakóterület	8331,27	8,16	223,947	71,31	8634,21
Laza beépítésű lakóterület	2390,72	36,90	27,48	32,13	2487,24
Sziluettérzékeny, hegyvidéki lakóterület	967,58	10,30	-	89,28	1067,16
<b>Összesen</b>	<b>11689,57</b>	<b>55,37</b>	<b>250,95</b>	<b>192,72</b>	<b>12188,60</b>

### ***Kertvárosias, intenzív beépítésű lakóterület***

A területfelhasználási egységbe a pesti oldal valamennyi kertvárosias lakóterülete tartozik, de ide soroltak a budai oldal sík területein hasonló adottságokkal rendelkező területek is. A beépítés karaktere szerteágazó: szabadonálló, ikres és oldalhatáron álló beépítés mellett előfordul zárt sorú, sorházas beépítés is.

26. ábra: Intenzív beépítésű terület a XVIII. kerületi Martinovics tér környezetében 27. ábra: Kertvárosias lakóterület a rákosszentmihályi Szilaj utcában



Budapest lakóterületeinek legnagyobb hányadát (34%) az ebbe a területfelhasználási egységbe tartozó lakóterületek teszik ki. Az elővárosi zóna pesti oldalának beépítésre szánt területei túlnyomó részt intenzív beépítésű, kertvárosias lakóterületek, de a III. (Mátyás király út mente) és a XXII. kerület K-i részein is (Budafoki temető környékén) találkozhatunk ilyen jellegű lakóterületekkel.

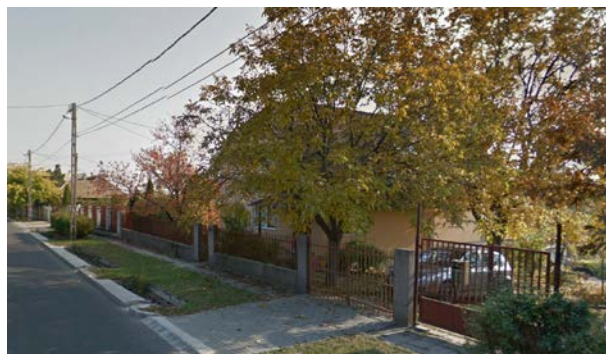
Jelentős változással érintett, intenzív beépítésű terület pl. a XVII. kerület északi részén a Cinkotai út mellett került lehatárolásra, de a XV. kerületben a Régi Főti út mellett is kívánatos bizonyos területek ilyen irányba történő változása.

A szükséges infrastruktúra feltételek biztosítása után e célra igénybe vehető terület került kijelölésre a XVI. kerületben, valamint Csepel-Háros területén.

### ***Kertvárosias, laza beépítésű lakóterület***

A budai domboldalak jellemzően szabadonálló, családirházas lakóterületei tartoznak ebbe a területfelhasználási egységbe.

28. ábra: Laza beépítésű lakóterület a Kútvölgyi út környékén a XII. kerületben 29. ábra: Laza beépítésű lakóterület a XXII. kerületi Arany János utcában



A laza beépítésű kertvárosias területek kizárólag a főváros budai oldalán fordulnak elő, azon belül is elsősorban hegyvidéki zónában, másodsorban a XXII. kerület középső részén (pl. Dózsa György út mentén vagy az Arany János utcai lakóteleptől nyugatra) is jelentős területeket foglalnak el.

Jelentős változással érintett területek szintén főként a XXII. kerületben a Móricz Zsigmond út mellett, illetve a Bíbic utcában (a Rózsakert lakóteleptől északra) kerültek lehatárolásra.

Infrastruktúra függvényében, ütemezetten igénybe vehető laza beépítésű kertvárosias területek szintén Budafok-Tétényben (pl. a Bartók Béla út északi része mentén), valamint Békásmegyér északi részén (Árok utca környékén) tervezettek.

### ***Kertvárosias, sziluettérzékeny, hegyvidéki lakóterület***

A területfelhasználási egységbe a budai hegyvidék kivételes adottságú azon lakóterületei tartoznak, amelyek nagyrészt a korábbi – a XX. század elejére jellemző – üdülőterületekből alakultak ki. A magas presztízsű lakóterületeken alacsony a beépítés intenzitása, de a kialakult nagy értékű vegetáció megtartása érdekében nem cél a növelés.

**30. ábra: Sziluettérzékeny, hegyvidéki lakóterület**



Hegyvidéki, sziluettérzékeny kertvárosias lakóterületekkel szintén csak a budai oldalon találkozhatunk. A hegyvidéki zónában főként a középső területeken, valamint Pesthidegkút környékén, de a XXII. nyugati részein is található sziluettérzékeny lakóterületek.

Infrastruktúra feltételhez kötött, sziluettérzékeny lakóterületek kialakítása elsősorban a volt kiskertes mezőgazdasági területek funkcióváltásával javasolt Nagy-tétényben az M0/M6 csomóponttól északra eső területeken, valamint kisebb mértékben a II. kerületi Hideg utca északi oldalán.

## ***A lakóterületek jellemzői és fejlesztési lehetőségeik az egyes zónák szerint***

### ***Belső zóna***



A belső zóna pesti oldalán (a városközpontozhoz kapcsolódó, történetileg kialakult, igen intenzív beépítésű területeken) elsősorban nagyvárosias, azon belül is főként zártudvaros, zártudvaros beépítésű lakóterületek fordulnak elő. Ezzel szemben jellemzően a zóna budai oldalára eső területein megjelennek a zártudvaros, keretes beépítésű nagyvárosias lakóterületek is, melyek az I. világháború után kezdték felváltani a zártudvaros beépítési formát, a pesti Újlipótvároshoz hasonlóan, illetve a rendszerváltás utáni lakásépítésnek is egyik jellegzetes formája.

A lakóterületek karakterjellemzőik megőrzése mellett a sűrűség kismértékű enyhítése javasolt a zóna lakóterületein, összefüggésben a városfejlesztési koncepció komplex rehabilitációs törekvéseivel. Minőségi fejlesztés, a rehabilitáció keretein belül forgalomcsillapítási eszközök alkalmazása és a zöldfelületi arány növelése a legfontosabb célok.

### ***Átmeneti zóna***



Az átmeneti zóna területhasználati szempontból átmenetet képez a belső és az elővárosi zóna között. Ennek megfelelően lakóterületek szempontjából is vegyes képet mutat. A zóna XI., XIII. és XIV. kerületi részein szintén találkozhatunk keretes beépítésű nagyvárosias lakóterületekkel, de utóbbiban jelentős számban fordulnak elő kisvárosias, jellemzően zártudvaros és szabadonálló beépítési módú területek is. A zóna elővárosi zónával határos területein a kisvárosias területek mellett megjelennek kertvárosias karakterű lakóterületek is. Nagyvárosias, telepszerű lakóterületek is jelentős területeket foglalnak el az átmeneti zónában.

A Budapest 2030 koncepció szerint a barnamezős és alulhasznosított térségek preferálása szükséges új lakóterületek építésénél, mivel itt a meglévő műszaki infrastruktúra kihasználására is van lehetőség.

Változás elsősorban a XIII., XIV. kerület barnamezős, változással érintett nagyvárosias fejlesztési területein várható. Urbánus, gazdaságosan fenntartható lakóterületek építése, lakókörnyezetbe illeszthető munkahelyek kialakításával párhuzamosan fontos feladat. Kisvárosias fejlesztési irány kevésbé jellemző, kertvárosias pedig az alacsony sűrűség miatt nem is kívánatos ebben a zónában. Fentiek mellett komplex rehabilitációs programok kidolgozása szükséges a lakótelepi problémák megoldására.

### Elővárosi zóna



A zóna lakóterületeinek túlnyomó részét az intenzív beépítésű kertvárosias területek fedik le. A budai oldalon (a III. és a XXII. kerületben egyaránt) megjelennek a szintén kertvárosias, de kevésbé intenzív és sziluettérzékeny lakóterületek is. Az utóbbi évtizedek tömeges lakásépítésének köszönhetően a paneles technológiájú, nagyvárosias telepszerű lakóterületek ebben a zónában is teret nyertek maguknak. Elsősorban a III. kerület északi részein (pl.: Békásmegyeri lakótelep), a IV. (Újpesti lakótelep) és a XV. kerületben (Újpalotai lakótelep), de Csepel belső területeinek nagyobb részét is ilyen karakterű területek teszik ki.

A zóna területén elsődlegesen ki kell használni a meglévő lakóterületi térségek tartalékait, illetve szükség van ezzel párhuzamosan a helyi ellátás színvonalának javítására. Lakóterületi fejlesztéseket illetően a kertes mezőgazdasági területek (volt zártkertek) fokozatos átalakulása várható a budai kerületekben és Csepelen, illetve kismértékben új területek beépülése történhet hasonló jellemzőkkel a már kialakult területekhez csatlakozóan. Jelentősebb kertvárosias fejlesztési lehetőség a X. és XVII. kerületben a már korábban is kijelölt, de még nem aktivált fejlesztési területeken várható, de szinte minden kerület érintett fejlesztési lehetőséggel. Ezekon a területeken az alapintézményi ellátás kialakítását beépítésükkel egy időben szükséges biztosítani. Fentiek mellett komplex rehabilitációs programok kidolgozása szükséges a lakótelepi problémák megoldására.

### A Duna menti zóna



A zónában jelenleg még kevés a lakóterület, azonban erre a célra kijelölt, nagyobb, összefüggő, változással érintett területek találhatóak a XIII. kerületben, valamint a Gubacsi-dűlőn és Csepel északi részén. Új lakóterületek építése esetén a Duna megfelelő megközelíthetőségének biztosítása fontos feladat, a partok mentén közcélú zöldfelületek kialakításával. Homogén lakóterületek építése helyett városias, vegyes, élhető lakóterületek építésének lehetőséget kell megragadni. Csepel déli, Soroksári Duna-ág melletti lakóterületei karakterében őrzendő, intenzív beépítésű kertvárosias lakóterületek.

### Hegyvidéki zóna



Nagyvárosias lakóterületek közül az elsősorban zárt sorú jellegű területek ebben a zónában is jelen vannak. Főként a II. és a XII. kerületek belső zónával határos területein jellemzőek. A két zóna határától a közigazgatási határ felé haladva folyamatosan váltják fel az előbbi területeket a kisvárosias, majd a laza beépítésű és sziluettérzékeny kertvárosias lakóterületek.

A területi tartalékkal rendelkező meglévő lakóterületek kapacitásának kihasználása fontos cél, a magas zöldfelületi arány biztosítása mellett. Ezzel párhuzamosan szükséges az alapellátás minőségének javítása. Lakóterületi fejlesztések tekintetében kismértékben kertvárosias területek fejlesztésére van lehetőség a II. és a XII. kerületben, illetve kisvárosias jelleggel a XI. kerület déli részén. Nagyvárosias lakóterületi fejlesztést nem rögzít a TSZT a zónában.

## ÜDÜLŐTERÜLETEK

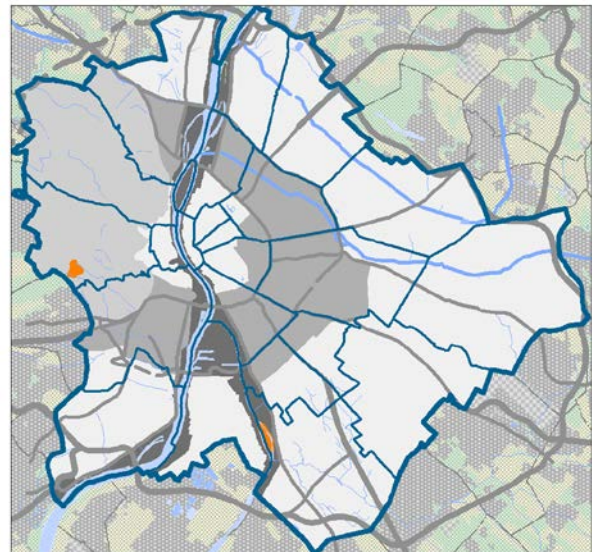
Budapest mai területén található üdülőterületek már csak töredéke azoknak a területeknek, amelyek az iparosodás korában körülvették a fővárost. Közel a fővároshoz, kellemes hegyvidéki vagy Duna melletti területeken alakultak ki. A területek nagy része a város területi növekedése folytán lakóterületté vált.

Az üdülőterületek Budapesten elsősorban a nem változó üdülői kör hosszabb tartózkodására szolgálnak. A területek környezetében gyakran találunk sportolási és rekreációs tevékenységek kiszolgálására alkalmas területeket. Jellemzően értékes természeti környezettel körülvett területeken helyezkednek el. Az üdülőterületeken az esetek többségében alacsony sűrűségű, de csoportos beépítés található.

**Hétvégiházás terület** területfelhasználási egységekbe a hagyományosan kialakult üdülő területek kerültek. Ilyen térségek vannak a Hegyvidék területén, illetve a Ráckevei (Soroksári)–Duna mentén. Ezen területek lakóterületi átalakulása a településszerkezetben betöltött helyük és a geomorfológiai viszonyok miatt nem kívánatos. Műszaki infrastruktúrájuk az adottságok alapján részben nem megfelelően fejleszthető (pl. csillebérci üdülőterület).

A meglévő hétvégiházás területeken felül újabb ilyen jellegű térségek kijelölése nem célszerű.

31. ábra: Hétvégiházás területek



Hétvégiházás terület

32. ábra: Hétvégiházás terület – XXIII. kerület Molnár-sziget



33. ábra: Hétvégiházás terület - XII. kerület Csillebérci üdülőtelep



## VEGYES TERÜLETEK

A vegyes terület az OTÉK rendelkezései alapján lehet településközpont vagy intézményi terület.

A településközponti terület elsősorban lakóterület, amely olyan települési szintű egyéb funkciók számára is teret biztosít, amelyek nincsenek zavaró hatással a lakófunkcióra. Ezek jellemzően a különböző igazgatási, kereskedelmi, szolgáltatási területek, és a humán infrastruktúra területei. Budapest esetében ide nemzetközi, országos és térségi intézmények területei is tartoznak.

Az intézményi területek fentiekől abban különböznek, hogy ott a lakófunkció kivételes, és az alaprendeltetés alapvetően a lakosság ellátásához szükséges funkciókat jelenti, valamint az ún. „fehérgalléros” munkahelyek egy részét. Településszerkezeti szempontból elhelyezkedésük miatt lakófunkció céljára csak részben alkalmasak.

### Településközponti terület

Budapest városszerkezetében meghatározó szerepe van azoknak a vegyes területeknek, amelyek a fentiek alapján sokféle városi funkciónak adnak helyet. Kialakulásuk szempontjából többféle fejlődési típus különböztethető meg, a spontán kialakult történeti városmagból kialakuló városközponttól a tudatosan tervezetten központig, melyet színesítenek még a Nagy-Budapest létrehozása előtt a fővárossal határos települések immáron budapestivé vált hagyományos központjai.

Mindezen központi helyszínek hierarchikus térbeli rendszerbe szerveződnek. Budapest 2030 városfejlesztési koncepciója a következők szerint határozza meg a főváros korábban már említett differenciált központrendszerének elemeit:

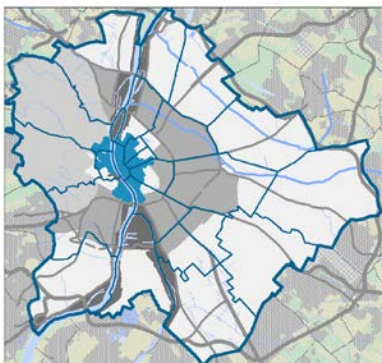
- városközpont – egyben a hagyományos főközpont (pesti és budai belváros, budai vár),
- városközpont kiemelt nagykörúti helyszínei,
- mellékközpontok,
- kiemelt jelentőségű helyi központok,
- jelentős helyi központok.

Fentieket kiegészítik azok a nagy kiterjedésű ún. tematikus területek, amelyeknek funkciókörük miatt jelentős a forgalomvonzása.

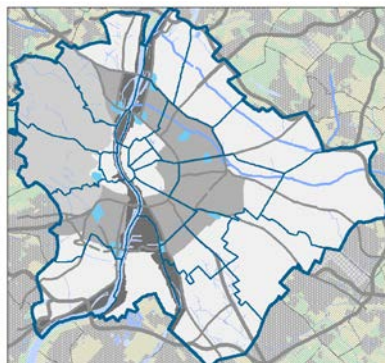
A központrendszerhez tartozik Budapest hagyományos városközpontja, amelyhez fokozatosan zárkóznak fel a jelentős gazdasági aktivitással rendelkező nagy forgalmú területek, kiegészítve a történeti városközponti funkciókat.

Tágabb térségben a városrészek számára is meghatározóak a mellékközpontok. A kerületek központi helyeit jelentő kiemelt jelentőségű helyi központok, valamint a jelentősebb helyi és lokális központok azok a helyszínek, amelyek szintén településközponti funkciókat hordoznak, más és más szinten és minőségben.

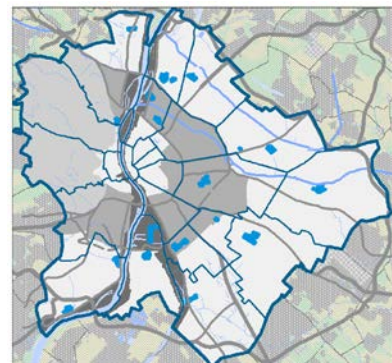
34. ábra: Városközponti terület



35. ábra: Mellékközponti területek



36. ábra: Kiemelt jelentőségű helyi központok





Budapest központrendszer kialakulásának folyamatában a városszerkezetet figyelembe vevő, azt erősítő helyszínek a meghatározóak. A területfelhasználás vegyessége nem igényli, hogy minden központtípus önálló területfelhasználási kategóriával rendelkezzen. A jelentős helyi központok vagy a lokális központok ezért intézményi vagy lakóterületen egyaránt létrejöhetnek.

A területfelhasználás szempontjából ezen központi szerepkört betöltő területek

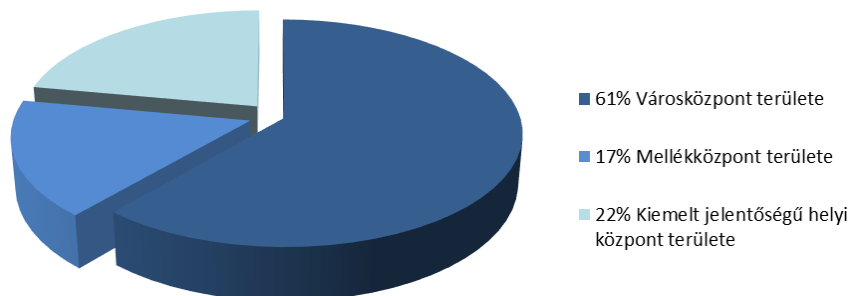
- városközponti,
- mellékközponti,
- kiemelt jelentőségű helyi központ

területfelhasználási kategóriában szerepelnek.

5. táblázat: Vegyes területek területi kimutatása

	Kialakult terület (ha)	Jelentős változással érintett, jelenleg alulhasznosított terület (ha)	Jelentős változással érintett terület, jelenleg használaton kívüli (ha)	Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető terület (ha)	Összterület (ha)
Városközpont terület	773,73	10,46	9,50	-	793,69
Mellékközponti terület	118,62	55,21	40,25	-	214,08
Kiemelt jelentőségű helyi központ terület	220,62	37,46	2,88	25,59	286,56
Összesen	1112,97	103,13	52,63	25,59	1294,33

37. ábra: Vegyes területek megoszlása



### Budapest főközpontja – városközpont

A városközpont a Duna mindkét oldalán egyformán jelen van, de a két oldal szerepe, jelentősége eltérő. A városközpont budapesti jellemzője, hogy nem képez homogén területi egységet.

Alapvető és fontos cél a városközponti területek „citisedésének” elkerülése, lakóterületi jellemzőinek megtartása, amit a városfejlesztési koncepció is kiemel. A településszerkezeti terv nem tartja homogén módon fejlesztendőnek a város e központi térségét, ugyanakkor ennek meghatározását a kerületi szabályozásra bízta.

A pesti oldalon nagyobb az intézmények aránya a főközponton belül, jelezve az országos igazgatási központ térségét és az ahhoz szorosan kapcsolódó üzleti szféra területeit, bankok, jelentősebb cégek székházai, bérrodái formájában. A lakófunkció itt ugyanúgy jelen van, de nagyobb azon épületek aránya, melyek egyáltalán nem tartalmaznak lakásokat. Jellemzője még e területnek a lakóházakon belüli irodai funkciók jelenléte, amelyek a kisebb cégek számára nyújtanak jó központi elhelyezkedési lehetőséget, egyben igényes környezetet.

A TSZT egy területfelhasználási kategóriát határoz meg a főközpont számára. A kerületi településrendezési eszköz készítése során azonban célszerű a városközponti területek lakó-domináns helységeit megkülönböztetetten kezelni, általában a csendesebb, városi aktivitás szempontjából védettebb helyeken meghatározóak. A vizsgálatok igazolták, hogy a Nagykörút mentén még mindig domináns a lakófunkció, a jelenlévő kereskedelem, szolgáltatás és lakásirodák ellenére. Ennek megőrzése érdekében javasolt a KÉSZ-ben megfelelő rendelkezéseket meghatározni, hiszen a jövőt tekintve a belső városrészek forgalmának csökkenése, a motorizáció környezeti hatásának javulása a jövőben kevésbé indokolja e forgalmas utak mentén a nagyarányú funkcionális váltás előirányítását. A lakóterületi jelenlét a városközponti területek lüktetéséhez hozzátartozik, azt étellel telíti, arányának megtartása feltétlen indokolt.

A városközponti területek a pesti oldalon jellemzően a Nagykörúton belül helyezkednek el, ahonnan a főbb sugárirányú elemek – a Váci út, Andrassy út, Rákóczi út, Soroksári út mentén – hosszabb, lineáris sávokban futnak tovább egy-egy jelentősebb meghatározó szerepű, meglévő vagy tervezett kiemeltbb központi hely irányába.

A *Váci út menti sáv* a Bulcsú utca vonaláig tart, magába foglalva a *Nyugati pályaudvar környezetét* és magát a pályaudvar vasúti közlekedés számára továbbra is biztosított, ugyanakkor felülépíthető területét is, amelyet ezen a szakaszon a többszintes területfelhasználási kategória tesz lehetővé. Ezáltal a két szomszédos városrész, Újlipótváros és Terézváros kiemelt – a Váci út és a Podmaniczky utca menti – városközponti részei közötti éles vasúti elválasztó hatás megszűnhet. A Nyugati pályaudvar a Westend kiépülése óta különleges szerepet tölt be a városközponton belül is meghatározó helyként, amelyet alátámaszt intermodális jellege, és további fejlesztési lehetőséggel is rendelkezik. Jelentősebb területi fejlesztés a városközpont ezen szegmensében egyedül itt lehetséges, amit a TSZT külön is kiemel. Ez a terület a szerkezetalakító fejlesztési céltérséghez tartozik, mely egyedül itt érintkezik közvetlenül a városközponti területtel.

A másik meghatározó *lineáris tengely* a *Blaha Lujza tér után a Keleti pályaudvarig nyúló Rákóczi úti sáv*, ami a 4-es metró átadásával újabb fejlesztési erőt kapott. Jelentős forgalmat bonyolító helyszín csatlakozik a Keleti pályaudvaron is lehetővé tett többszintes területfelhasználás révén egy meghatározó intézményi sávhoz.

A *Baross utcai tengely* lényegében a VIII. kerület igazgatási központját foglalja magába, ehhez képest nyilván *jelentősebbé válik a Corvin tengely*, ami a Corvin sétány mentén kialakított vegyes funkciók miatt válik kiemeltbb központi szerepűvé.

A városközpont *Duna tengely menti* déli irányú „széthúzása” a *Soroksári út mentén valósult meg*, már csak kisebb fejlesztési lehetőséggel rendelkezve és csatlakozva nagyobb intézményi területekhez.

Budán a központrendszer keretében tematikus elemként az *egyetemi városrész* meghatározó részt képvisel. A *Móricz Zsigmond körtér környezete* és tőle a Duna irányába eső zárt sorú hagyományos városrész és *Újbuda központja* együtt képez *lakójellegű városközponti* területet.

A budai oldalon a városközpont jelenléte nem kíséri végig a Duna mentét, hiszen megszakítja azt a Gellért-hegy és a Tabán erőteljes zöldfelületi szerkezeti sávja. Az I. és II. kerület területén megjelenő városközponti funkció, több kisebb egységre szakított, a budai oldal morfológiájából és történeti kialakulásából adódóan.

E területen egyrészt *meghatározó a budai vár*, amely a palotával az intézményi-, a polgárvárossal a lakófunkciók hordozója, amit a várszoknya lakóterületei öveznek. A várszoknya már forgalmasabb területekhez kapcsolódó részei azok, amelyek ismét központi jellemzőket hordoznak, így a budai Duna parthoz közel eső terület az Erzsébet híd és a Margit híd közötti sávban. Ehhez kapcsolódik a *budai belváros a Margit körút mentén*, ami a *Széll Kálmán tér környezetében* teljesedik ki.

E területektől leszakad *Krisztinaváros központi* része a Lánchíd és a Déli pályaudvar között. A *Déli pályaudvar* területe is integrálható a városszövetbe, annak lefedhetősége igazán különleges lehetőségeket kínál, és szintén kapocs lehet az egymástól elszakadó I. és XII. kerület között. Ennek lehetőségét teremti meg itt is a vasúti közlekedés mellett javasolt *többszintű területfelhasználás* városközponti jellemzője.

38. ábra: A főközpont területe a Károly körút mentén



39. ábra: A XI. kerületi Móricz Zsigmond körtér



### Mellékközpont terület

A Budapest 2030 városfejlesztési koncepció rögzíti a főváros mellékközpontjait. A területfelhasználási terv ezt figyelembe véve a főközponton kívüli kiemeltebb központi területeket külön Vt-M kategóriába sorolja. A TSZT jellemzően az átmeneti zónában határozza meg azokat a jelentős átszállási forgalmat bonyolító, nagyobb sűrűséget igénylő központi helyeket, amelyek révén a főközpont tehermentesítésére kialakítandó differenciált központrendszer a városszerkezet fejezetben kifejtettek szerint megvalósulhat.

A már kialakult, vagy folyamatos alakulás alatt lévő mellékközpontok mind fontos szerkezeti elemek mentén helyezkednek el, jellemzően valamely meglévő vagy tervezett kötőpályás közlekedési csomópontra települve. Ugyanakkor ezeken a területeken sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a településközponti terület ezen központi helyszíneken is jelentős lakófunkcióval is rendelkezik. Ezzel tágabb lehetőséget ad azok fejlődésének.

### A kijelölt mellékközpontok

**XIII. kerület Angyalföld** mellékközpontja, amely a Váci úti irodatengely és a Róbert Károly körút csomópontját körülvevő három térségben helyezkedik el. Fejlesztése már a metró kiépítése után megindult, régebbi központi intézmények kijelölték helyét. A két átellenes térség fejlesztése a gazdasági válság hatására megállt, de a terület előkészített tervekkel rendelkezik. A forgalmi változások, az Aquincumi híd kiépítése után ebben a sajátos elhelyezkedésű mellékközpontban urbanizáltabb csomóponti kialakítással, felszíni gyalogosfelületekkel válhat méltó helyszínévé a hozzá közel eső városközpontnak. A TSZT a területen a magasház létesítésével is támogatja a terület fejlődését. A mellékközpont városfejlesztési céltérséghez kapcsolódik.

**XIII. és IV. kerület Újpest Városkapu** mellékközpontja speciális helyzetű, mivel Újpest hagyományos városközpontja nem esik tőle messze. Ugyanakkor az a fejlesztő erő, ami a tervezett Körvasút menti körút hídfőjének környezetét fogja jelenteni a közúti, vasúti, metró kapcsolódással megfelelő kapacitású intermodalitással tud rendelkezni ahhoz, hogy a környezetében a területi átalakulásokat indukáljon és az a Dunakanyar illetve akár a pilisi völgy települései számára is megfelelő átszállási kapcsolattal rendelkező központi területté váljon.

**XIV. kerület Bosnyák tér** mellékközpontjának kiépítésére is számtalan terv született, és több tervpályázat is foglalkozott e jövőbeni központi helyszínnel. A 4-es metró meghosszabbítása hozhatja a területet igazán olyan helyzetbe, amelynek alapján nem csak a kerületnek, de nagyobb térségének is kiemelt helyszínévé válhat. Funkcionális vegyessége már ma is adott, jelentős kiterjedésű egybefüggő területe pedig kifejezetten kedvező városépítészeti kialakítás lehetőségével kecsegtet.

**XIV. kerület – X. kerület határa – Örs vezér tere** mellékközpontja, elsősorban kereskedelmi létesítményei révén vált a főváros egyik már meghatározó helyszínévé. A 2-es metró vonala nagyban segítette ezt, meghatározó az agglomerációs kapcsolat a HÉV révén.

A terület városépítészeti megformálása, lakótelepi környezete túl sok további lehetőséget már nem rejt magában, legfeljebb jelentős kereskedelmi létesítményei folyamatos megújítási kényszere és köztereinek rendezése várható.

40. ábra: XIV. kerület – X. kerület határa – Örs vezér tere



41. ábra: XIII. kerület Angyalföld mellékközpontja



*XIX. kerület – Kőbánya - Kispest* intermodális szerepkörrel bíró mellékközpont a XIX. és X. kerület határán helyezkedik el kötöttpályás közösségi közlekedési eszközök találkozási pontja mentén. Az itt összpontosuló vasút és metró, valamint a számos autóbusz-viszonylat a délnyugati kerületek és az agglomerációs térség jelentős számú, utazó lakosa számára nyújt már ma is komfortos átszállási lehetőséget és kiegészítő szolgáltatásokat.

A terület a XIX. kerületközpontjának északi pólusát képezi, amely a Sibrik Miklós utcán keresztül kapcsolódik déli súlytérseget jelentő a Kossuth térhez és környékéhez. Az itt kialakuló területhasználat vegyes. A súlypontban többfajta jellegű és sűrűségű lakóterület, valamint oktatási intézmények helyezkednek el. Az északi részen a metró- vasút- és autóbuszállomásra jelentős méretű bevásárlóközpont települt a közelmúltban, a déli területrészen régebbi, de jelentős kereskedelmi egységek – piac, áruház, kisboltok – továbbá a kerület patinás köztere a Kossuth tér található.

A jövőben a térség fejlődése az eddigi irányt követve folytatódhat. A közlekedés, különösen a vasút fejlesztésével erősíthető a központ intermodális szerepe. A területen még meglévő nagyobb, beépítetlen területeken további, központi szolgáltatást nyújtó intézmények helyezhetők el. A gyorsan fejlődő környezetben a lakásstruktúra fokozatos átalakulás, városias jellegének erősödése várható.

E folyamatok egyaránt erősítik központ helyi és térségi szerepét.

*IX. kerület Gubacsi dűlő – XX. kerület* mellékközpontja az Albertfalvai híd pesti csatlakozási pontjára (híd vagy alagút) támaszkodva épülhet ki a Ráckevei (Soroksári) Duna-ág meghatározó barnamezős területén. Kiváló elhelyezkedésével, az új körúti kapcsolaton kívül az Észak-déli regionális gyorsvasút és fontos villamosvonal találkozásával, „dunamentiségével”, ezáltal a belvárosi közelséggel ellenpólusa lehet Angyalföld mellékközpontjának. Mivel ez idáig nem foglalta le jelentős kereskedelmi funkció a területet, így kiváló alkalom nyílhat egy új, önálló központ városépítészeti kialakítására, amely a Duna-ág környezeti tényezőjét kihasználó esztétikus, és természetközeli központi terek kialakítására nyújt lehetőséget. A TSZT itt is lehetőséget biztosít magasházak elhelyezésére. A mellékközpont városfejlesztési célteréshez kapcsolódik.

*XI.-XXII. kerület – Budafok-Albertfalva* mellékközpontja az előbbihez hasonlóan rendkívül kedvező helyzetbe kerülhet, amennyiben a terület szerkezeti helyzetéhez és távlati szerepköréhez képest alulhasznosított jellege váltani tud egy korszerű, tervezett városközponti helyszín irányába, kihasználva az agglomerációs kapcsolatot biztosító, közeli metró elérhetőséggel (Etele tér) rendelkező elővárosi vasúti lehetőségét. Mindezek mellett a pesti oldallal való albertfalvai hídkapcsolat a közúti közlekedésben és a villamos vonal kapcsolatában is meghatározó lesz. A TSZT a magasházak telepítését lehetővé teszi, mivel szerkezeti és morfológiailag is igényli a terület a magasabb pont megjelenését. A mellékközpont városfejlesztési célteréshez kapcsolódik.

**XI. kerület – Kelenföld – Etele tér** jövőbeli mellékközpont életében a Kelenföldi pályaudvarhoz is csatlakozó Etele téri metrókapcsolat alapvető változást hoz. Mint a hegyvidék és a városias területek fontos kapcsolódási pontja, a területen az új közlekedési kapcsolatok eleve igénylik a mellékközpont kialakítását. Meghatározó az agglomeráció és a Székesfehérvárig terjedő elővárosi kapcsolat jelenléte, mind vasúti, mind közúti szempontból. Funkcionálisan ezért a kereskedelmi funkciók megjelenésén kívül más intézmények megtelepedése, székházak és cégközpontok kialakulásának is fontos helyszínévé válva jelentős változást hozhat a budai oldal e szegmensében, a főváros nyugati kapujában. Az átmeneti zóna és a hegyvidéki zóna sajátos találkozása a térség, a hegyvidéki beépítés itt találkozik a lakótelepi beépítéssel. Városépítészeti megjelenését a TSZT magasházás telepítési lehetőséggel kívánja gazdagítani. A mellékközpont városfejlesztési céltérséghez kapcsolódik.

**XII. kerület – Hegyvidék – MOM** mellékközpont szerkezeti jellemzője, hogy ezen a részen a hegyvidéki zóna átmeneti zóna nélkül, közvetlenül a belső zónához kapcsolódik. Ezért – a hegyvidék morfológiájából fakadóan szorítottabb lehetőségek között – a terület eddigi fejlesztései révén alkalmas a mellékközponti szerep betöltésére. Funkcionálisan már ma is kiteljesedettebb szerepű, mivel a kereskedelem mellett a kultúra, a szállás és az irodai funkciók is jelen vannak. A Déli pályaudvar távlati fejlesztéséhez kapcsolódva rendkívül erős központi szerepet tud majd betölteni a térségben. További pozitívuma, hogy már most is lakófunkciókkal vegyes a megjelenése.

42. ábra: III. kerület – Óbuda



43. ábra: XI.-XXII. kerület – Budafok-Albertfalva



**III. kerület – Óbuda** mellékközpontja jelenleg funkcionálisan vegyes megjelenésű, amelyet a lakótelepi és a tradicionális kisvárosias beépítés jellemez, meghatározó kereskedelmi funkciókkal. Ugyanakkor e kereskedelmi létesítmények mára a város többi területén létesültekhez képest alulméretezettek és szolgáltatásaiban is szegényesebbek. Megújulási lehetősége a területnek a Flórián tér ma még beépítetlen területében van, ami központi helyet tudna alkotni a ma szétesett, igazi kerületi központtal sem rendelkező kerületben. A régészeti is érintett területen nem túl sűrű beépítéssel, az Észak-déli regionális gyorsvasút vonalának kiépülése után alakulhat ki egy komplex, funkcionálisan kulturális jellemzőkkel is bíró mellékközpont, amely keleti oldalán a HÉV elválasztó hatásától felszabaduló dunai kapcsolattal is rendelkezhet a jövőben.

### Kiemelt jelentőségű helyi központ területe

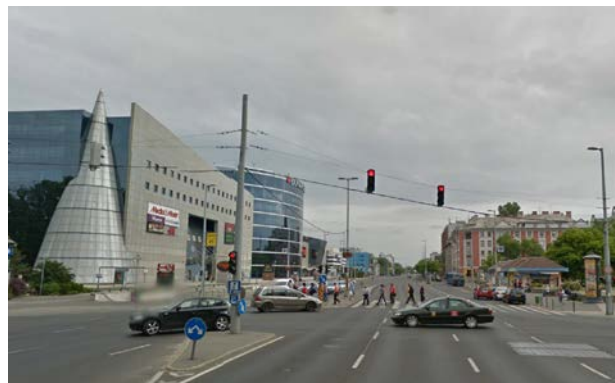
A koncepció a mellékközpontok rendszerén túl számos kiemelt jelentőségű, illetve jelentős helyi központot különböztet meg. A TSZT léptéke miatt azonban ezek a területi elhelyezkedésük, környezetük alapján estenként a részletesebb tervezésből kifolyólag vagy beolvadnak abba a területfelhasználási kategóriába, amibe adottságaik, sűrűségük révén valók, vagy kiemelésre kerülnek önálló helyi központ megjelöléssel.

Ez utóbbiakat ott jelöli a TSZT, ahol valós azon intézmények sűrűsödése, amelyek önálló egységet képeznek, illetve jelentős népesség ellátásában vesznek részt. Az alábbi helyi jelentőségű központok szerepelnek kiemelt jelentőségű helyi központ területfelhasználási kategóriában:

- III. kerület Óbuda-Újlak városközpont és Békásmegyér lakótelepi központja
- IV. kerület Újpest városközpont
- IV. kerület Káposztásmegyér Intermodális Csomópont
- XIII. kerület Béke tér és Gyöngyösi úti metró városközpont
- X. Kőbánya városközpont
- XV. kerület Rákospalota városközpont
- XVI. kerület Sashalom városközpont
- XVI. kerület Erzsébet-liget városközpont
- XVII. kerület Rákoskeresztúr városközpont
- XVIII. kerület Pestszentlőrinc városközpont
- XIX. kerület, Kispest, Kossuth tér
- XX. kerület Pesterzsébet városközpont
- XXIII. kerület Soroksár városközpont
- XXI. kerület Csepel városközpont és a jövőbeli Csepel Viziváros központ
- XXII. kerület Budafok-Óváros és Nagytétény városközpont

A hegyvidék kisebb jelentőségű központjai nem igényelnek ilyen kiemelt megkülönböztetést.

44. ábra: A X. kerületi Kőrösi Csoma Sándor sétány és 45. ábra: XIII. kerületi Gyöngyösi úti metró városközpont környezete



### ***A különböző városközponti területek beépítési sűrűsége és magassági meghatározása***

A TSZT-ben meg kell határozni az egyes területek beépítési sűrűségét. A városközponti területek beépítési sűrűsége a legmagasabb. A történeti városközpont területén a sűrűség értékét befolyásolja az itt meghatározott, kiemelten védendő karakterű városrészek magassági szabálya, ami még nagyobb sűrűségi eltérések mellett is biztosítani képes, hogy az építhető volumen ne térjen el jelentősen környezetétől.

A mellékközpontok beépítési sűrűségének megállapításánál szempont, hogy létrehozásuk során a nagyon intenzív beépítések elkerülhetők legyenek annak érdekében, hogy maradjon elég szabad terület a gyalogosok számára, városi terek és zöldterületek kialakítására annak érdekében, hogy a városhasználók számára igazán marasztaló központi helyszínékké válhassanak.

A helyi jelentőségű városközpontok esetében a sűrűségi érték alacsonyabb, mivel illeszkedniük kell a jellemzően tradicionális környezethez és szerepük sem igényel jelentősebb sűrűsödést. Alapvetően a helyi, kerületi ellátást szolgálják, és kevésbé értelmezhető olyan szomszédos vagy agglomerációs kapcsolatuk, mely más léptékű kialakítás igényelne.

A belső zónára eső városközponti területeket, jellemzően a kiemelten védendő karakterű, vagy a karakterőrző területek közé sorolja a TSZT magassági javaslata. E területeken a TSZT kijelölése alapján

érvényesítésre kerül az utcai légtérarány, amelynek alapján az abból adódó párkánymagasságot kell betartani. Ez a szabály a területeket meg tudja őrizni utcarendszerükben, tömbstruktúrájukban és közterületeik arányrendszerében.

A mellékközpontok területe olyan térségbe esik, ahol az elvi lehetőség nyitott magasházak elhelyezésére a városfejlesztési koncepció alapján, de a magasház csak olyan helyeken engedhető meg, amelyeket a TSZT kifejezetten e célból kijelöl, és ahogy azt a mellékközpontok leírása tartalmazza.

### Intézmény területek

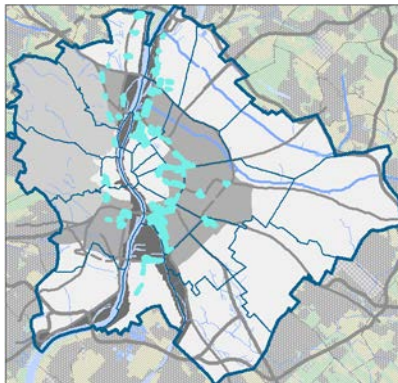
Budapest területfelhasználásban az intézményi területek meghatározó jelentőségűek. Általában a fontosabb és jelentősebb forgalommal rendelkező területeken található, amelyek egyben lehetővé teszik megfelelő elérésüket.

Funkcionálisan a területfelhasználási kategóriák jelzik vegyességüket. A megadott három fő kategória

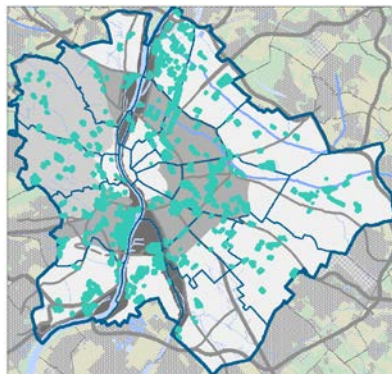
- a Vi-1 a jellemzően zárt sorú beépítésű,
- a Vi-2 a jellemzően szabadonálló jellegű és
- a Vi-3 a helyi lakosság alapellátását biztosító terület

alapvetően a szerepkörrel és a beépítési sűrűséggel van összefüggésben, ami értelemszerűen a területek beépítési sajátosságaitól is függ. A beépítési jellemzők meghatározása azért fontos, mert az egyes intézményterületek így megfelelően illeszthetők környezetük beépítéséhez.

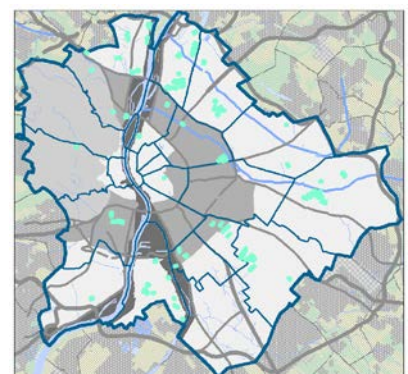
46. ábra: Vi-1 a jellemzően zárt sorú beépítésű intézményterületek



47. ábra: Vi-2 a jellemzően szabadonálló jellegű intézményterületek



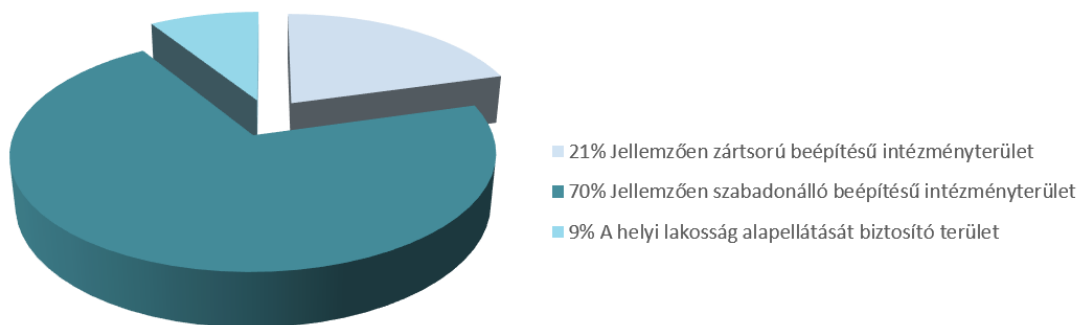
48. ábra: Vi-3 a helyi lakosság alapellátását biztosító területek



6. táblázat: Intézmény területek területi kimutatás

	Kialakult terület (ha)	Jelentős változással érintett, jelenleg alulhasznosított terület (ha)	Jelentős változással érintett terület, jelenleg használaton kívüli (ha)	Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető terület (ha)	Összterület (ha)
Jellemzően zárt sorú beépítésű intézményterület	279,57	264,14	77,02	22,46	643,21
Jellemzően szabadonálló beépítésű intézményterület	1084,69	574,50	474,50	34,29	2121,21
A helyi lakosság alapellátását biztosító terület	244,85	-	19,49	5,26	269,61
Összesen	1609,12	838,64	524,25	62,01	3034,02

49. ábra: **Intézményi területek megoszlása**



Az intézményi területek képezik az ún. „fehérgalléros” munkahelyek területének a városközpontokon kívül eső részét a jelentősebb nagyságrendű vagy kiemelkedő fontosságú intézmények esetében. Ugyanakkor a területükön már meglévő vagy megvalósuló intézmények jelentős része a lakosság ellátásában és szolgáltatások nyújtásában vesz részt, a humán infrastruktúra részeként.

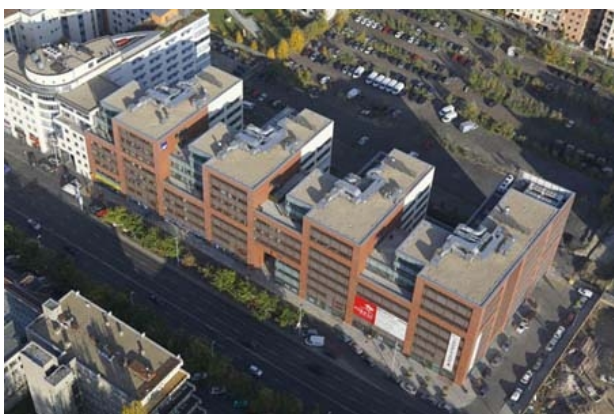
**Intézményi – jellemzően zárt sorú és a jellemzően szabadonálló területek**

A zárt sorú sajátossággal rendelkező intézményi területek jellemzően a belső zónához csatlakozó sugárirányú, illetve a városközponti területeken kívül eső gyűrűirányú elemek mentén kerültek kijelölésre. A jelentős változással érintett területeken megjelenő, a barnamezős területeket aktiváló intézményi területek elsősorban már szabadonálló karakterrel számolnak, annak érdekében, hogy létrehozásuk során megfelelő arányú zöldfelület is kialakítható legyen.

Ahol a szigetszerűen megjelenő intézményi területek indokolják, ott természetesen a már meglévő beépítésnek megfelelő kategória került meghatározásra. A korábbi tervekhez képest az intézményi területek esetében a TSZT e területfelhasználást ott határozza meg, ahol szerkezeti szempontból a terület lakófunkció számára nem előnyös. Egyéb esetben a lakóterületi besorolást választja, hiszen intézmények azokon is elhelyezhetők és nem cél, hogy az intézményi sűrűsödést igénylő területeken kedvezőtlen nagy sűrűségű lakóterületek jöjjenek létre az intézményi beépítési sűrűséget kihasználva, ahogy ez sok esetben tapasztalható volt az elmúlt időszakban.

Az intézményi területek – elhelyezkedésüket tekintve – az átmeneti zónában még meghatározó vonalak mentén csoportosulnak, de az elővárosi és hegyvidéki zónában már csak szigetszerűen jelennek meg a jellemzően lakóterületi környezetben.

50. ábra: **Jellemzően zárt sorú beépítésű intézményterület (Váci út mente)**



51. ábra: **Jellemzően szabadonálló beépítésű intézményterület a III. kerületben (Óbudai Gázgyár területe)**





### A helyi lakosság alapellátását biztosító Intézményi területek

Ezek a területek alapvetően abban különböznek a fent ismertetett két intézményi területtől, hogy céljuk elsősorban a szűken vett helyi lakossági ellátás, ezért olyan helyeken kerültek kijelölésre, ahol a környező lakóterületi területfelhasználásba ezek az intézmények nem illeszthetők eltérő karakterük, nagyságuk, sűrűségi igényük miatt, illetve ahol területileg meghatározó alapellátást biztosítanak. A területfelhasználási kategória megnevezésében szereplő „alapellátást” meg kell különböztetni a csak „alapfokú ellátástól”, mert e területeken az ellátandó lakosság számától függően pl. a középfokú oktatás, egészségügy létesítményei ugyanúgy jelen vannak, mint az alapfokú oktatási létesítmények.

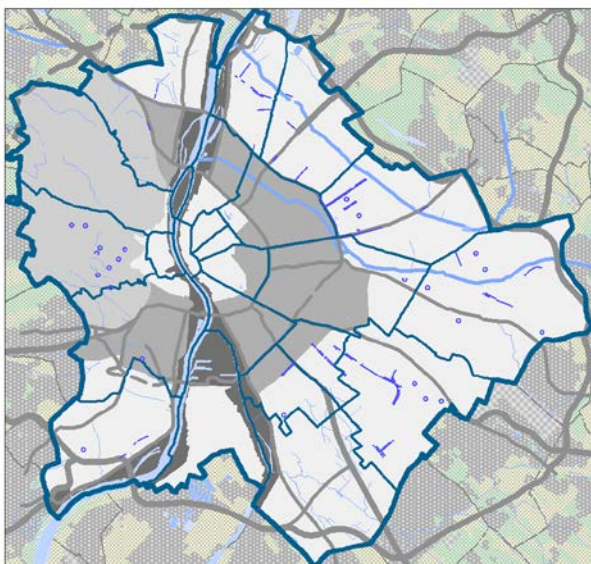
Ezek a területek általában szóródva jelennek meg a városszerkezetben. Térben is megtervezett megjelenésük elsősorban a lakótelepek jellemzője, de nagyságrendjüktől függően részben a lakótelepi területfelhasználási kategóriába „olvadnak”.

52. ábra: A helyi lakosság alapellátását biztosító intézményterület (III. kerület, Római sétány – kereskedelmi létesítmény és XVIII. kerület, Tövishát utca – általános iskola)



### A TSZT rugalmassága az intézmények kijelölésében

53. ábra: A kertvárosias területeken az intézményi terület besorolás lehetőségének helyszínei



A TSZT – a mozaikosság elkerülése érdekében – metodikailag lehetővé teszi a kertvárosias területeken is az intézményi terület besorolást meghatározott módon. A TSZT-ben való konkrét területi kijelölés nélkül, a kerületi építési szabályzatban egyes meghatározó közlekedési nyomvonalak mellett, vagy egyes kiemeltebb súlypontokban részben már kialakult, lokális szempontból „központosodó” helyszíneken, a kertvárosias területfelhasználási egységen belül intézményi kijelöléssel és övezeti besorolással élhet a kerületi szabályozás, de ez csak ott lehetséges, ahol a TSZT ezt külön szimbolikus jelöléssel rögzíti.

A kertvárosias területeken a legtöbb alapfokú intézmény megvalósítható az OTÉK szerinti paraméterek mellett. Ott azonban, ahol a közösségi létesítmény igényli, ott általánosan kínál magassági eltérést a TSZT, ezért ezek a területek külön nem kerültek kijelölésre, mivel nem érintenek összfvárosi szerkezeti kérdéseket.

## A településközponti és az intézményi területek jellemzői és fejlesztési lehetőségeik az egyes zónák szerint

### Belső zóna



A belső zóna alapvetően Budapest főközpontja. Jellemzőit a kialakult történeti szerkezetnek megfelelően kell, hogy megőrizze amellet, hogy funkcionálisan tehermentesítésre is szorul.

A városközponti területeken kívül a zóna lakóterületei közé ékelődve jelennek meg a jellemzően a környező beépítéshez igazodó karakterű intézményi területek, meghatározóan a sugárirányú nyomvonalak mentén és a jó közösségi közlekedéssel ellátott helyeken. Fejlesztési szempontból elsősorban a pályaudvarok többszintes területfelhasználással jelölt területei válhatnak a zóna alapvető fejlesztési pontjaivá, melyek szerkezeti szinten is jelentősek a kerületközi kapcsolatok terén. Más, jelentősebb átalakulással járó fejlesztési lehetőség elsősorban a belső területek rehabilitációi révén várható.

### Átmeneti zóna



Az átmeneti zóna a központrendszer fejlesztése tekintetében a mellékközpontoknak ad helyet. Kettő kivételével a többi itt helyezkedik el. Ezek lesznek - megfelelő közösségi közlekedéssel - az elkövetkező évtized fő fejlesztési pontjai, különösen a szerkezetalkító fejlesztési céltérségekre eső mellékközpontok esetében. Itt meghatározó már ma is az intézmények sugárirányú elemek menti tömörülése, de jelentős lesz a körirányú gyűrű közelében a funkcióváltás révén létrejövő átalakulás intézményi lehetősége is. Számos korábbi ipari terület alakult már át hasonlóan a zónában, mára a visszamaradt barnamezős területek összefüggő térségeiben kívánatos az intézményi funkció olyan megjelenése, mely lakóterületek kialakítását is magával hozza a vegyes területhasználat érdekében.

### Elővárosi zóna



Az elővárosi zónában a helyi központok jelentősége erős, ma még sok esetben szolgáltatásaiban, funkcionális kínálatban és központoszerű környezetük tekintetében kevésbé fejlettek, fejlesztésük ezért indokolt. Itt már több szigetszerűen megjelenő intézményi terület került meghatározásra, vagy meglévő funkciók további területbiztosítása érdekében, vagy szintén korábbi ipari területek funkcióváltásának elősegítése érdekében.

### A Duna menti zóna



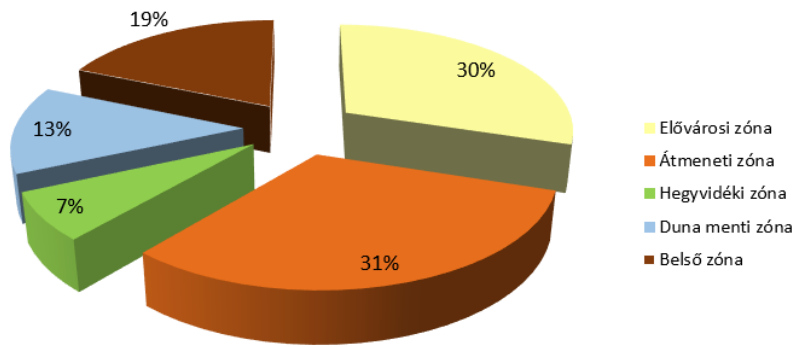
A központrendszer tekintetében, részben a főközponthoz kapcsolódva, azzal azonos területhasználata a jellemző. Az átmeneti zónára eső részén vannak tervezett mellékközpontokhoz közel eső területrészei, melyek fejlesztésében azok kialakulása és a környezeti átalakulása meghatározó lesz, és fontos, hogy kapcsolatukat a Duna partjával biztosítani lehessen. Az átmeneti és az elővárosi zóna találkozásánál a Körvasút menti körút új hídfőinek környezetében alakul ki két mellékközpont a zóna déli szakaszán. Az elővárosi zóna területén is elsősorban a város déli részein érintik intézményi fejlesztések.

### Hegyvidéki zóna

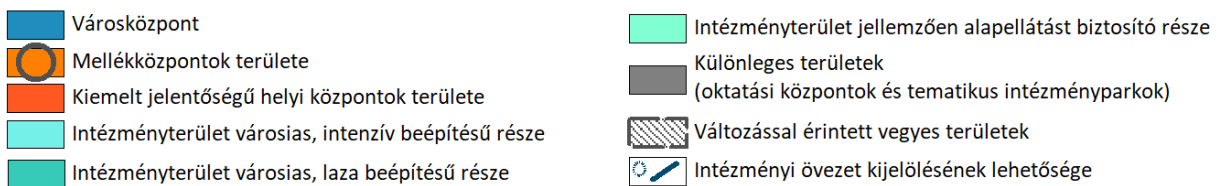
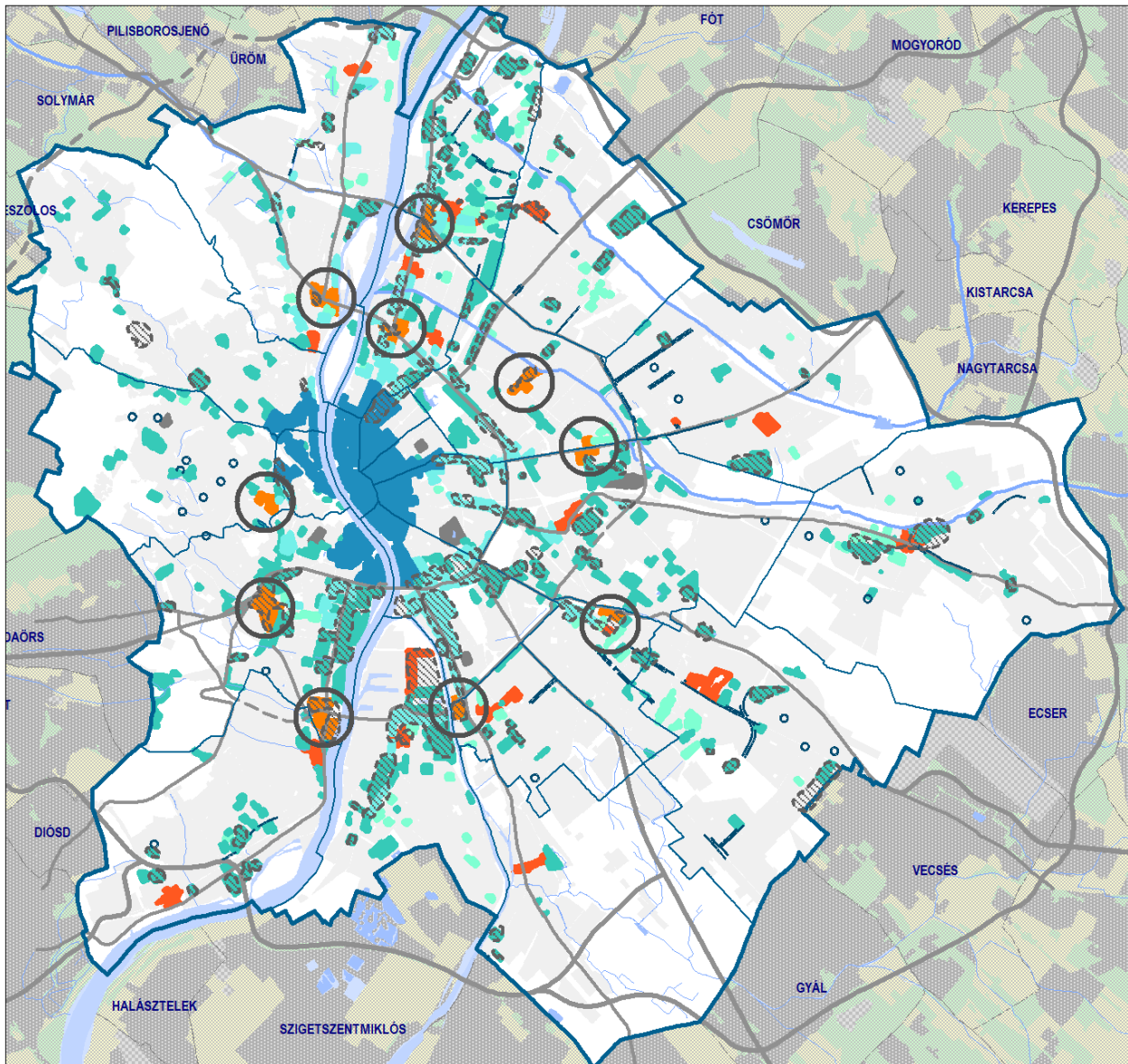


Jellemző az izolált intézmények elhelyezkedése a terület morfológiai adottságai miatt. Mellékközpontként egy került meghatározása a MOM területén, mely a térség fontos központi helyszíne. Elsősorban a II. kerületben várhatók jelentősebb méretben intézményi funkcióváltások.

54. ábra: Vegyes területfelhasználási egységek zóna szerinti megoszlása



55. ábra: Vegyes területek



## GAZDASÁGI TERÜLETEK

### A gazdasági aktivitás területei – munkahelyek számára szolgáló területek

A városi élet fontos színterét jelentik a lakóterületek mellett a munkahelyek számára szolgáló területek. A városon belüli elhelyezkedésük és kialakításuk, valamint elérhetőségük hatással van a társadalom minden rétegére, a város gazdasági erejére és a környezet állapotára. A gazdasági szervezetek és vállalatok elhelyezkedését a megfelelően képzett munkaerő elérhetőségén túl a piacok elérhetősége, a telekommunikációs hálózatok fejlettsége, az adatátviteli sebesség és szolgáltatás megbízhatósága, a közlekedési-szállítási hálózatok fejlettsége és a gazdasági tevékenységhez szükséges területek kínálata is befolyásolja.

A munkahelyek számára szolgáló területek funkciójuk szerint az alábbi csoportokba sorolhatók:

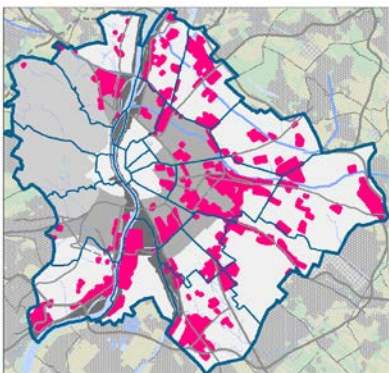
- a gazdasági tevékenység (kereskedelem, szolgáltatás, termelés, raktározás) területei,
- a lakó- és vegyes területekbe integrált munkahelyek területei, és
- a városműködtetés műszaki- és humáninfrastruktúra területei.

A gazdasági tevékenység területeinek sűrűsödése egyértelműen a pesti városrészen domináns, követve a korábbi ipari zónák történeti alakulását. Egybefüggő térséget a város átmeneti zónájában, valamint a külső területeken, az elővárosi zónában jelent, mivel a szállítás, logisztika szempontjából fontos a jó elérhetőség. Ehhez a funkcióhoz kötődő gazdasági tevékenységek elsősorban az M0 közelségében húzódnak. A Duna menti zónához is kapcsolódik a gazdasági tevékenység logisztikai szektoraként (Csepelen és Budafok-Tétény partjai mentén).

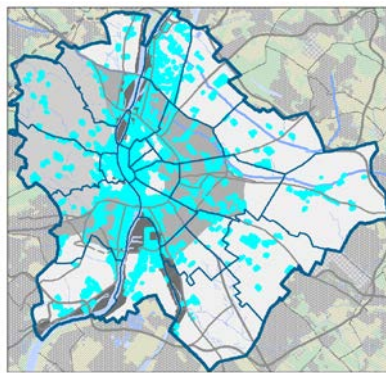
A lakó- és vegyes területekbe integrált munkahelyek száma a belső zónában kiemelkedő, jellemző még az átmeneti zónában, valamint az elővárosi zóna forgalmasabb útjai mentén.

A városműködtetés területei az egész városban elszórtan fekszenek, így biztosítva az ellátást és a településszövet kompaktságát, szintén számos munkahely számára lehetőséget nyújtva.

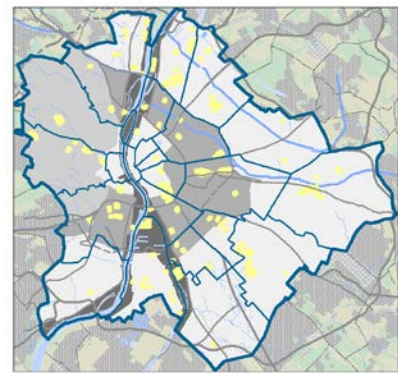
56. ábra: a gazdasági tevékenység (kereskedelem, szolgáltatás, termelés, raktározás) területei



57. ábra: a lakó- és vegyes területekbe integrált munkahelyek területei



58. ábra: a városműködtetés műszaki- és humáninfrastruktúra területei

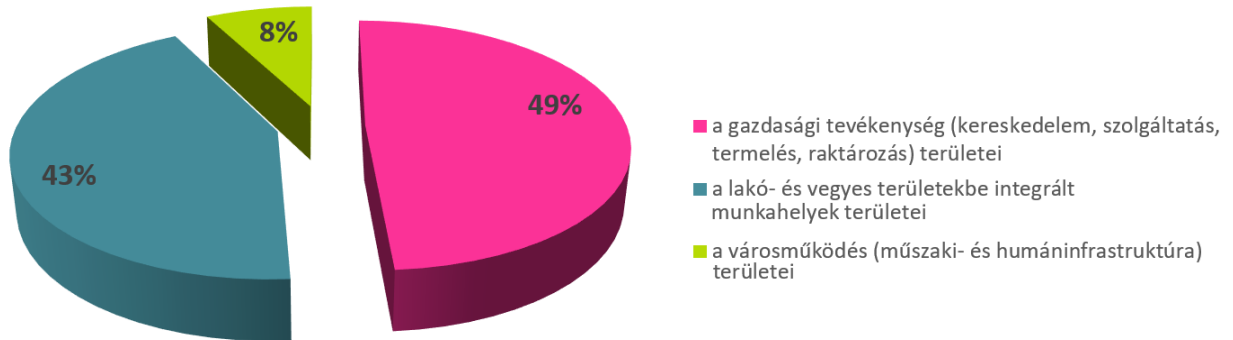


A munkahelyek számára szolgáló területek különböző területfelhasználási kategóriák tartoznak, egyrészt OTÉK által előírt kategóriák, másrészt a különleges településszerkezeti adottságai, illetve funkciójuk alapján.

7. táblázat: A munkahelyek számára szolgáló területek területfelhasználási egységei

munkahelyek számára szolgáló területek funkciójuk szerint	alkalmazott területfelhasználási kategóriák
a gazdasági tevékenység (kereskedelem, szolgáltatás, termelés, raktározás) területei	Gip, Gip-E, Gksz-1, Gksz-2 K-Kik, K-Log, K-Mű, K-Ker, K-Rept
a lakó- és vegyes területekbe integrált munkahelyek területei	Vi-1, Vi-2, Vt-V, Vt-M, Vt-H
a városműködtetés (műszaki- és humáninfrastruktúra) területei	Vi-3 K-Tp, K-Sz, K-Vás, K-Okt, K-Hull, K-Eü

59. ábra: Munkahely számára szolgáló területek megoszlása



### Gazdasági területek területfelhasználási kategóriái

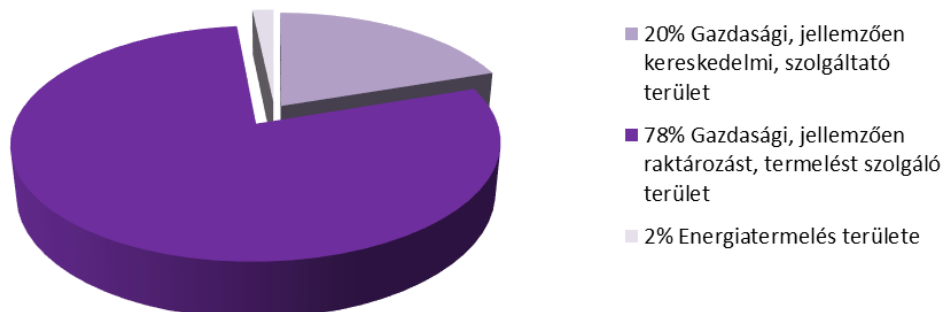
A gazdasági tevékenység területei közül a **gazdasági területfelhasználási kategóriák** kerülnek az alábbiakban részletezésre. Ezek az OTÉK szerinti gazdasági területek a főváros területeinek jelentős részét adják:

- a beépítésre szánt területek 13,08 %-át,
- amely arány a város területének 7,69 %-át képezi.

A gazdasági területek területfelhasználási kategóriái a következők:

- kereskedelmi, szolgáltató területek (Gksz-1, Gksz-2), valamint
- ipari területek (Gip, Gip-E).

60. ábra: A tervezett gazdasági területek megoszlása



8. táblázat: Gazdasági területek területi kimutatása

	Kialakult terület (ha)	Jelentős változással érintett, jelenleg alulhasznosított terület (ha)	Jelentős változással érintett terület, jelenleg használaton kívüli (ha)	Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető terület (ha)	Összterület (ha)
Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület	479,83	206,75	124,87	0,92	812,36
Gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület	1998,42	541,18	354,82	312,21	3206,64
Energiatermelés területe	54,07	15,82	-	-	69,89
Összesen	2532,31	763,75	479,69	313,13	4088,89

Budapest gazdasági versenyképességének növelése érdekében a városfejlesztési koncepció elvárásainak megfelelően a gazdasági funkciók széles skálájához illeszkedő, megfelelően irányított területi kínálatot és infrastruktúrát kell biztosítani. Ennek érdekében a jelenlegi, jól működő gazdasági területek megtartása mellett változással érintett területek is meghatározásra kerültek. A változással érintett területek az alábbiak szerint csoportosíthatóak:

- a jelenleg működő gazdasági tevékenység csak átmeneti időszakra szóló hasznosítása kerül biztosítása, de távlatban a terület intézményi irányba történő fejlesztése indokolt, valamint
- a jelenlegi alulhasznosított vagy jellemzően már műszakilag igénybe vett, de ma hasznosítás nélküli területeken új gazdasági funkció telepítése válik szükségessé,
- korábban kijelölt, de még nem igénybe vett területek hasznosítása lehetséges,
- ütemezetten igénybe vehető, zöldmezős fejlesztés során megvalósítható gazdasági terület.

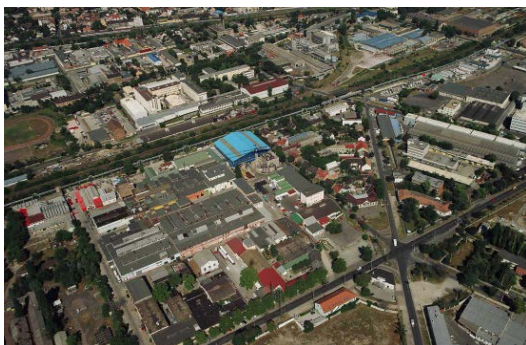
A rendszerváltás után Budapest iparának zöme tönkrement, nagy összefüggő területeken meg is szűnt. Sok helyen a területek új gazdára találtak, ami fejlesztéshez azonban még nem vezetett. A kialakult helyzet folytán lehetőség nyílt a területek átstrukturálására. A belső és az átmeneti zónába nem telepíthető a meglévő területhasználatot zavaró, környezeti terheléssel járó gazdasági funkció.

### Kereskedelmi, szolgáltató területek

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

Külön területfelhasználási egységként szerepel a *gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület (Gksz-1)* és a *gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület (Gksz-2)*.

61. ábra: kereskedelmi, szolgáltató terület



62. ábra: raktározást, termelést szolgáló terület



A gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület területfelhasználási egységbe azok a kereskedelmi, szolgáltató létesítmények tartoznak, amelyek nem a lakóterületek integrált részeként vesznek részt a lakosság kiszolgálásában. Egy részük kisebb, lokális vonzáskörzettel rendelkezik, de ide soroljuk a nagy területigényű és elsősorban gépkocsival megközelíthető kereskedelmi létesítmények jelentős részét (pl. az M3 és az M5 autópályák bevezető szakasza mellettiek) is. Ide tartoznak azok a korábbi iparterületek is, ahol a korábbi nagyüzemi termelés megszűnt, a területek elaprózódtak és jellemzően a kereskedelem, illetve szolgáltatás, kevésbé a tényleges ipari termelés helyszínévé váltak.

A gazdasági, jellemzően raktározásra és termelésre szolgáló terület területfelhasználási egységbe egyrészt azok a gazdasági célú területek tartoznak, amelyek a város iparosodása során, jellemzően a XX. században alakultak ki, és a rendszerváltozást követően a korábbi környezetet terhelő tevékenységeket új technológiákra, vagy új funkciókra cserélték fel, másrészt az elővárosi zónában kialakuló új, gazdasági tevékenységgel jellemezhető munkahelyek számára szolgáló területek.

A két területfelhasználási egységben elhelyezhető funkciók élesen nem határolódnak el, hanem a domináns funkciók alapján különböztethető meg a két kategória. Életszerű, vegyes területek kialakítása a cél, és sem a kereskedelem, szolgáltatás, sem a raktározás, termelés nem járhat a telkükön kívül környezetterhelő hatással. Így a területi elhelyezkedésük tárgyalása során szétválasztásuk nem releváns, a Gksz-1 és Gksz-2 területfelhasználási egységek együtt kerülnek bemutatásra, kitekintve egyben a területek funkcionális kapcsolódásaira, korábbi gazdasági területek intézményi átalakulására.

### Belső zóna és hegyvidéki zóna



A belső zónában a terv gazdasági területet nem jelöl ki. A hegyvidéki zónában is csak egy-egy kisebb területen, a III. kerületben a zónahatár mentén (Bécsi út mellett) épült kereskedelmi létesítmények soroltak a jellemzően kereskedelmi, szolgáltató területek közé. A hegyvidéki területeken munkahelyeket a vegyes területhasználat tud biztosítani, nem cél a koncentrált fejlesztés. A belső zónában a munkahelyi funkciót elsősorban a településközponti és intézményi területfelhasználási egységek foglalják magukba.

### Átmeneti zóna



A zavaró hatással nem járó gazdasági területek számára elsősorban az átmeneti zóna felszabadult, ma hasznosítatlan, vagy alulhasznosított területei nyújtják a kínálatot. A nagy kiterjedésű barnamezős területek kiválóan alkalmasak a magas hozzáadott értéket termelő tevékenységek letelepedéséhez. Jól kihasználható a meglévő infrastruktúra közlekedés és közmű szempontjából is. A város településszerkezeti szempontú érdeke, hogy a fejlesztéseket elsősorban ebbe a térségbe terelje, ezért a gazdasági területfelhasználási egységek többsége itt fekszik.

Az átmeneti zóna észak-budai részén az óbudai gazdasági terület alkot egybefüggő, szerkezeti jelentőségű területegységet. A gazdasági terület nem terheli környezetét, vegyesen találhatóak kereskedelmi, szolgáltató jellegű és termelés, raktározás funkciójú területek. A volt iparterület, téglagyári területe még mindig hordoz magában fejlesztési potenciált, a terület egy része változással érintett, jelenleg alulhasznosított vagy használaton kívüli. Ezekben a területeken a munkahelyi funkciók továbbéltetése a cél, ennek megfelelően a terv gazdasági, illetve részben intézményi területfelhasználási egységbe sorolja a területet.

A pesti oldalon a hagyományos angyalföldi iparterületek korszerűsödése, illetve átalakulása már megindult, a korábbi infrastrukturális fejlesztések eredményeként a vállalkozói tőke itt is érezheti hatását. Az átmeneti zóna északi területein városszerkezeti szempontból kedvező folyamatok mentek végbe, a volt iparterületek egy részén (pl. a Váci út menti irodaterület) vegyes, intézményi területfejlesztés jelenleg is zajlik, de a hagyományos gazdasági területek részbeni megtartása a differenciált területkínálat érdekében is cél.

Zuglóban és Kőbányán a gazdasági területek továbbra is a vasútvonalak mentén alkotnak összefüggő, nagyobb egységeket, ahol a terv továbbra is javasolja a munkahelyek számára szolgáló területek

megtartását, ezeken a területeken részben gazdasági, részben intézményi típusú területfelhasználási kategóriák jelennek meg.

A gazdasági területek közötti zárványszerű lakóterületek számára a gazdasági területek funkcióváltása lehetőséget adhat arra, hogy szervezesebben kapcsolódjanak a belső zónához, tehermentesüljenek a környezeti ártalmaktól, ugyanakkor a munkahelyek számára a lehetőség a szerkezet- és funkcióváltások ellenére is megmarad.

A tervezett nagy egybefüggő jellemzően gazdasági területeket kijelölő munkahelyként szolgáló területek az átmeneti zóna dél-pesti részén leginkább barnamezős területek (pl. a volt Ferencvárosi pályaudvar). A vasutak mentén jellemzően gazdasági, a belső és a Duna menti zóna felé eső területeken azonban már intézményi területfelhasználási egység javasolt.

Az átmeneti zóna dél-budai oldalán leginkább a Dunához közel, vagy a vasúti csomópontokhoz kapcsolódóan (Déli pályaudvarnál, Kelenföldön) javasolt a munkahelyek számára szolgáló területek kínálatát megtartani, illetve részben átstrukturálni az e célú területeket. Kialakulóban van az észak-pesti Váci út irodatengelyének ellenpólusa, a dél-budai irodatengely.

Az átmeneti zóna sok területi tartalékkal rendelkezik még. A legjelentősebb területek a Váci út mente, a Nyugati pályaudvar – Rákosrendező térsége, a volt Józsefvárosi pályaudvar és a tőle keletre húzódó vasútvonal melletti, valamint a Ráckevei–Soroksári-Duna mentén fekvő, jelenleg használaton kívüli területek.

### Elővárosi zóna



Az elővárosi zóna észak-budai részén nagy, egybefüggő gazdasági terület kialakítására – a sűrűn beépült lakóterületi szövet miatt – nincs lehetőség. A Szentendrei út mentén is az intézményi típusú munkahelyi célú területek a jellemzőek.

A pesti oldalon a hagyományos, elszórtan elhelyezkedő újpesti iparterületek kisebbik részén funkcióváltással lehet számolni, a kerület koncepcionális alapelve a kompaktság és gazdasági funkciók és területek megőrzése. Káposztásmegyér térségében az új ipari park színvonalas gazdasági területet képez.

A többi kerületben a nagy infrastrukturális elemekhez kötődve szigetszerűen alakultak, alakulnak ki a nagyobb gazdasági egységek (pl. Soroksár, BILK és környéke, M5-ös bevezető, XV. kerület M3-as bevezető környéki kereskedelmi, szolgáltató területek.)

A zóna Dél-Budán fekvő gazdasági területei szintén a vasúti és autópálya-csomópontokhoz kötődnek.

A kiépült M0 és bevezető szakaszai, valamint a várható új Duna-hidak elsősorban az átmeneti zónába kell, hogy tereljék a munkahelyteremtő befektetőket. Ugyanakkor a térség meglévő iparterületei át kell, hogy strukturálódjanak, illetve részben funkciót kell, hogy váltsanak a korszerű feltételek közötti működés érdekében (pl. a pesti oldal nagyterjedésű volt iparterületei, a volt Csepel Művek területe, a budai oldal Duna melletti iparterületei).

### Duna menti zóna

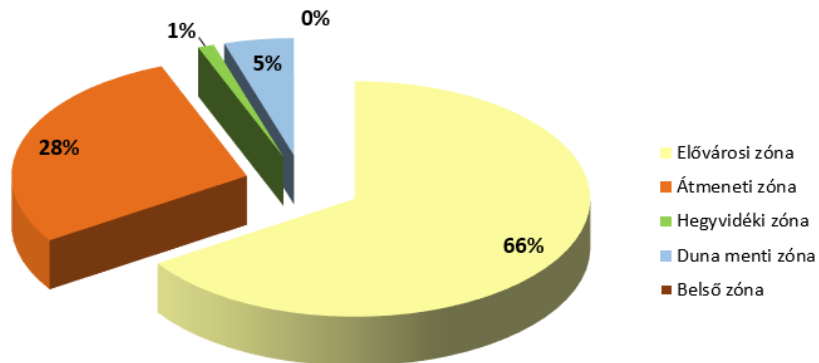


A Duna menti zónában a nagyléptékű logisztikai funkciók (Csepeli Szababadtömb) kivételével nem cél a gazdasági területek újbóli megjelenése. A Duna menti zóna területén érvényesülnek a határoló zónák sajátosságai:

- a belső területeken nem került kijelölésre gazdasági területfelhasználási egység,
- az átmeneti zóna sávjában a jelenlegiek funkcionális átalakulása javasolt (pl. a volt Óbudai Gázgyár területe), és inkább az intézményi funkciók erősödése,
- az elővárosi zóna sávjában elszórtan, a jó infrastrukturális adottságú területeken kerültek kijelölésre elsősorban a korábbi ipari területek hasznosításaként.



63. ábra: A gazdasági területfelhasználási egységek zóna szerinti megoszlása



### Ipari területek

Az ipari területek olyan gazdasági célú ipari építmények elhelyezésére szolgálnak, amelyek más beépítésre szánt területen jelentős környezeti hatásuk miatt nem helyezhetők el. Ilyen típusú területfelhasználás (Gip) számára Budapesten területfelhasználási egység csak átmeneti hasznosítás keretén belül, a XXII. kerületben a volt Metallochemia területén került meghatározásra.

64. ábra: Metallochemia

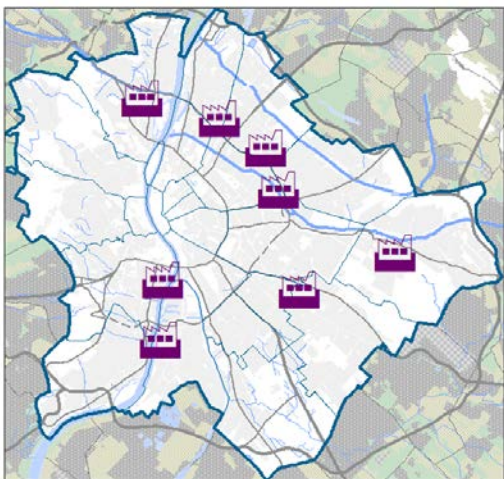


65. ábra: ALPIQ Csepeli Erőmű



Az egyéb ipari terület elsősorban az ipari, az energiaszolgáltatás és a településgazdálkodás építményei elhelyezésére szolgál. Jelen tervben az energiatermelés területe (Gip-E) került meghatározásra.

66. ábra: Az energiatermelés helyszínei

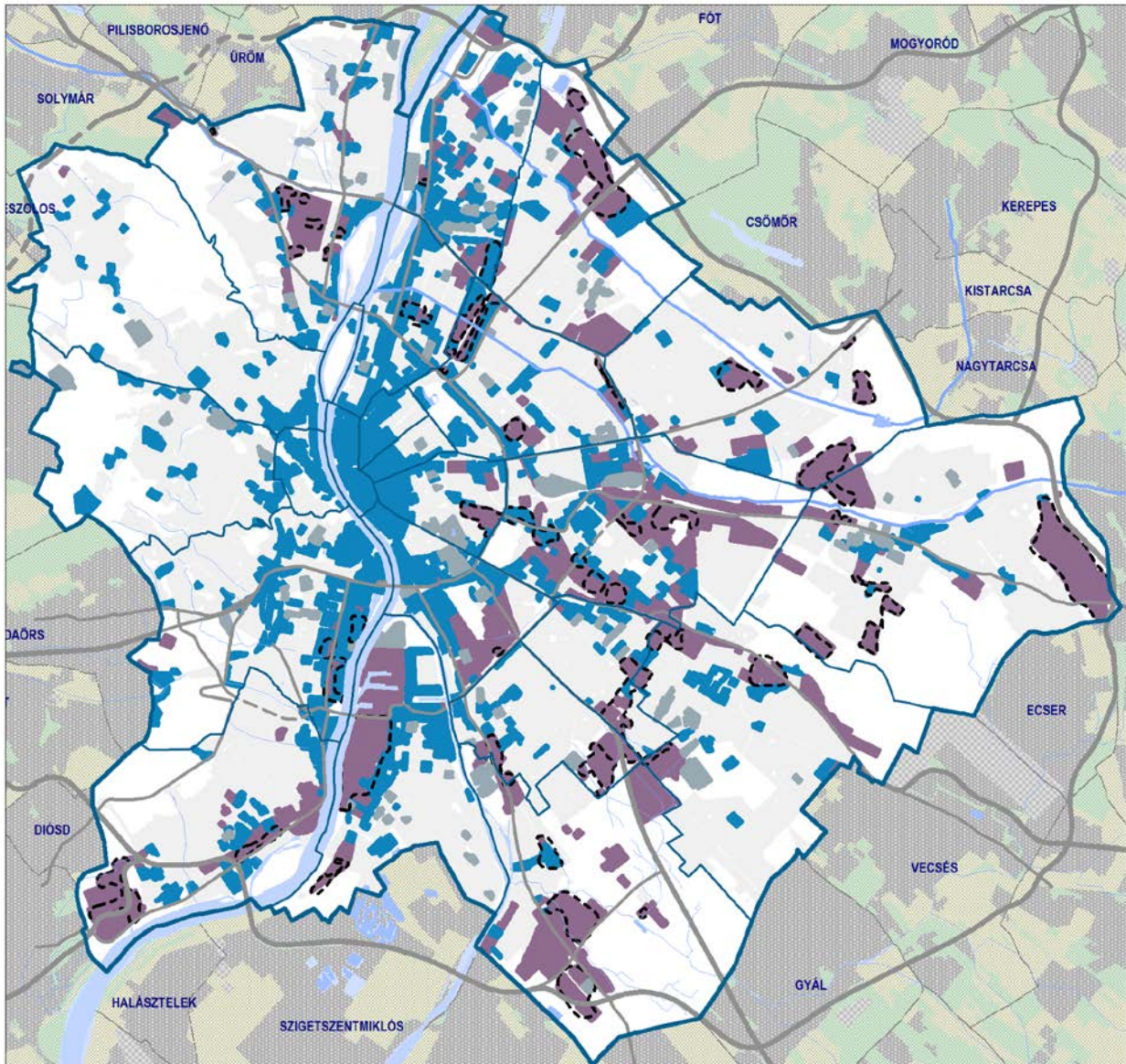


Az energiatermelés területe területfelhasználási egység a város nagyjelentőségű energiatermelő létesítményeinek (erőművek, fűtőművek) elhelyezését biztosítja. A főváros területén hét 50 MW vagy azt meghaladó névleges teljesítőképességű erőmű, illetve telephelyenként 50 MW vagy azt meghaladó névleges összes hőteljesítménnyel rendelkező távhőtermelő létesítmény üzemel az FKF Hulladékhasznosító Művén kívül, amely kommunális hulladéktüzelésű erőműként hulladékkezelési területfelhasználással jelenik meg.



Az ipari területek jellemzően az átmeneti és az elővárosi zóna határán fekszenek, egy a XVII. kerületben, kettő a Duna partján, a XI. kerületben és a XXI. kerületben található.

67. ábra: **Munkahelyek számára szolgáló területek**



- Gazdasági tevékenység (kereskedelem, szolgáltatás, termelés, raktározás) területei
- Lakó- és vegyes területekbe integrált munkahelyek területei
- Városműködtetés műszaki- és humáninfrastruktúra területei
- Változással érintett munkahelyi területek

## KÜLÖNLEGES TERÜLETEK

A különleges területbe azok a területek tartoznak, amelyeken az elhelyezhető építmények rendeltetésük miatt jelentős hatást gyakorolnak a környezetükre, vagy a környezetük megengedett külső hatásaitól is védelmet igényelnek, és környezetüktől karakterben is általában különböznek.

A különleges területeken – éppen különleges funkciójuk betöltése érdekében – lakóépületeket elhelyezni nem lehet.

Az OTÉK rendelkezései szerint a különleges területek célját és fajtáját a településszerkezeti tervben kell meghatározni. A főváros jelenlegi kialakult és változással érintett, tervezett területhasználata igen sokszínű. Az egyes területek eltérő szerepköre, jellege és beépítési intenzitása miatt az OTÉK-ban szereplő főbb kategóriák – Budapest speciális szerepkörére való tekintettel – a TSZT-ben az alábbiak szerint kerültek meghatározásra:

A különleges kategóriák, területek a tervben azokban az esetekben kerültek meghatározásra, ha nagyságrendjük jelentős (legalább 3-5 ha körüli), illetve ha karakterük környezetüktől nagy mértékben eltér. Így a város- és mellékközponti területeken integráltan működő létesítmények (pl. a bevásárlóközpontok, oktatási központok, kórházak) külön nem kerültek jelölésre.

9. táblázat: Az OTÉK és a javasolt TSZT szerinti beépítésre szánt különleges területek

OTÉK 24. § (2) bekezdése szerinti beépítésre szánt különleges területek	TSZT javaslata szerinti beépítésre szánt különleges területek
a nagy bevásárlóközpont és nagyterjedésű kereskedelmi célú terület	<b>(K-Ker)</b> bevásárlóközpont területe
a nagy kiterjedésű szállítmányozási-, raktározási és logisztikai terület	<b>(K-Log)</b> nagy kiterjedésű szállítmányozási-, raktározási és logisztikai terület
a vásár, kiállítás és kongresszus területe	<b>(K-Vás)</b> vásárok, kiállítás és kongresszus területe
az oktatási központok területe	<b>(K-Okt)</b> oktatási központok területe
az egészségügyi épület elhelyezésére szolgáló terület	<b>(K-Eü)</b> egészségügyi terület (kórház, szanatórium, gyógyszálló, gyógyüdülő)
a nagyterjedésű sportolási célú terület	<b>(K-Sp)</b> nagyterjedésű sportolási célú terület <b>(K-Rek)</b> nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület
a kutatás-fejlesztés, a megújuló energiaforrás hasznosításának céljára szolgáló terület	
az állat- és növénykert területe	<b>(K-ÁN)</b> állat- és növénykert területe
a nyersanyag kitermelés (bánya), nyersanyag feldolgozás céljára szolgáló terület	
a honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület	<b>(K-Hon)</b> honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület
a hulladékkezelő, -lerakó területe	<b>(K-Hull)</b> hulladékkezelő, -lerakó terület
a közlekedéshez kapcsolódó épület elhelyezésére szolgáló terület, ha az nem a közlekedési területen belül kerül elhelyezésre, valamint a repülőtér területe	<b>(K-Közl)</b> közlekedéshez kapcsolódó épület elhelyezésére szolgáló terület <b>(K-Rept)</b> repülőtér területe
a temető területe	<b>(K-T)</b> temető területe
a mezőgazdasági üzemi terület	<b>(K-Mü)</b> mezőgazdasági üzemi terület
egyéb, helyi sajátosságot hordozó terület	<b>(K-Sz)</b> szennyvízkezelés területe
egyéb, helyi sajátosságot hordozó terület	<b>(K-Kik)</b> kikötő területe
egyéb, helyi sajátosságot hordozó terület	<b>(K-Tp)</b> tematikus intézménypark terület
egyéb, helyi sajátosságot hordozó terület	<b>(K-Vke)</b> vízkezelési terület
egyéb, helyi sajátosságot hordozó terület	<b>(K-Kv)</b> komplex vízparti terület

## A különleges területfelhasználási egység területek térbeli elhelyezkedése

A különleges területfelhasználási egységek Budapest területén mozaikszerűen, szétszórva helyezkednek el, ezt elsősorban sokszínű funkciójuk, rendeltetésük eredményezi. A területek sűrűsödését csak a Kerepesi út – Üllői út – Észak-Csepel területi sávokban lehetne kiemelni.

### Belső zóna



Funkcionálisan ez a zóna mutatja a legvegyesebb képet, ahol a lakóépületek, intézmények, igazgatás, irodák, kereskedelem együtt vannak jelen. Ez a város tradicionális központja, itt találhatóak az országos intézmények, és itt koncentrálódik a város kulturális létesítményeinek és turisztikai láttnivalóinak többsége. Ebben a zónában van a legkevesebb különleges területfelhasználási egység, ami a különleges területek lényegéből is következik. Jellemzően csak a belső zóna szélén, határán, foltszerűen helyezkedik el egy-egy különleges területfelhasználású terület úgy, mint az **egészségügyi** (K-Eü), **közlekedési** (K-Közl), **rekreációs** (K-Rek), **oktatási** (K-Okt), **hónvédelmi** (K-Hon) területek, valamint az **állat- és növénykert** (K-ÁN) területei.

### Átmeneti zóna



A budai oldalon minimális a különleges területfelhasználási egységek száma és aránya, itt csak **közlekedési** és **rekreációs** területek találhatóak. A pesti oldal ezzel ellentétben már jóval sűrűbb különleges kategóriájú területfelhasználást mutat. A különleges területek a Kerepesi- és Üllői útra felfűzve és azok között sűrűsödnek be, a Duna és a külső kerületek irányában már csak foltokban jelennek meg.

Az összes területfelhasználási egységet is figyelembe véve Budapesten a Kerepesi út vonala és a Salgótarjáni út – Albertirsai út vonala közötti területen a legdominánsabbak a különleges területfelhasználási egységek, ezek mellett csak Észak-Csepel keleti része említhető még meg. Az átmeneti zóna említett pesti központi részén a **közlekedési-, kereskedelmi-, temető-, sport-, intézménypark-, és hónvédelmi** különleges területek találhatóak meg. A fél gyűrű további részein a Duna irányában viszont már a **rekreációs és egészségügyi** területek jelennek meg.

### Elővárosi zóna



A külső, jelentős lakóterületekkel rendelkező kerületekben a különleges területfelhasználási egységek közül a **rekreációs** területek ékelődnek a lakóterületekbe, ezek mutathatóak ki legnagyobb számban és területi kiterjedésben. Megemlíthetők még a kerületi **temetők** területei, valamint foltszerűen a **kereskedelem-, a hónvédség,** és Dél-Pesten már a Duna és főutak közelében a **logisztika** különleges területei. A legkevesebb különleges területfelhasználási egységet a XVII. kerület foglalja magába.

### A Duna menti zóna



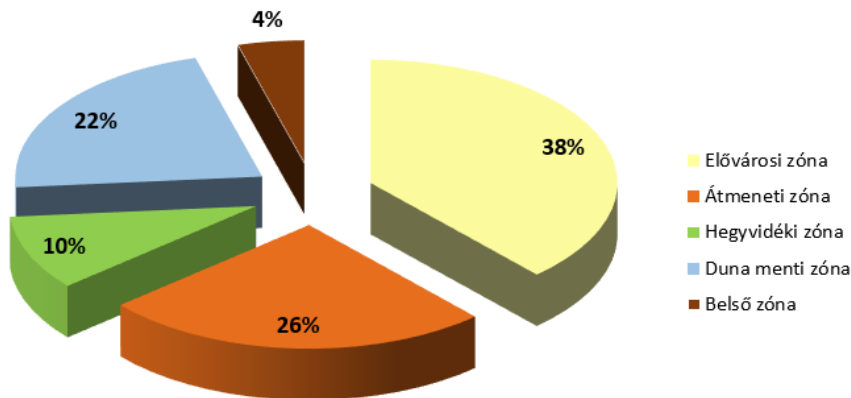
A Duna funkciójából adódóan a különleges területfelhasználási egységek közül itt egyértelműen legnagyobb számban és kiterjedésben a **rekreáció** különleges területei és a **komplex vízparti terület** kaptak helyet, jellemzően felváltva a korábbi üdülőterületi jellemzőket. E mellett a víz közelsége itt indokolja a **szennyvízkezelés-, vízkezelés-, kikötő-, és logisztika** különleges területfelhasználási egységeinek jelenlétét.

### Hegyvidéki zóna



A hegyvidéki zónában viszonylag kevés a különleges területfelhasználási egység. A zöldterületek magas aránya, a domborzat adta előnyök, elsősorban a budapesti viszonylatban jó levegő indukálták azt, hogy ebben a zónában szinte kizárólag csak a **rekreáció és az egészségügy** különleges területei találhatóak meg. A rekreációs területek elszórtnak, míg az egészségügy területei a XII. kerületben a Kútvölgyi út, Budakeszi út mentén és közelében találhatóak.

68. ábra: A különleges területfelhasználási egységek zóna szerinti megoszlása



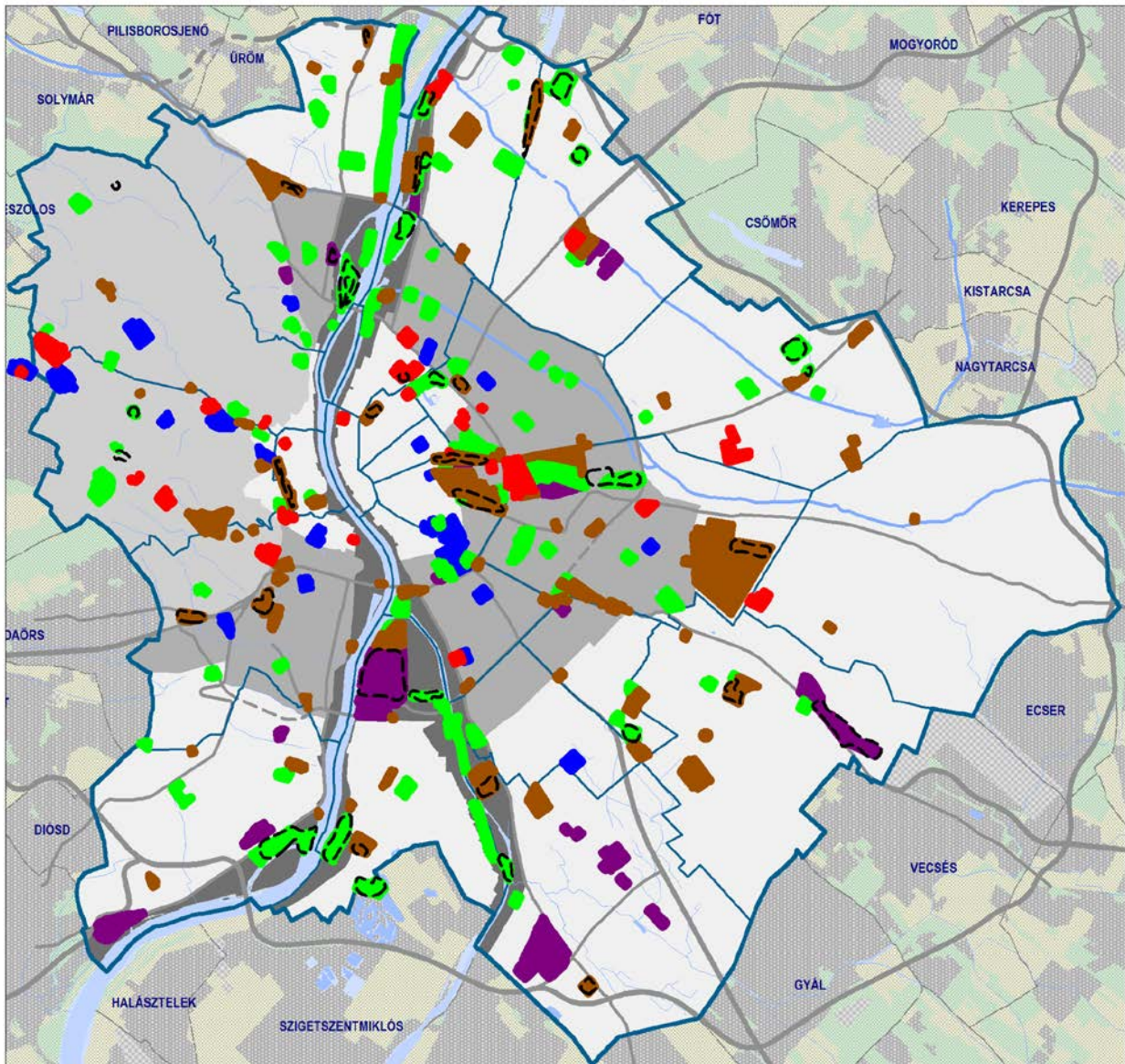
### A beépítésre szánt különleges területfelhasználási egységek csoportosítása használati, funkcionális szempontjuk alapján.

A tizenkilenc különleges terület területfelhasználási kategória a következő fő kategóriákba csoportosítható:

- gazdasági tevékenységek különleges területei
- intézmények különleges területei
- szabadidő eltöltés különleges területei
- városüzemeltetés különleges területei
- honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló különleges területek.

A különleges területek tekintetében meghatározó, hogy az adott különleges terület a városban betöltött vagy betöltendő funkciója, hasznosíthatóság alapján milyen „szinten” helyezkedik el, vagyis a közelmúltban megvalósult, vagy használaton kívüli, alulhasznosított területen tervezett, illetve ahol a kívánatos infrastruktúra rendelkezésre állásától függ a megvalósulása.

69. ábra: Különleges területek



- |  |  |
|--|--|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: purple; border: 1px solid black;"></span> Gazdasági tevékenység területei | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: brown; border: 1px solid black;"></span> Városüzemeltetés területei                                     |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: blue; border: 1px solid black;"></span> Intézmények területei             | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; border: 1px solid black;"></span> Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló területek |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid black;"></span> Szabadidő eltöltés területei     | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px dashed black;"></span> Változással érintett különleges területek  |

**Gazdasági tevékenység különleges területei**

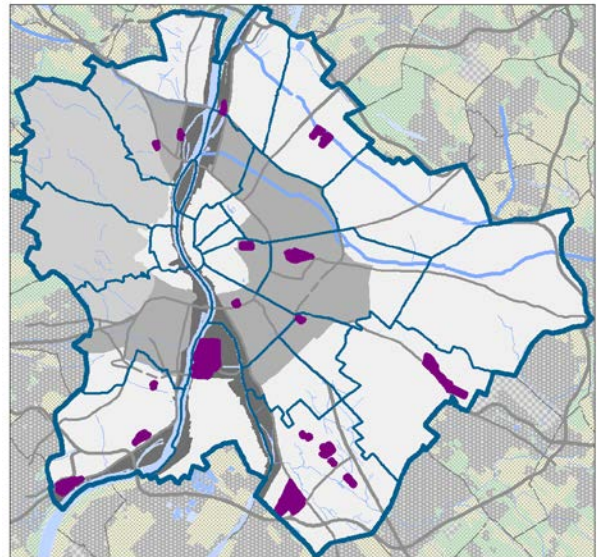
Kereskedelmi, szolgáltatói, termelői, raktározási – logisztikai funkciókat lefedő különleges területfelhasználási egységek sorolhatóak ide, vagyis a **K-Ker, K-Log, K-Vás, K-Kik, K-Rept, K-Mü** jelű területek.

Ezen csoport különleges területei jellemzően a lakóterületektől elszeparáltan, fő közlekedési útvonalakra (M3-as bevezető szakasza, Üllői út, Kerepesi út, Bécsi út, Nagytétényi út), ill. a Dunára szerveződtek (logisztika, kikötők). Ez magyarázható betöltendő funkciójukkal, amely igényli a jó megközelíthetőséget, a Dunát, megfelelő szintű közlekedési kapcsolatokkal egyetemben.

Budapest belső- és hegyvidéki zónáját nem, illetve csak mérsékelten érintik e területek, az elővárosi zóna külső részén, ill. az átmeneti- és Duna menti zónában kaptak elsősorban helyet.

A repülőtér és a kikötők területei jellemzően alulhasznosítottak, fejlesztési tartalékokkal rendelkeznek, ezért ezek a területek is változással érintettek a terv javaslata alapján.

70. ábra: A gazdasági tevékenység területei



Gazdasági tevékenység területe

A logisztika további területei döntően megvalósultak, kialakultak, Csepeli területen rendelkezik még fejlesztési tartalékkal, ahol alulhasznosított a terület. A vásárok (Hungexpo)-, mezőgazdasági üzemi- és kereskedelmi (bevásárlóközpont) területek változtatással nem érintettek, kialakultak.

71. ábra: Szállítmányozási-, raktározási és logisztikai terület



72. ábra: Bevásárlóközpont



73. ábra: Hungexpo



74. ábra: Liszt Ferenc Repülőtér



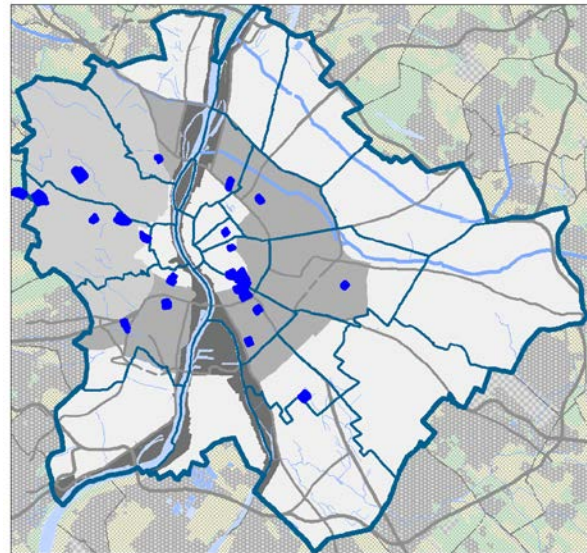
### Intézmények különleges területei

Oktatási, egészségügyi (kórházak, szanatóriumok, gyógyszállók, gyógyüdülők) intézmények sorolandók ide, vagyis a **K-Okt és K-Eü** jelű különleges területek.

Az egészségügyi területek a belső és az átmeneti zónában az Üllői útra, a hegyvidéki zónában a Kútvölgyi út – Budakeszi útra és környezetére szerveződve alakultak ki, ezen kívül még foltszerűen az átmeneti zónában is kaptak helyet. Területi elhelyezésüket befolyásolta a jó közúthálózati megközelíthetőségük, egészségügy politikai megítélésük, szerepük, ill. a hegyvidék esetében elsődlegesen természetföldrajzi adottságaik révén a tiszta levegőt jelentő környezet.

Az oktatási területek – különleges területfelhasználási egység definíciójuk alapján – csak kis számban és területi kiterjedéssel, mozaikszerűen helyezkednek el Budapest belső területein vagy annak közelében.

75. ábra: Intézmények területei



Intézmények területei

E csoport különleges területi változással nem érintett, kialakult állapotú.

76. ábra: Oktatási terület



77. ábra: Egészségügyi terület





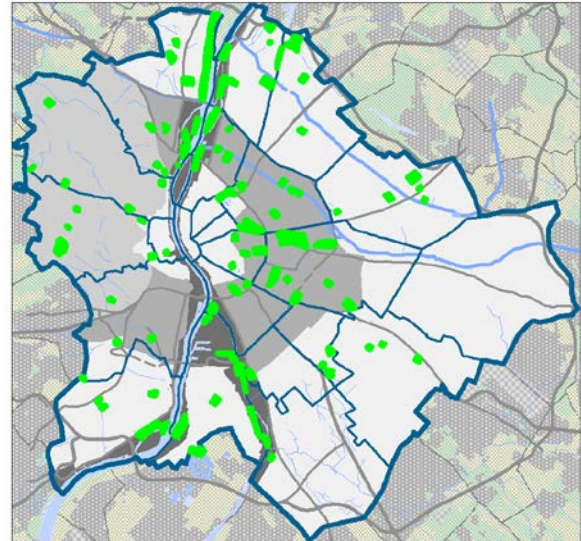
### Szabadidő eltöltés különleges területei

A mindennapos, vagy időszakos kikapcsolódást, szórakozást, sportolást biztosító különleges területek tartoznak ebbe a csoportba, vagyis a **K-Sp, K-Rek, K-Kv, K-ÁN, K-Tp** jelű különleges területek.

A sportolási célú területek, az állat- és növénykert területei, illetve a tematikus intézménypark területei egyenesen a pesti oldal átmeneti zónájában és annak közvetlen határos környezetében, a belső- és elővárosi zónában helyezkednek el. A Puskás stadion és környéke valamint a volt Vidámpark területe alulhasznosított, a fennmaradó területek jellemzően a funkciójuknak megfelelő kihasználtságúak.

A rekreációs területek helyezkednek el a legszélszórtabban Budapesten, jellemzőbb sűrűsödés a Dunára szervezeten alakult ki, annak természetföldrajzi adottságai miatt. A rekreációs területek döntő többsége kialakult, megvalósult, kisebb hányaduk használaton kívüli, alulhasznosított, infrastruktúrafejlesztést igényel. A komplex vízparti terület szintén a Dunához kapcsolódik, a Hárosi-öböl mentén helyezkedik el, értékes természeti környezet és örökségi értékek jellemzik a nagy területű, összetett funkciókínálatot biztosító, átalakulásra váró területet.

78. ábra: Szabadidő eltöltés területei

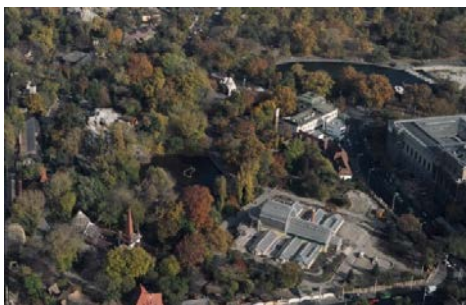


Szabadidő eltöltés területe

79. ábra: Sportolási célú terület



81. ábra: Állatkert területe



83. ábra: Komplex vízparti terület



80. ábra: Rekreációs és szabadidős terület



82. ábra: Fűvészkert



### Városüzemeltetés területei

A mindennapos városi létet, közlekedési és közmű infrastruktúra zavartalan működését biztosító különleges területek csoportja, amihez a **K-Hull**, **K-Sz**, **K-Közl**, **K-T**, **K-Vke** jelű különleges területek sorolhatóak.

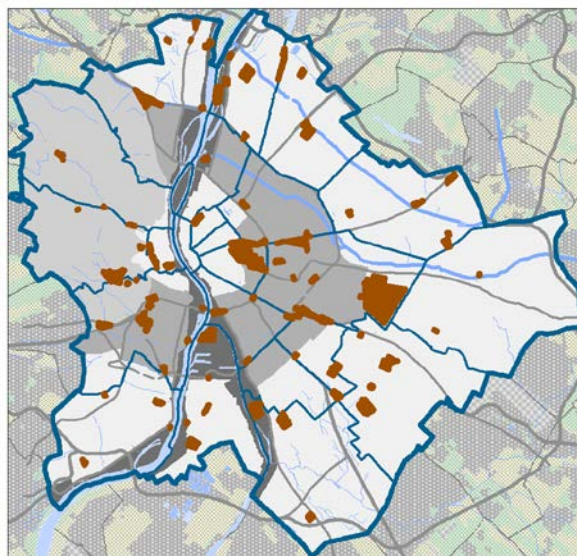
A szennyvízkezelés területei a Duna menti zónában, a Dunára szerveződve (vízigényes technológiája miatt), a lakóterületektől elszeparáltan kerültek kijelölésre. Használatuk, működésük mára jellemzően kialakultnak tekinthető.

A vízkezelés különleges területei szinte minden kerületben megtalálhatóak, így minden zónában szétszórtan kijelölésre kerültek.

A hulladékkezelés területei az elővárosi zóna külső részén, a XV., XVIII. és a XXIII. kerületben lettek kijelölve, zavaró funkciójuk miatt a lakóterületektől elkülönülve.

A temetők a belső- és Duna menti zóna kivételével mindenhol megtalálhatóak.

84. ábra: Városüzemeltetési területek



Városüzemeltetési terület

A közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló területfelhasználási egységbe a közösségi közlekedési rendszer jelentős mértékű beépítettséget eredményező pályaudvarai, fontosabb állomásai és végállomásai, továbbá az eszközváltással kapcsolatos parkolást biztosító műtárgyak, valamint a járműtároló telepek tartoznak.

A közösségi közlekedési eszközök végállomásai a főváros belső, átmeneti és elővárosi zónájában helyezkednek el. A jelentősebb pályaudvarok több esetben többszintes területfelhasználási jelölést kapnak, ezért a városi funkciói a meghatározóak amellet, hogy értelemszerűen a közösségi közlekedés funkciót (vasúti pályaudvar) is biztosítaniuk kell. Emiatt a fenti térképen külön nem kerülnek jelölésre.

Az eszközváltással kapcsolatos (P+R rendszerű) parkolást biztosító műtárgyak koncepcionálisan a főváros átmeneti és elővárosi zónájában helyezkednek el, és kizárólag ott kerülnek fejlesztésre a kötöttpályás közösségi közlekedési eszközök megállóihoz és végállomásaihoz kapcsolódva. (A legnagyobb létesítmények a Dél-Buda – Rákospalota metróvonalnak a XI. kerületben az M1-M7 autópálya mellett tervezett, valamint a XV. kerületben a Mogyoród útja mentén tervezett végállomásánál kerülnek kialakításra).

A járműtároló telepek döntő részben – nagy területigényük következtében – a főváros átmeneti és elővárosi zónájában helyezkednek el. A belső elhelyezkedésű, régebbi helyszínek folyamatosan feladásra kerülnek (VIII. kerületi Orczy téri villamos remíz, a IX. kerületi Lenkei János utcai villamos remíz, a XIV. kerületi Bosnyák tér villamos remíz).

Ezen közlekedési területek helyenként alulhasznosítottan, fejlesztési potenciállal rendelkezve jelennek meg.

85. ábra: Közlekedéshez kapcsolódó járműtároló épület elhelyezésére szolgáló terület



86. ábra: Szennyvízkezelés területei



87. ábra: Hulladékkezelő, -lerakó területe



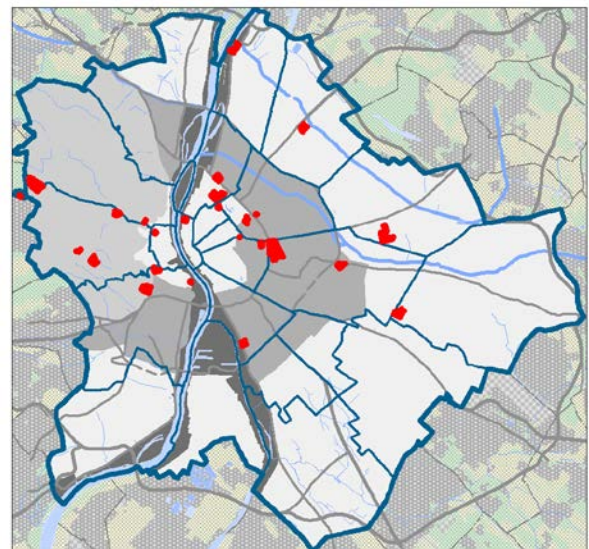
88. ábra: Temető területe




### Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló területek

A hétköznapi értelemben vett honvédelmi területek mellett ide soroltak többek között a honvédelemhez, nemzetbiztonsághoz tartozó kórházak, vendégházak, múzeum, irattár, főiskola, művelődési ház stb. A vegyesség is eredményezi, hogy elszórtan, Budapest minden zónájában megtalálhatóak, nem tartoznak a változással érintett területek körébe.

89. ábra: Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló területek



 Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület

### 3.1.1.4. BEÉPÍTÉSI SÚRÚSÉG

A beépítésre szánt területfelhasználási egységekre vonatkozóan meg kell határozni a beépítési sűrűséget, ami az OTÉK fogalom-meghatározása szerint *„a területfelhasználási egységek területén elhelyezhető épületek valamennyi építményszintjének összesített bruttó alapterülete és a területfelhasználási egységeknek a köztük lévő, településszerkezetet nem meghatározó közterületek területével növelt területének viszonyozása”*.

A Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályzatról 47/1998. (X. 15.) Főv. Kgy. rendelet alapján a területek beépítési paramétereinek megállapításához többek között a szintterületi mutató szolgál. A rendelet 3. §-a a beépítés általános rendelkezéseit tartalmazza, amely szerint:

*„(2) Épület bruttó szintterülete az építményszintek bruttó területeinek összege, amelybe nem kell beszámítani:*

- a) az épület 1,90 m-nél kisebb szabad belmagasságú területeit,*
- b) az első pinceszintnek minősülő építményszint területnek a lakásokhoz tartozó tárolóhelyiségeit,*
- c) a személygépjármű-tároló területét az OTÉK, illetőleg a fővárosi vagy helyi parkolási rendeletben megállapított férőhely mértékéig,*

*d) a c) pont szerinti mértéket meghaladó, épületben elhelyezett személygépjármű-tárolók területének felét.*

*(3) A bruttó szintterületbe eredetileg be nem számított területek használati módjának megváltozása esetén, azok területe is beleszámítandó a bruttó szintterület mértékébe. Ezen építményszintek használati mód változása csak akkor engedhető meg, ha a szintterületi mutató nem lépi túl az építési övezetben megengedett legnagyobb mértéket és az új funkció számára előírt belmagasság biztosítva van.”*

A BVKSZ fentiek szerint tehát csak azokat a funkciókat számította a szintterületi mutató értékébe, amelyek a használat szempontjából terhelést jelentenek, amíg a kiszolgáló (pl. gépjárműtároló) funkciókat figyelmen kívül hagyta annak érdekében, hogy támogassa ezek épületen belüli elhelyezését.

A beépítési sűrűség közvetlenül nem vethető össze a BVKSZ szintterületi mutatójával, mivel előbbi esetében a területfelhasználási egységre vonatkozó átlagértékről van szó, amit a közterületek aránya nagyban befolyásol, utóbbi pedig telekre vonatkozó érték.

Mivel az OTÉK fogalom-meghatározása szerint a beépítési sűrűség számításánál *valamennyi* építményszintet figyelembe kell venni, az épületen belüli parkoló-férőhelyeket biztosító garázs szinteket is be kell számítani – a BVKSZ rendelkezéseivel ellentétben. A főváros különleges, nagyvárosias karaktere miatt alapvető, hogy a parkolás jellemzően épületen belül történjen. Az egyes funkciók más-más arányban követelik meg az ehhez szükséges területeket. Így pl. a lakóépületek esetében – a megvalósítás módjától függően (pl. egy- vagy többszintes) – a lakófunkció szintterületének kb. 30% - 40 %-a szükséges parkoló-férőhely építésére, amíg intézmények vagy irodák esetében ez a szám lényegesen magasabb.

A TSZT ezért a beépítési sűrűségi értékeket úgy állapítja meg, hogy a jellemzően pinceszinti – korábban nem beszámító – lakossági tárolók területét is figyelembe veszi az érték meghatározásakor, továbbá a parkolást célzó garázssterületekre is a területfelhasználási kategóriának megfelelő többletértéket számol.

Annak érdekében, hogy az épületen belüli parkoló kialakítása bizonyos funkciókhoz tartozóan továbbra is támogatott legyen, a beépítési sűrűség értéket (bs) a terv egyes területfelhasználási kategóriák esetében két értékre tagolja:

- a területfelhasználási kategória szerint általánosan elhelyezhető funkciók (bsá) értékre, és
- a kizárólag épületen belül elhelyezett parkolók – a belső közlekedő területtel együtt - számára igénybe vehető (bsp) értékre.

A bsp értéke többlet-szintterületet biztosít, ami a területfelhasználási kategórián belül meghatározó funkciókhoz igazodik, azok parkolási szükségleteit veszi alapul.

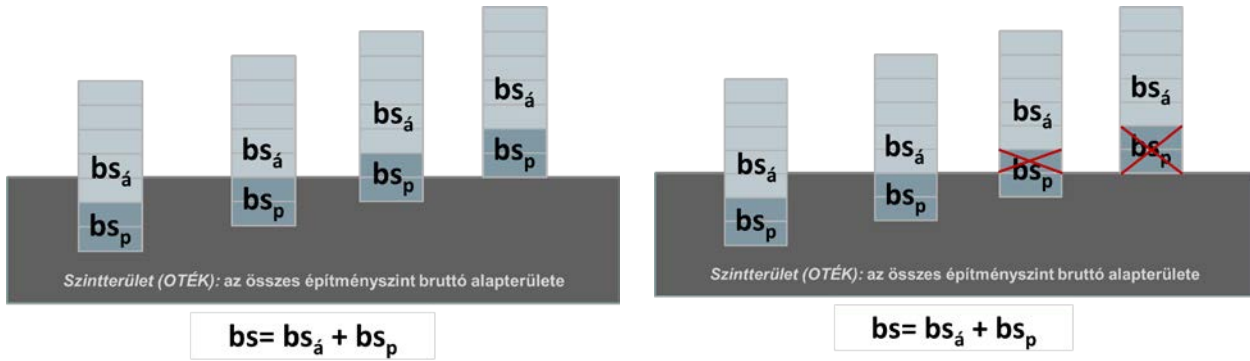
A bsá értékhez viszonyítva a bsp érték számításánál a területfelhasználás függvényében az alábbi értékek kerültek figyelembevételre:

Területfelhasználási egység típusa	Jellemző lakásméret	Garázs típusa	Parkolási igény*	Fajlagos garázméret	Garázsterület igény bsá értékhez képest
<b>LAKÓ TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG</b>					
Nagyvárosias lakóterület (Ln)	70 m <sup>2</sup>	többszintes terem	1P+1KP / L	25-30 m <sup>2</sup>	40%
Kisvárosias lakóterület	80 m <sup>2</sup>	egyszintes terem	1P+1KP / L	25-30 m <sup>2</sup>	35%
Kertvárosias lakóterület (Lke)	Pesten 100 m <sup>2</sup> Budán 120 m <sup>2</sup>	egyszintes egyéni	Pesten 1P+3KP / L Budán 2P+1KP / L	Pesten 30 m <sup>2</sup> Budán 50 m <sup>2</sup>	30-40%
<b>VEGYES TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG</b>					
Városközpont területe (Vt-V)	70 m <sup>2</sup>	többszintes terem	1P+1KP / L	25-30 m <sup>2</sup>	40%
Mellékközpont és kiemelt jelentőségű helyi központ területe (Vt-M, Vt-H)	-	többszintes terem	70 m <sup>2</sup> bruttó épület terület / 1P	25-30 m <sup>2</sup>	40%
Intézményi terület (Vi-1, Vi-2)	-	többszintes terem	50 m <sup>2</sup> bruttó épület terület / 1P	25-30 m <sup>2</sup>	40%
Intézményi, helyi lakosság alapellátását szolgáló terület (Vi-3)	-	többszintes terem	100 m <sup>2</sup> bruttó épület terület / 1P	25-30 m <sup>2</sup>	20%
<b>GAZDASÁGI TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG</b>					
Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület (Gksz-1)	-	többszintes terem	100 m <sup>2</sup> bruttó épület terület / 1P	25-30 m <sup>2</sup>	25%
<b>KÜLÖNLEGES TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG</b>					
Bevásárlóközpontok területe (K-Ker)	-	többszintes terem	50 m <sup>2</sup> bruttó épület terület / 1P	25-30 m <sup>2</sup>	50%
Vásár, kiállítás és kongresszus területe (K-Vás)	-	többszintes terem	100 m <sup>2</sup> bruttó épület terület / 1P	25-30 m <sup>2</sup>	25%
Oktatási központok területe (K-Okt)	-	többszintes terem	50 m <sup>2</sup> bruttó épület terület / 1P	25-30 m <sup>2</sup>	50%
Egészségügyi terület (kórház, szanatórium, gyógyszálló, gyógyüdülő) (K-Eü)	-	többszintes terem	100 m <sup>2</sup> bruttó épület terület / 1P	25-30 m <sup>2</sup>	25%
Nagykiterjedésű sportolási célú terület (K-Sp)	-	többszintes terem	30 látogató / 1P	25-30 m <sup>2</sup>	50%
Nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület (K-Rek)	-	többszintes terem	500 m <sup>2</sup> telek terület / 1P	25-30 m <sup>2</sup>	20%
Állat- és növénykert területe (K-ÁN)	-	többszintes terem	500 m <sup>2</sup> telek terület / 1P	25-30 m <sup>2</sup>	20%
Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület (K-Hon)	-	többszintes terem	egyedi	25-30 m <sup>2</sup>	20%
Komplex vízpart terület (K-Kv)	-	egyszintes terem	100 m <sup>2</sup> bruttó épület terület / 1P	25-30 m <sup>2</sup>	25%

- P: parkolóhely  
 KP: kerékpártároló (mely csak a lakó funkció esetében kerül figyelembe vételre)  
 L: lakás

A bsp értéke a területfelhasználási kategórián belül dominánsan meghatározott funkciókhoz igazodik, azok parkolási szükségleteit veszi alapul.

A bsp érték alkalmazásával elkerülhető az is, hogy a kerületi szinten eltérő parkolási előírások esetében egy területfelhasználási egységen belül jelentősen eltérő karakterű beépítés jöjjön létre, egyben nem maradnak el a szükséges parkoló létesítések. Ez természetesen azt is jelenti, hogy az így – a bs<sub>á</sub> értéket meghaladóan – létrejövő parkoló rendeltetése a későbbiekben nem változtatható meg.

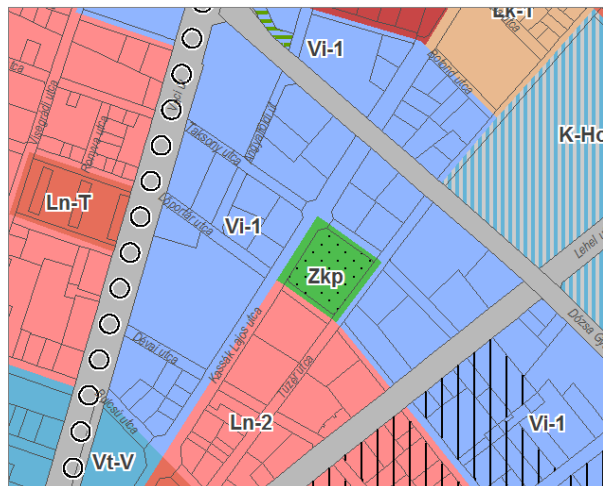
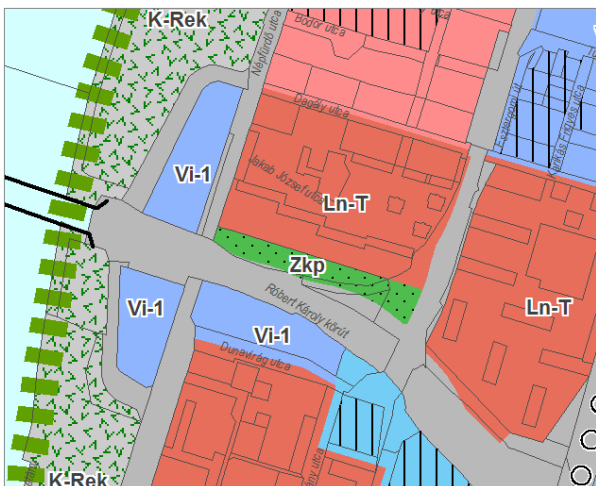


Az általános és a parkolásra felhasználható szintterületet jelképező ábra mutatja, hogy minden építményszint területét figyelembe kell venni a sűrűség számításánál, függetlenül annak funkciójától és térbeli elhelyezkedésétől.

A kerületi szabályozás ezt tovább szabályozhatja mind nagyságrendben, mind pedig térben, pl. azzal, hogy kiköti, hogy a bsp parkolásra vonatkozó többlet szintterület csak terepszint alatti elhelyezése esetén vehető igénybe.

Az egyes területekre vonatkozó beépítési sűrűség meghatározásának alapját egyrészt a kialakult, távlatban megőrzésre kívánatos adottságok képezik. Míg a TSZT a beépítési sűrűségi értékeket a területfelhasználási kategóriákhoz köti, addig az FRSZ a konkrét helyhez igazodva, az adottságok mellett a területi elhelyezkedést és a településfejlesztési koncepcióban foglalt célokat is figyelembe véve differenciál. A fejlesztési potenciállal rendelkező területek esetében magasabb értékkel rendelkeznek azon területfelhasználási egységek, amelyek a közösségi közlekedés kötőpályás vonalai mentén kerültek kijelölésre. A sűrűségi értékek tehát ezek együttes figyelembevételével kerültek megállapításra.

A beépítés szempontjából azonos karakterű területek lényegesen eltérő beépítési sűrűséggel is rendelkezhetnek. Kirívó eset az, ahol a közterület közlekedési célú területfelhasználási egységként körbe veszi a beépítésre szánt területfelhasználási egységet, tehát más területfelhasználásba nem sorolt közterületek hozzáadása nélkül kerül meghatározásra a beépítési sűrűség határértéke. Az alábbi példák szemléltetik, hogy Vi-1 területfelhasználási egységben az Árpád hídfőjénél a területfelhasználási egység közterületet nem tartalmaz, amíg a Dózsa György úttól délre az azonos területfelhasználási egységben a közterületi arány eléri majdnem a 20%-ot.



A beépítési sűrűség értéke mindig az összefüggő területfelhasználási egységre vonatkozik, kivételt képeznek azok az esetek, ahol kerülethatár érinti a területet. Bár magasabb rendű jogszabály erről nem rendelkezik, a kerületi terveszközök készítésére való tekintettel a kerülethatár egyben a területfelhasználási egység határa is.

Az ilyen helyzetek kezelhetőségének igénye is befolyásolja a sűrűség értékek felső szélsőértékeinek meghatározását.

A beépítési sűrűség megengedett legmagasabb értékét az egyes területfelhasználási kategóriákra a TSZT indokolt esetben két érték közötti tartományban határozza meg (-tól -ig) annak érdekében, hogy a sűrűség függvényében ne kelljen a kategóriák számát áttekinthetetlen mértékben növelni. Az egyes – térképen rögzített, ezáltal már területhez kötött – területfelhasználási egységekre vonatkozó konkrét határértéket a településszerkezeti helyzet és a sajátos beépítési adottságok és jellemzők alapján az FRSZ határozza meg.

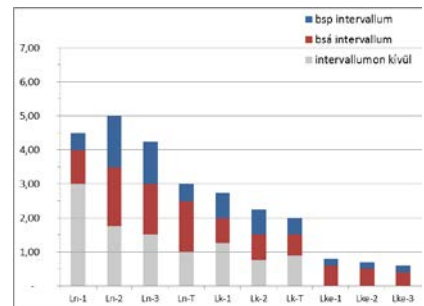
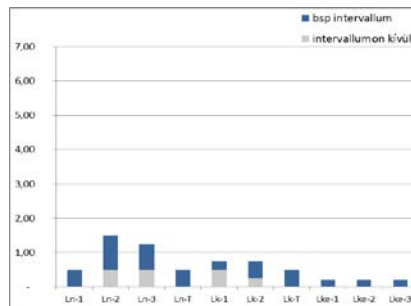
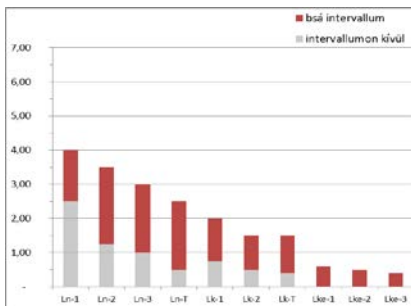
Az alábbi grafikonok a beépítésre szánt területek sűrűségi értékeit szemléltetik. Az első oszlopban a bsá sűrűségi intervallum értékei szerepelnek, a második oszlopban a bsp intervallum szerepel. A TSZT alapján az FRSZ csak a meghatározott intervallumon belül ad meg legmagasabb megengedett sűrűségi értékeket. A harmadik oszlop a két sűrűségi értéket együtt szerepelteti, vagyis mutatja, hogy a beépítési sűrűség értéke mekkora, és azon belül az általános (bsá) és a parkolási érték (bsp) milyen arányban kerül alkalmazásra. Ahol az oszlopgrafikon nem jelöl szürke tartományt, ott nem került a legmagasabb megengedett sűrűségi értékekre vonatkozóan alsó érték meghatározásra, az FRSZ is a megadott értékkel számol.

**bsá**  
általános sűrűség intervallum

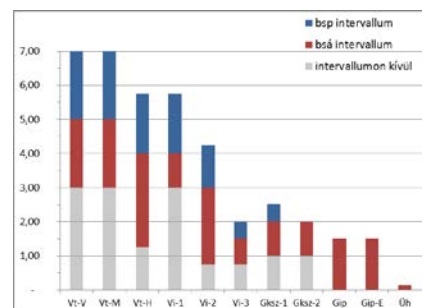
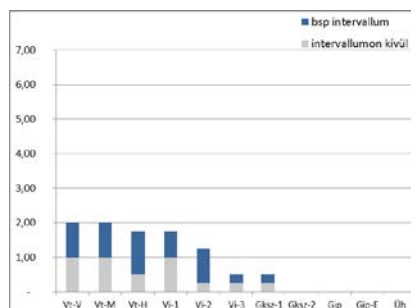
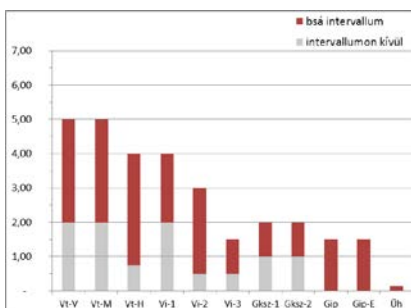
**bsp**  
parkolási sűrűség intervallum

**bs**  
beépítési sűrűség intervallum

LAKÓTERÜLETEK



VEGYES TERÜLETEK, GAZDASÁGI TERÜLETEK ÉS ÜDÜLŐTERÜLETEK







**A beépítési sűrűség meghatározásának metodikája:**

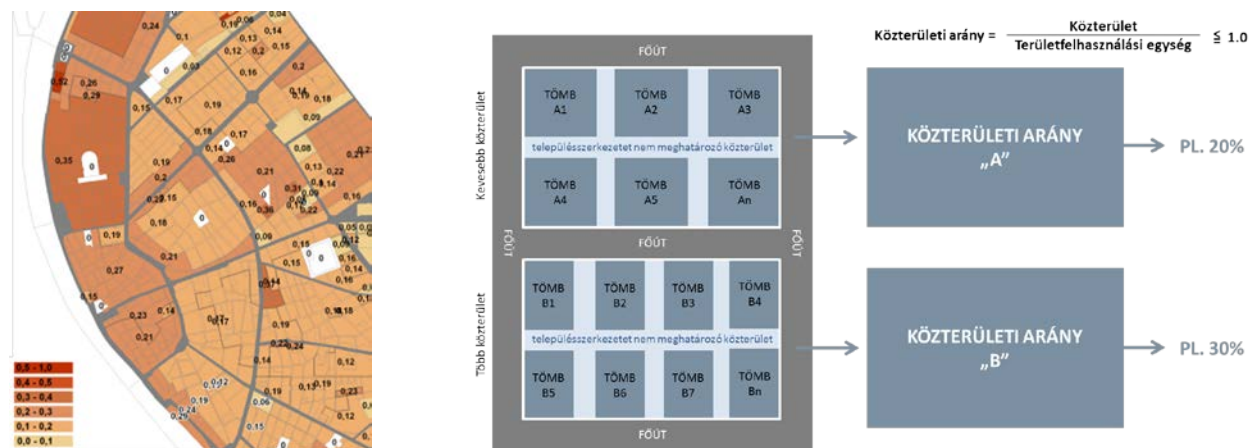
Budapest jelentős területén kialakulnak tekinthető beépítéssel rendelkezik, ahol kisebb, lokális szintű beavatkozások nem jelentenek nagyarányú szintterület növekedési igényt. Más területein a városnak – ahol jelentősebb változás indokolt – alapvetően a beépítési sűrűség változása is szükséges, melynek aránya eltérő lehet a terület szerkezeti elhelyezkedésétől, megmaradónak feltételezett beépítettségétől, koncepcionális fontosságától és egyéb tényezőktől függően.

A beépítési sűrűség meghatározásának egyik fontos állomása volt ezért **jelenlegi értékeinek** megállapítása. E tekintetben az egyes tömbszintű vizsgálatok képezik a becsült beépítési sűrűség érték alapját, a beépítettség és a jellemző szintszámok alapján. Alapját a földhivatali alaptérkép – szükség esetén a légifotók és a helyszínelések alapján adatában kiegészített épületállománya – és az egyes tömbökre jellemző szintszámoknak a megalapozó vizsgálatokhoz elvégzett megállapítása adta. A város terjedelme és az így rendelkezésre álló információk alapján becsléssel került megállapításra a jelenlegi beépítési sűrűség számítás alapértéke. Az így képzett alapértékek növelésre kerültek az egyes beépítési módokhoz és területfelhasználási kategóriákhoz igazodóan a már jellemzően alapincézett területeken a becsült pinceszinti értékkel, másutt a jellemzően alkalmazott tetőtéri szinteknek megfelelő értékkel. A jelenlegi állapotnak megfelelő, becsült tömbszintű szintterület alapján lehetett megállapítani az adott tervezett területfelhasználási egységekre vonatkozó összes szintterületet. Ennek és a területfelhasználási egységnek a hányadosa képezi a jelenlegi általános beépítési sűrűség értékét.

Az egyes területfelhasználási egységek a beépítési jellemzők (beépítési mód, magasság) és használat azonossága ellenére tehát eltérhetnek egymástól a beépítési sűrűséget illetően. Ennek a tervezésben is figyelembe veendő oka, hogy a több telektömböt és a köztük lévő közterületeket is magába foglaló területfelhasználási egység ugyanannyi szintterület esetében is eltérő beépítési sűrűségi értéket ad, mivel a közterületek sűrűsége, azok összterülete, tehát a közterületek és a területfelhasználási egységek aránya eltér a különböző területeken alkalmazott területfelhasználási egységeken belül. Az V. kerület területén átlagban 20-27 % közötti a közterületi arány, de a parlament környékén ez már 37 %-os. A XIII. kerületi lakótelepi területek esetében – az úszótelkek miatt – a közterületi arány 20% és 86 % közötti skálán mozog. A kialakult kertvárosias területeken pl.: a III. kerület nagy egybefüggő területein 6-22 % közötti, ezen belül a hegyvidék 12%-os.

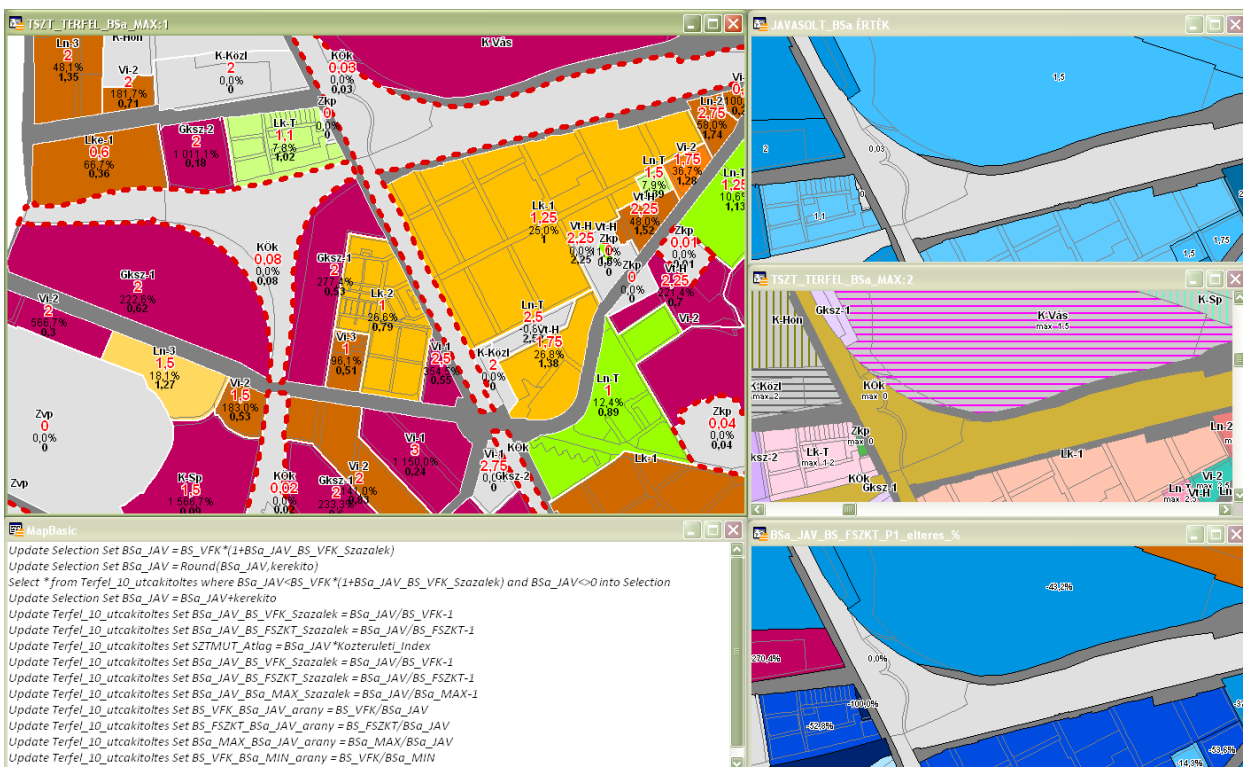
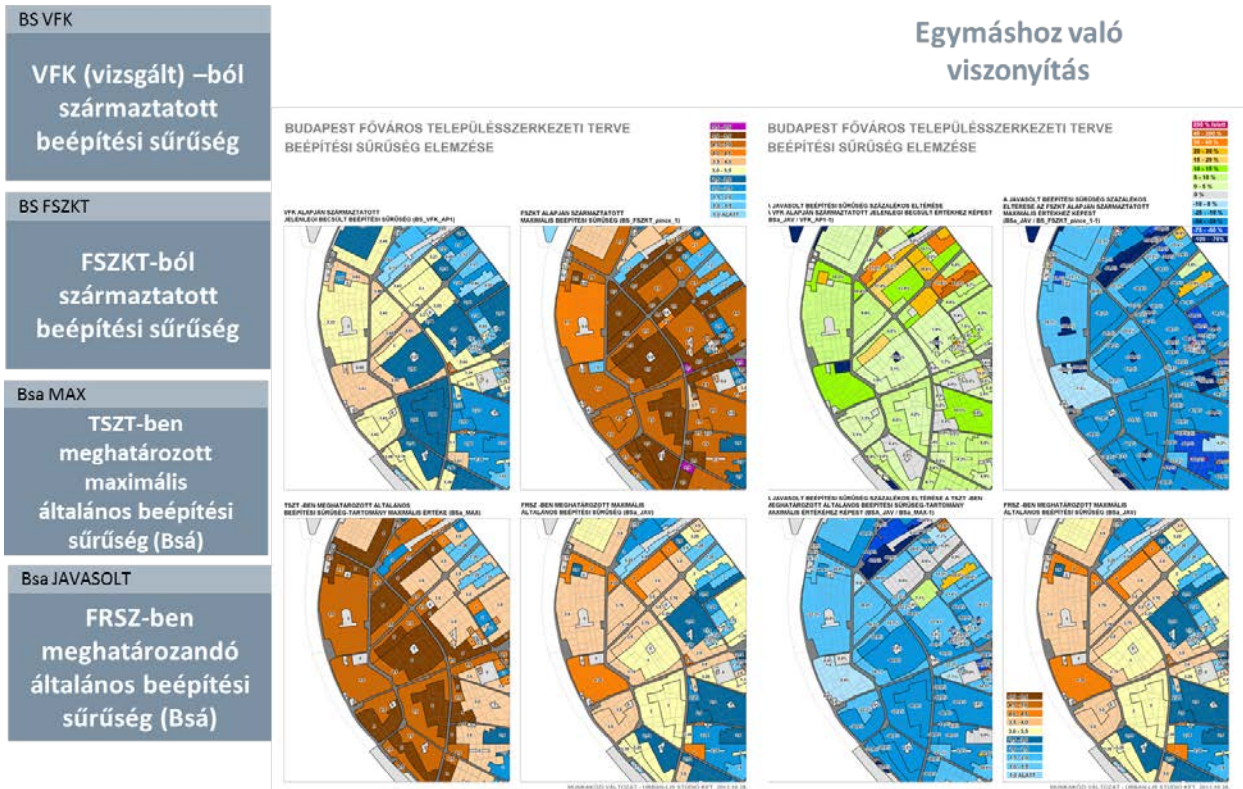
Nyilvánvaló ezért, hogy egy közel azonos nagyságú területen az azonos nagyságrendű szintterületet eltérő közterületi arányok mellett, eltérő beépítési sűrűség érték adja. Ezért sem határozható meg egy területfelhasználási egységhez csak egy mutatóként meghatározott érték, ahogy az eddig a szintterületi mutató estében a telkekre vonatkozóan történhetett. Ezért szükséges a konkrét területhez kötni az adott sűrűségi értéket és azt a térképen rögzíteni.

**90. ábra: a közterületi arányok értékeinek eltérése**



A tervezés támogatására olyan tervezési program készült, mely az ismert adatok alapján az egyes területfelhasználási egységek területére megadta a jelenlegi becslést, és a jogi szabályozásból adódó maximális (FSZKT keretövezeteire számolt, BVKSZ szintterületi mutatóból képezve) szintterületet. Ezen adatok birtokában felfelé történő kerekítéssel indult a mutatók megállapítása.

91. ábra: a beépítési sűrűség meghatározása a jelenlegi becslést, az FSZK/BVKSZ adta szabályozásból számított és a kialakított intervallum értékeinek együttes figyelembevételével (a tervezést támogató program kidolgozásának fázisa 2013)

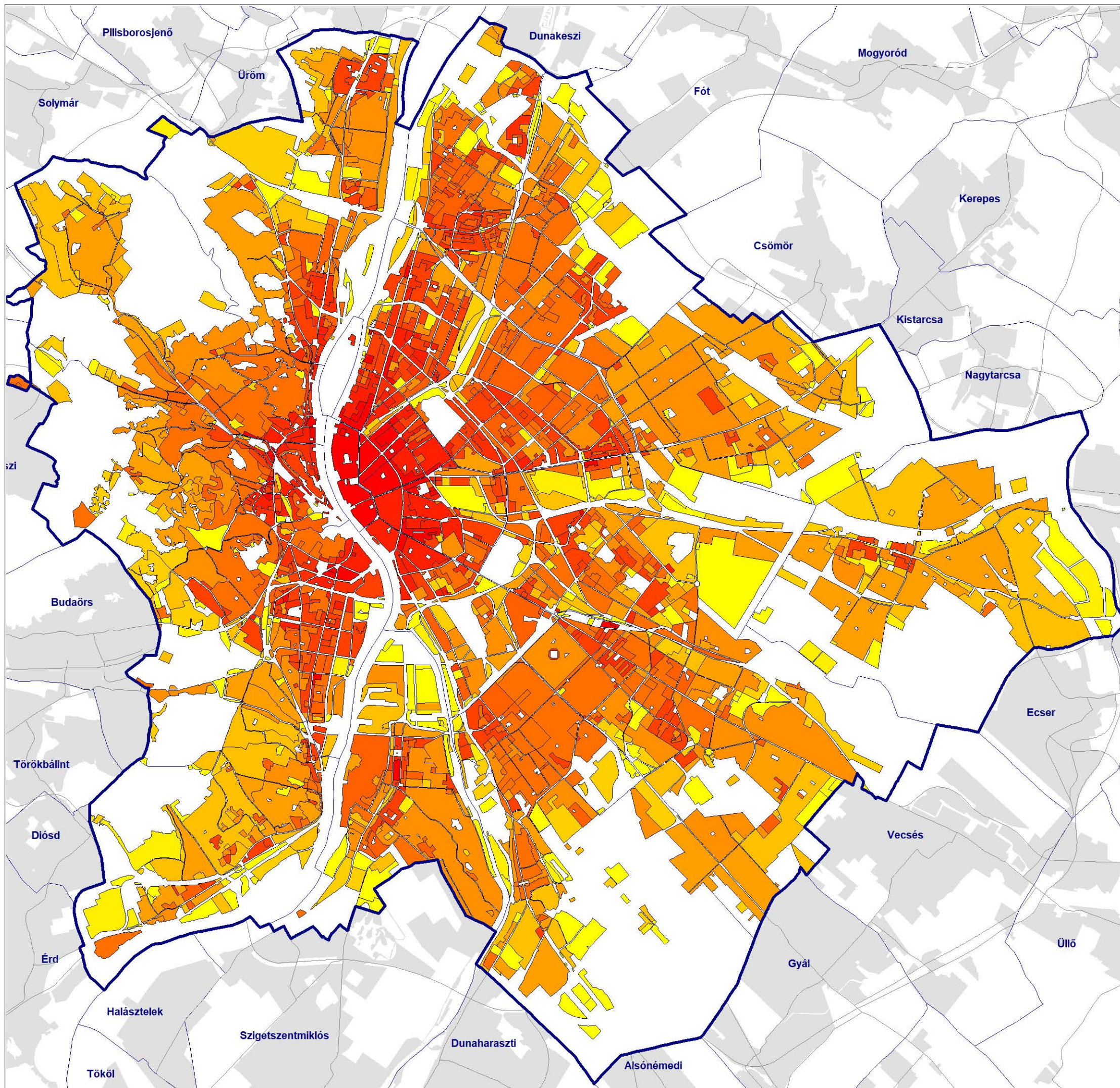
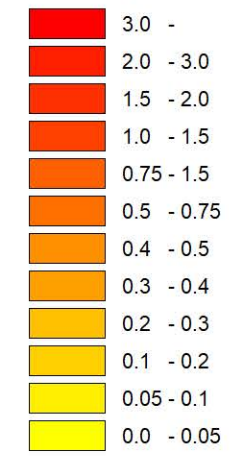


# BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

## BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG

### BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG JELENJEGI BSÁ ÉRTÉKE

Jelmagyarázat:



**BUDAPEST**

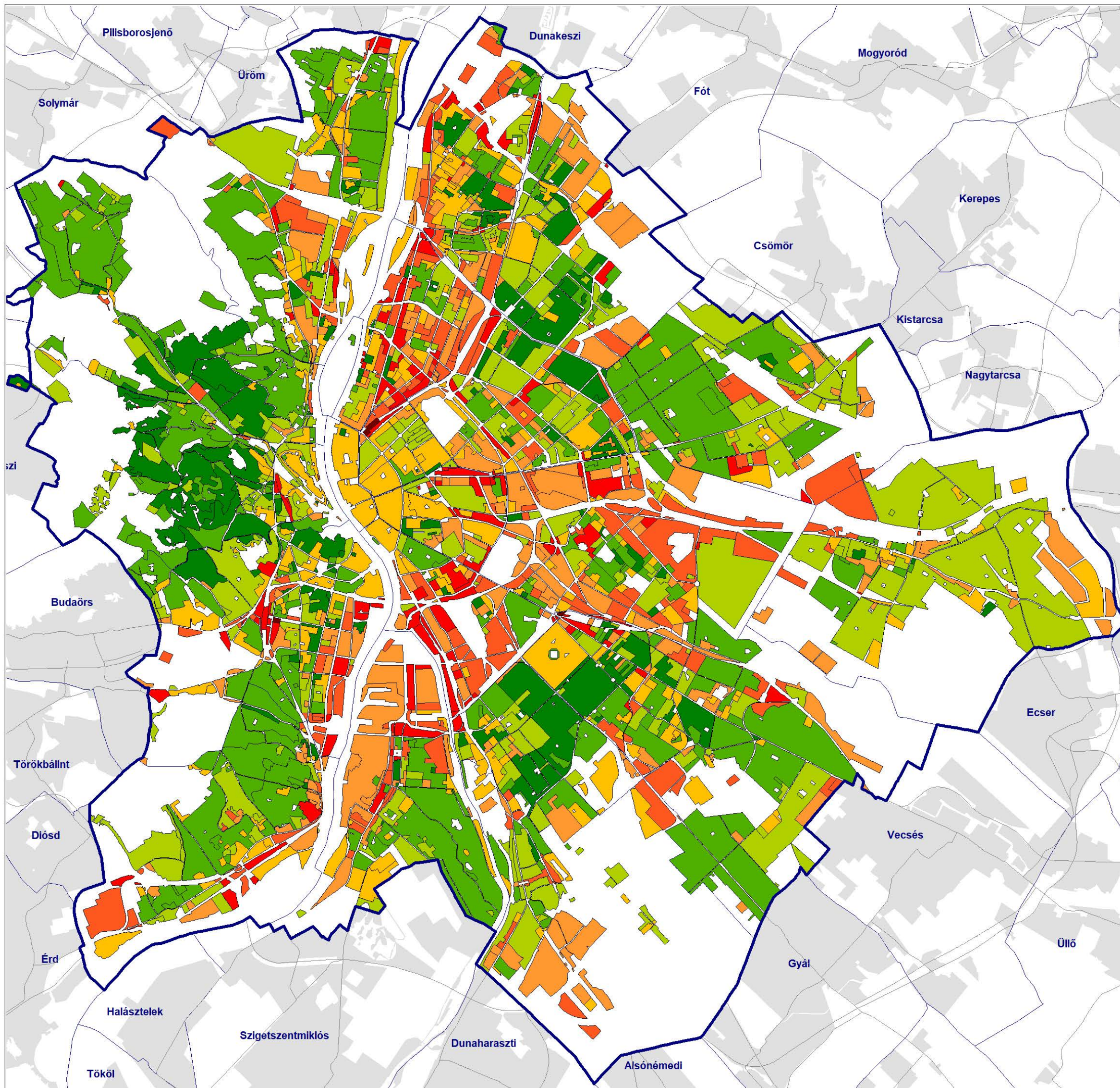


# BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

## BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG

A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK  
FEJLESZTÉSI POTENCIÁLJA  
(BSÁ ÉRTÉK LEHETSÉGES NÖVEKMÉNYE)

Jelmagyarázat:



**BUDAPEST**



A terület jellemzőit, fejlesztési potenciálját figyelembe vevő kisebb vagy nagyobb arányú növeléssel és az abból való ismételt felfelé kerekítéssel alakult ki a **tervezett új sűrűségi érték**, mely a környezet és a hasonló területekkel való összevetés során ismételten harmonizálásra került. A tervezői program az alapadatok alapján folyamatosan „figyelte” az FSZKT-BVKSZ-hez való viszonyt, értelemszerűen számolva azzal is, hogy a kiemelten védett területek, illetve a végleges és kevés változási igényű területek esetében az adott területen - a minden telekre normatívan vonatkozó - BVKSZ mutatók kihasználásának esélye csekély. Ennek oka, hogy ahol nem lehet az épületállomány jelentős cseréjével számolni, a jelenlegi szintterület jelentősebb növelése nem indokolt, ott átlagértékben a magasabb BVKSZ mutatókból számított összesített szintterületi érték irreális, fizikailag nem érhető el. A fenti kép a folyamatos adatfinomítás tematikus térképi lekötését mutatja a számítógép képernyőjén, a módszer kidolgozásának időszakában.

Figyelembevételre kerültek a kerületi tervezőkben rögzített mutatók is, mivel részben jelentősen eltérnek a keretövezetek határértékeitől. Ezek esetében is igaz, hogy a szintterületi mutatóból adódó szintterület közvetlenül nem vethető össze az új rendszer beépítési sűrűségi értékével, mivel a BVKSZ szintterületi mutatója jellemzően magasabb értéket volt kénytelen megadni, hogy az minden kedvezőtlen telektípusra is alkalmazható legyen. Ismert tény, hogy nem minden telken érhető el a kerületi szabályzatokban megengedett szintterületi mutató a telek geometriai mérete, a szomszédos beépítéshez való igazodási kényszer, az előírt magassági értékek, illetve a vonatkozó védelmek miatt.

**Összefoglalva:** a beépítési sűrűség értékek konkrét területekhez kötött kidolgozása során a város meglévő szintterületi állományából indult ki a tervezés, megfelelő arányú belső tartalékkal számolva az egyes területfelhasználási egységekre vonatkozó becsült szintterületet. Ennek alapján szakmailag kidolgozott számítógépes program támogatásával, a területtel kapcsolatos fejlesztési szándék függvényében és a hatályos tervezők figyelembevételével került megállapításra a szintterületi növekmény aránya, és ebből volt visszaszámítható az általános beépítési sűrűség értéke.

Ehhez került hozzáadásra a parkolás céljára a bsá értékből kalkulálható bsp értéke, és e kettő összege adja az OTÉK által előírt beépítési sűrűség értékét az adott területekre.

A mellékelt két térképen bemutatásra kerül egyrészt a **vizsgált (jelenlegi) bsá érték**, másrészt a területfelhasználási egységre vonatkozóan az FRSZ tervlapjain meghatározott értékhez képest ennek az értéknek a lehetséges növekménye – a **területek fejlesztési potenciálja**. Látható, hogy a kialakult, karakterükben megőrzendő területeken is van fejlesztési lehetőség, de természetesen sokkal mérsékeltebb, mint az átalakuló, jelentős változással érintett területeken. A változás által érintett területeken belül a növekmény a tervezett területfelhasználási kategória és a jelenlegi fizikai állapot függvénye (használaton kívüli vagy alulhasznosított terület).

#### A beépítési sűrűség és az OTÉK viszonya:

Budapesten a területfelhasználási egységekre meghatározandó beépítési sűrűség megengedett legnagyobb értéke számos területfelhasználási egység esetében nem megfelelő.

Az OTÉK meghatározza az egyes előírásoktól való eltérés feltételeit. A 111. § (2) bekezdése szerint az OTÉK II.–III. fejezeteiben meghatározott követelményeknél megengedőbb követelményeket a településrendezési eszköz akkor állapíthat meg, ha

- azt különleges településrendezési okok vagy a kialakult helyzet indokolja, továbbá
- közérdeket nem sért, valamint
- a 31. § (1) bekezdésében foglalt követelmények teljesülnek.

A szükséges indokolást az érintett kategóriák esetében a beépítésre szánt területfelhasználási egységek leírása tartalmazza.

### 3.1.1.5. BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK (KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK, ZÖLDTERÜLETEK, ERDŐTERÜLETEK, MEZŐGAZDASÁGI TERÜLETEK, VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLETEK, TERMÉSZETKÖZELI TERÜLETEK, KÜLÖNLEGES TERÜLETEK)

#### KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK

Az OTÉK szerint a közlekedési és közműelhelyezésre szolgáló terület az országos és a helyi közutak, a kerékpárutak, a gépjármű-várakozóhelyek (parkolók) – a közterületnek nem minősülő telkeken megvalósuló kivételével – a járdák és a gyalogutak, mindezek csomópontjai, vízelvezetési rendszere és környezetvédelmi létesítményei, a közúti, a kötöttpályás, a vízi és a légi közlekedés, továbbá a közművek és a hírközlés építményeinek elhelyezésére szolgál.

A közlekedési területen elhelyezhető a közlekedést kiszolgáló, a területet igénybe vevők ellátását szolgáló kereskedelmi, szolgáltató, és szállás épület, továbbá ezen belül a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgáló lakás.

Budapest földrajzi elhelyezkedése és méretéből adódó összetett közlekedési rendszere következtében mind a négy, önálló területfelhasználási kategóriába sorolható közlekedési ágazat jelen van, ennek megfelelően javasolt:

- a közúti közlekedési terület,
- a kötöttpályás közlekedési terület,
- a légi közlekedési terület,
- és a vízi közlekedési terület

megkülönböztetése, és ennek megfelelő alkalmazása.

**Közúti közlekedési terület (KÖu)**, mint jelentős szerkezet alkotó és szerkezet tagoló elem – a zónarendszertől függetlenül – behálózza a város egészét.

Jelentőségét az adja, hogy területén helyezkednek el a felszíni közösségi közlekedés (villamos és autóbussz hálózatok), a személygépjármű közlekedés, valamint a kerékpáros és gyalogos forgalom legfontosabb útvonalai, infrastruktúra elemei. Szintén ebbe a területfelhasználási egységbe tartoznak a városi közösségi közlekedés meghatározó végállomásai, a felszíni P+R parkolók, és a közterületen lévő üzemi létesítmények (üzemanyagtöltő állomások).

A közúti közlekedési terület jelentette hálózat területi sűrűsége alapvetően a beépítésre szánt területek beépítési intenzitásával arányos, amelyet kisebb mértékben a külső közlekedési kapcsolatok (nemzetközi, országos, térségi) is befolyásolnak.

**Kötöttpályás közlekedési terület (KÖk)**, mint jelentős szerkezet alkotó és szerkezet tagoló elem szintén behálózza a város teljes területét, de lényegesen kisebb sűrűséggel, mint a közúti közlekedési területek. A domborzati adottságok miatt a kötöttpályás közlekedési területek nem érintik a hegyvidéki zóna területét.

Jelentőségét az adja, hogy területén helyezkednek el országos vasúti hálózat vonalai a nagy rendező pályaudvarokkal (Ferencváros, Rákos). Ezen belül ide soroltak a legjelentősebb személyforgalmat bonyolító infrastruktúra elemek, a gyorsvasúti vonalak (metró, gyorsvasút, HÉV) felszíni szakaszai, valamint a villamoshálózat közutaktól elkülönülő szakaszai is.

**Légi közlekedési terület (KÖI)** csak lokálisan, és nem hálózatszerűen jelenik meg a területfelhasználásban, mivel a közlekedés maga nem a felszínen történik. Jelentőségét a repülés gyorsasága, és interkontinentális kapcsolatrendszere adja.

Repülőterek a főváros elővárosi és átmeneti zónáiban helyezkednek el. Budapest keleti határán túlnyúlva (részben Vecsés és Ecsér közigazgatási területén) lévő Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér termináljai a nemzetközi személy- és áruforgalmat bonyolítják. A főváros nyugati határánál lévő budaörsi repülőtér jelentősége kicsi, szerepe a belföldi, elsősorban sportrepülésekre korlátozódik.

**Vízi közlekedési terület (KÖv)** értelemszerűen kizárólag a főváros Duna menti zónájában található. Jelentősége az áruszállítás és a személyforgalom környezetbarát módjában rejlik.

A vízi közlekedést biztosító kikötői infrastruktúra elsősorban a város középső és déli részének partjain került, és kerül majd kialakításra a jövőben is (Nemzetközi személyhajó állomás, DILK).

## ZÖLDTERÜLETEK

Az OTÉK szerint a zöldterület állandóan növényzettel fedett közterület (közpark, közkert), amely a település klimatikus viszonyainak megőrzését, javítását, ökológiai rendszerének védelmét, a pihenést és testedzést szolgálja. (A zöldterületekre vonatkozó előírásokat ld. 1.2.2. fejezet.)

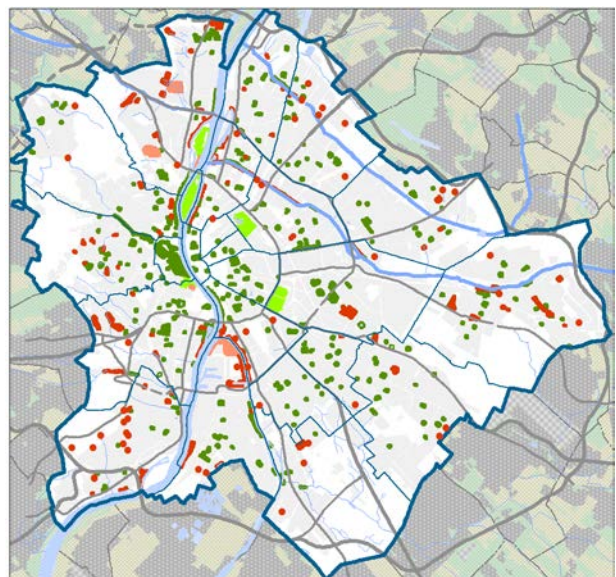
A Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció egyik célja a lakóterületek egyenletes zöldterületi ellátottságának biztosítása. Ennek érdekében a meglévő zöldterületek védelme mellett, különösen fontos új zöldterületek kialakítása az ellátatlan területeken.

Budapesten jelenleg mindösszesen kb. 6 m<sup>2</sup> zöldterület jut 1 lakosra, amely jelentősen elmarad a nemzetközi ajánlásoktól. Ennélfogva távlatban, a város élhetőségének javítása érdekében kiemelten fontos új zöldterületek létesítése. A tervben szereplő közparkok megvalósulásával 8,3 m<sup>2</sup>/fő zöldterületi ellátottságot lehet biztosítani (a mai népesség adatokra számítva). Rövid távon a meglévő szabad területek helybiztosítása az elsődleges szempont.

A településszerkezeti terv tartalmaz egyéb – területfelhasználási egységként nem jelölt – zöldfelületi elemeket (szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolat, jelentős kondicionáló közterületi zöldfelület, a zöldfelületi rendszer részét képező városi terek a belső zónában – l. 1.2.3. fejezet), melyek érvényesülését a kerületi építési szabályzatok szintjén kell biztosítani.

A meglévő, de zöldterület területfelhasználási egységként külön nem jelölt közcélú zöldfelületek védelme és a megfelelő zöldterületi ellátottság érdekében a TSZT jóváhagyandó munkarésze szerint új kerületi építési szabályzat megalkotása során a hatályos településrendezési eszközökben szereplő zöldterületek nagysága (a fásított közterekés az egyéb, közhasználatra nem szánt zöldfelületek kivételével) csak azon területek nagyságával csökkenhet, ahol a TSZT infrastruktúra elemeket, kertvárosias sziluettérzékeny hegyvidéki lakóterületet, erdőterületet, vízgazdálkodási vagy természetközeli területet, különleges beépítésre nem szánt, régészeti bemutató területet vagy

92. ábra: Zöldterületek



- Meglévő közpark, közkert
- Tervezett közpark, közkert
- Meglévő városi park
- Tervezett városi park

különleges beépítésre nem szánt, rekreációs célú, jelentős zöldfelületű területet határoz meg. Ez azt jelenti, hogy a TSZT-ben nem jelölt zöldterületek helye, geometriai formája változhat, de összességében területük – a kerület közigazgatási területét tekintve – nem csökkenhet.

A kiemelt közparkok, közkertek egységes kialakítása érdekében, a 14/1993. (IV.30.) Főv. Kgy. rendelet szerinti zöldterületeken – szabadter-építészeti, kertépítészeti, gyalogos és gépjármű közlekedést, közmű- és felszíni vízelvezetést, hírközlést is magába foglaló – közterület-alakítási terv kötelezését tartalmazza a településszerkezeti terv.

A TSZT a zöldterületeket – méretük függvényében – *városi park, és közkert, közpark* területfelhasználási egységekbe sorolja.

**Városi park (Zvp)** területfelhasználási egységbe a 25 hektárnál nagyobb zöldterületek (Városliget, Margitsziget, Népliget, Óbudai-sziget, Gellért-hegy, Észak-Csepelre és Tábor-hegyre tervezett parkok) tartoznak.

Ezek azok a jellemzően meglévő zöldterületek, amelyek a kisebb közparkokra jellemző funkcióknál szélesebb kínálattal rendelkeznek (illetve kellene, hogy rendelkezzenek). A település klimatikus viszonyainak megőrzésén, javításán, ökológiai rendszerének védelmén, a pihenést és testedzést szolgáló funkciókon túl a kultúra és az ismeretterjesztés fontos szinterei is lehetnek. A zöldbe ágyazott intézményi funkciók (mint például a Széchenyi fürdő és a Műjégpálya a Városligetben) szerves egységet alkotnak a zöldfelületekkel, ezért célszerű ezeket együtt kezelni a park területével. A szélesebb funkciókínálat, a tematikus jelleg megtartása, illetve (a tervezett zöldterületek esetében) megvalósítása érdekében a kerületi településrendezési eszközben szükség lehet az OTÉK-ban előírt legnagyobb (3%-os) beépítettségétől való eltérésre (a Városliget megújításáról és fejlesztéséről szóló 2013. évi CCXLII. törvény alapján a városligeti park területén 7% a megengedett legnagyobb beépítettség). A tervezett fejlesztések megvalósításánál figyelembe kell venni az intézkedések egymásra hatását is, így például a Városliget tehermentesítése csak új parkok létesítésével vagy éppen az alulhasznosított Népliget fejlesztésével képzelhető el. Ahogy egykoron, a 19. század végén épp a Városliget zsúfoltsága hívta életre a Népligetet, s adott indítást a városnak, hogy a Városligetet megújítsa. Ennélfogva a városi parkok megújítása és újabb parkok létrehozása csak egy átfogó zöldfelületi program keretében lehet hatékony eszköz a város élhetőségének javításában.

**Közkert, közpark (Zkp)** területfelhasználási egységbe a 25 hektárnál kisebb városi és lakóterületi közparkok, közkertek, a jelentősebb fásított közterek és az egyéb szerkezetileg meghatározó zöldfelületek tartoznak. A kisebb közparkok, közkertek a városi szövet fellazításában, a mindennapi használati igények kielégítésében játszanak szerepet (pl. Klauzál tér, Hild tér), de egyes városrészközpontokban központképző jelentőségük is van (pl. XXIII. ker., Hősök tere).

A zöldterületek között szerepelnek azok a területek is, amelyek jelenleg még nem (vagy csak korlátozott mértékben) közhasználatúak, illetve nem közterületi besorolásúak, pl. az alábányászott/alápincézett területeken az üreg- és pince rendszer fölött lévő zöldfelületek, amelyek a megfelelő balesetvédelmi intézkedéseket követően kerülhetnek hasznosításra. Ennek ellenére a távlati területhasználat helybiztosítása érdekében e területek zöldterületi besorolása megtartásra került.



## ERDŐTERÜLETEK

Az OTÉK szerint az erdőterület erdő céljára szolgáló terület, amely a területfelhasználás célja szerint lehet védelmi, gazdasági és közjóléti. *(Az erdőterületekre vonatkozó előírásokat ld. 1.2.2. fejezetben.)*



Erdőterületekként elsősorban az erdőtörvény hatálya alá tartozó, az Országos Erdőállomány Adattárban erdőként nyilvántartott területek lettek lehatárolva, továbbá mindazok, amelyek távlatban a termőhelyi vizsgálatoktól függően erdőtelepítésre javasoltak. Jellemzően a hegyvidéki és az elővárosi zóna területén fordulnak elő.

Az erdőterületek lehatárolása a felsőbb jogszabályi előírások figyelembevételével történt:

- a Trtv. előírása szerint az erdőgazdálkodási térségben az erdőterület területfelhasználási egységet a térséget lefedő erdők övezetére vonatkozó szabályok szerint, valamint az erdőtelepítésre javasolt terület övezetére vonatkozó szabályok figyelembevételével kell lehatárolni;

- a Trtv. előírása szerint az erdők övezetébe tartozó területeket (a törvényben meghatározott kivételekkel) az adott településnek a településrendezési eszközében legalább 95%-ban erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolnia. Az erdők övezetébe az Országos Erdőállomány Adattárban szereplő erdők és az erdőgazdálkodási célokat közvetlenül szolgáló földterületek tartoznak;

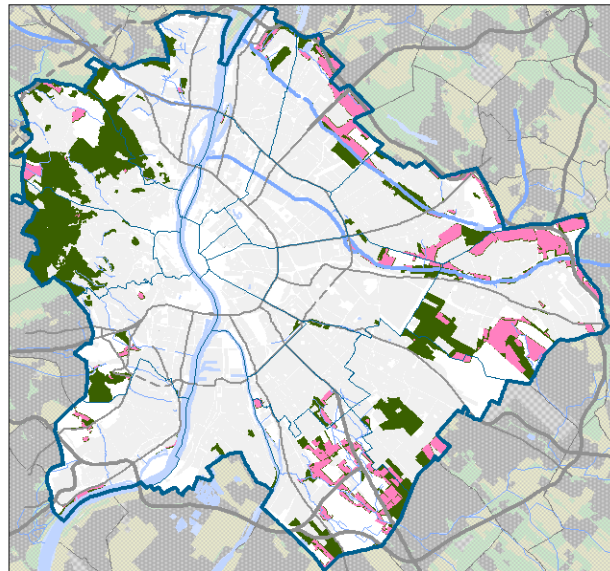
- a Trtv. előírása szerint a Trtv.-vel való összhang megteremtése érdekében történő felülvizsgálatot követően a természetközeli területként és erdőterületként kijelölt területfelhasználási egységek nagysága a település közigazgatási területére vonatkozóan összességében nem csökkenhet.

Az **erdőterületek átfogó felülvizsgálata** a korábbi OTrT és BArT helyett hatályba lépett Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: Trtv.) alapján szükséges. A tervezett (Országos Erdőállomány Adattárban nem szereplő) erdőterületi területfelhasználási egységek módosítását **korábban elsősorban az alábbi törvényi előírások korlátozták:**

- *BArT 6. § (1) Az erdőgazdálkodási térséget legalább 85%-ában erdőterület területfelhasználási egységbe, illetve természetközeli terület (ezen belül kizárólag karsztbokorerdő) területfelhasználási egységbe kell sorolni. A védelmi elsődleges rendeltetésű erdőterületként és a természetközeli területként besorolt területfelhasználási egységek kiterjedése nem csökkenhet.*
- *BArT 6. § (2) Az egyes településeken lévő, erdőterületként besorolt területfelhasználási egységek nagysága – a település közigazgatási területére vetítve – összességében nem csökkenhet.*

A 2018. évi CXXXIX. törvény 39. § (1) bekezdése alapján: *A településszerkezeti terv készítése vagy módosítása során az e törvénnyel való összhang megteremtése érdekében történő felülvizsgálatot követően a természetközeli területként és erdőterületként kijelölt területfelhasználási egységek nagysága a település közigazgatási területére vonatkozóan összességében nem csökkenhet.*

93. ábra: Erdőterületek



■ Meglévő erdőterület  
■ Tervezett erdőterület

Fentiek értelmében jelen felülvizsgálat során lehetőség nyílt az OTÉK-ban meghatározott természetközeli és különleges területfelhasználási kategóriák teljes körű alkalmazására – a korábbi fővárosi településrendezési tervekben (BVSZ, FSZKT) „jobb híján” erdőterületi kategóriába sorolt természetszerű élőhelyek (nyílt pusztagepek, lápok stb.), továbbá az erdészeti hatóság által korábban kifogásolt, erdőtelepítésre hosszabb távon is alkalmatlan területek átsorolására.

Az erdőterületeket érintő tervváltoztatások az alábbi kategóriákba sorolhatók:

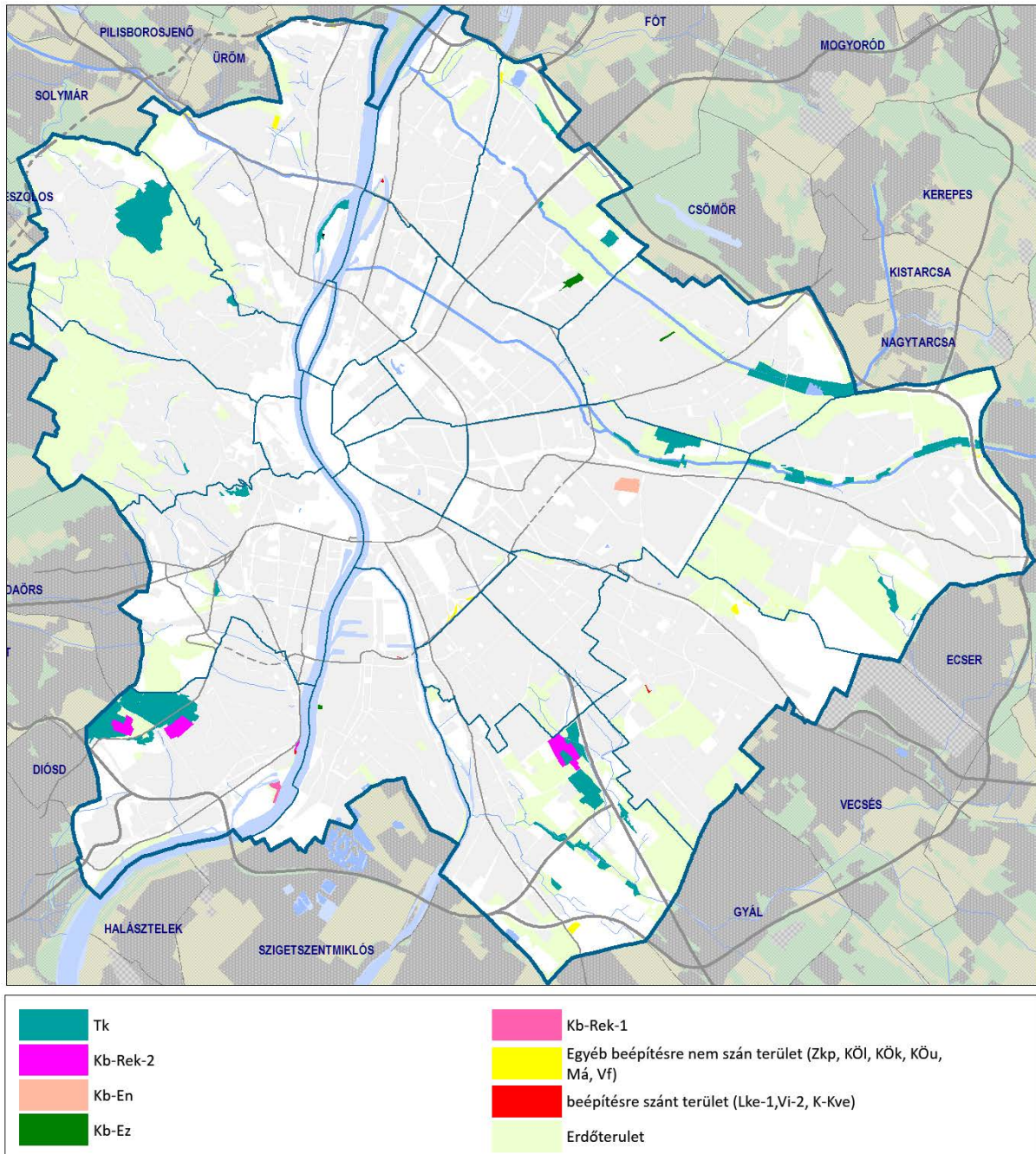
- **természetközeli terület**be való átsorolása azon védett, vagy védelemre érdemes természeti területeknek, ahol zárt erdőállomány létesítése, vagy fenntartása nem javasolt, azaz a természetvédelmi szempontok elsőbbséget érdelemnek az erdészeti, zöldinfrastruktúra-fejlesztési szempontokkal szemben (pl. Tétényi-fennsík) – bővebben lásd *Természetközeli területek* című fejezetrész;
- az erdőtelepítést hosszú távon ellehetetlenítő adottsággal bíró (pl. beépítés, funkció, termőhelyi viszonyok, jelentősebb közművezetékek), tervezett erdőterületek, vagy „egyéb” részletként nyilvántartott erdőrészek átsorolása a **meglévő funkcióhoz igazodó területfelhasználási** kategóriába (pl. golfpálya - Kb-Rek-2, távvezetékekkel érintett terület – Kb-Ez);
- **új erdőterületi területfelhasználási kategóriák** alkalmazása a Trtv. alapján:
  - vízgazdálkodási célú erdőterület (Ev-Vg) – erdősült vízbázisvédelmi területeken,
  - honvédelmi célú erdőterület (Ev-Hv) – a honvédelmi feladatok ellátását szolgáló, védelmi funkciójú erdőterületeken.

Az erdőterületeket érintő átsorolásokat az alábbi táblázat és ábra mutatják be a területnagyság sorrendjében.

**10. táblázat: Erdőterületek átsorolása más területfelhasználási kategóriába**

	Terület (ha)	TSZT 2017. összes erdőterületeinek (10 268,5 ha) arányában
Természetközeli terület (Tk)	955,2	9,3%
Különleges, beépítésre nem szánt, rekreációs célú, jelentős zöldfelületű, korlátozott rendeltetésű terület (Kb-Rek-2)	99,4	1,0%
Különleges, beépítésre nem szánt, megújuló energiaforrás hasznosítási terület (Kb-En)	25,5	0,2%
Különleges, beépítésre nem szánt, kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Ez)	14,2	0,1%
Különleges, beépítésre nem szánt, rekreációs terület (Kb-Rek-1)	8,8	0,1%
Egyéb beépítésre nem szánt területfelhasználási kategóriák összesen (Zkp, KÖI, KÖk, KÖu, Má, Vf)	22,6	0,2%
Egyéb beépítésre szánt területfelhasználási kategóriák összesen (LKe-1, Vi-2, Gksz-2, K-Rek, K-Kve)	1,3	0,0%
	<b>1166,5</b>	<b>-11,4%</b>

94. ábra: Erdőterületek átsorolása más területfelhasználási kategóriába



A fenti táblázatban szereplő területfelhasználási átsorolásokat és azok indoklását részletesen a 3.2. *Változással érintett területek összefoglalója és összefüggései* című fejezet tartalmazza.

A terv a hatályos TSZT-vel összhangban, távlatban továbbra is jelentős területek erdősítését irányozza elő. A szerkezeti tervlapon megkülönböztetésre kerültek a meglévő- és tervezett erdőterületek.

A tervezett erdőterületek jelentős része a pesti oldalon, az elővárosi zóna területén került kijelölésre. Ezen kijelölt erdőterületek hivatottak javítani a - budai oldallal összehasonlítva aránytalanul zöldfelület-hiányos – pesti külső kerületek zöldfelületi ellátottságát.

A tervezett, távlati erdőterületek átmeneti mezőgazdasági hasznosítását a TSZT biztosítja.

A TSZT az erdőterületeket közjóléti, védelmi és gazdasági erdőterületekbe sorolja, a védelmi területeket a funkcióknak megfelelően bontja védőerdő, honvédelmi és vízgazdálkodási célú kategóriákba. Az erdőterületek területfelhasználási besorolása a használat szerint és nem a körzeti erdőtervben rögzített elsődleges rendeltetés szerint történt. Az erdőterületek esetleges igénybevételekor figyelembe kell venni a területfelhasználási besoroláson kívül a TSZT „4. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem” című tervlapja szerinti védelmi elemeket és a körzeti erdőterv alapján rögzített elsődleges rendeltetésüket is. A TSZT 4. számú Zöldfelület-, táj- és természetvédelem című tervlapján jelölt védettségek és az elsődleges rendeltetés figyelembevételével kell lehatárolni a különböző erdőterületi övezeteket. A természetvédelmi oltalom alatt álló, beépítéssel nem érintett, rekreációs funkciójú erdőterületeken értelemszerűen olyan övezeteket kell kialakítani, ahol a beépítés nem megengedett, vagy csak a természetvédelmi és erdőgazdálkodási szempontokkal összeegyeztethető módon.

**Közjóléti erdőterület (Ek)** területfelhasználási egységbe kerültek a rekreációs, turisztikai funkciójú erdőterületek. Mivel a lakosság a budapesti erdők nagy részét közjóléti funkciója okán látogatja (pl. Budai Tájvédelmi Körzet), így a körzeti erdőtervben elsődleges rendeltetés szerinti védelmi erdők célszerűen a használatnak megfelelően, közjóléti erdőterületként lettek meghatározva a szerkezeti tervben.

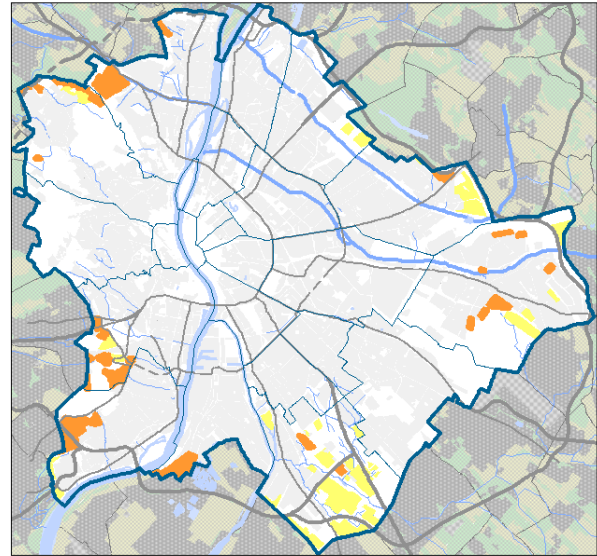
**Védelmi erdőterület (Ev)** területfelhasználási egységbe tartoznak a védelmi funkciójú, jelentősebb közhasználatú funkcióval nem rendelkező erdőterületek. A Trtv. alapján a hatályos tervben szereplő védelmi erdőterületek besorolásra kerültek a rendeltetésük szerint, új területfelhasználási kategóriák bevezetésével, úgymint védőerdő, vízgazdálkodási célú erdőterület, honvédelmi célú erdőterület. **Védőerdő (Ev-Ve)** területfelhasználási egységbe azok a védőerdők (leginkább véderdősávok) tartoznak, amelyek az egymást zavaró funkciójú területfelhasználási egységeket választják el. Elsősorban a jelentősebb közúti és vasúti közlekedési elemek melletti védőerdők, illetve a természetvédelmi korlátozás miatt nem látogatható természetvédelmi területek (pl. XXII. Háros-sziget) tartoznak ebbe a kategóriába. **Honvédelmi célú erdőterület (Ev-Hv)** területfelhasználási egységbe a honvédelmi feladatok ellátását szolgáló, védelmi funkciójú erdőterületek tartoznak (korábban különleges beépítésre nem szánt honvédelmi célú területbe sorolva). **Vízgazdálkodási célú erdőterület (Ev-Vg)** területfelhasználási egységbe az újpesti és csepeli parti szűrésű ivóvízbázisok védelmét szolgáló erdőterületek tartoznak.

**Gazdasági erdőterület (Eg)** területfelhasználási egységbe tartoznak a körzeti erdőterv szerinti gazdasági rendeltetésű erdők, amelyeknél a gazdasági haszonvétel (faanyag-, szaporítóanyag-termelés stb.) a meghatározó. Gazdasági erdőterületi besorolást egyes, Soroksáron található erdőterületek kaptak.

## MEZŐGAZDASÁGI TERÜLETEK

A mezőgazdasági területek közé tartoznak a szántó- és rét-legelő területek, valamint a kiskertes területek. Jelentősen eltérő használatuk, funkciójuk, tájképi megjelenésük miatt a TSZT a főkategórián belül általános és kertes mezőgazdasági területi besorolást tartalmaz.

95. ábra: Mezőgazdasági területek



Általános mezőgazdasági terület  
 Kertes mezőgazdasági terület

### Általános mezőgazdasági terület (Má)



területfelhasználási egységbe tartoznak az összefüggő szántó- és rét-legelő területek. Ezek elsősorban a pesti oldalon, elővárosi zónában, a közigazgatási határ közelében (pl. Soroksáron) terülnek el, és a Pesti-síkság egykori kiterjedt természetfelfületei maradványaként – a táji értékük és biológiailag aktív felületük miatt – városökológiai szerepük is jelentős. A területfelhasználási egység magába foglalja a mezőgazdasági területeket tagoló, meglévő és jellemzően körzeti erdőterv által érintett mezővédő erdősávokat is (zömében Soroksár területén). Ezeket a mezővédő erdősávokat meg kell őrizni, illetve ahol hiányoznak, különösen a nagy kiterjedésű mezőgazdasági táblák esetében, lehetőség szerint pótolni kell. A mezőgazdasági termőterületeket és kultúrákat a szél káros hatásaitól védő, és ezáltal a termés hozamot kedvezően befolyásoló mezővédő erdősávok élőhelyeik által az ökológiai kapcsolatok meghatározó elemei is egyben.



### Kertes mezőgazdasági terület (Mk)

területfelhasználási egységbe tartoznak a kiskertes (pl. szőlő és gyümölcsstermesztésű) területek, amelyek elsősorban elővárosi zóna (pl. XI. Kőrberki-dűlő, XXI. Csepel-Háros, XXII. Óhegy) és a hegyvidéki zóna területén (pl. Csúcshegy) fordulnak elő. Ezek a területek egyéni rekreációs területként is jelentős szereppel bírnak, illetve jelentősebb kiterjedésű biológiailag aktív felületeikkel kondicionáló hatásuk is számottevő. Továbbra is ebbe a kategóriába kerültek egyes átalakuló területek, ahol még nem teljesülnek azok az infrastrukturális feltételek, melyek indokoltá tennék pl. lakóterületi átsorolásukat, vagy az a TSZT távlatában nem látszik reális célnak.

## VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLETEK

Az OTÉK szerint a vízgazdálkodással összefüggő területek: a folyóvizek medre és parti sávja, az állóvizek medre és parti sávja, a folyóvizekben keletkezett, nyilvántartásba még nem vett szigetek, a közcélú nyílt csatornák medre és parti sávja, a vízbeszerzési területek (védett vízbázis) és védőterületeik

(hidrogeológiai védőidom), a hullámterek, a vízjárta, valamint a fakadó vizek által veszélyeztetett területek.

**Folyóvizek medre és partja (Vf)** magában foglalja az ár- és hullámterek, partvédő művek és árvízvédelmi létesítmények területét is. Az élővíz kategóriába tartoznak a vízkönyvi nyilvántartásba vett vízfolyások. A térképi ábrázolás megkülönbözteti a teljes hosszában nyílt vízfelületeket (Duna, Rákospatak, Hosszúréti-patak stb.) és a befedett szakaszokat (pl. Ördög-árok, Szépvölgyi-árok).

A területegységre vonatkozó, általános érvényű előírásokon túl (árterek, hullámterek, védművek előírásai) a Duna esetében a használatot a hajózásra, illetve a nemzetközi hajózóútra érvényes előírások is szabályozzák.

**Állóvizek medre és partja (Vá)** a főváros területén lévő állóvíz felületeket és a hozzájuk tartozó, fenntartási területeket foglalja magában. Többségük emberi beavatkozás következményeként (bányatavak) keletkeztek, vagy közvetlen céllal létrehozott vízfelületek (pl. a Városligeti tó). Az állóvizek medre és partja elsősorban rekreációs célú felhasználhatóságuk miatt jelentős értéket képvisel.

**Vízbeszerzési területek (Vb)** a főváros ivóvíztermelését biztosító létesítményeinek területeit jelöli. Ezen belül a víznyerő helyek lehatárolt belső védőterülete minden esetben zárt (kutak, víztermelő gépházak, vízkezelő művek stb.). A külső védőterületeken, illetve a hidrogeológiai védőidom területén elhelyezhető létesítmények, illetve e területeken végezhető tevékenységek körét külön jogszabályok korlátozzák.

Ebbe a területfelhasználási egységbe tartoznak a főváros közigazgatási határán belül levő jelentősebb vízbázisok; északon a IV. ker., Káposztásmegyér területén levő, délen a Csepel-szigeten levő kutak és vízkezelő telepek.

Ezeken kívül a Duna mellett és a Margit-szigeten található kisebb vízbázis-területek, amelyek a Településszerkezeti terv léptékében nem ábrázolhatók.

(A Szentendrei-szigeten és a Csepel-sziget déli területén levő vízbázisok a közigazgatási területen kívül vannak.)

## TERMÉSZETKÖZELI TERÜLETEK (Tk)

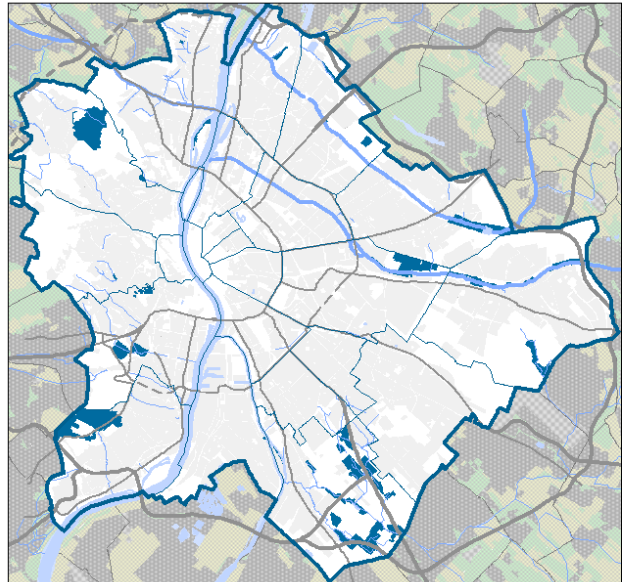


Természetközeli területfelhasználási egységbe tartoznak azok a területek, amelyek kialakulására az ember csekély mértékben hatott (természeteshez hasonló körülményeket teremtve), de a benne lejátszódó folyamatokat többségükben az önszabályozás jellemzi, ezért közvetlen emberi beavatkozás nélkül is fennmaradnak.

A természetközeli területeken a természetvédelmi célkitűzésekkel összhangban kell alakítani a tájhasználatot (területhasználatot), így például a Tétény-fennsík területén a gyeptoltok cserjésedésének megállításához a cserjefoltok közepes mértékű visszaszorítása és a nem védett fiatal faegyedek eltávolítása szükséges.

A helyi jelentőségű védett természeti területeken az országos jogszabályokon kívül Budapest helyi jelentőségű védett természeti területeiről szóló 25/2013. (IV. 18.) Főv. Kgy. rendelet előírásait is figyelembe kell venni.

96. ábra: Természetközeli területek



■ Természetközeli terület

A korábban hatályos TSZT-ben a természetközeli területek kijelölése magasabb rendű jogszabály, a közben hatályon kívül helyezett BATrT előírásai miatt nem volt teljes körű. A Trtv. hatályba lépésével lehetőség nyílt a természetközeli területek jelentős bővítésére. Az átfogó felülvizsgálat alapján a természetközeli területek nagysága több, mint négyszeresére növekedett. A természetközeli területek lehatárolása a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóságának javaslatait figyelembe véve történt, az alábbi területeket érintve:

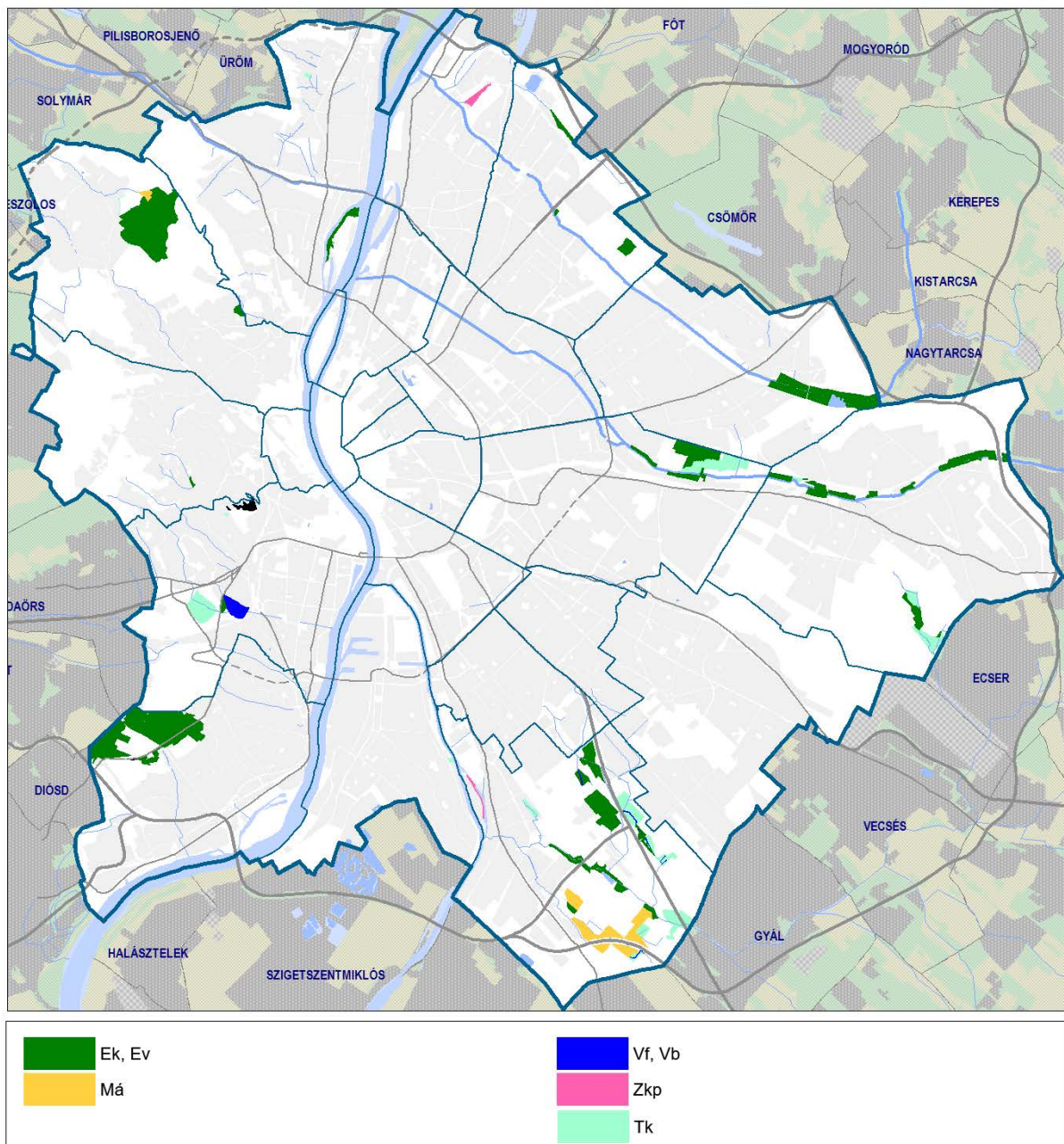
- országos és helyi jelentőségű természetvédelmi területek,
- ex lege védett lápok
- védelemre érdemes természeti területek,
- Natura 2000 területek,
- ökológiai hálózat magterület és ökológiai folyosó övezet egyes területei,
- és egyéb, a természetbeni állapotában megőrzendő természetközeli élőhelyek területei.

A természetközeli területeket érintő átsorolásokat az alábbi táblázat és ábra mutatják be a területnagyság sorrendjében.

11. táblázat: Új természetközeli területek kijelölése

	Terület változás (ha)	TSZT 2017. összes természetközeli területeinek (262,2 ha) arányában
Közjóléti erdőterület (Ek)	955,2	364,3%
Általános mezőgazdasági terület (Má)	109,6	41,8%
Vízbázisvédelmi terület (Vb)	25,7	9,8%
Közpark, közkert (Zkp)	13,5	5,2%
Védelmi erdőterület (Ev)	12,84	4,9%
Vízfolyás (Vf)	5,5	2,1%
	<b>1122,3 ha</b>	<b>428,0%</b>

97. ábra: Új természetközeli területek kijelölése



A fenti táblázatban szereplő területfelhasználási átsorolásokat és azok indoklását részletesen a 3.2. *Változással érintett területek összefoglalója és összefüggései* című fejezet tartalmazza.



## KÜLÖNLEGES BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

Az különleges beépítésre nem szánt területfelhasználási egységbe jellemzően olyan speciális rendeltetésű területek tartoznak, amelyekre viszonylag alacsony beépítettség jellemző, és emiatt a városi szabadterületek meghatározó elemeiként jelennek meg a településszerkezetben.

A főkategórián belül az alábbi területfelhasználási egységek alkalmazására került sor:

- rekreációs célú, jelentős zöldfelületű terület,
- rekreációs célú, jelentős zöldfelületű, korlátozott rendeltetésű terület,
- régészeti bemutató területe,
- kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű terület,
- temető területe,
- megújuló energiaforrás hasznosítási területe.

(A különleges területfelhasználási egységbe sorolt területek listáját ld. 1.2.2. fejezet.)

**Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Rek-1), illetve rekreációs célú, jelentős zöldfelületű, korlátozott rendeltetésű terület (Kb-Rek-2)** területfelhasználási egységbe tartoznak az időbeni korlátozással és/vagy anyagi ellenszolgáltatással igénybe vehető, nagy zöldfelülettel rendelkező szabadtéri sport-, pihenő- és játszóterületek, valamint rendezvényterek. A TSZT ezekben a kategóriákba azokat a területeket sorolta, amelyeken a közterületi használat nem indokolt, vagy a tulajdonviszonyokat tekintve nem reális. Ilyen pl. a működő XVII. Rákosmenti TK sporttelep, vagy a magántulajdonban álló, óbudai, volt bányaterületek. A területfelhasználási egységek között új kategóriaként megkülönböztetésre kerültek a jelentős kiterjedésű golfpályák, amelyek részben erdőterületként szerepeltek a korábban hatályos TSZT-ben. E területek használatának megfelelő besorolása a Trtv. hatályba lépésével vált lehetővé az erdőterületek felülvizsgálatával összefüggésben. A megkülönböztetést a többi rekreációs célú, jelentős zöldfelületű területtől az indokolja, hogy e területeken lakó és szállás rendeltetés elhelyezése nem javasolt, azt a TSZT szintjén korlátozni szükséges. A zöldfelületi intenzitás megtartása érdekében a TSZT a területfelhasználási kategóriára (közterületekkel csökkentett területére) vonatkozóan 60%-os zöldfelületi minimum átlagértéket határoz meg.

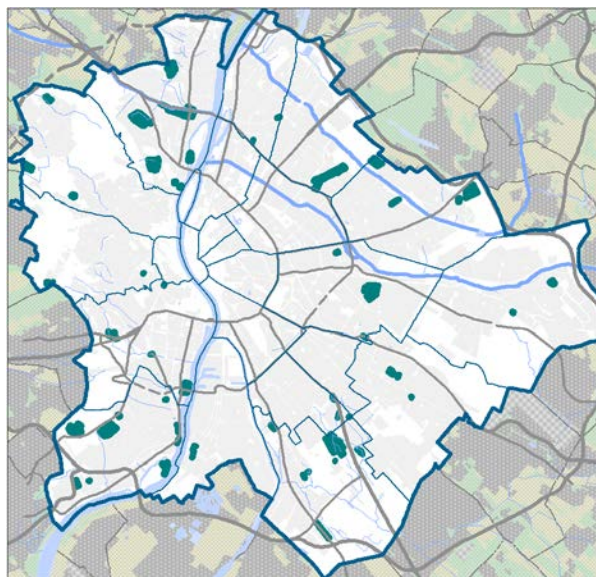
**Régészeti bemutató terület (Kb-Rég)**

területfelhasználási egységbe tartoznak a régészeti emlékek szabadtéri bemutató területei. A TSZT e kategóriába sorolta az egykori Aquincum régészeti emlékeinek területét (polgárváros és amfiteátrumok), valamint az Albertfalvai római katonai tábor és település bemutatásra váró területrészét.

**Kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Ez)**

területfelhasználási egységbe a közhasználatra nem szánt kondicionáló zöldfelületek tartoznak, amelyek környezeti okokból (pl. utak, közművek védőtávolsága) funkcionális zöldfelületként, vagy termőhelyi adottság, illetve kis kiterjedésük miatt erdőtelepítésre nem használhatók (pl. Újpalota-Parkváros és a lakótelep között húzódó közműsáv).

98. ábra: Különleges beépítésre nem szánt területek



Különleges beépítésre nem szánt terület

A hatályos TSZT e területek többségét – az akkor hatályos országos rendelkezések alapján – erdőterületbe sorolta, azonban ez a budapesti erdőkről hamis képet adott, ezért szükségessé vált az átsorolásuk az OTÉK új eszközrendszerének alkalmazásával. A zöldfelületi intenzitás megtartása érdekében a TSZT a területfelhasználási kategóriára (a közterületekkel csökkentett területére) vonatkozóan 75%-os zöldfelületi minimum átlagértéket határoz meg.

Az egykori Gergely-bánya területén átmeneti területfelhasználási kategóriaként kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű területként jelölt. A végleges területhasználat (Zkp – közpark) megvalósulásáig az átmeneti területhasználat lehetőséget biztosít energiaültetvények létesítésére is.

**Temető területe (Kb-T)** területfelhasználási egységbe tartoznak a lezárt (de fel nem számolt) többségében felekezeti temetők, amelyek látogatottak és területükön építés hosszú távon sem lehetséges és nem is szükséges, abban az esetben sem, ha újraindításuk igénye merül fel (pl. Rozsos utcai illetve Göcsej utcai temető).

E kategóriába soroljuk az előbbieken túl a Cinkotai temető bővítési területét is, ahol a temetői infrastruktúra a működő temető területén megvan és a bővítés megvalósítása esetén sem szükséges új építmények létesítése.

**Megújuló energiaforrás hasznosítási területe (Kb-En)** területfelhasználási egységbe a volt Akna-bánya területe (X. kerület, Kozma utca) tartozik, ahol jelentősebb kiterjedésű, de számottevő beépítéssel nem járó, megújuló energiaforrás hasznosítását szolgáló energiapark létesítését tervezik. Az energiaparkban a funkcióhoz kapcsolódó létesítmények helyezhetők el úgy, mint depóniagáz-telep, biogáztelep, napelempark.

### 3.1.1.6. VÉDELMI ÉS KORLÁTOZÓ ELEMELK

#### VÉDŐTÁVOLSÁGOK

A „6. Védelmi, korlátozási területek” című szerkezeti tervlapon kerültek feltüntetésre a műszaki infrastruktúra működtetésével kapcsolatos védőtávolságok, védelmi zónák, védett övezetek, partszakaszok.

#### Közlekedés

A tervlapon feltüntetett védelmi elemek egyrészt védik a közlekedési infrastruktúrát, tehát biztosítják zavartalan működését, másrészt a közlekedésből fakadó káros hatások figyelembe vételével korlátozzák, a környezetet. Tehát határokat szabnak a szomszédos területek használatának, hogy azok ne akadályozzák majd a közlekedési infrastruktúra megfelelő működtetését.

Budapest hegyvidéki zónája kivételével a város teljes területét érintik vasútvonalak, amelyekre vonatkozóan országos érvényű jogszabály határoz meg a környezet használatát korlátozó *vasúti védőtávolságot*. Eszerint az országos törzshálózat vasúti pályái szélső vágányától számított 50 m, valamint egyéb környezeti hatásvizsgálathoz kötött vasúti üzemi létesítmény esetében 100 m távolságon belül építmény csak a vasút üzemeltetői és közlekedési szakhatósági hozzájárulás szerint helyezhető el a vasúti közlekedésből fakadó elektromos és rövidhullámú zavarás, por, rezgés és zajterhelésre figyelemmel.

A hegyvidéki zóna kivételével a város egész területét érintik a HÉV és metró vonalak felszíni szakaszai, amelyekre nem vonatkozik a fenti országos érvényű jogszabály, azonban a vasúti vonatforgalomhoz hasonlóan ezek működése szintén eredményez káros por-, rezgés- és zajterhelést. Ennek megfelelően a *gyorsvasúti vonalak felszíni szakaszainak védőtávolsága* – mint helyi jogszabályként meghatározott korlátozás – biztosíthatja a környezet megfelelő használatát. A HÉV és metró vonalak felszíni szakaszain zajló vonatforgalom miatt a velük szomszédos területek beépítése esetén általánosan 12 m-es védőtávolság előírása indokolt, melyen belül csak kezelői hozzájárulással helyezhető el építmény.

A metró a helyi közösségi közlekedés része (Magyarország esetében kizárólag Budapesten létezik), Országos Vasúri Szabályzat nem tartalmaz erre vonatkozó előírást. Azonban a *gyorsvasúti vonalak felszín alatti szakaszainak védelmi zónája* – helyi jogszabályban történő kijelölése – az épített környezet harmonikus működése szempontjából elengedhetetlen.

A Fővárosi Tanács Városrendezési és Építészeti Főosztályának 1974. évi határozata kijelöli az M2 és M3 metróvonalakkal érintett térszíni zónát, az M4 metróvonal I. szakaszának védelmi zónája alapján szintén meghatározhatók ezek az érintett ingatlanok. Az M2 és M3 metró védelmi zónáján belül az általaj terhelési viszonyait megváltoztató építkezés csak akkor engedélyezhető, ha a tervezett létesítmény miatt a metró műtárgyaira átadódó legnagyobb terhelés – a meghatározott előírások szerint elvégzett számítások eredményeképpen – a fennálló geológiai nyomás 3 %-ánál kisebb, illetőleg ennél nagyobb érték esetén szakvélemény bizonyítja az építkezés engedélyezhetőségét. Továbbá a metró védelmi zónáján belül csak olyan fúrás végezhető, amely a metró műtárgyát – bármely irányból – legfeljebb 1 m-re közelíti meg.

A Budapest-Szentendre HÉV vonal, és a Millenniumi Földalatti Vasút műtárgyai esetében védelmi zóna kijelölésére nem került sor, mivel a közterületeken kéreg alatt kialakított létesítményeket a szomszédos területek beépítéséből keletkező terhek nem érintik.

Budapest elővárosi zónáját érintik a repülőterek. Az 1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről 44. §(1) bekezdése felhatalmazást ad épületek vagy egyéb létesítmények elhelyezésének korlátozására, ha azok a légiközlekedés biztonságát veszélyeztetik. Jelenleg ilyen előírás, *repülőtéri védelmi zóna* nincs hatályban.

A belső zóna kivételével a város teljes területét érintik olyan külterületi (lakott területen kívüli forgalomszabályozással rendelkező) útvonalak, amelyekre vonatkozóan országos érvényű jogszabály

határoz meg a környezetének használatát korlátozó *közúti védőtávolságot*. Külterületen a közút tengelyétől számított ötven-ötven méteren, autópálya, autóút és főútvonal esetén száz-száz méteren belül építmény elhelyezéséhez, bővítéséhez, rendeltetésének megváltoztatásához, nyomvonal jellegű építmény elhelyezéséhez, bővítéséhez, a közút kezelőjének hozzájárulása szükséges. A közutakon folyó forgalom nagyságából adódó érdemi zavarás: légszennyezés, por-, rezgés- és zajterhelés csak autópálya, autóút és főútvonal esetében jelentkezik, ezen közlekedési elemek esetében a védőtávolságon belül épületek vagy egyéb létesítmények elhelyezésének a korlátozása indokolt.

Az elővárosi zóna kivételével a város teljes területén, helyi jogszabályban kijelölésre kerültek *közúti forgalomtól védett övezetek*. Ezeken a behajtási korlátozással érintett területeken a közúti forgalom korlátozását vagy a természeti környezet, vagy az épített környezet értéke teszi indokolttá, szükségessé.

Budapesten kizárólag a Duna menti zóna területét érintik a tájkoztató elemként megjelenő, *kikötő létesítési tilalom alá eső partszakaszok*. Hajózásbiztonsági szempontból a tilalmi zónába esik a hajózási út, a hidak és pilléreinek környéke, az öbölbejáratok, valamint a csepeli Szabadkikötő öblözeteinek bejárata.

### Közművek és elektronikus hírközlés

Energiaközművek vonatkozásában *nagyfeszültségű távvezetékek* igényelnek jogszabályban meghatározott mértékű biztonsági övezetet, amelyek korlátozást jelentenek építmény elhelyezése esetén.

A *gázvezetékek, termékvezetékek, kőolajvezetékek* és létesítményeik környezetének védelme, zavartalan üzemeltetése, ellenőrzése, karbantartása, javítása és üzemzavar-elhárítása érdekében biztonsági szabályzat szerinti méretű biztonsági övezet kerül megállapításra, amelynek terjedelmét a bányafelügyelet határozza meg. A biztonsági övezeten belül a legjelentősebb kapcsolódó létesítmények – gázátadó állomások, fáklyázók területei, szakaszoló állomások – kivételével építési tilalom van.

A *térszín feletti távhő gerincvezetékek* a földfelszín felett vezetett nyomvonalon szállítják a fűtőközeget, nyomvonaluk egyes területek fejleszthetőségét korlátozzák.

A főváros területén elhelyezkedő független távhőkörzetek összekapcsolására *távhő kooperációs gerincvezeték* tervezett, amely hosszú távon biztosíthatja a távhő versenyképességét.

Az *Országos Mikrohullámú Központ* a Széchenyi-hegyen elhelyezkedő 192 méter magas adótorony, amely 500 méteres védőtávolsággal rendelkezik. A nagyfrekvenciás pont-pont összeköttetések antennái számára fontos az optikai rálátás biztosítása, így a *mikrohullámú összeköttetések rádiószakasza* építési magassági korlátozásként jelenik meg.

### TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELMI ELEMELK, TERÜLETEK

A „4. Zöldfelület-, táj-és természetvédelem” című szerkezeti tervlapon jelölt elemek a táji- és természeti értékek védelmét biztosítják a különböző veszélyeztető hatások korlátozása révén. Az ökológiai, táji szempontokon túlmenően a javaslatoknak Budapest környezetalkításában is jelentős szerepük van, közvetve az élhető város feltételeit teremtik meg. Az elemek egy része magasabb szintű jogszabályokkal érvényesül, adatszolgáltatások alapján kerültek lehatárolásra. Ilyenek a *törvény erejénél fogva („ex lege”) védett természeti területek és értékek (láp, barlang, forrás, földvár)*, valamint az *országos jelentőségű védett elemek*, mint az egyedi jogszabállyal védett területek (Budai Tájvédelmi Körzet, országos jelentőségű természetvédelmi területek). Ebbe a kategóriába tartoznak a *helyi rendelettel védett természeti értékek*, a *Natura 2000 területek*, illetve a *barlangok védőövezete* és az *átlagosnál jobb minőség termőföldek területe* is.

A táj- és természeti értékek védelmét szolgálják továbbá a területrendezéshez kapcsolódó jogszabályokban meghatározott elemek, amelyek elsősorban a tájhasználat korlátozásával a területek terhelésmentesítését hivatottak biztosítani, hiszen a terhelés megelőzése hosszú távú, összárosi ökológiai érdek. A Trtv. által megállapított országos, kiemelt térségi és megyei övezetek közül az

országos ökológiai hálózat övezete jelentősen meghatározza a tájhasználatot, a kijelölhető területfelhasználási egységek korlátozásával, a *kiváló termőhelyi adottságú erdőterülethez* hasonlóan. A *tájékvédelmi terület övezetével* érintett területekre a tájképi egység és a hagyományos tájhasználat fennmaradása, valamint a tájba illesztés biztosítása érdekében a településrendezési eszközökben meg kell határozni a területfelhasználás és az építés helyi rendjének szabályait.

További területhasználatot, illetve tájhasználatot befolyásoló elemek az *Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőterületek*, amelyekre vonatkozóan az *Trtv.* határoz meg szigorú előírásokat, illetve az *átlagosnál jobb minőségű termőföldek*, amelyre a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény vonatkoztat földvédelmi szabályokat.

A TSZT védelemi javaslatai között szereplő tervi elemek a *védelemre érdemes természeti értékek*, a *karakterében megőrzendő közparkok, terek, intézménykertek és temetők*, a *településképvédelmi jelentőségű fasorok*, valamint a *revitalizációt igénylő kisvízfolyások*. Ezen kategóriák kijelölésével azoknak az értékeknek a védelme a cél, amelyek a magasabb rendű jogszabályokban nem élveznek védelmet, védelmüket nem biztosítja egyéb előírás, illetve fővárosi szerepkör szükséges a tervezett intézkedések megvalósításához.

Védelemre érdemesek azokat a területek, amelyek természeti oltalom alatt nem állnak, de természetvédelmi szempontból értékesek. A 2013-ban jóváhagyott Budapest helyi jelentőségű védett természeti területeiről szóló rendeletbe nem került be több természetközeli állapotú, vagy értékes élőhelyeket magába foglaló terület, amelyek védelmének előkészítése folyamatban van. A területek lehatárolása a 2014-ben Budapest Környezeti Állapotértékeléséhez készült tanulmány és a Főpolgármesteri hivatal Városigazgatási Főosztály Kommunális Közszolgáltatási és Környezetügyi Osztályával való egyeztetés alapján történt.

A kultúrtörténeti, illetve fővárosi szempontból jelentős közparkok, közterek, intézménykertek és temetők településszerkezeti terv szintjén érdemesek a karaktervédelemre. A fővárosi jelentőségű útvonalak mentén jelölt *településképvédelmi fasorok* a közterületi fasorhálózat lényeges szerkezeti elemei életterének védelmét jelentik.

Budapest kisvízfolyásainak jellemzően szűk, egyenes, esetenként burkolt mederkialakítása kedvezőtlen a patakok vízháztartási, ökológiai adottságaira nézve. A javasolt revitalizáció, – amely magában foglalja a rekreációs hasznosítást, a vízminőség-védelmet és a természetközeli vízparti élőhelyek létesítését, a patak ökológiai működésének helyreállítását, – a fővárosi szinten jelentős patak menti zöld ékek, rekreációs zöldfolyosók kialakításával is szorosan összefügg. A Ráckevei (Soroksári) Duna-ág vízminősége általában egy kategóriával rosszabb osztályba sorolható, mint a Dunáé. A part menti rekreációs funkciók fejlesztéséhez a Duna-ág revitalizációja szükséges (mederkotrás, vízutánpótlás élénkítése).

## KULTURÁLIS ÖRÖKSÉGVÉDELMI ELEMELK

A figyelembe vett védett értékeket a „3. Az épített környezet értékeinek védelme - 3. a) Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek” című tervlap tartalmazza.

A kulturális örökség elemeinek – műemléki értékek, régészeti örökség, valamint a kulturális javak – védelme kiemelt szerepet kap a TSZT-ben. A terv fontos célkitűzése, hogy a feladatkörébe tartozó településrendezési, környezet-, természet- és tájvédelmi keretek meghatározása során, a nemzet egészének közös szellemi értékeit hordozó örökség védelmének szempontjait figyelembe vegye és elősegítse azok érvényesülését.

A TSZT a jogszabályi meghatározásokból fakadóan viszonylag korlátozott eszközrendszerrel rendelkezik, de így is hatékony döntéseket tartalmaz a műemléki értékek védelme vonatkozásában. A tervben rögzített területfelhasználási kategóriák, de még inkább a területfelhasználási egységekre vetített beépítési sűrűségek és bizonyos területekre meghatározott magassági korlátozások arányos és harmonikus környezet fenntartásának és fejlesztésének letéteményesei. A terv a *műemlékek* és a műemlékvédelem sajátos tárgyai – a temetők és temetkezési *emlékhelyek*, a *történeti kertek*, *műemléki*

*területek* – és az egyéb értékek környezetében körültekintően jár el. A terv a legértékesebb kulturális örökségi elemeket tömörítő *világörökségi területre* és a műemlékeket a legnagyobb számban magába foglaló belvárosi területre – a terhelések csökkentése, az élettér minőségének javítása érdekében – a beépítési sűrűség további növekedésének megakadályozását szorgalmazza, javaslati ennek megfelelőek.

A kulturális örökségvédelmi elemek között *a régészeti emlékeket* rejtő lelőhelyek sorsát alapvetően két lehetőség határozza meg. Tudományos és kulturális szempontból kívánatos, hogy minél több régészeti lelőhely, vagy lelőhely-részlet maradjon az utókorra. Ez biztosíthatja azt, hogy az egymást követő generációk a technika és tudomány fejlődésének köszönhetően az elődök számára még hozzáférhetetlen információkat is ki tudjanak nyerni egy-egy régészeti feltárás során. Mivel a régészeti lelőhelyen végzett bármely földmunka az eredeti régészeti-történeti rétegeket megsemmisíti, így a lelőhely is elpusztul, ezért törvény által is előírt fő szabály, hogy a régészeti-történeti rétegeket rejtő földrészletet földmunkákkal el kell kerülni, vagy, ha ez nem lehetséges, megelőző régészeti feltárást kell végezni. A főváros területén az elmúlt évtizedek régészeti kutatásaira jellemző, hogy kizárólag beruházásokhoz köthető feltárások történtek, és ez a jövőben valószínűleg nem fog változni.

A már ismertté vált régészeti emlékek sorában a főváros területén a megőrzés, bemutatás lehetősége a műemléki megtartásra érdemes leletek esetében jöhet számításba. Különösen Óbuda és Buda területén sokasodnak a konzervált, vagy visszatemetett, de bemutatásra váró emlékek.

A terv hatékony eszköze a beépítési magasságokra vonatkozó korlátozó előírások, amelyek jól szolgálják a város karakteres látványainak, az utca- és városképnek, valamint a védett örökségi elemek környezetének megőrzését, védelmét. Az előírások hatályára vonatkozó lehatárolásokat a „3. Az épített környezet értékeinek védelme - 3. b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása” című tervlap tartalmazza.

A látvány szempontjából különösen érzékeny Várhegy területre a TSZT részletezettsége szerinti magassági meghatározás nem elégséges, ezért későbbi tervezési fázisokban (pl. a világörökségi kezelési terv, részletes kerületi szabályozás) egyedi, részletes magassági szabályozást indokolt készíteni.

A TSZT a belváros legértékesebb, jellemzően zárt sorú beépítésű részét *kiemelten védendő karakterű területként* (I. párkánymagassági zóna), az azt közvetlenül övező, ugyancsak zárt sorú beépítésű részeket *karakterőrző területként* (II. párkánymagassági zóna) jelöli ki. E területekre a XIX. század közepe óta kisebb-nagyobb megszakításokkal alkalmazott magassági szabályozás az utcai légtérarányt vette figyelembe. Jelen TSZT is hasonló metodikát követ, a legnagyobb párkánymagasságra, épület legmagasabb pontjára és további részletekre vonatkozó megkötések alkalmazva. A tervnek az értékesebb, kiemelten védendő karakterű városszövetre vonatkozó illeszkedési szabályai szigorúbbak. Például az itt létesülő utcai párkánymagasságok nem lehetnek magasabbak a meglévő szomszédos, magasabb épület párkánymagasságánál. A további részlet-előírások védik a belvárosi utcák hagyományos jellegét, karakterét, ezáltal a számos védett érték tágabb környezetét. Az egyedi védett elemek számára a beépítési sűrűség további növekedésének korlátozása nyújt védelmet.

Az örökségi elemek környezetének alakításában jelentős a szerepe a *magassági korlátozással érintett védett területek* lehatárolásának. E területek többnyire értékes épületállománnyal, adott esetben örökségvédelmi elemekkel és erős karakterrel rendelkeznek. A TSZT magassági korlátozásának megfelelően itt az új épület beépítési magasságának az utca jellemző beépítéséhez és magasságához, vagy a kerületi szabályozás során a meglévő szomszédos épületek magasságához kell igazodnia.

A tervben meghatározott további beépítési magasság-korlátozó kategóriák – mindenek előtt a *magasépítmények számára igénybe vehető területek* – szabályozása közvetve biztosít védelmet a város védett látványa és védett értékei számára azzal, hogy a magas épülettömegek létesítésének lehetőségét az értékes városközponttól távolabb jelöli ki.

A kerületi építési szabályzatban a TSZT és az FRSZ magassági korlátozásait figyelembe kell venni, de szigorúbb követelmények meghatározhatók. Az FRSZ előírja látványvizsgálat készítésének kötelezettségét magasház helyének KÉSZ-ben történő kijelöléséhez. Magasház helye csak akkor jelölhető

ki, ha az elvégzett látványvizsgálat igazolja, hogy a tervezett épület látványa – forgalmas látványközpontokból (a Gellért-hegy és a Budai Várhegy kilátópontjairól, a Duna-partokról és a hidakról) feltároló nézetekből – nem veszélyezteti Budapest városképének harmóniáját, különösen a világörökség védett látványát, valamint nem eredményez zavaró együttlétszást a kiemelt magassági hangsúlyokkal (Parlament, Szent István Bazilika, Gellért-hegy, Budai Várhegy).

## KÖRNYEZET- ÉS KATASZTRÓFAVÉDELMI ELEMELK

Egyéb korlátozást jelentenek a különböző, a környezet védelmével és katasztrófavédelemmel kapcsolatos elemek, a veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek.

Az „5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek” című szerkezeti tervlapon jelöltek egy része adatszolgáltatásként kapott, magasabb szintű jogszabállyal érvényesülő és szabályozott elem, úgymint a *karsztos területek, a felső, alsó küszöbértékű és küszöbérték alatti veszélyes üzemek a veszélyességi zónáival, a KFKI kísérleti reaktora és izotóp üzeme, valamint a veszélyeshulladék kezelő telepek.* A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtérhez tartozó *zajgátló védőövezeteinek* lehatárolása folyamatban van. Az új védőövezetek kijelöléséig a vonatkozó kormányrendelet a régi védőövezetek használatát írja elő, így a TSZT is ezt tartalmazza.

A Trtv.-ben megállapított országos, kiemelt térségi és megyei övezetek közül a *vízminőség-védelmi terület övezete* a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 4. mellékletében meghatározott, a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság által kapott adatszolgáltatásnak megfelelően *került feltüntetésre.* Az övezet területébe a felszíni és felszín alatti vizek, az emberi fogyasztásra, használatra szánt vizek és a vízkivételi művek, továbbá a halak életfeltételeinek biztosítása érdekében kijelölt vizek megóvását szolgáló védelem alatt álló területek tartoznak.

A *földtani veszélyforrás terület* övezete a helyi viszonyoknak megfelelően szintén négy külön kategóriában lett meghatározva.

A *csúszásveszélyes* és az *alábányászott területek* az államigazgatási szervek és a kerületi önkormányzatok adatszolgáltatását követően kerültek pontosításra. Ezeken a területeken a tervezett hasznosítás, illetve a beépíthetőség feltételeinek meghatározására – lehetőleg a tervezési fázis elején – állékonyági és építésföldtani alkalmasság vizsgálat, üregfeltárás, -feltérképezés szükséges.

A *feltöltött területek* (egykori hulladéklerakók, illetve hulladékkal, vagy egyéb anyaggal feltöltött volt bányaterületek) szintén lehatárolásra kerültek. A feltöltés mértéke és anyagösszetétele nem, vagy nem pontosan ismert, így építésföldtani adottságaik bizonytalanok. Bármely, e területeken tervezett építési tevékenységet megelőzően geotechnikai jelentés készítése célszerű. Szerves anyaggal történt feltöltés esetén depóniagáz-vizsgálat végzése is szükséges.

A jelölt *rekultiválandó területeken* a korábbi bányák, anyagnyerő gödrök helyén létesült kommunális és inerthulladék-lerakók nem szakszerűen lettek kiépítve, helyreállításuk csak részlegesen vagy egyáltalán nem valósult meg. Ezeken a területeken talaj- és levegővédelmi szempontból is fontos a rekultiváció végrehajtása, amely egyben feltétele a területek további – elsősorban zöldfelületi – hasznosításának. Elérendő cél a lerakókkal szomszédos funkciók mentén jelentkező konfliktusok megszüntetése.

A „6. Védelmi, korlátozási területek” című tervlapon szereplő *nagyvízi meder* és a *hullámtéri területek* alapvetően a vízpartot, vízhasználatot kiszolgáló létesítmények elhelyezésére szolgál. Árvízmentesség nélküli beépítésükkel nem csak vagyonszabadság, de közegészségügyi és árvíz-védekezési problémákat is keletkeztetnek. A területek hasznosítása csak a 83/2014. (III. 14.) Korm. rendeletben megfogalmazottak betartása mellett lehetséges.

A TSZT által korlátozással érintett területek (tervi elemek az „5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek” című tervlapon) a *potenciálisan talajszennyezett területek, az ivóvízhálózatot ellátott, csatornázatlan területek, valamint a kibocsátás-csökkentési zóna.* Ezen kategóriák kijelölésével az egyéb jogszabályok, területrendezési tervek által le nem határolt, fokozott

környezeti terhelést magában hordozó területek rendezését irányozza elő a terv.

Az ismert talajszennyezettségű térségeken kívül a hagyományos nehézipar jelentősebb felhagyott, és működő területei, valamint a vasúti területek, főként a rendező pályaudvarok térsége – a jelenlegi ismeretek alapján – potenciálisan talajszennyezett. Ezek a területeken, amennyiben fejlesztési, felújítási (rehabilitációs) vagy funkcióváltási igény merül fel, a tényleges szennyezettséget feltáró vizsgálatra, esetlegesen beavatkozásra van szükség. A hatályos környezetvédelmi törvény alapján a terület feltárása és a szennyezés-mentesítése a terület tulajdonosának a feladata. (A kármentesítés költségeit a tulajdonos – amennyiben a tulajdonos és a szennyező nem azonos – jogi úton terhelheti át utólag a tényleges használóra, illetve a szennyezőre, ha bizonyítható annak jogsértő magatartása, vagyis a szennyező tevékenység végzése.)

Az ivóvízzel ellátott csatornázatlan területeken a részleges közüzemi szolgáltatásnak köszönhetően jellemzően több vizet használnak fel, mint ahol nem épült ki az ivóvízvezeték. A nagyobb mértékű felhasználás egyúttal több szennyvizet is jelent, így a korábban méretezett tározó sokszor kevésnek bizonyul. A tengelyen történő szennyvíz elszállítás (tartálykocsi) költséges, így sokszor a többlet mennyiség a talajba szivárog el. Újonnan beépítésre kerülő területek esetén a teljes közművesítettség biztosítása szükséges.

A kibocsátás-csökkentési zóna levegőtisztaság- és zajvédelmi szempontból fontos korlátozó elem. A zóna a környezeti szempontból leginkább terhelt belvárosi térséget fedi le, ahol különösen indokolt az (elsősorban közlekedési eredetű) levegő-, hő-, zaj- és rezgésterhelések csökkentése. Lehetséges eszközei a forgalomszervezés, a térségi forgalomkorlátozás, a közlekedési infrastruktúra (utak, tömegközlekedés) fejlesztése, a konfliktuszónákban az egyes funkciók izolációja biológiailag aktív felületekkel, szükség szerint az „összeférhetetlen” funkciók kitelepítése. Lényeges feladat továbbá a zöldfelület növelése, a lokális klíma javítása. Az elérendő jobb célállapot érdekében szükséges beavatkozásokra külön intézkedési terv alapján kerülhet sor.

### A katasztrófavédelmi osztályba sorolás alapján meghatározott elégséges védelmi szint követelményei

„A települések katasztrófavédelmi besorolásáról, valamint a katasztrófák elleni védekezés egyes szabályairól szóló 62/2011. (XII. 29.) BM rendelet módosításáról” szóló 61/2012. (XII. 11.) BM rendelet Budapest kerületeit az I. és II. katasztrófavédelmi osztályba sorolja. Az egyes kerületek katasztrófavédelmi osztályba sorolása valamennyi veszélyeztető hatás alapján, azok bekövetkezési gyakoriságának és szintjének figyelembevételével került meghatározásra.

Az egyes katasztrófavédelmi osztályokhoz kapcsolódó elégséges védelmi szint követelményeit „a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról” szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet tartalmazza, az alábbiak szerint.

12. táblázat: Az elégséges védelmi szint követelményei a 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet alapján

	I. osztály (III., IV., V., IX., X., XI., XII., XIII., XIV., XV., XIX., XX., XXI., XXII., XXIII. kerületek)	II. osztály (I., II., VI., VII., VIII., XVI., XVII., XVIII. kerületek)
<b>Riasztás</b>	a lakosság központi riasztása és veszélyhelyzeti tájékoztatása feltételeinek biztosítása	a lakosság riasztása és veszélyhelyzeti tájékoztatása feltételeinek biztosítása
<b>Lakosságvédelmi módszer</b>	kockázatbecslésben megállapítottaknak megfelelően, elsősorban elzárkózás, indokolt esetben kitelepítés	a kockázatbecslésben megállapítottaknak megfelelően, elsősorban elzárkózás
<b>Felkészítés</b>	a) a lakosság évente történő aktív tájékoztatása, b) a lakosság passzív tájékoztatása nyomtatott és elektronikusan elérhető információs anyagok biztosításával, c) a lakosság felkészítése a riasztás módszerének és jelének felismerésére, valamint az annak megfelelő	a) a lakosság 3 évente történő aktív tájékoztatása, b) a lakosság passzív tájékoztatása nyomtatott és elektronikusan elérhető információs anyagok biztosításával, c) a lakosság felkészítése a riasztás módszerének és jelének felismerésére, valamint az annak



	magatartási szabályokra	megfelelő magatartási szabályokra
<b>Védekezés</b>	a) különleges felszerelések és kiképzett szakértők (önkéntes mentőszervezetek) bevonásának tervezése és begyakorlása, b) a kockázatbecslésnek megfelelően a polgári védelmi szervezetek megalakítása, c) a karitatív és más önkéntes, humanitárius feladatot ellátó szervek bevonásának tervezése és begyakorlása	a) különleges felszerelések és kiképzett szakértők (önkéntes mentőszervezetek) bevonásának tervezése és begyakorlása, b) a kockázatbecslésnek megfelelően egyes polgári védelmi szakalegységek megalakítása, c) a karitatív és más önkéntes, humanitárius feladatot ellátó szervek bevonásának tervezése
<b>Induló katasztrófavédelmi készlet</b>	teljes induló katasztrófavédelmi készlet megléte	teljes induló katasztrófavédelmi készlet megléte

### ÁSVÁNYI NYERSANYAG LELŐHELYEK

A „6. Védelmi, korlátozási területek” című tervlapon feltüntetésre kerültek az Állami Ásványi Nyersanyag és Geotermikus Energiavagyon Nyilvántartásban szereplő megkutatott, ásványi nyersanyag előfordulások. E területeken, a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény rendelkezése értelmében a településrendezési eszközökben csak olyan terület felhasználási egység, építési övezet vagy övezet jelölhető ki, amely az ásványi nyersanyagvagyon távlati kitermelését nem lehetetleníti el.

### BARNAMEZŐS TERÜLETEK

A város beépült területei között – a gazdaság működésének átszerveződésével és a technológiák modernizálásával párhuzamosan – kialakultak műszakilag igénybevett **alulhasznosított, illetve használaton kívüli barnamezős területek**. A szerkezeti tervnek feladata ezeknek a területeknek a piaci vonzerejét megteremteni. A belső tartalékterületek fejlesztése és funkcióváltása a város fenntartható és egészséges működésének alapfeltétele. Ezek a területek jellemzően jól megközelíthetőek, kiépített, magas kapacitású infrastruktúrával (korábbi ipari tevékenységnek köszönhetően) és több esetben ipartörténeti szempontból értékes épületállománnyal rendelkeznek, amelyek megújítása erősíti a város identitását és arculatát. A történeti emlékek revitalizációjával erősödik a város szellemisége. Ezért kiemelten fontos a barnamezős területek jövőképeinek meghatározása és versenyképes fejlesztési lehetőségek biztosítása a szabályozási környezet meghatározása során.

Az Étv. 8. §-a **alapján kötelező a településrendezési eszközökben a barnamezős területeket lehatárolni**, valamint a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény 12.§ (1) bekezdése szerint új beépítésre szánt terület kijelölése csak akkor lehetséges, ha a települési térségben nincs a tervezett rendeltetésnek megfelelő beépítésre szánt területen beépítetlen földrészlet, vagy barnamezős terület.

A terven lehatárolt barnamezős területek főképp olyan földrészletek, 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.

### EGYÉB VÉDELMI ÉS KORLÁTOZÓ ELEMELK

A „6. Védelmi, korlátozási területek” című szerkezeti tervlapon tájékoztató elemként szerepelnek a **honvédelmi és katonai célú terület övezet**, amelyek Budapest minden zónájában előfordulnak.

A Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztályától kapott adatszolgáltatás alapján tényleges kiterjedésüknek illetve használatuknak megfelelő lehatárolással kerületek jelölésre a Trtv. 32.§ alapján.

Az OTÉK 38.§ (2) bekezdés szerint a „településrendezési eszközök készítése, felülvizsgálata vagy módosítása során a honvédelmi és katonai célú építmények működési és védőterületét a honvédelmi miniszter adatszolgáltatása alapján kell kijelölni”. A Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztályától kapott 10581-1/2019/h nyt. számú adatszolgáltatása szerinti ingatlanok esetében az ingatlanok határától mért 100 m-es működési és védőterületek feltüntetésre kerültek.

A tervlapon tájékoztató elemként továbbá feltüntetésre kerültek az árvízvédelmi védvonalak. A hatályos jogszabályok szerint az árvízvédelmi töltés mindkét oldalán, annak lábvonalától számított, 10-10 méter szélességű védősáv van.

## 3.2. VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK ÖSSZEFOGLALÓJA ÉS ÖSSZEFÜGGÉSEI

### 3.2.1. A TERÜLETFELHASZNÁLÁS

A hatályos TSZT területfelhasználási egységei a Szerkezeti terv „1. Területfelhasználás” című, M = 1 : 10 000 méretarányú tervlapján kerültek módosításra.

#### ÚJ TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG MEGHATÁROZÁSA

Jelen felülvizsgálat során új **erdőterületi területfelhasználási kategóriák** kerültek meghatározása az **Ev** jelű „Védelmi erdőterület” kategória felosztásával alábbiak szerint:

- az **Ev-Ve** jelű „Védőerdő” területfelhasználási egységbe az egymást zavaró funkciójú területfelhasználási egységeket elválasztó védőerdők, valamint a természetvédelmi korlátozás miatt nem látogatható erdőterületek tartoznak;
- az **Ev-Hv** jelű „Honvédelmi célú erdőterület” területfelhasználási egységbe a honvédelmi feladatok ellátását szolgáló, védelmi funkciójú erdőterületek tartoznak;
- az **Ev-Vg** jelű „Vízgazdálkodási célú erdőterület” területfelhasználási egységbe a vízbázisok védelmét szolgáló erdőterületek tartoznak.

Jelen felülvizsgálat során új **beépítésre szánt különleges terület területfelhasználási kategória** is meghatározásra került.

A **Kb-Rek-2** jelű „Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű, korlátozott rendeltetésű terület” területfelhasználási egységbe tartoznak az időbeni korlátozással és/vagy anyagi ellenszolgáltatással igénybe vehető, nagy zöldfelülettel rendelkező szabadtéri sport-, pihenő- és játszóterületek, valamint rendezvényterek, amelyeken lakó és szállás rendeltetés nem helyezhető el. Az új területfelhasználási kategóriával összefüggésben a „Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű terület” területfelhasználási kategória Kb-Rek-1 jelölést kapott.

#### TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK MÓDOSÍTÁSA

A Trk. szerinti előzetes tájékoztatási szakaszában felvetett módosítási javaslatok, észrevételek alapján egyes területfelhasználási egységek módosításra kerültek. Továbbá felülvizsgálatra került a közúti közlekedés területfelhasználási egységének a határa a hatályos kerületi településrendezési eszközök figyelembe vételével, ez szintén a területfelhasználási egységek határának korrekcióját tette szükségessé.

A módosítások területfelhasználási egységenként kerülnek bemutatásra. Egyrészt térképi (átnézeti) megjelenítéssel, másrészt az egyes módosítások területének meghatározásával, korábbi területfelhasználási egységének megnevezésével és a módosítás okának rövid indoklásával (táblázatos formában).

Jelen fejezetben a jelentősebb, 1 ha-nál nagyobb területek kiemelten is bemutatásra kerülnek.

Nem szerepelnek külön a térképeken, illetve a kimutatásokban:

- alaptérképi változások miatti szükséges módosítások, és
- a KÖu nyomvonalak pontosítása miatti területfelhasználás határok korrekciói.

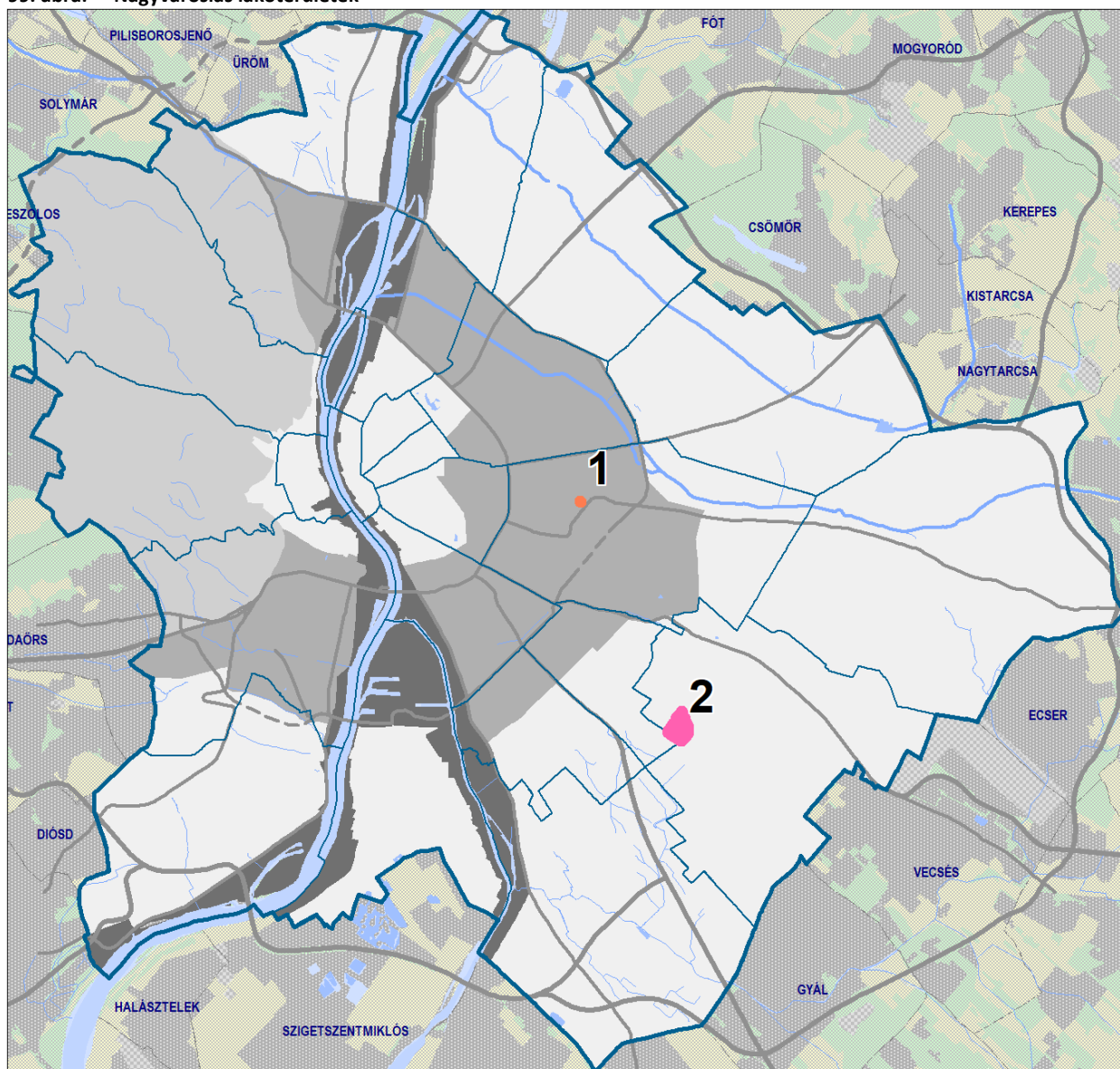
## 3.2.1.1. BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

## LAKÓTERÜLETEK

## Nagyvárosias lakóterületek:

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
<b>Ln-2</b>				
1	X.	KÖu-4	0,02	KÖu terület pontosítása
<b>Ln-T</b>				
2	XVIII.	Lk-T	18,13	A meglévő beépítési magasság meghaladja a kisvárosias lakóterületen megengedett beépítési magasságot.

99. ábra: Nagyvárosias lakóterületek



■ Ln-2

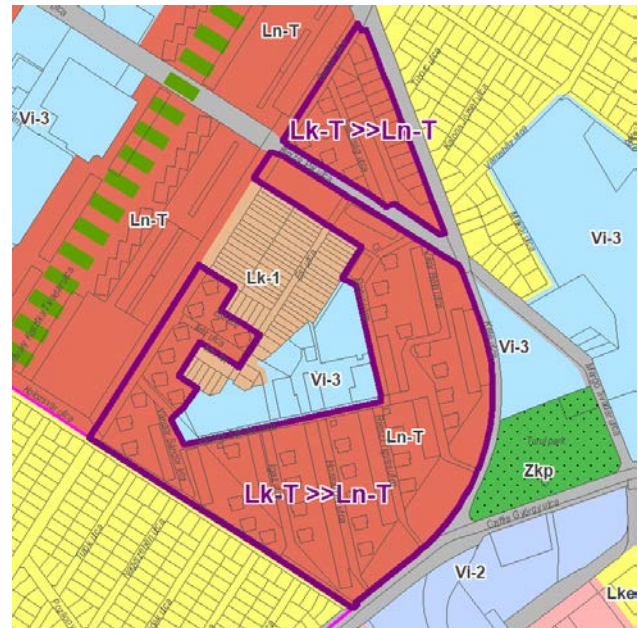
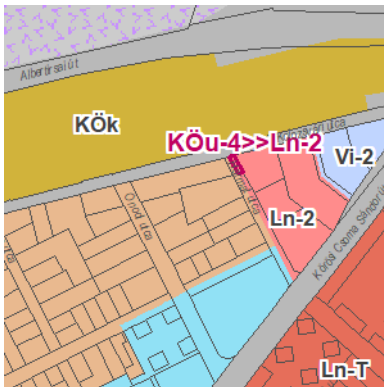
■ Ln-T

**1 ha–nál nagyobb terület****2. sorszámú terület - XVIII. kerület**

Szent Lőrinc-lakótelep

Terület: 18,13 ha

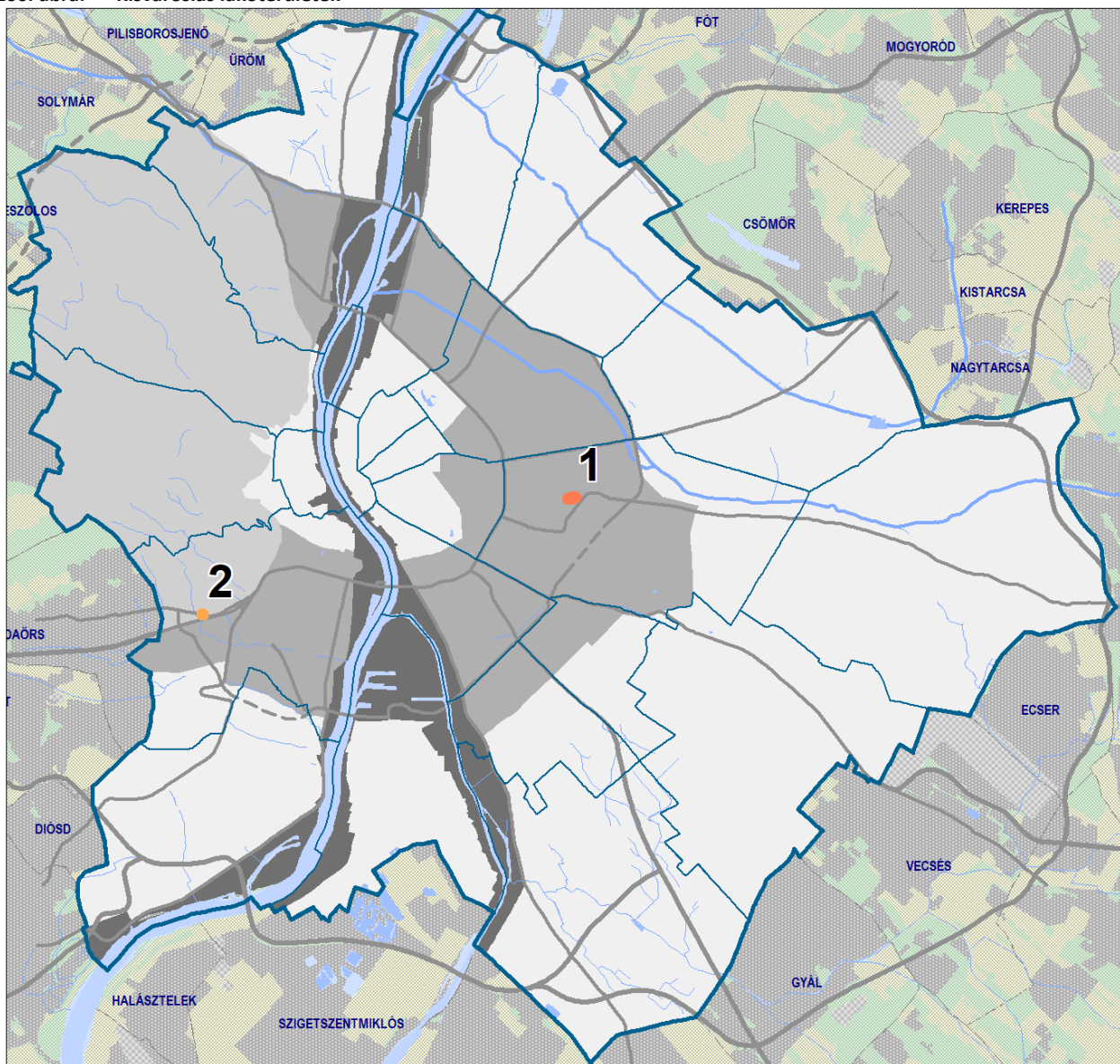
A területet a TSZT 2015 kisvárosias, teletszerű lakóterület (Lk-T) területfelhasználási egységbe sorolta, ugyanakkor a kialakult F+4 szintes lakótelepi épületek beépítési magassága nem fér bele az OTÉK által a kisvárosias lakóterületre meghatározott legnagyobb beépítési magasságba (12,5 méter). E miatt indokolt a területet nagyvárosias, teletszerű lakóterület (Ln-T) területfelhasználási egységbe sorolni.

**1 ha–nál kisebb terület****1. ssz.**

**Kisvárosias lakóterületek:**

Sz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
<b>Lk-1</b>				
1	X.	KÖu-4	0,60	Közúti terület jelentősebb pontosítása
<b>Lk-2</b>				
2	XI.	KÖu-2	0,03	Közúti terület jelentősebb pontosítása

**100. ábra: Kisvárosias lakóterületek**

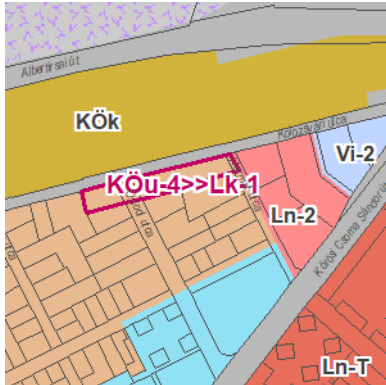


■ Lk-1

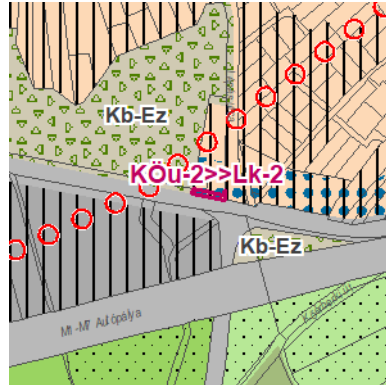
■ Lk-2

1 ha-nál kisebb területek:

1. ssz.



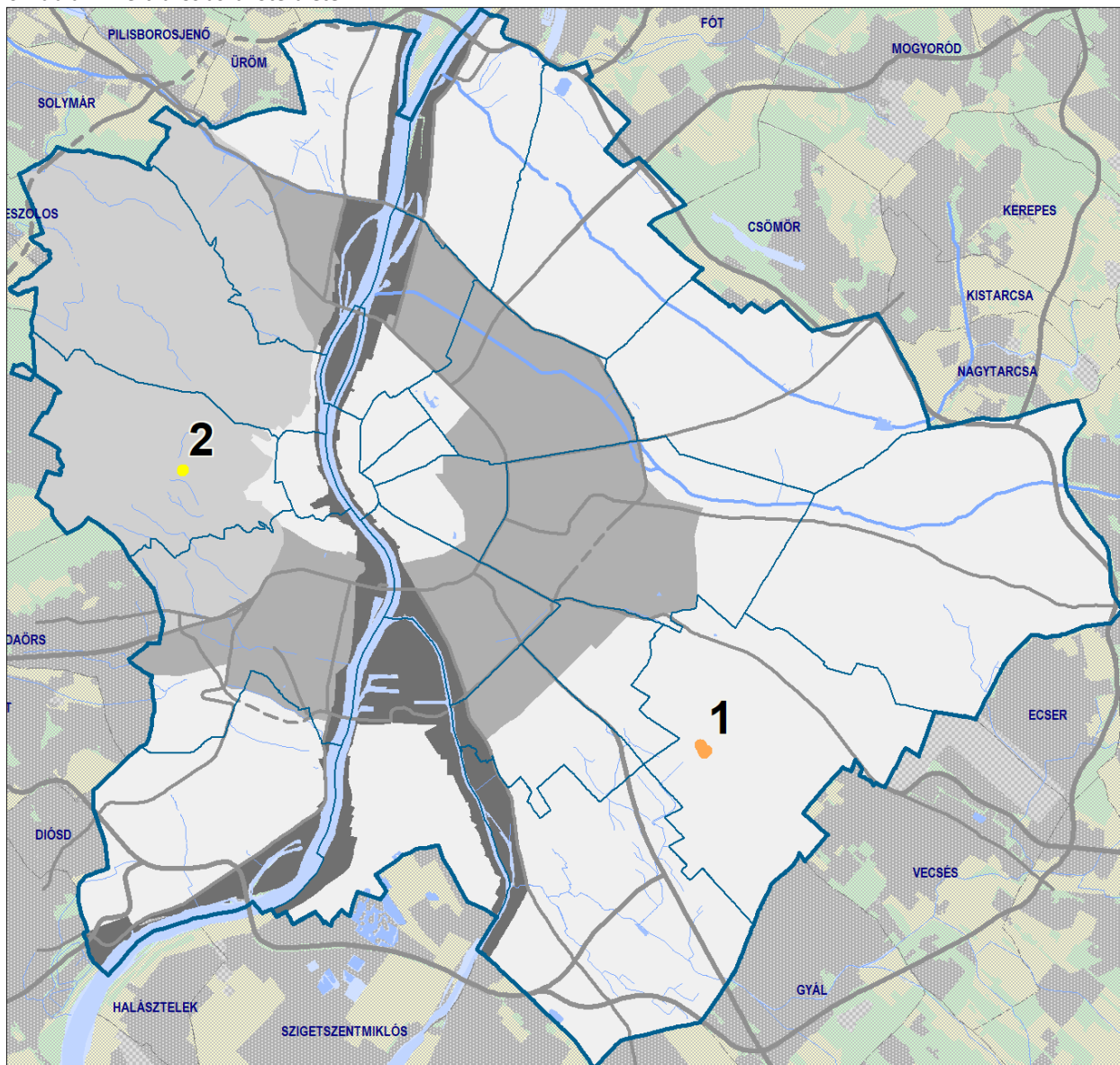
2. ssz.



**Kertvárosias lakóterületek:**

Sz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
<b>Lke-1</b>				
1	XVIII.	Ev	0,28	Hatályos kerületi szabályozás
<b>Lke-3</b>				
2	XII.	KÖk	0,01	Meglévő beépítés, a tényleges területhasználathoz illeszkedő területfelhasználás kijelölése.

**101. ábra: Kertvárosias lakóterületek**



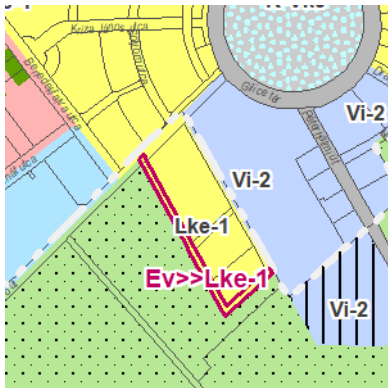
Orange square: Lke-1

Yellow square: Lke-3

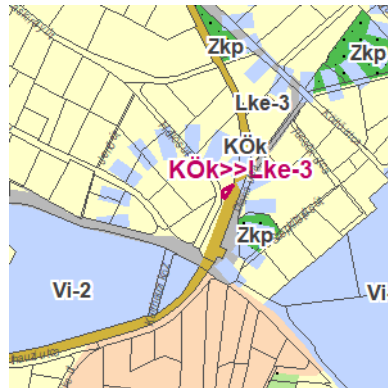


1 ha-nál kisebb területek:

1. ssz.



2. ssz.

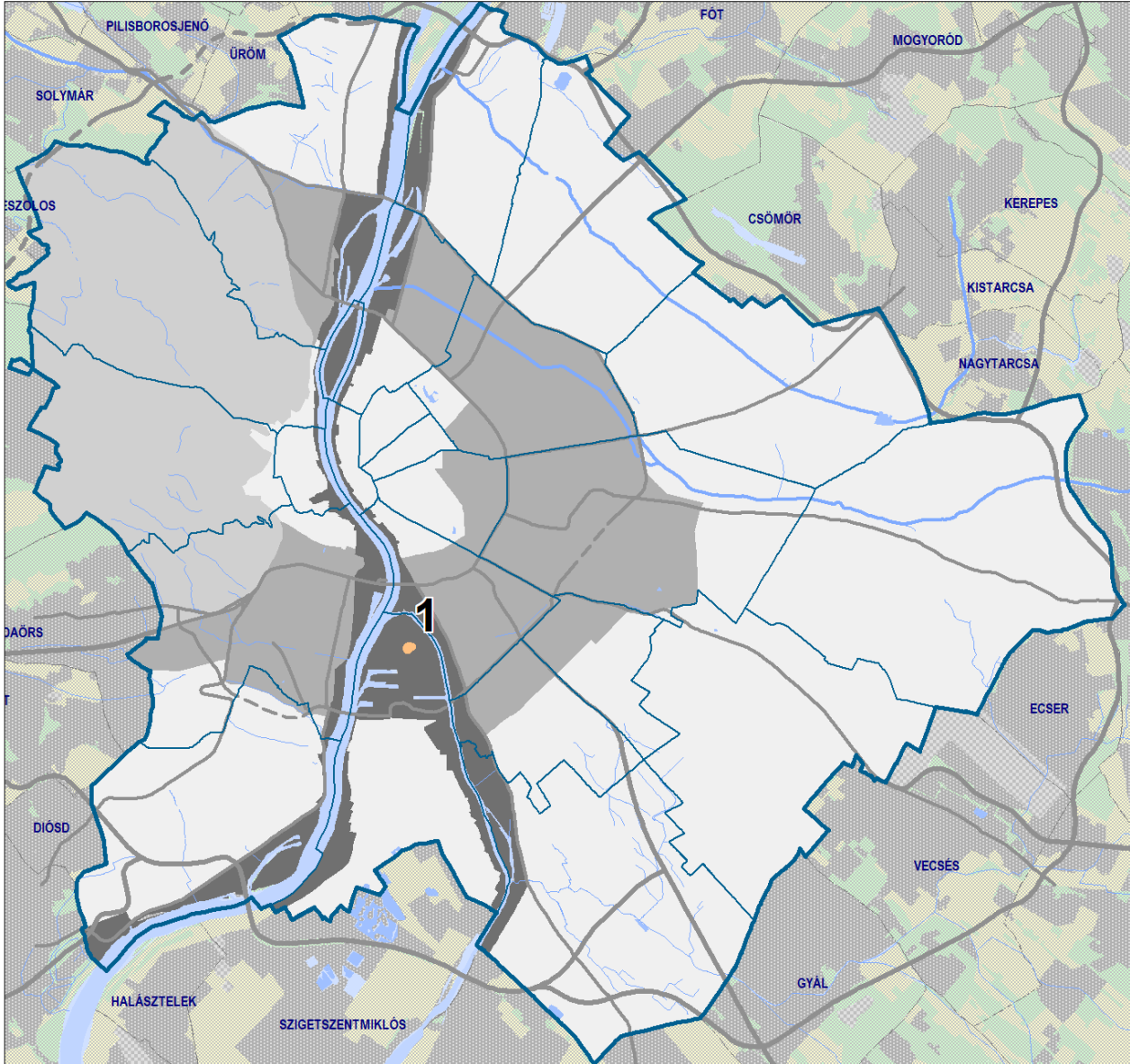


**VEGYES TERÜLETEK**

**Városközpont terület - Kiemelt jelentőségű helyi központ terület (Vt-H):**

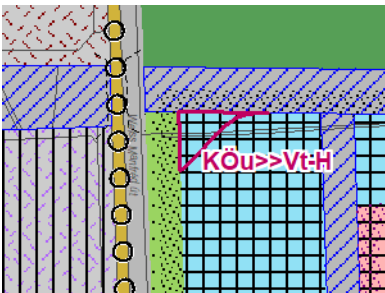
Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
1	XXI.	KÖu	0,34	Közúti terület és csomópont pontosítása következtében

**102. ábra: Kiemelt jelentőségű helyi központ területek**



**1 ha-nál kisebb területek:**

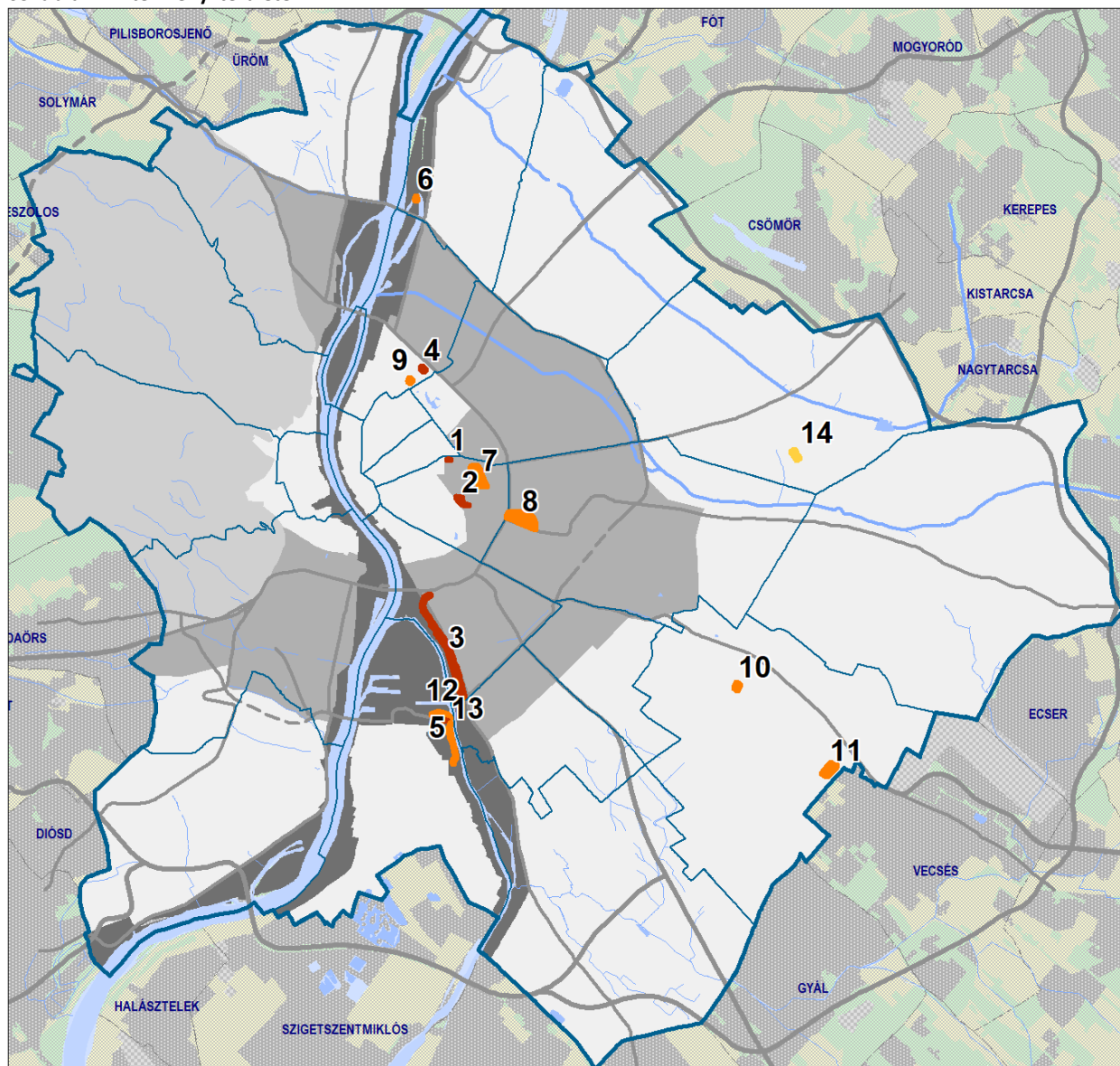
**1. ssz.**



## Intézményi területek:

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
<b>Vi-1</b>				
1	VIII.	K-Közl	0,90	A tényleges területhasználathoz illeszkedő területfelhasználás kijelölése
2	VIII.	K-Rek	1,43	Telekmegosztás miatti korrekció
3.	IX.	KÖk	21,46	Területrendezési tv. figyelembevétele miatti közlekedési infrastruktúra változás következtében módosuló területfelhasználás
		Vi-2	0,99	
4	XIII.	K-Hon	0,87	Honvédelmi Minisztérium állásfoglalása alapján
5	XXI.	Vi-2	0,23	Közlekedési infrastruktúra változása
<b>Vi-2</b>				
6	IV.	Ek	0,41	Kialakult állapotnak megfelelő korrekció a fővárosi helyi védelem alá vont épület telkén
7	VIII.	Vi-1	5,23	150/2019. (VI. 25.) Korm. rendelet alapján
		Gksz-2	6,11	
8	X.	Gksz-1	20,34	A tényleges területhasználathoz illeszkedő területfelhasználás kijelölése
9	XIII.	K-Hon	0,74	Honvédelmi Minisztérium állásfoglalása alapján
10	XVIII.	K-T	1,72	Barnamezős terület funkcióváltása, temető tartalékterületi funkció megszűnése
11	XVIII.	Gksz-1	6,08	A hatályos tervhez képest kevésbé környezetterhelő területfelhasználás kerül kijelölésre
		Köu-3	0,09	
12	XXI.	Köu-3	1,69	Közlekedési infrastruktúra változása
		K-Rek	0,07	
13	XXI.	Köu-3	1,24	Közlekedési infrastruktúra változása
		KÖk	0,58	
		Köu-2	0,30	
		Ev-Ve	0,04	
<b>Vi-3</b>				
14	XVI.	Lke-1	0,99	Hatályos kerületi szabályozás

103. ábra: Intézményi területek



Vi-1  
 Vi-2

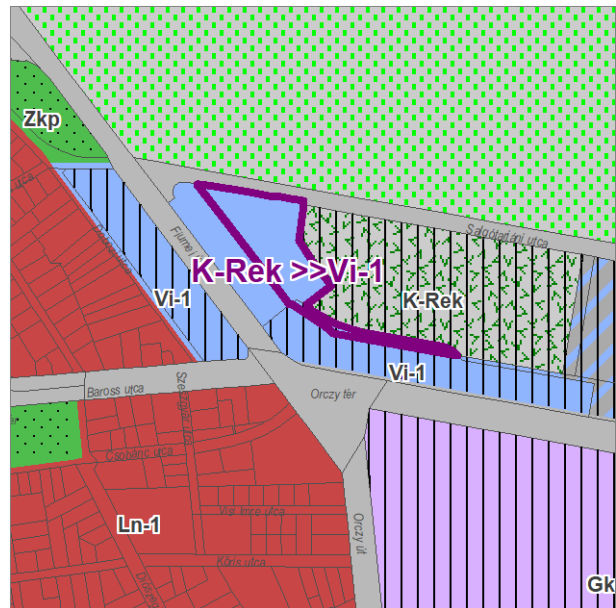
Vi-3

**1 ha-nál nagyobb területek:****2. sorszámú terület – VIII. kerület**

A Fiumei út – Salgótarjáni út és Kőbányai út által határolt terület.

Terület: 1,43 ha

A Sorsok Háza és környezetének alakítása kapcsán a 38818/30 helyrajzi számú telek került összevonásra a 38818/43 és a 38818/42 helyrajzi számú telek egy részével. A telek 38818/47 helyrajzi számon szerepel tovább.

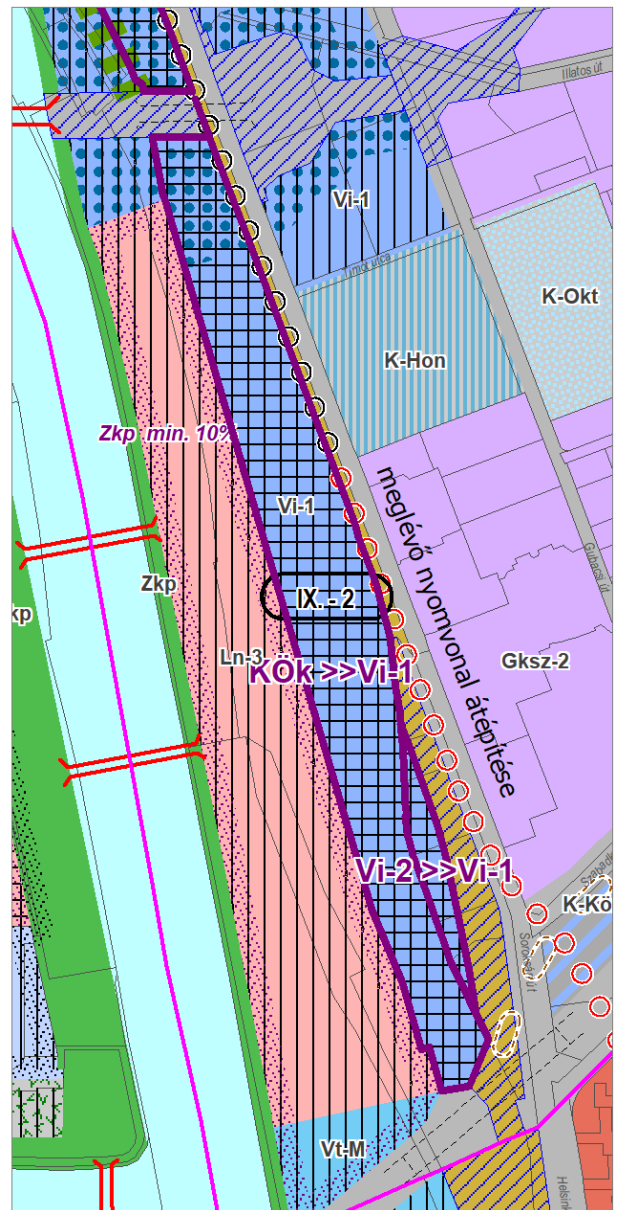
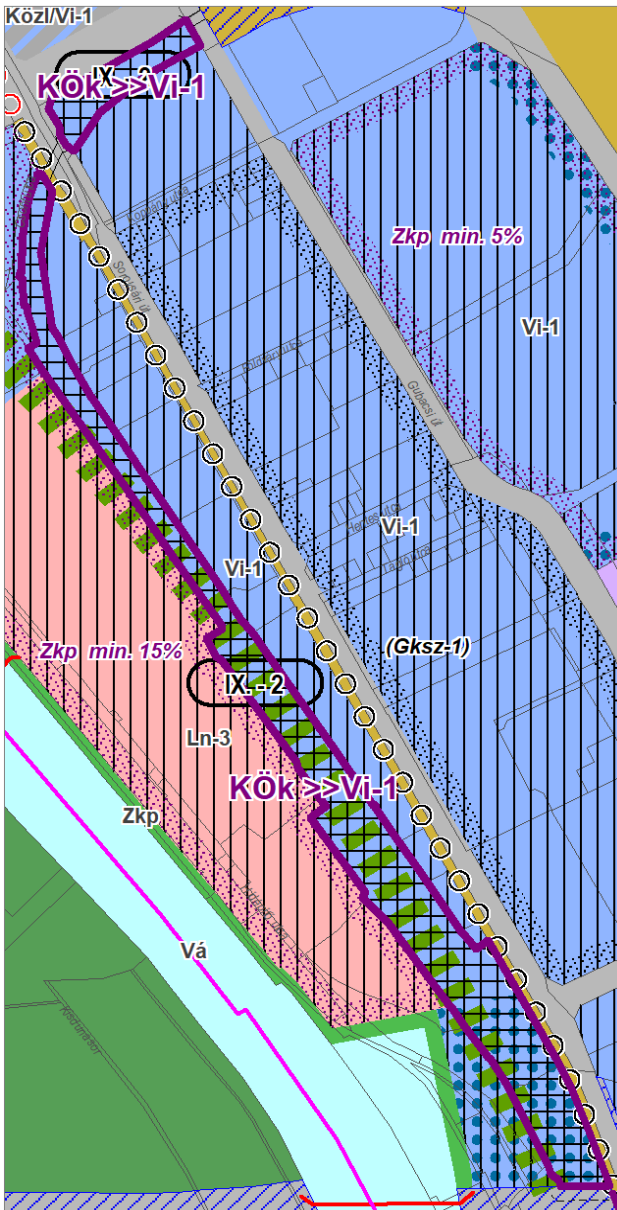
**3. sorszámú terület – IX. kerület**

A Soroksári út két oldalán lévő vasúti területek

Terület: 22,45 ha

A területrendezési tervek alapján a Budapest-Kelebia vasútvonal Soroksári úttal párhuzamos szakasza a Déli körvasút és a Határ út között megszűnik, a Duna-part közelében így feleszabaduló értékes terület a szomszédos területek beépítésre szánt területfelhasználásával azonos besorolást kap.

A vasúti közlekedés hálózati kapcsolatrendszere sem sérül, mert a Budapest-Kelebia vasútvonal a jövőben a Ferencvárosi rendező-pályaudvaron keresztül kerül átvezetésre és bekötésre a Déli körvasútba.

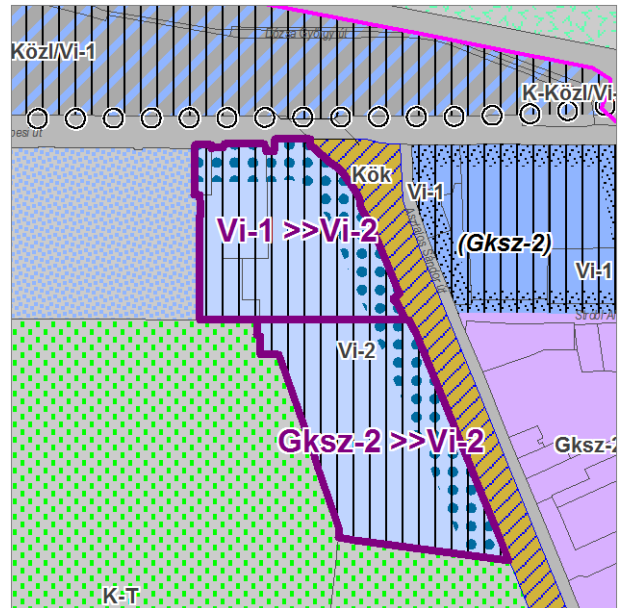


### 7. sorszámú terület – VIII. kerület

Kerepesi út- Asztalos Sándor út- 38821/3 hrsz.-ú telek- Fiumei úti Köztemető- 38829/6 hrsz.-ú telek által határolt terület

Terület: 11,34 ha

A Magyar Testgyakorlók Köre Budapest létesítményfejlesztési programjának megvalósításával összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 150/2019. (VI. 25.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése szerint Budapest VIII. kerület, belterület 38831, 38830/1, 38820/3 és 38820/4 helyrajzi számú, illetve az ezen ingatlanokból a telekalakítási eljárásban hozott döntés véglegessé válását követően kialakított ingatlanok érintettek.



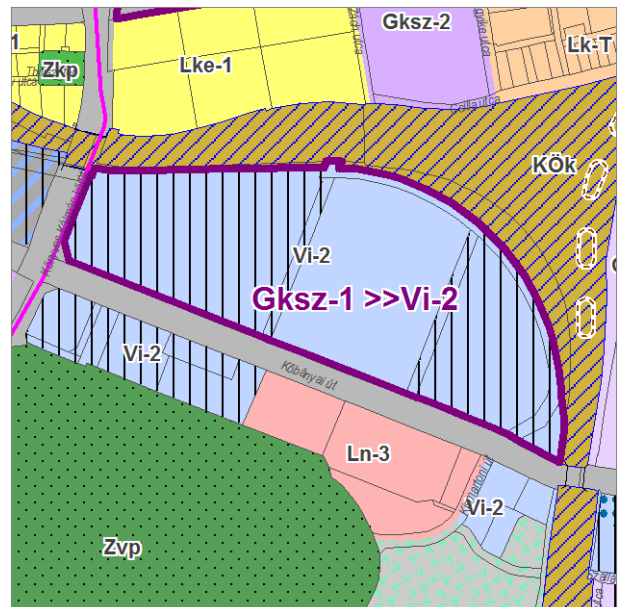
A hatályos TSZT es FRSZ Vi-1, valamint Gksz-2 területfelhasználási egységeket jelöl az érintett területen, Vi-2 területfelhasználási egység kijelölésével megfelelő keretet lehet biztosítani a sport, illetve szálláshely-szolgáltató rendeltetések kialakításához.

### 8. sorszámú terület – X. kerület

Kőbányai út, Déli körvasút és a Könyves Kálmán körút által határolt terület (volt Északi Járműjavító területe)

Terület: 20,34 ha

A volt Északi Járműjavító területe az elmúlt években jelentős fejlődésen és átalakuláson ment keresztül. Megvalósult a Magyar Állami Operaház és Erkel Színház új műhelyháza és próbacentruma, valamint folyamatban van az új Közlekedési Múzeum épületegyüttesének tervezetése. A jelenlegi és jövőbeli funkciókhoz már nem illeszkedő gazdasági területfelhasználás helyett Vi-2 területfelhasználási egység kijelölése indokolt a területen.

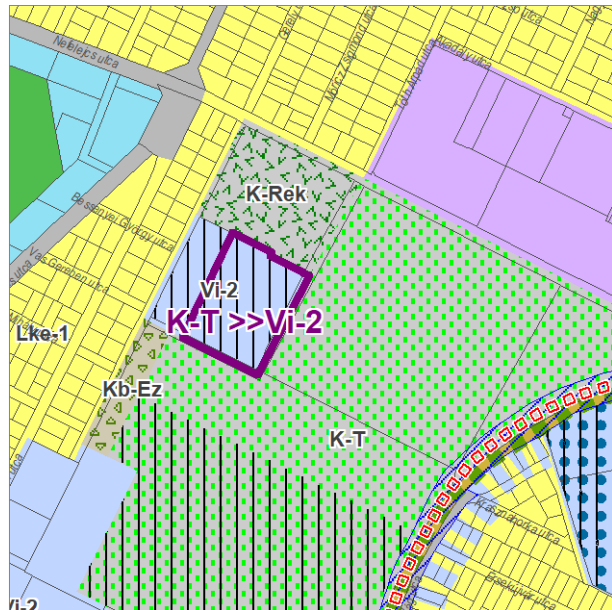


### 10. sorszámú terület – XVIII. kerület

Gerely utca és a Reményik Sándor utca által közbezárt terület (FKF-telephely)

Terület: 1,72 ha

Az átsorolni javasolt telephely terület a korábbi tervekben temetőként szerepelt. A Budapesti Temetkezési Intézet Zrt. nem számol a telek későbbi temetkezési célú hasznosításával, ezért az Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű területbe (Vi-2) sorolás a szomszédos temető üzemeltetése szempontjából nem releváns. A telek tulajdonosa a Budapest Közút Zrt., aki a jövőben irat- és tervtár elhelyezését tervezi a telken. Mindezek alapján a **Vi-2** átsorolás javasolt.

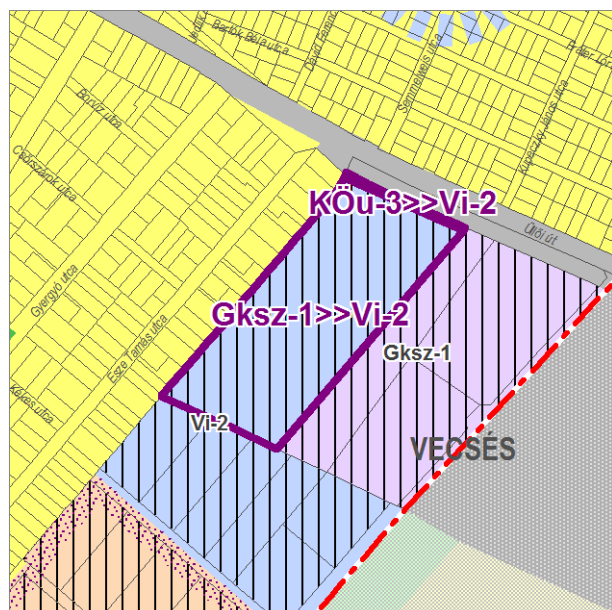


### 11. sorszámú terület – XVIII. kerület

Volt Üllői úti laktanya területe

Terület: 6,17 ha

A területet a TSZT 2015 gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület (Gksz-1) területfelhasználási egységbe sorolta. A területre tanulmányterv készült, mely alapján a területen intézményi, lakó stb. funkciók kerülnének elhelyezésre. A szomszédos kertvárosias lakóterületekre nézve a kisebb környezeti terhelés miatt a változás kedvező, ezért az intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2) területfelhasználási egységbe sorolás indokolt.



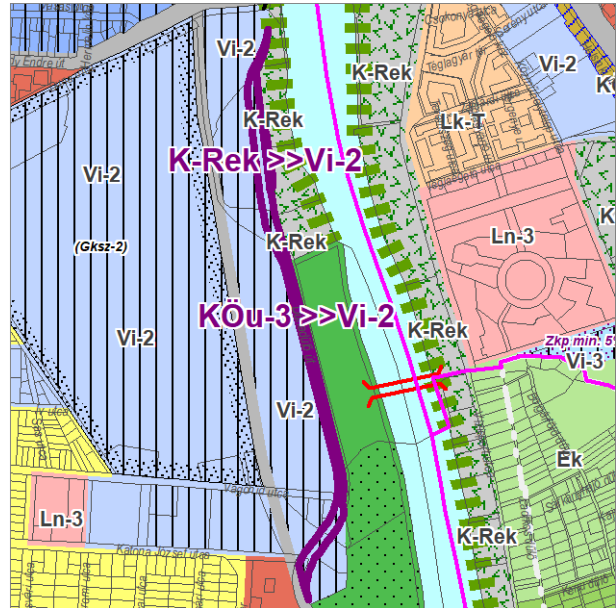


**12. sorszámú terület – XXI. kerület**

Hollandi út tervezett északi irányú meghosszabbításának területe a Gubacsi hídtól délre

Terület: 1,76 ha

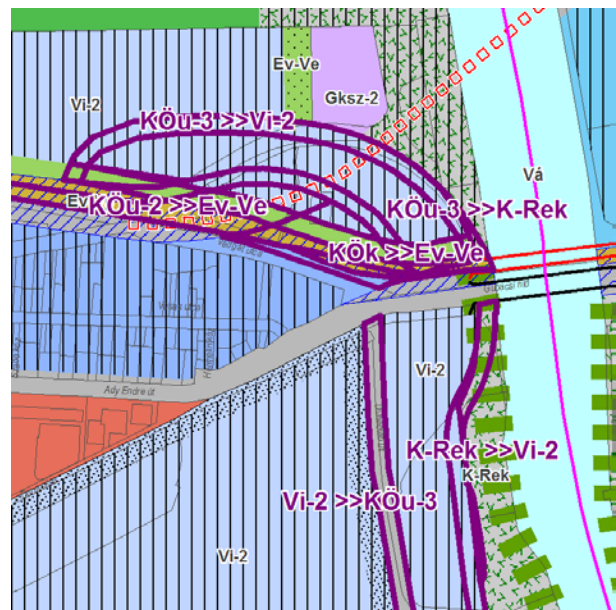
Törlésre kerül a Hollandi út RSD közeli, tervezett északi irányú meghosszabbításának hatályos TSZT szerinti nyomvonala. Ezzel egyidejűleg, a kerületi főépítész javaslata alapján a korábbi alternatív nyomvonal pontosításával kerül biztosításra a meghosszabbítás területigénye.

**13. sorszámú terület – XXI. kerület**

A csepeli Szabadkikötő vasúti kapcsolatának fejlesztése – Hollandi út tervezett északi meghosszabbításának területe a Gubacsi hídtól északra

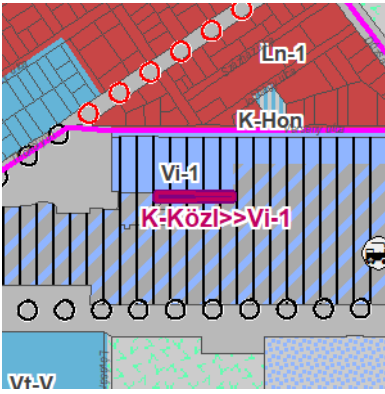
Terület: 3,92 ha

A teherkikötő vasúti kapcsolatának fejlesztéséhez szükséges a vasúti infrastruktúrát befogadó KÖk területfelhasználási egység lehatárolásának módosítása az elkészült vasúti tervek alapján, amely befolyásolja a hatályos TSZT szerint két változatban szereplő Hollandi úti tervezett északi irányú meghosszabbítását is. A közlekedési és környezetvédelmi szempontok, valamint a Budapest XXI. Kerület Csepel Önkormányzata területfelhasználási szempontok alapján tett javaslata, illetve a Francia öböl térségének kiszolgálhatósága ma már egyaránt a vízparton tervezett főútvonal meghosszabbítás helyett az eddig alternatívként megjelenített nyomvonal pontosított, KÖu területfelhasználási egységként történő kijelölését teszi indokolttá a Hollandi út északi irányú meghosszabbítása esetében.



1 ha-nál kisebb területek:

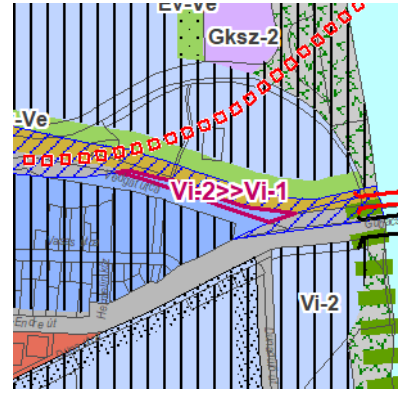
1. ssz.



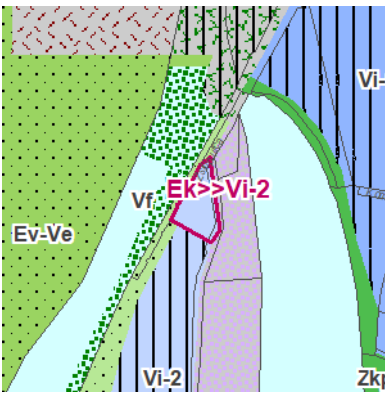
4. ssz.



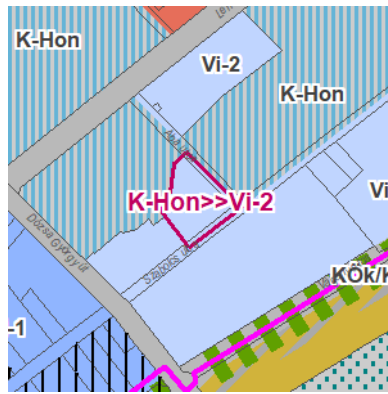
5. ssz.



6. ssz.



9. ssz.



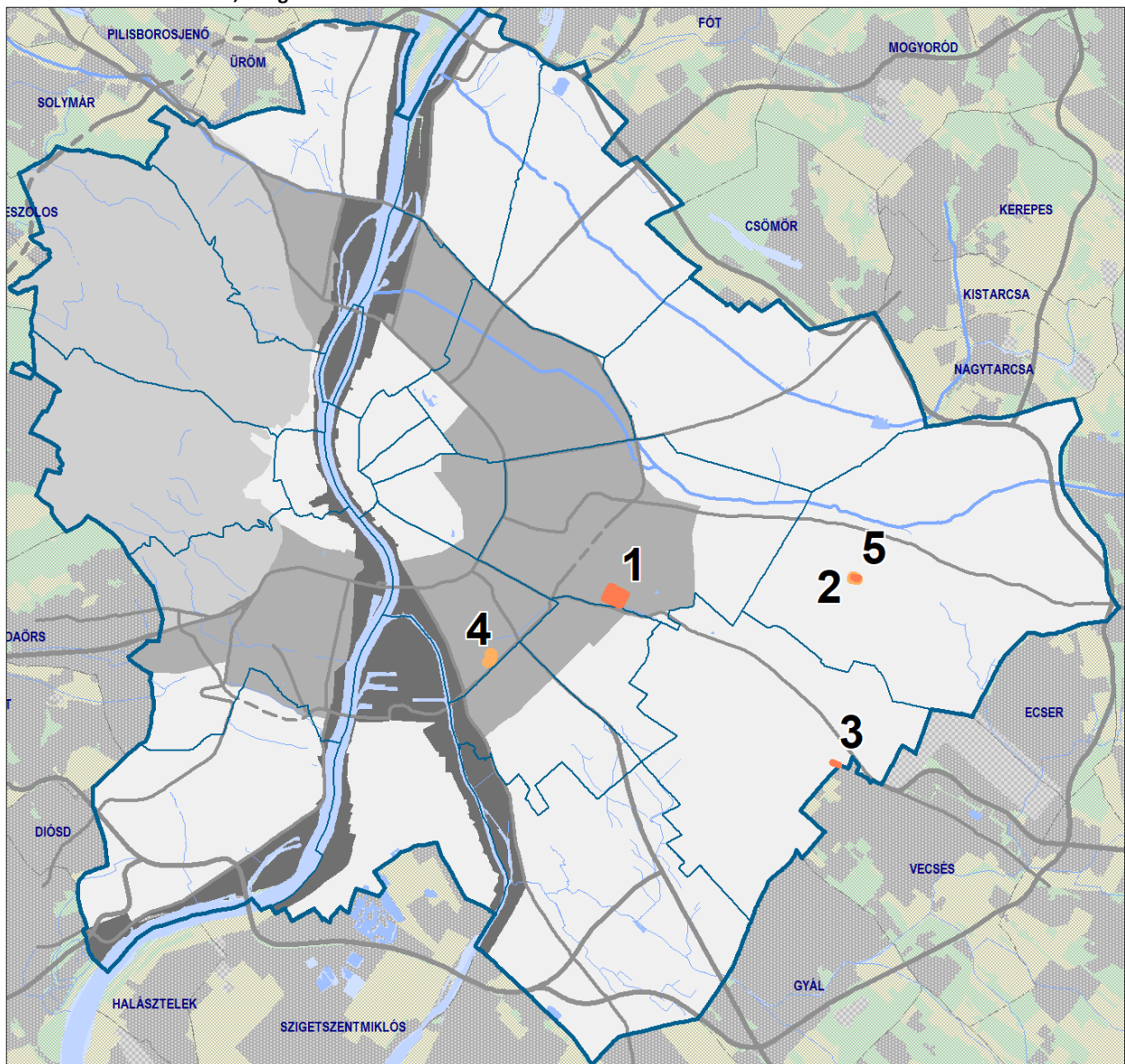
14. ssz.



**GAZDASÁGI TERÜLET**

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
<b>Gksz-1</b>				
1	X.	Gksz-2	19,52	A tényleges területhasználathoz illeszkedő területfelhasználás kijelölése
2	XVII.	KÖu-4	0,14	Közlekedési útkategória változás
3	XVIII.	KÖu-3	0,11	Telekhatár módosítás miatti jelentősebb korrekció
<b>Gksz-2</b>				
4	IX.	KÖk	0,76	Területrendezési tv. figyelembevétele miatti közlekedési infrastruktúra változás következtében módosuló területfelhasználás
5	XVII.	KÖu-4	0,15	Közüti terület jelentősebb pontosítása

104. ábra: Kereskedelmi, szolgáltató területek



Gksz-1

Gksz-2

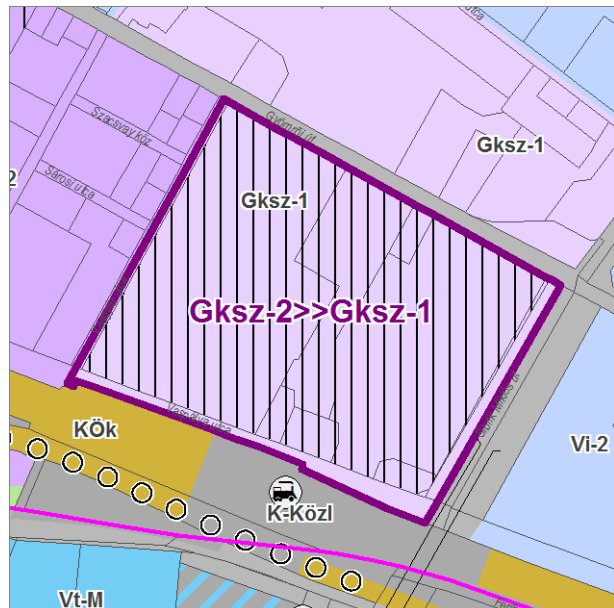
**1 ha-nál nagyobb terület:**

**1. sorszámú terület –X. kerület**

Sibrik Miklós út, Gyömrői út, Vasgyár utca és Vaspálya utca által határolt terület.

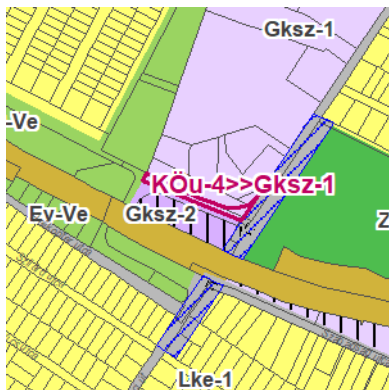
Terület: 19,5 ha

A terület fokozatos átalakulása következtében irodafunkció, K+F (kutatás-fejlesztés) célú rendeltetések, környezetbarát termelői funkciók létesítése van folyamatban, ezért indokolt a területet a „Gazdasági, jellemzően raktározásra és termelésre szolgáló terület” területfelhasználási egységből átsorolni gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület (**Gksz-1**) területfelhasználási egységbe. A tervezett beruházás megvalósulásával kisebb lesz a környezeti terhelés, mint a környező vagy a korábban itt üzemelő üzemek esetében, ezáltal javul a környezet állapota.

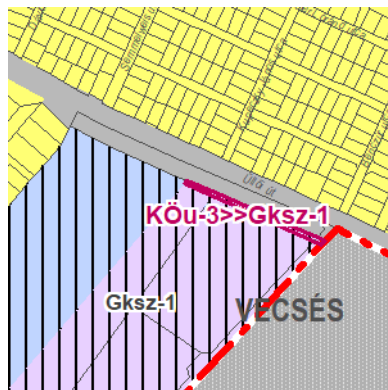


**1 ha-nál kisebb területek:**

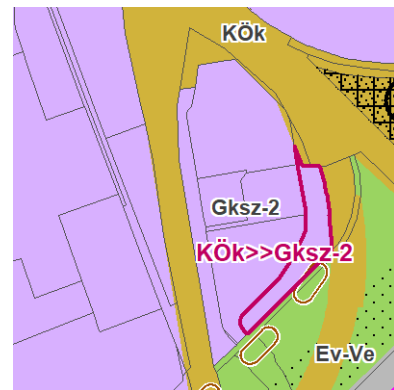
**2. ssz.**



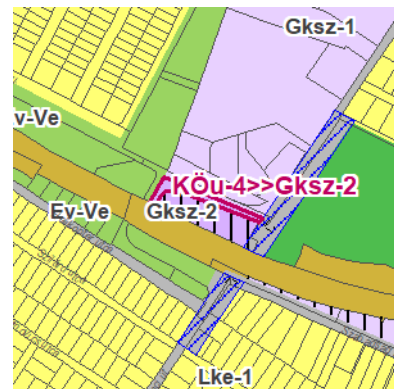
**3. ssz.**



**4. ssz.**



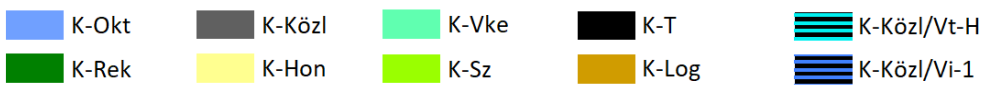
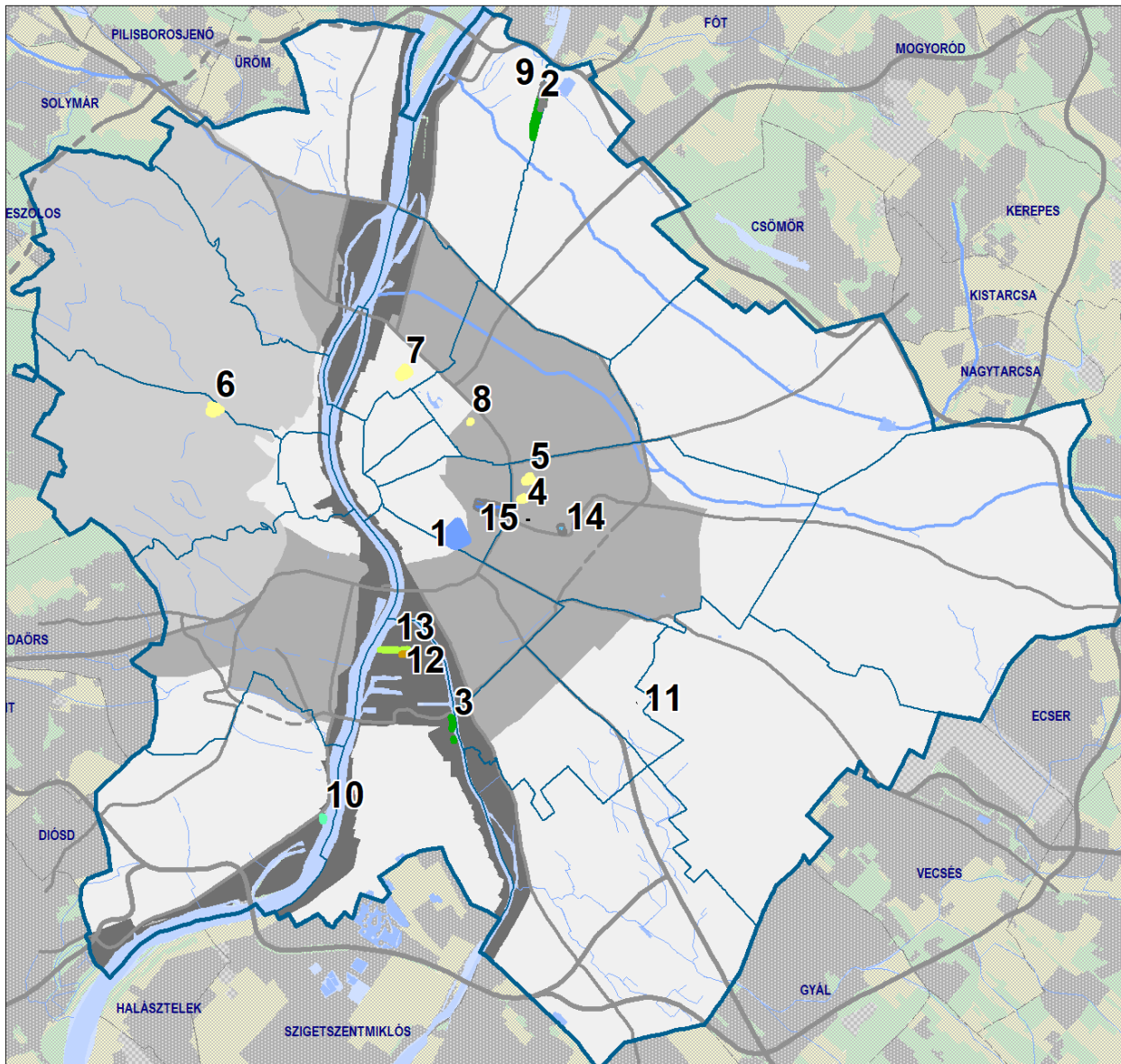
**5. ssz.**



## KÜLÖNLEGES TERÜLETEK

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
<b>K-Okt</b>				
1	VIII.	Vi-2	27,63	A tényleges területhasználathoz illeszkedő területfelhasználás kijelölése
<b>K-Rek</b>				
2	IV.	K-Közl	4,77	Új fejlesztési terület biztosítása a közlekedési létesítmények elhelyezésére szolgáló terület racionalizálásával
		K-Közl/Vt-H	4,09	
3	XXI.	KÖu-3	0,41	Közúti terület jelentősebb pontosítása
<b>K-Hon</b>				
4	X.	Vi-2	1,30	Honvédelmi Minisztérium állásfoglalása alapján
5	X.	Vi-2	2,76	Honvédelmi Minisztérium állásfoglalása alapján
6	XII.	Vi-2	5,14	Honvédelmi Minisztérium állásfoglalása alapján
7	XIII.	K-Rek	5,28	Honvédelmi Minisztérium állásfoglalása alapján
8	XIV.	Lk-2	0,12	Honvédelmi Minisztérium állásfoglalása alapján
<b>K-Közl</b>				
9	IV.	KÖk	0,32	A közlekedési létesítmények elhelyezésére szolgáló terület jelenlegi fejlesztési igényekhez igazítása
		KÖu-3	0,03	
		K-Közl/Vt-H	2,17	
<b>K-Vke</b>				
10	XXII.	Ek	0,12	A meglévő területhasználathoz illeszkedő területfelhasználás kijelölése
<b>K-T</b>				
11	XIX.	K-Sp	0,1	Temető bővítési területe
<b>K-Log</b>				
12	XXI.	KÖu	0,25	Közúti terület és csomópont pontosítása következtében
<b>K-Sz</b>				
13	XXI.	KÖu	1,3	Közúti terület és csomópont pontosítása következtében
<b>Többszintes területfelhasználás</b>				
<b>K-Közl/Vt-H</b>				
14	X.	K-Közl	1,33	A tervezett területhasználathoz illeszkedő területfelhasználás kijelölése
<b>Többszintes területfelhasználás</b>				
<b>K-Közl/Vi-1</b>				
15	VIII.	K-Közl	11,24	A 150/2019. (VI. 25.) Korm. rendelet alapján
		Vi-1	6,24	

105. ábra: Különleges terület



## 1 ha-nál nagyobb területek:

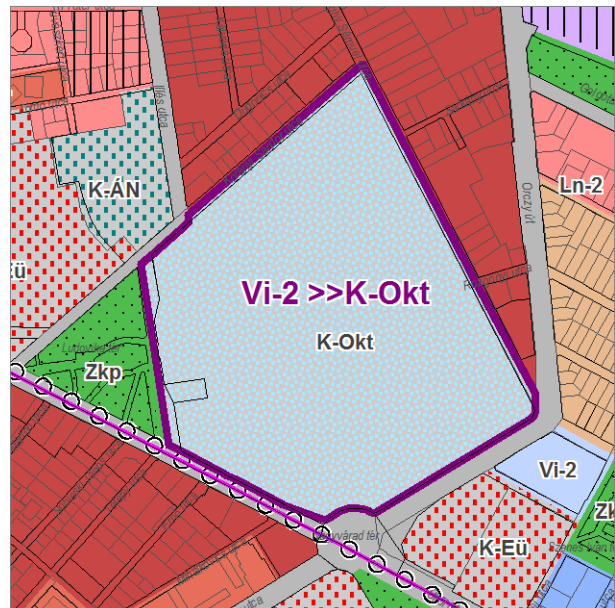
### 1. sorszámú terület – VIII. kerület

Korányi Sándor utca - Diószegi Sámuel utca - Orczy út- Ludovika tér által határolt terület.

Terület: 4,08 ha

A közelmúltban megvalósult fejlesztések (Nemzeti Közszerológati Egyetem Oktatási Épület, Nemzeti Közszerológati Egyetem Orczy úti Kollégium, Ludovika Aréna megépülése, Lovarda megújítás) nyomán, a terület tényleges használatához jobban illeszkedő „Különleges oktatási központok területe” (K-Okt) területfelhasználási egység kijelölése javasolt.

A területfelhasználási egységbe azok a jellemzően 3 ha-nál nagyobb oktatási létesítmények tartoznak, amelyek környezetüktől eltérő sajátos jellemzőkkel rendelkeznek, és vagy az országos felsőfokú intézmények közé tartoznak, vagy környezetükhöz képest az alapellátáson jelentősen túlmutató szereppel rendelkeznek, egyben nem képezik részét városközpontnak.

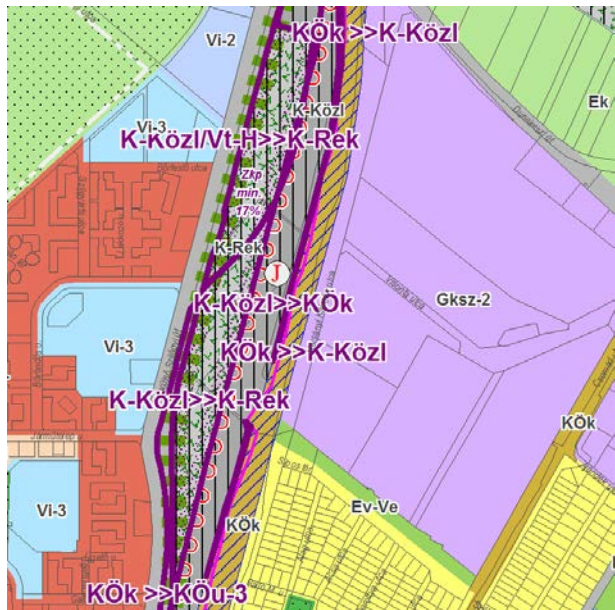


### 2. sorszámú terület – IV. kerület

Külső Szilágyi út – 70-es vasútvonal közötti terület.

Terület: 8,87 ha

A 2015. évben elfogadott TSZT-ben törlésre került az észak-déli metróvonal déli irányban (XIX. és XVIII. kerületek területe) tervezett meghosszabbítása. 2019-ben a vonal Káposztásmegyerig történő meghosszabbítására Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányterv készült, amely kizárólag az északi irányban tervezett, újpesti meghosszabbítás miatt megnövekedő terheléssel számolva racionalizálja a második járműtelephez szükséges területigényt. Ehhez a tervhez igazodva szükséges a különleges közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület (K-Közl) területfelhasználás lehatárolásának módosítása.



A közlekedési létesítmények számára már nem szükséges területen új különleges, nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület (K-Rek) fejlesztési terület került kijelölésre.

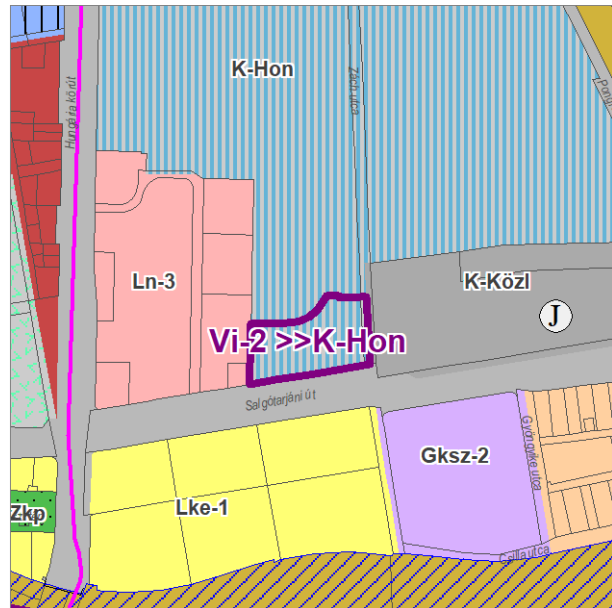
Ebbe a területfelhasználási kategóriába a nagy zöldfelülettel rendelkező, a lakosság és a turizmus számára jelentős, az aktív pihenést szolgáló területek tartoznak. A módosítás által a terület közhasználatára és a helyi lakosság számára rekreációs szolgáltatások növelése biztosítható. A korábbi, különleges közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló területtel ellentétben, amely kizárólag a tervezett közösségi közlekedési rendszer területigényére volt fenntartva. A területről törlésre került a magas intenzitást és funkcióúrsútséget lehetővé tevő kiemelt jelentőségű helyi központ terület (Vt-H) is, amely elsődlegesen a tervezett metróvégállomáshoz kapcsolódó ingatlanfejlesztések (iroda, kereskedelem, szolgáltatás, stb.) helyszínét biztosította volna.

#### 4. sorszámú terület – X. kerület

Salgótarjáni út menti HM irodaház

Terület: 1,3 ha

A Honvédelmi Minisztérium magasabb rendű jogszabályon (Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (MATrT.)) alapuló adatszolgáltatása és állásfoglalása alapján a 38900/14 hrsz.-ú ingatlant intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2) területfelhasználási egységből Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület (K-Hon) területfelhasználási egységbe szükséges átsorolni, a hatályos jogszabályoknak megfelelően.

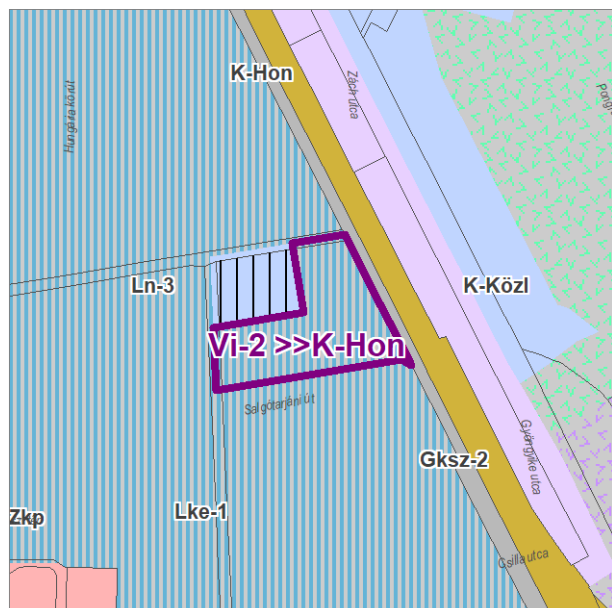


#### 5. sorszámú terület – X. kerület

TEK látogatóközpont

Terület: 2,76 ha

A Honvédelmi Minisztérium magasabb rendű jogszabályon (Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (MATrT.)) alapuló adatszolgáltatása és állásfoglalása alapján a 38903 hrsz.-ú ingatlant intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2) területfelhasználási egységből Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület (K-Hon) területfelhasználási egységbe szükséges átsorolni, a hatályos jogszabályoknak megfelelően.



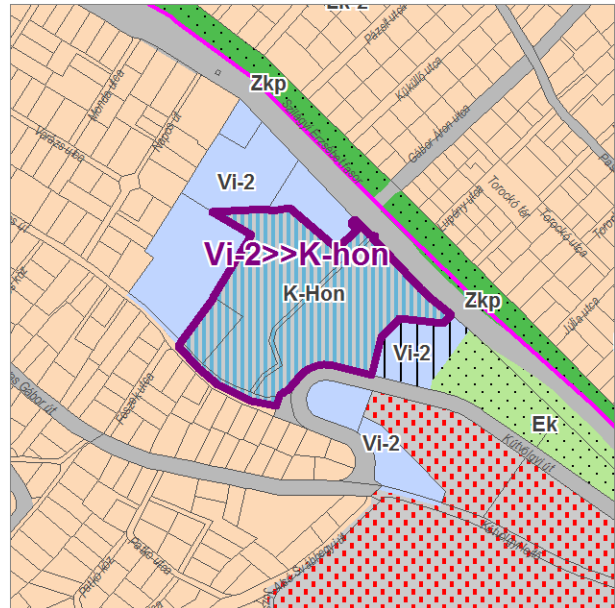


**6. sorszámú terület – XII. kerület**

Szilágyi Erzsébet fasor – 10733/9 hrsz.-ú telek – Kútvölgyi út – Virányos út – 10738 – 10739/1 és 10736/1 hrsz.-ú telkek által határolt terület.

Terület: 5,14 ha

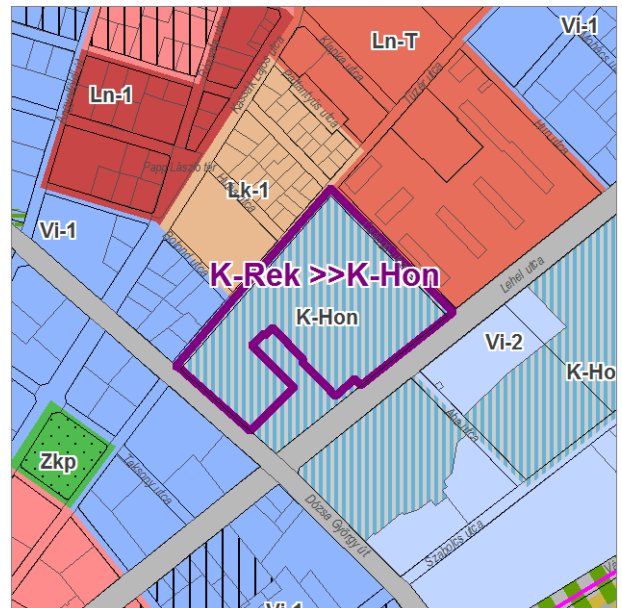
A Honvédelmi Minisztérium magasabb rendű jogszabályon (Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (MATrT.)) alapuló adatszolgáltatása és állásfoglalása alapján a 10733/10, 10736/2 és 10737 hrsz.-ú ingatlant intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2) területfelhasználási egységből Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület (K-Hon) területfelhasználási egységbe szükséges átsorolni, a hatályos jogszabályoknak megfelelően.

**7. sorszámú terület – XIII. kerület**

Dózsa György út – Tüzér utca – Csángó utca – Lehel utca által határolt terület.

Terület: 5,28 ha

A Honvédelmi Minisztérium magasabb rendű jogszabályon (Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (MATrT.)) alapuló adatszolgáltatása és állásfoglalása alapján a 27999 hrsz.-ú ingatlant Nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület (K-Rek) területfelhasználási egységből Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület (K-Hon) területfelhasználási egységbe szükséges átsorolni, mivel a hatályos jogszabályok nem adnak lehetőséget a kéréstől való eltérésre.

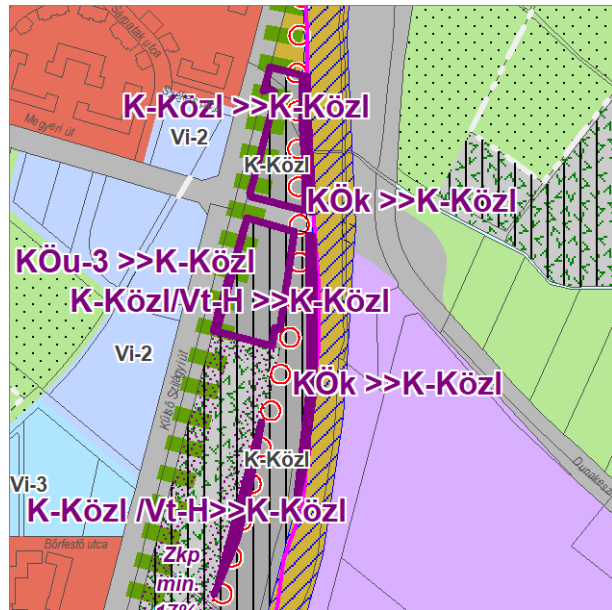


**9. sorszámú terület – IV. kerület**

Külső Szilágyi út – 70-es vasútvonal közötti terület.

Terület: 2,52 ha

2019-ben az M3 metró vonal Káposztásmegyerieg történő meghosszabbítására Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányterv készült, amelynek figyelembe vételével az új fejlesztési szándékokhoz igazítva szükséges a területfelhasználás felülvizsgálata. A térségben a közhasználatot és a helyi lakosság számára rekreációs szolgáltatások bővítését lehetővé tevő területfejlesztési szándékok kerültek előtérbe. Ennek támogatása érdekében a területről törlésre került a kétszintes területfelhasználás, a magas beépítési intenzitást lehetővé tevő kiemelt jelentőségű helyi központ terület (Vt-H), amely elsődlegesen a tervezett metróvégállomáshoz kapcsolódó ingatlanfejlesztések (iroda, kereskedelem, szolgáltatás, stb.) helyszínét biztosította volna.

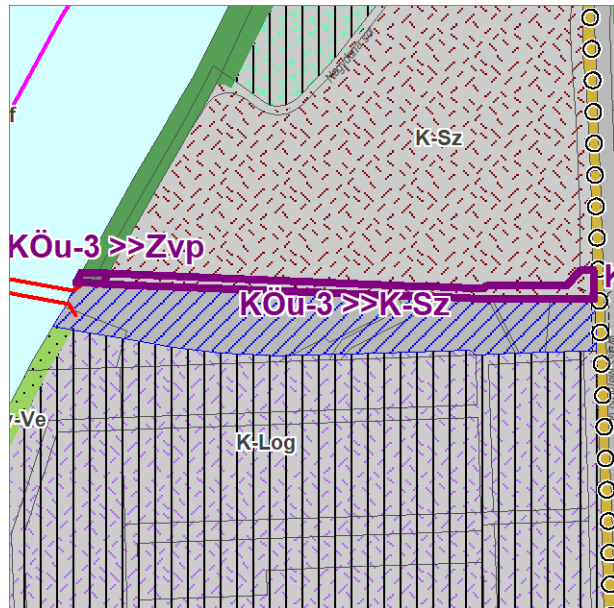
**13. sorszámú terület – XXI. kerület**

Weiss Manfréd út - tervezett Galvani híd kapcsolódó úthálózatának keresztezése

Terület: 1,39 ha

A Galvani híd és kapcsolódó úthálózatának tervezési folyamatában a Weiss Manfréd úttal alkotott korábbi csomóponti elképzelés felülvizsgálatra került. A korábbi, a HÉV pályát is külön szintben keresztező megoldás helyett várhatóan szintbeni közúti kialakítás valósul meg, amelyből csak a HÉV pálya kerül kiemelésre.

A közúti csomóponti területek szűkítése mellett a körút folyópályája számára irányadó jelleggel biztosított területek ésszerűsítésére is sor kerül, mivel nem autópálya jellegű, hanem városias megjelenésű körút kialakítása a cél, továbbá a K-Sz és K-Log területfelhasználás nem igényli területigényes szerviz utak feltétlen kialakítását.

**15. sorszámú terület – VIII. kerület**

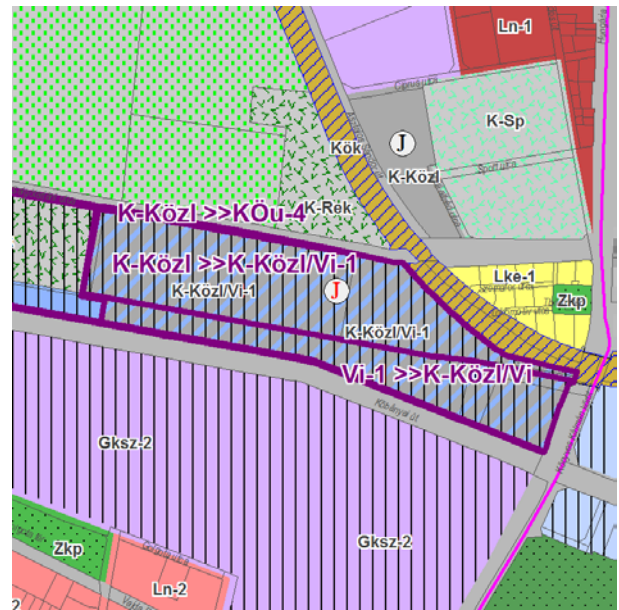
Salgótarjáni u. - vasútvonal - Könyves Kálmán krt. - Kőbányai út - 38820/3 hrsz.-ú telek által határolt terület.

Terület: 17,48 ha

A Magyar Testgyakorlók Köre Budapest létesítményfejlesztési programjának megvalósításával összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 150/2019. (VI. 25.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése szerint Budapest VIII. kerület, belterület 38831, 38830/1, 38820/3 és 38820/4 helyrajzi

számú, illetve az ezen ingatlanokból a telekalakítási eljárásban hozott döntés véglegessé válását követően kialakított ingatlanok érintettek

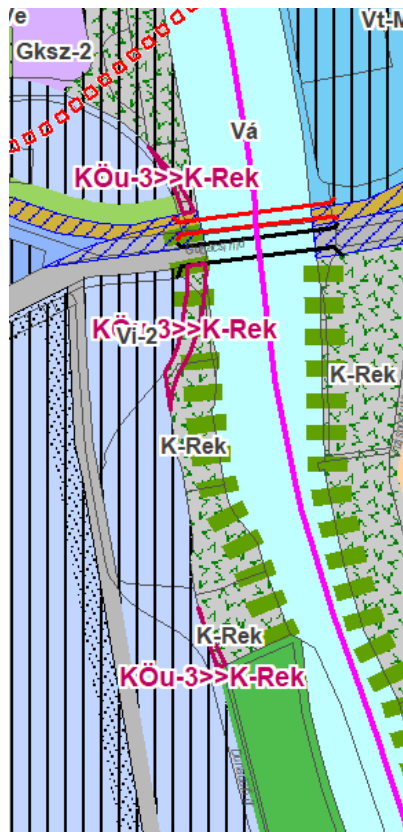
A hatályos TSZT különleges közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület (K-Közl) területfelhasználási egységet jelöl az érintett területen. A javasolt K-Közl/Vi-1 többszintes területfelhasználás kijelölése egyrészt megfelelő keretet biztosít a BKK Zrt. által régóta ide tervezett központi villamosremíz felépüléséhez, másrészt a többszintes területhasználattal (Vi-1) kiegészült területfelhasználási kategória alkalmazásával lehetőséget nyílik a területen a sport, illetve szálláshely-szolgáltató rendeltetések elhelyezésére. A módosítás előirányozza a komplex, városias területhasználatot. A tervezett remíz felülépítésével jelentős mennyiségű vegyes funkciójú szintterület és új zöldfelület létesíthető, így biztosítható a városüzemeltetési területen is a városszerkezethez illeszkedő urbánus, vegyes területhasználat.



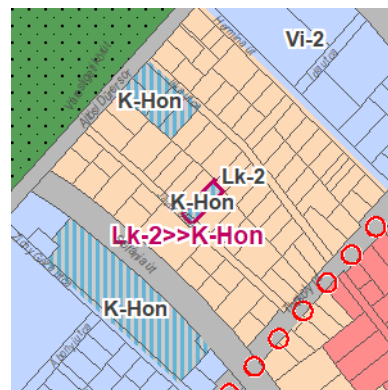
A Kőbányai út mentén továbbra is lehetőség nyílik városképileg előnyös, városias térfalat kialakító vegyes használatú, elsősorban zajra kevésbé érzékeny funkciók iroda, szállás és intézményi rendeltetéseket tartalmazó épületek elhelyezésére.

**1 ha-nál kisebb területek:**

**3. ssz.**



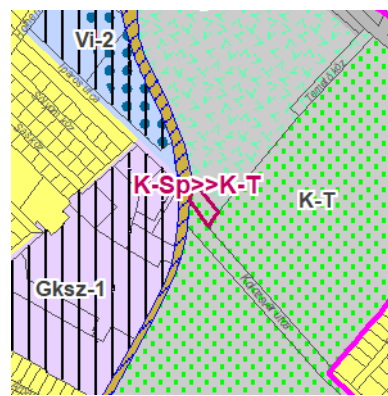
**8. ssz.**



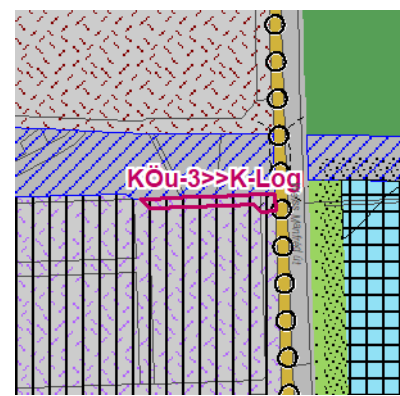
**10. ssz.**



**11. ssz.**



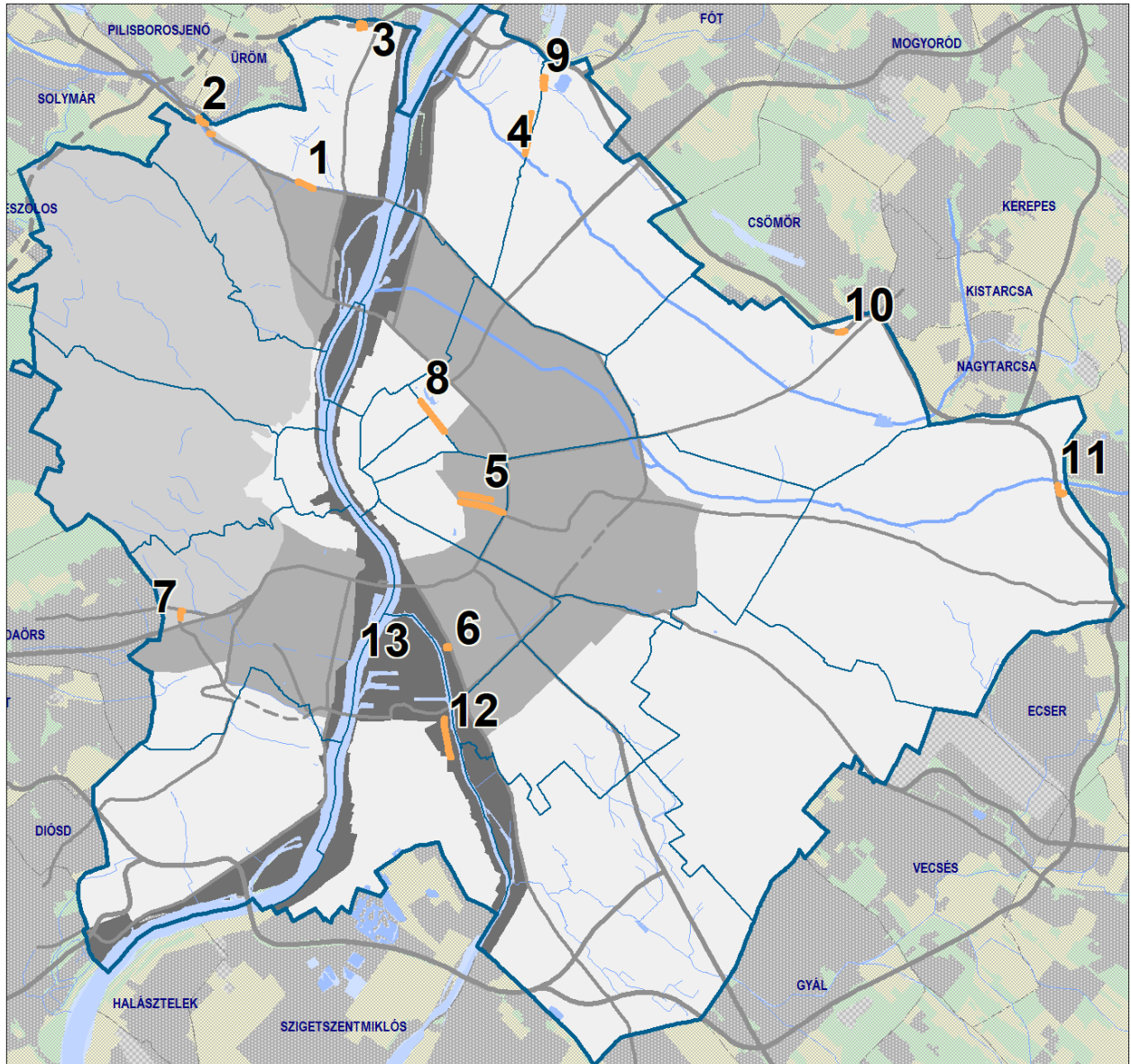
**12. ssz.**



**3.2.1.2. BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK****KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖZMŰ ELHELYEZÉSI, HÍRKÖZLÉSI TERÜLETEK****Közúti közlekedési terület (KÖu)**

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
1	III.	KÖk	0,25	Közlekedési infrastruktúra (Körvasút menti körút) területének pontosítása NIF Zrt. adatszolgáltatása alapján
2	III.	Ev	0,33	Közlekedési infrastruktúra (M10) helyigényének pontosítása NIF Zrt. adatszolgáltatása alapján
3	III.	Ev	1,81	Közlekedési infrastruktúra (M0) helyigényének biztosítása NIF Zrt. adatszolgáltatása alapján
4	IV.	KÖk	1,75	Villamos által igénybevett terület területfelhasználás váltása M3 metró vonal meghosszabbítása RMT alapján
5	VIII.	K-Rek	0,22	Közlekedési infrastruktúra (Kőbányai út) helyigényének biztosítása tanulmányterv alapján
		K-Közl	0,23	
		Vi-1	0,48	
6	IX.	KÖk	0,42	Területrendezési tv. figyelembevétel miatti közlekedési infrastruktúra változás következtében módosuló területfelhasználás
7	XI.	K-Közl	0,30	Közlekedési infrastruktúra (Dél-Budai tehermentesítő út) helyigényének pontosítása tanulmányterv alapján
8	XIV.	Vi-1	0,16	Közlekedési infrastruktúra (Dózsa György út) területének pontosítása KÉSZ alapján
		Zvp	0,41	
9	XV.	Ev	1,45	Közlekedési infrastruktúra (P+R parkoló) helyigényének biztosítása RMT alapján
10	XVI.	Ev	0,11	Közlekedési infrastruktúra (M0) területének pontosítása
11	XVII.	Ev	0,25	Közlekedési infrastruktúra (M0) területének pontosítása
		Ek	0,14	
12	XXI.	Vi-2	2,38	Közlekedési infrastruktúra módosítása csepeli Szabadkikötő vasúti kapcsolatának fejlesztési terve és a XXI. kerület javaslata alapján
13	XXI.	K-Log	0,01	Közúti terület és csomópont pontosítása következtében

106. ábra: Közúti közlekedési terület



**1 ha-nál nagyobb területek:**

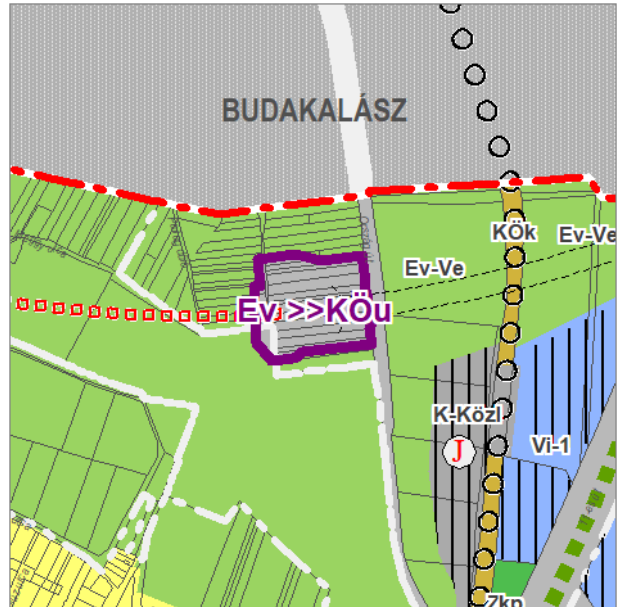
**3. sorszámú terület – III. kerület**

Az Ország út nyugati oldalán kijelölt közúti közlekedési terület.

Terület: 1,81 ha

Az országos gyorsforgalmi úthálózat részét képező M0 gyűrű Északi szektorának hiányzik a 11. sz.-10. sz. főutak közötti szakasza, amely a terepadottságok miatt jelentős részben műtárgyként (hídon és alagútban) fog megvalósulni.

A jelenleg hatályos, Távlati közúti fejlesztés közelítő nyomvonalát felváltó, tényleges területbiztosítás a NIF Zrt. tervezetében meghatározásra került. (KÖu) Közúti közlekedési területfelhasználási egységbe sorolandó terület, a Budakalász felől építendő híd és az Üröm felé létesülő alagút jelölése váltja fel.



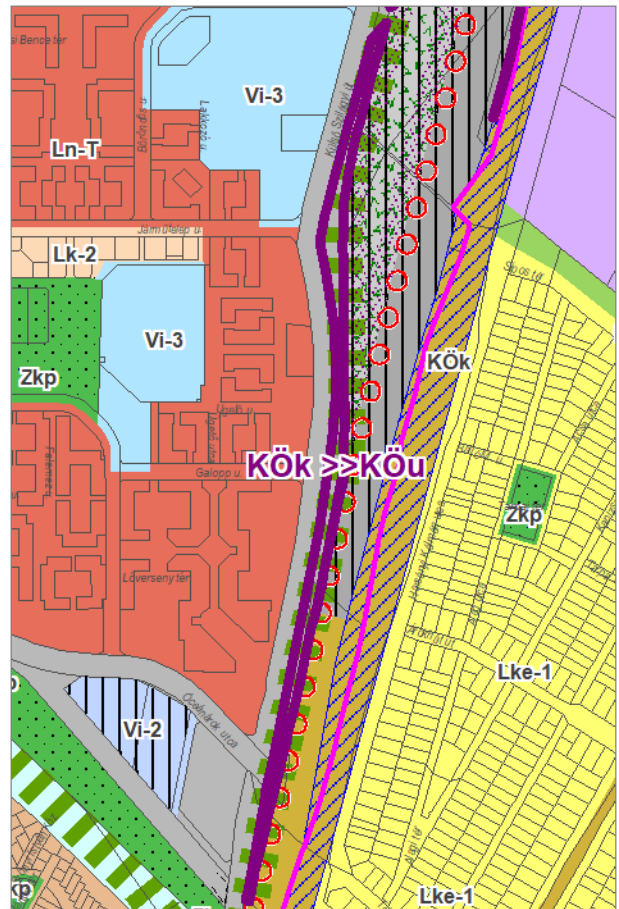
**4. sorszámú terület –IV. kerület**

A Külső Szilágyi út – 70-es vasútvonal közötti terület.

Terület:1,75 ha

2019-ben az M3 metró vonal Káposztásmegyerrig történő meghosszabbítására Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányterv készült, amelynek figyelembevételével szükséges volt a területfelhasználás felülvizsgálata.

A tervezett metróvonal nem a mai villamospálya felhasználásával valósulna meg, hanem a Külső Szilágyi út mellől a meglévő vasútvonal közelébe került az RMT-ben. A metró meghosszabbítás számára korábban a Külső Szilágyi út mentén biztosított (KÖk) Kötőpályás közlekedési területfelhasználási egységbe sorolt terület ezért a jövőben (KÖu) Közúti közlekedési területfelhasználási egységbe sorolt területként a kerékpáros infrastruktúra fejlesztését szolgálhatja.

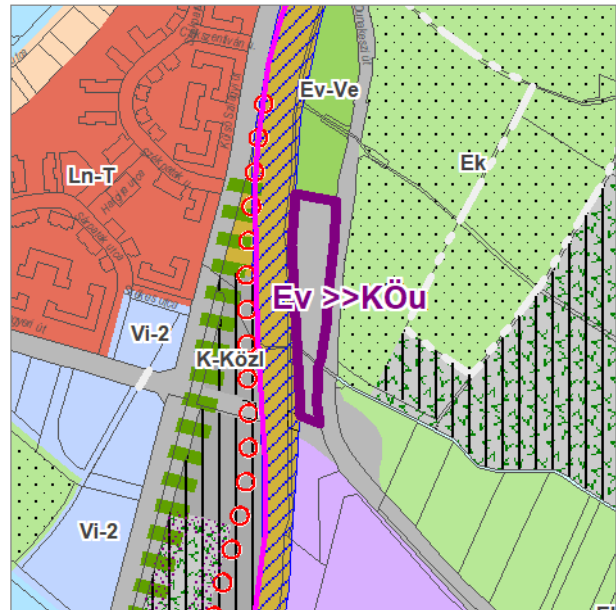


### 9. sorszámú terület – XV. kerület

A Dunakeszi út és a 70-es vasútvonal között lévő terület.

Terület:1,45 ha

2019-ben az M3 metró vonal Káposztásmegyerig történő meghosszabbítására Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányterv készült, amelynek figyelembevételével az M0-M2 autópálya csomópont közvetlen közelébe kerülő metró végállomáshoz kapcsolódóan, a Káposztásmegyeri lakótelepet nem zavaró elhelyezkedéssel, nagy kapacitású P+R parkoló számára kerül sor területbiztosításra a (KÖu) Közúti közlekedési területfelhasználási egységbe sorolt terület kijelölésével.



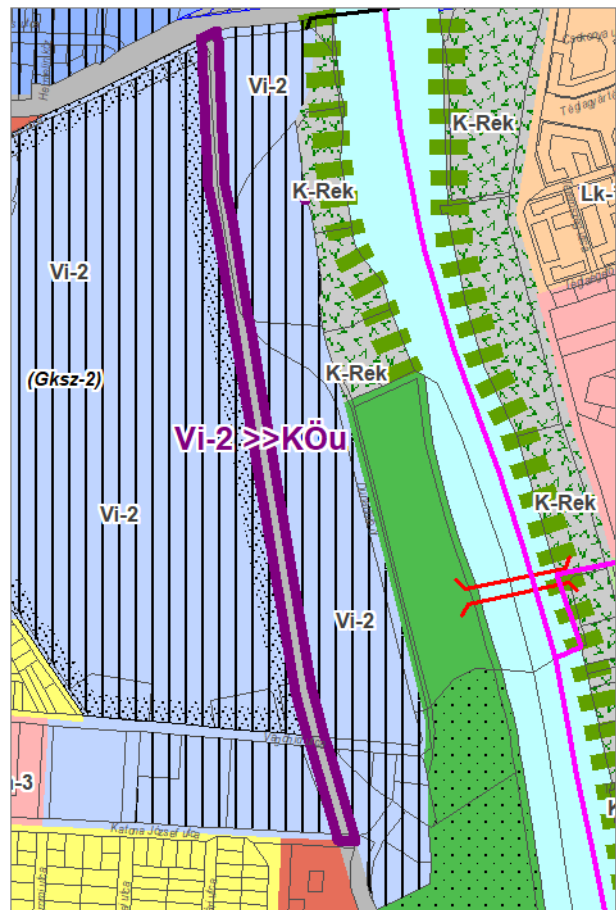
### 12. sorszámú terület – XXI. kerület

A Dunadűlő út vonala a Széchenyi István út és az Ady Endre út között

Terület:2,38 ha

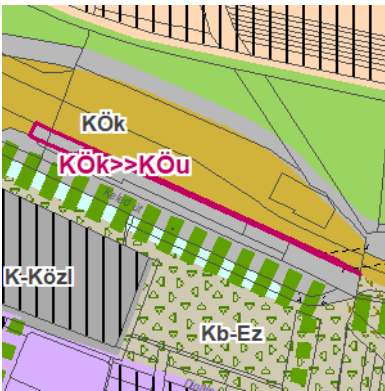
Csepel keleti oldalán az egyetlen észak-déli irányú főúthálózati elemet a Hollandi út jelenti, amelynek a tervezett Körvasút menti körút nyomvonaláig tartó, északi irányú meghosszabbítása korábban a Dunadűlő út és a Ráckevei-Soroksári Duna-ág partján volt tervezett.

Korábbi tanulmányterv és a tényleges területhasználat alapján a nyomvonal módosításra kerül, az értékes vízpart helyett végig a Dunadűlő út nyomvonalának felhasználásával éri el az Ady Endre utat (Gubacsi hidat).

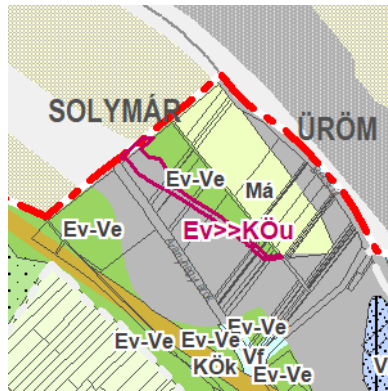


1 ha-nálkisebb területek:

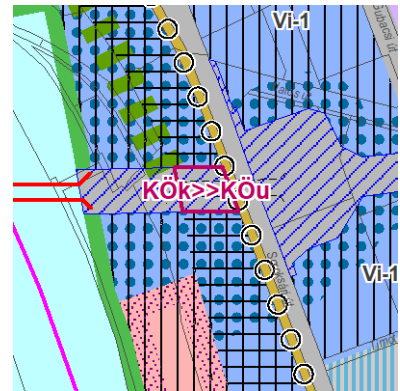
1. ssz.



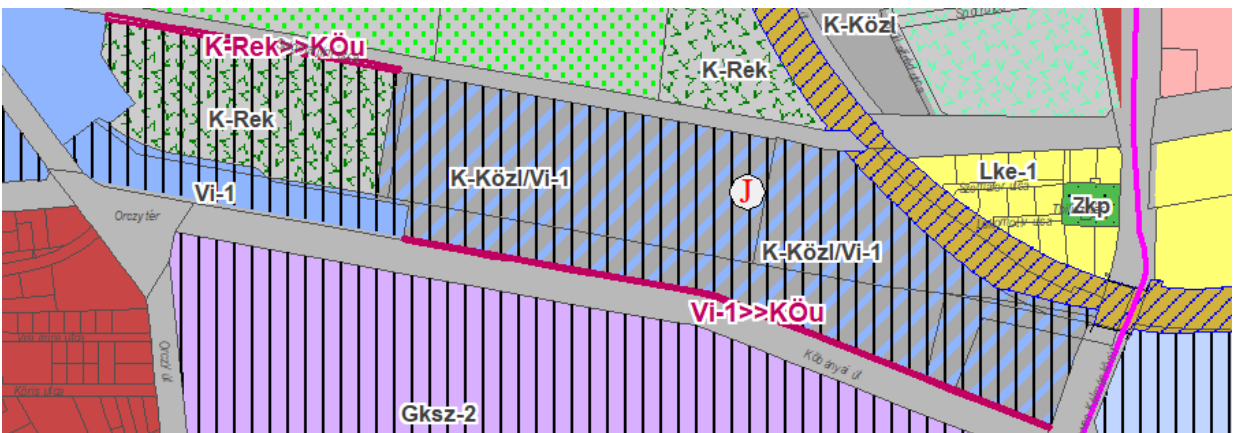
2. ssz.



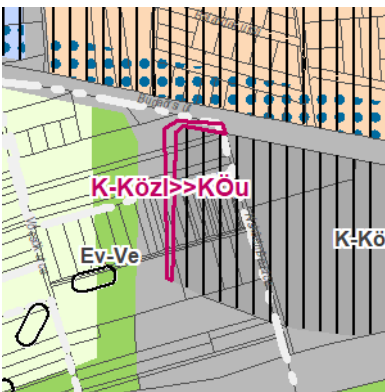
6. ssz.



5. ssz.



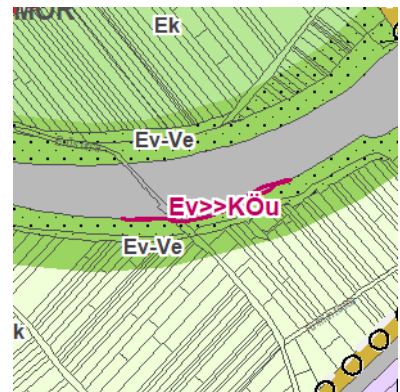
7. ssz.



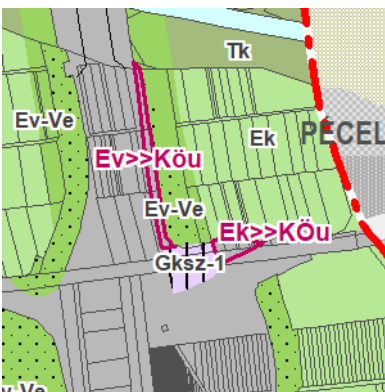
8. ssz.



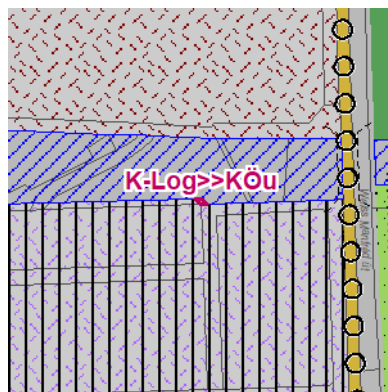
10. ssz.



11. ssz.



13. ssz.

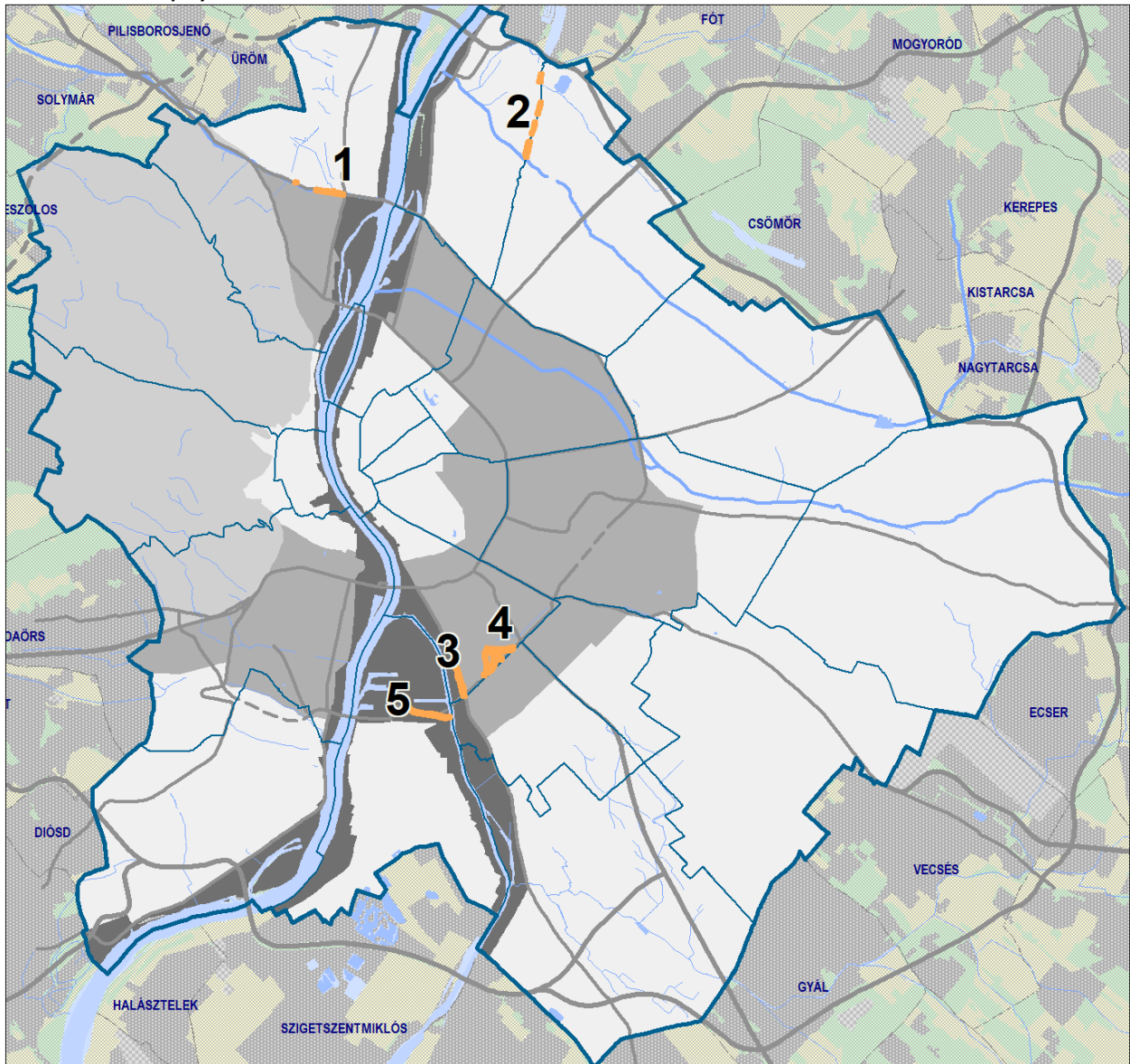




## Kötőpályás közlekedési területek (KÖk)

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
1	III.	KÖu-2	1,00	Közlekedési infrastruktúra (Körvasút menti körút) területének pontosítása NIF Zrt. adatszolgáltatása alapján
2	IV.	K-Közl	1,62	A közlekedési létesítmények elhelyezésére szolgáló terület jelenlegi fejlesztési igényekhez igazítása
		KÖu-3	0,39	
3	IX.	Vi-2	2,23	Közlekedési infrastruktúra módosítása az elővárosi vasúti forgalom Budapest-Ráckeve HÉV vonal forgalmával közös, Kálvin térig történő bevezetése miatt
		KÖu	0,47	
4	IX.	Ev	2,89	Területrendezési tv. figyelembevételé miatti közlekedési infrastruktúra változás következtében módosuló területfelhasználás
		Gksz-2	2,40	
		KÖu	0,10	
5	XXI.	Vi-2	0,52	Közlekedési infrastruktúra módosítása csepeli Szabadkikötő vasúti kapcsolatának fejlesztési terve alapján
		KÖu-2	1,65	

107. ábra: Kötőpályás közlekedési terület

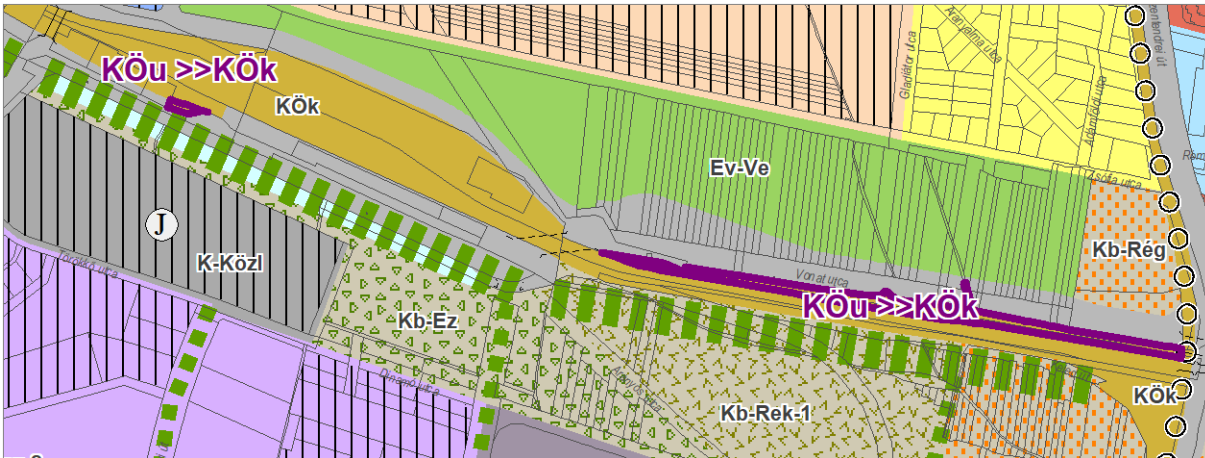


**1 ha-nál nagyobb területek:**

**1. sorszámú terület – III. kerület**

A Hosszúréti patak partjai a Szentendrei út és a Pomázi út között.

Terület: 1,0 ha



Az elmúlt években teljesen átépítésre került (2. vágány létesítése, villamosítás) a 2-es vasútvonal, a létrejött vasúti infrastruktúra figyelembe vételével a (KÖk) Kötőpályás közlekedés terület területfelhasználási egység határa pontosításra került.

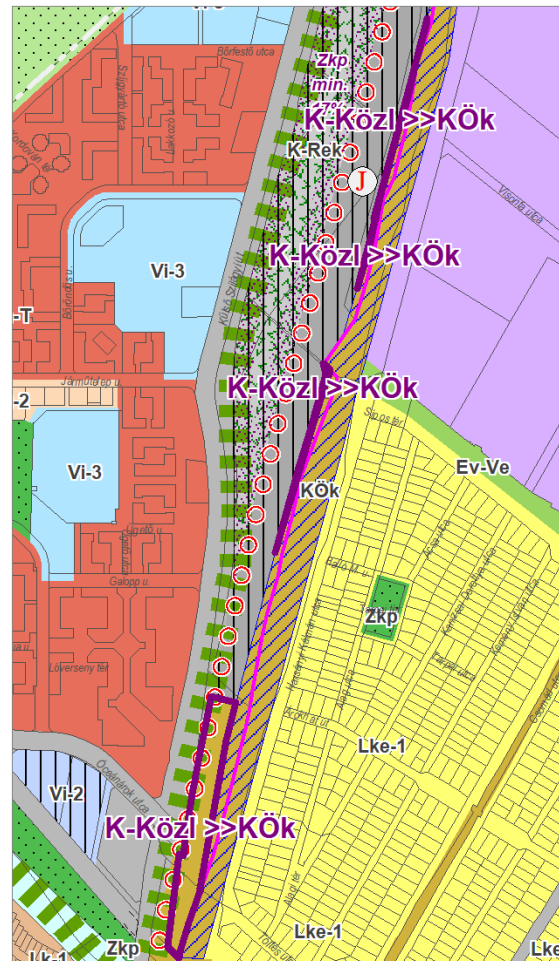
**2. sorszámú terület – IV. kerület**

A Külső Szilágyi út – 70-es vasútvonal közötti terület.

Terület: 2,01 ha

2019-ben az M3 metró vonal Káposztásmegyeryig történő meghosszabbítására Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányterv készült, amelynek figyelembevételével az új fejlesztési szándékokhoz igazítva szükséges a területfelhasználás felülvizsgálata.

Az M3 metró vonal tervezett meghosszabbításának, új végállomásának és létesülő járműtelepének, valamint a vasúti közlekedés területigényének megfelelően pontosításra kerül a metró infrastruktúráját befogadó (K-Közl) Különleges közlekedési terület és a vasút infrastruktúráját befogadó (KÖk) Kötőpályás közlekedés terület területfelhasználási egységeinek határa.

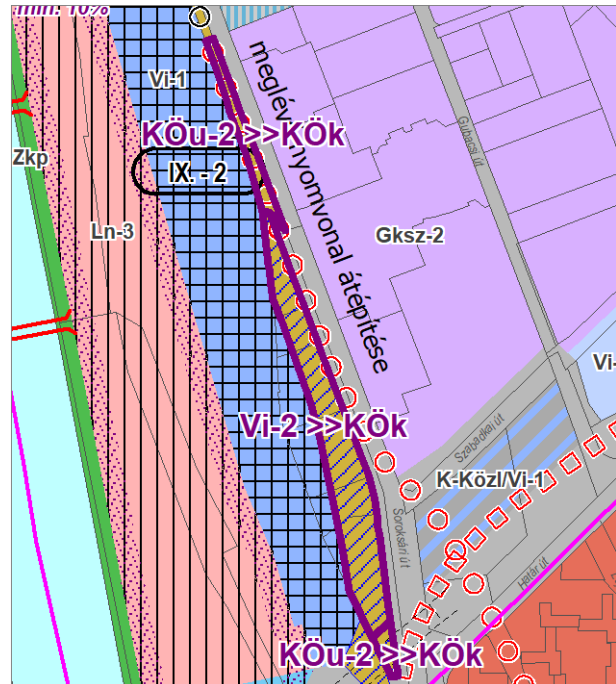


### 3. sorszámú terület – IX. kerület

A Soroksári út nyugati oldalához kapcsolódó terület a Szabadkai út térségében.

Terület: 2,70 ha

A Budapest-Ráckeve és a Budapest-Csepel HÉV vonalak összekötésre és közös nyomvonalon a Kálvin térig bevezetésre kerülnek. A Szabadkai út térségében a helyi érdekű vasút és a vasút infrastruktúrájának összekötése lehetőséget ad a Kelebiai vasútvonal elővárosi vonat forgalmának az integrálására, a Kálvin térig történő beközelkedtetésére.

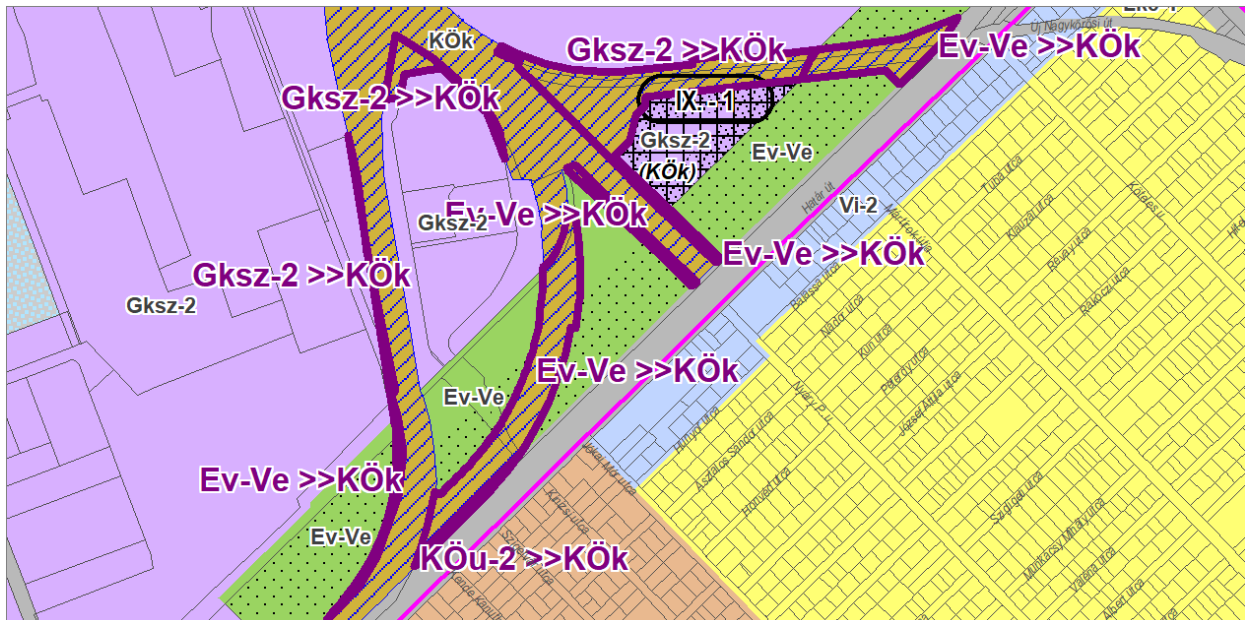


### 4. sorszámú terület – IX. kerület

A Határ út menti vasúti terület.

Terület: 5,39 ha

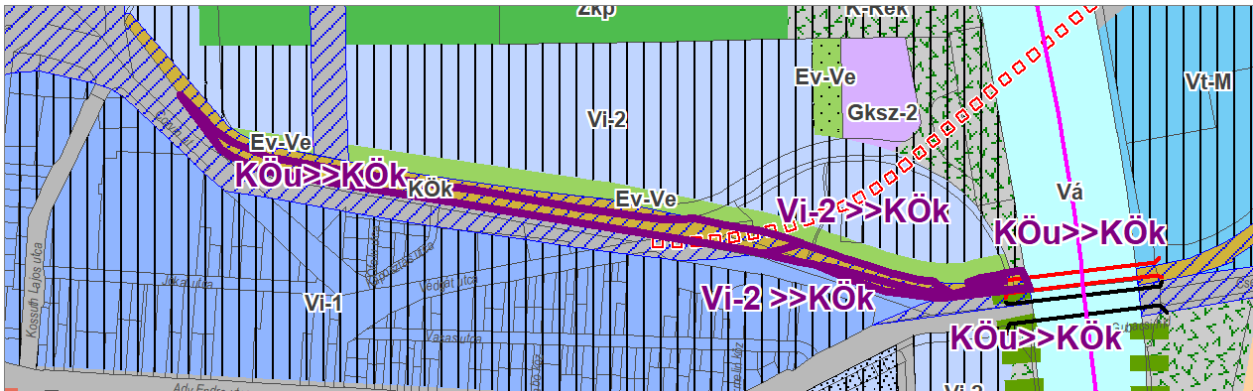
A Kelebiai vasútvonal távolsági személyvonat forgalma és tehervonat forgalma a jövőben a Duna part helyett a Ferencvárosi rendező-pályaudvar területén keresztül éri el a Déli Körvasút vonalát Buda és Pest irányában egyaránt. Az új átmenő kapcsolatok kialakítása és a tehervonatok rendezésének fenntartása a rendező-pályaudvar részleges átalakítását (gurító domb, kihúzó vágányok) is igényli.



**5. sorszámú terület – XXI. kerület**

A Védgát utca északi oldala.

Terület: 2,17 ha

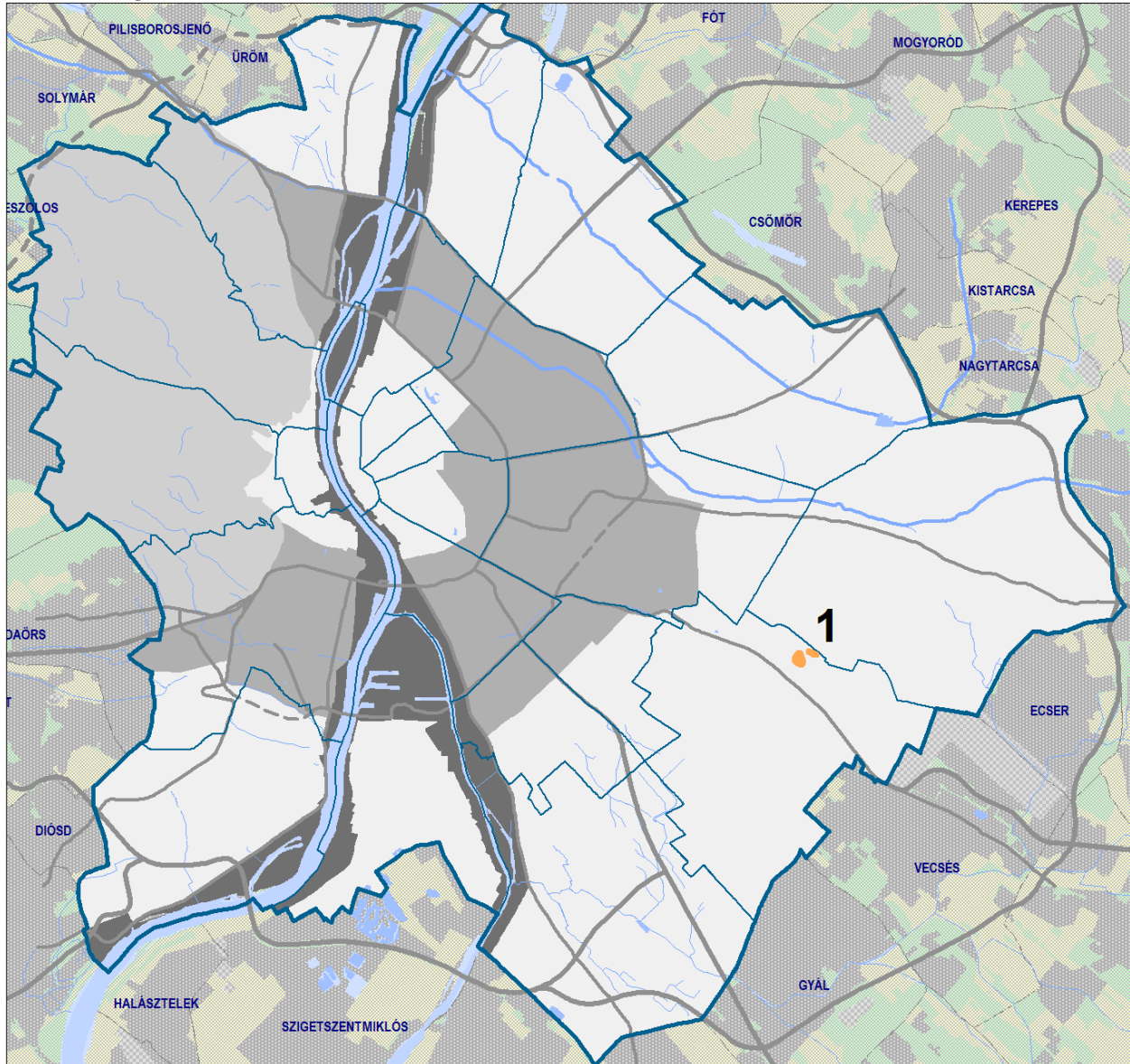


A csepeli Szabadkikötő (teherkikötő) meglévő vasúti kapcsolatának fejlesztéséhez szükséges a vasúti infrastruktúrát befogadó KÖk területfelhasználási egység lehatárolásának módosítása az elkészült vasúti tervek alapján.

## Légi közlekedési területek (KÖI)

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
1	XVII.	Ek	4,19	Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér területének pontosítása a tényleges állapot szerint.

108. ábra: Légi közlekedési terület



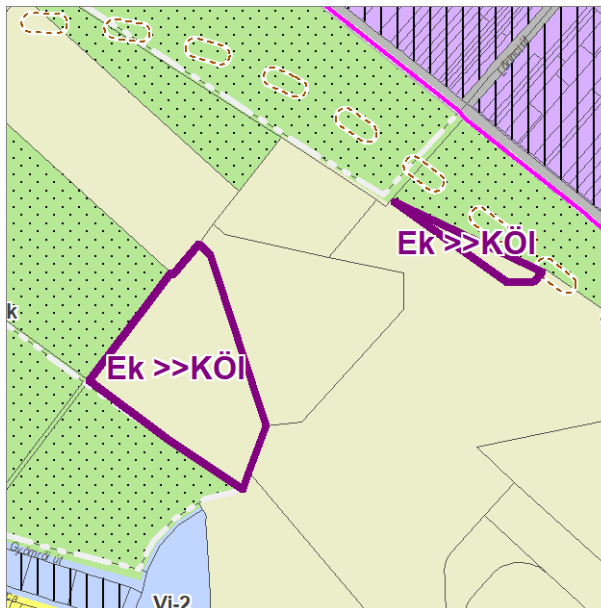
**1 ha-nál nagyobb terület:**

**1. sorszámú terület – XVIII. kerület**

A Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér

Terület: 4,19 ha

A nemzetközi légikikötő területének pontosítására a tényleges területhasználat alapján került sor.



**ZÖLDTERÜLET**

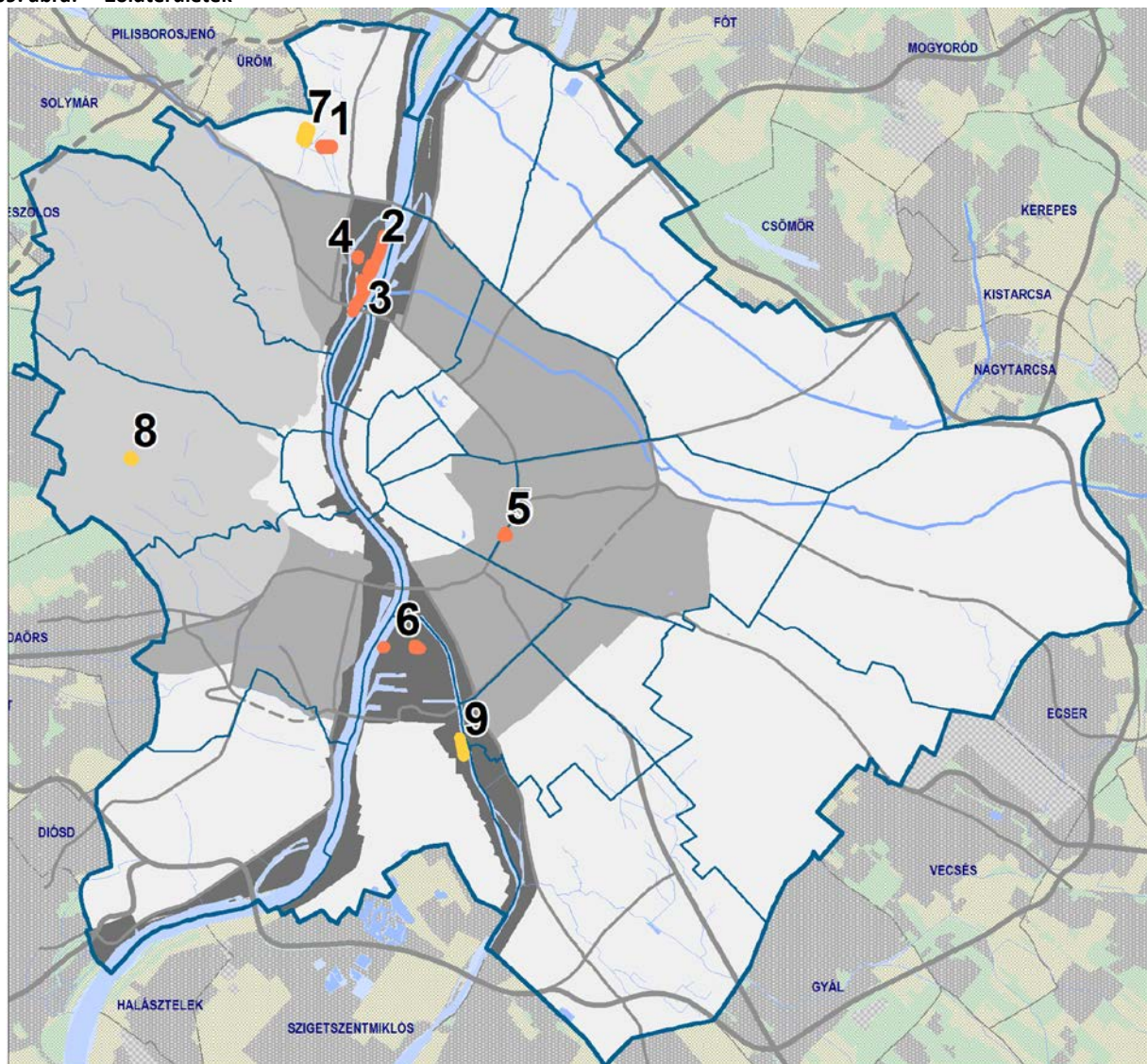
**Városi park (Zvp)**

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
1	III.	Lke-1	2,4	Fővárosi jelentőségű védett természeti területtel határos, védelemre érdemes természeti terület
2	III.	K-Rek	6,14	Hatályos építési szabályozásnak megfelelő átsorolás
3	III.	Zkp	2,34	Csatlakozó területfelhasználási egységhez igazodás
4	III.	Ek	0,2	Meglévő épület, közpark funkcióhoz kapcsolódás
5	X.	KÖu-2	0,41	Meglévő funkció: közpark
6	XXI.	KÖu-3	0,82	Közúti terület jelentősebb pontosítása

**Közkert, közpark (Zkp)**

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
7	III.	Ek	4,58	Meglévő funkció: közpark 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
8	XII.	Vi-2	0,5	Normafa Kapuja, tervezett közpark
9	XXI.	KÖu-3	0,55	Közúti terület jelentősebb pontosítása

109. ábra: Zöldterületek



Orange square: Zvp      Yellow square: Zkp

**1 ha-nál nagyobb területek:**

**1. sorszámú terület – III. kerület**

Mocsáros-dűlő területén

Terület: 2,4 ha

A fővárosi tulajdonú terület határos a fővárosi jelentőségű védett természeti területtel és természetvédelmi szempontból értékes. A jelenlegi védett terület kiterjesztésére vonatkozó javaslat szerepel a 3.2.5. Zöldfelület, táj- és természetvédelem című fejezetben (1. sorszámú terület). A természeti értékek védelme szempontjából javasolt a hatályos tervben szereplő Kertvárosias, intenzív beépítésű lakóterület (Lke-1) helyett a szomszédos Városi park (Zvp) területfelhasználási egységbe sorolás.

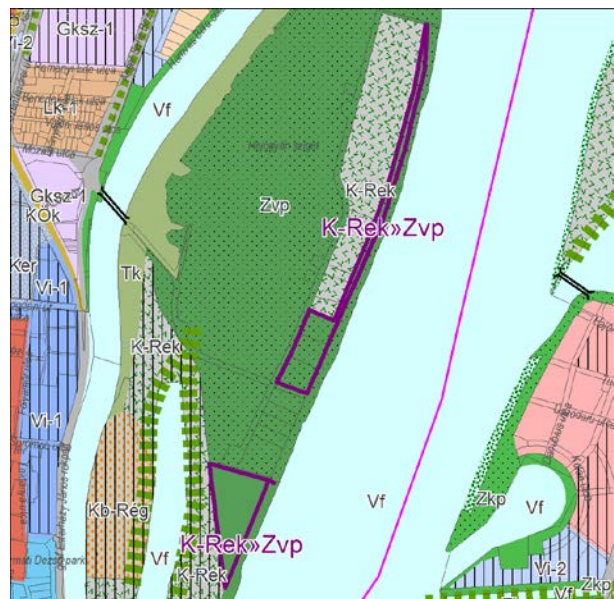


**2. sorszámú terület – III. kerület**

Óbudai-sziget területén

Terület: 6,14 ha

A fővárosi tulajdonú, a hatályos településszerkezeti tervben Különleges rekreációs területként szereplő terület a hatályos Duna-parti építési szabályzatban, illetve a Duna-parti kerületi építési szabályzatban közpark (Kt-Zkp) övezetbe sorolt. A tervezett többfunkciós közösségi tér, sport és rekreációs park számára kijelölt új övezet a zöldfelületek arányának megőrzését biztosítja. A jelölt telkek, telekrészek átsorolása javasolt, az Óbudai-szigeten alkalmazott Városi park (Zvp) területfelhasználási egységbe, az Óbudai-szigetre készült tanulmánytervnek megfelelően.



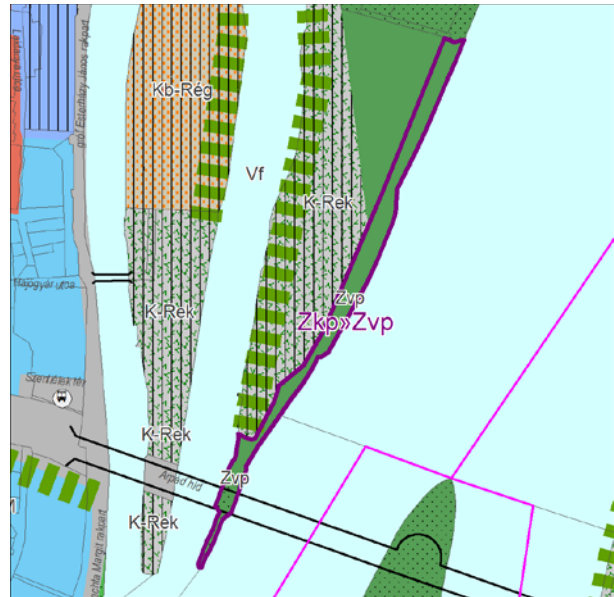


**3. sorszámú terület – III. kerület**

Óbudai-sziget területén

Terület: 2,34 ha

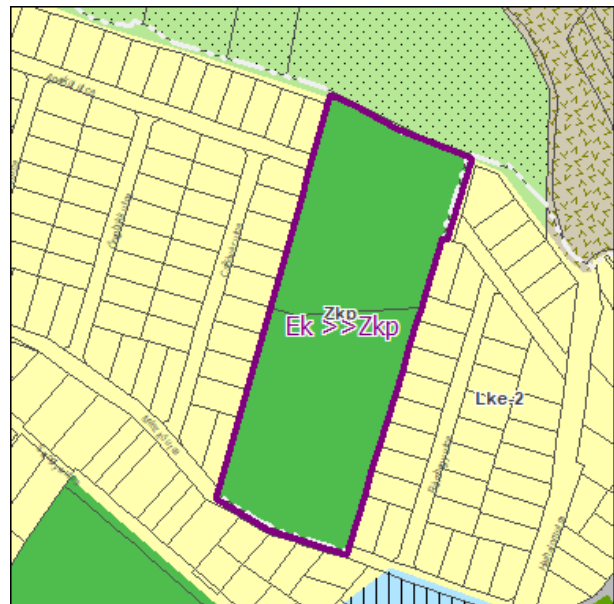
A csatlakozó, 2. sorszámmal jelölt terület területfelhasználási egységének módosításával összefüggő változtatás: a tervezett többfunkciós rekreációs park számára kijelölt terület Különleges rekreációs területből (K-Rek) Városi park (Zvp) területfelhasználási egységbe kerül átsorolásra. A Duna és az új zöldterület közötti sáv átsorolása javasolt Közkert, közpark (Zkp) területfelhasználási egységből Városi park (Zvp) területbe, a szomszédos területhez igazodóan.

**7. sorszámú terület – III. kerület**

Mészköpark

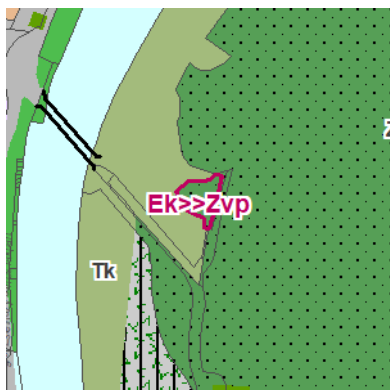
Terület: 4,58 ha

A területen a közelmúltban alakítottak ki közparkot. A meglévő funkcióhoz illeszkedő Közkert, közpark (Zkp) területfelhasználási egység kijelölése javasolt.

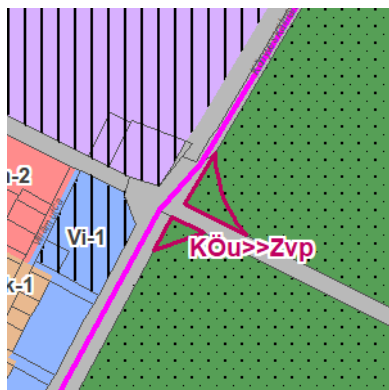


1 ha-nálkisebb területek:

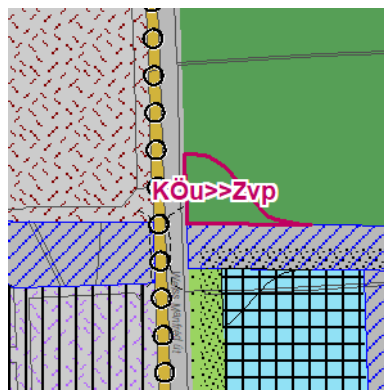
4. ssz.



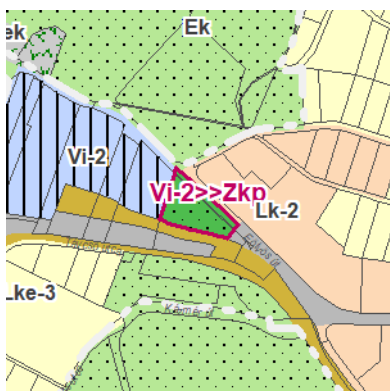
5. ssz.



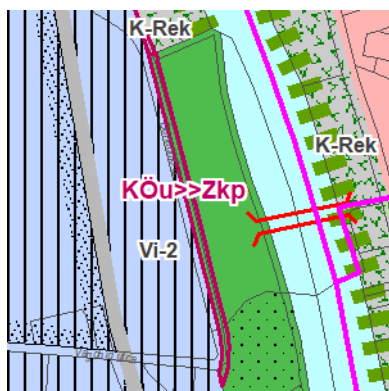
6. ssz.



8. ssz.



9. ssz.



**ERDŐTERÜLET****Közjóléti erdőterület (Ek)**

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
1	II.	Kb-Hv	1,39	Nem része a honvédelmi és katonai célú terület övezetnek, csatlakozó erdőterületnek megfelelő besorolás
2	III.	Lke-1	3,35	Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőterület
3	III.	Lk-2	1,02	Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőterület
4	XII.	KÖu-3	0,96	A híd jel alkalmazásával a valós területhasználatnak megfelelő erdő területfelhasználási egység kijelölése
5	XVII.	KÖu-3	0,64	Közúti terület jelentősebb pontosítása
6	XX.	K-Eü	1,93	Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőterület
7	XXII.	KÖv	3,99	Tervezett kikötő törlése 2018. évi CXXXIX. törvény alapján, Helyi védelemre érdemes természeti terület
8	XXIII.	Vf	0,71	Vízgazdálkodási szempontból nem indokolt a Vf területfelhasználási egységbe sorolás

**Védőerdő (Ev-Ve)**

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
9	III.	KÖk	0,64	Vasúti terület jelentősebb pontosítása
10	IV.	Zkp	12,34	Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőterület
11	X.	KÖu-2	5,52	Közút tervezett nyomvonalának törlése 2018. évi CXXXIX. törvény alapján
12	X.	Kb-Ez	2,36	Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőterület
13	XI.	KÖu-2	0,59	Közúti terület jelentősebb pontosítása
14	XV.	Ek	3,58	Erdőterület rendeltetésének megfelelő átsorolás
15	XVI.	Ek	1,15	Erdőterület rendeltetésének megfelelő átsorolás
16	XVI.	KÖu-1	0,85	Közúti terület jelentősebb pontosítása
17	XVII.	KÖu-4	0,37	Közút nyomvonalának törlése
18	XVII.	KÖu-1	0,41	Közúti terület jelentősebb pontosítása
19	XIX.	K-Rek	0,29	Meglévő állapot
20	XXI.	KÖk	0,25	Vasúti terület törlése
21	XXI.	KÖu-2	0,34	Közúti terület jelentősebb pontosítása
22	XXI.	Vi-2	0,51	Közúti terület jelentősebb pontosítása
23	XXI.	KÖu-3	0,39	Közúti terület jelentősebb pontosítása
24	XXII.	Ek	3,94	Csatlakozó erdőterület rendeltetéséhez igazodás
25	XXIII.	Ek	0,27	Csatlakozó erdőterület rendeltetéséhez igazodás
26	XXIII.	Ek	3,21	Erdőterület rendeltetésének megfelelő átsorolás
27	XXIII.	Vf	0,49	Vízgazdálkodási szempontból nem indokolt a Vf területfelhasználási egységbe sorolás
28	XXIII.	KÖu-1	4,02	Közúti terület jelentősebb pontosítása

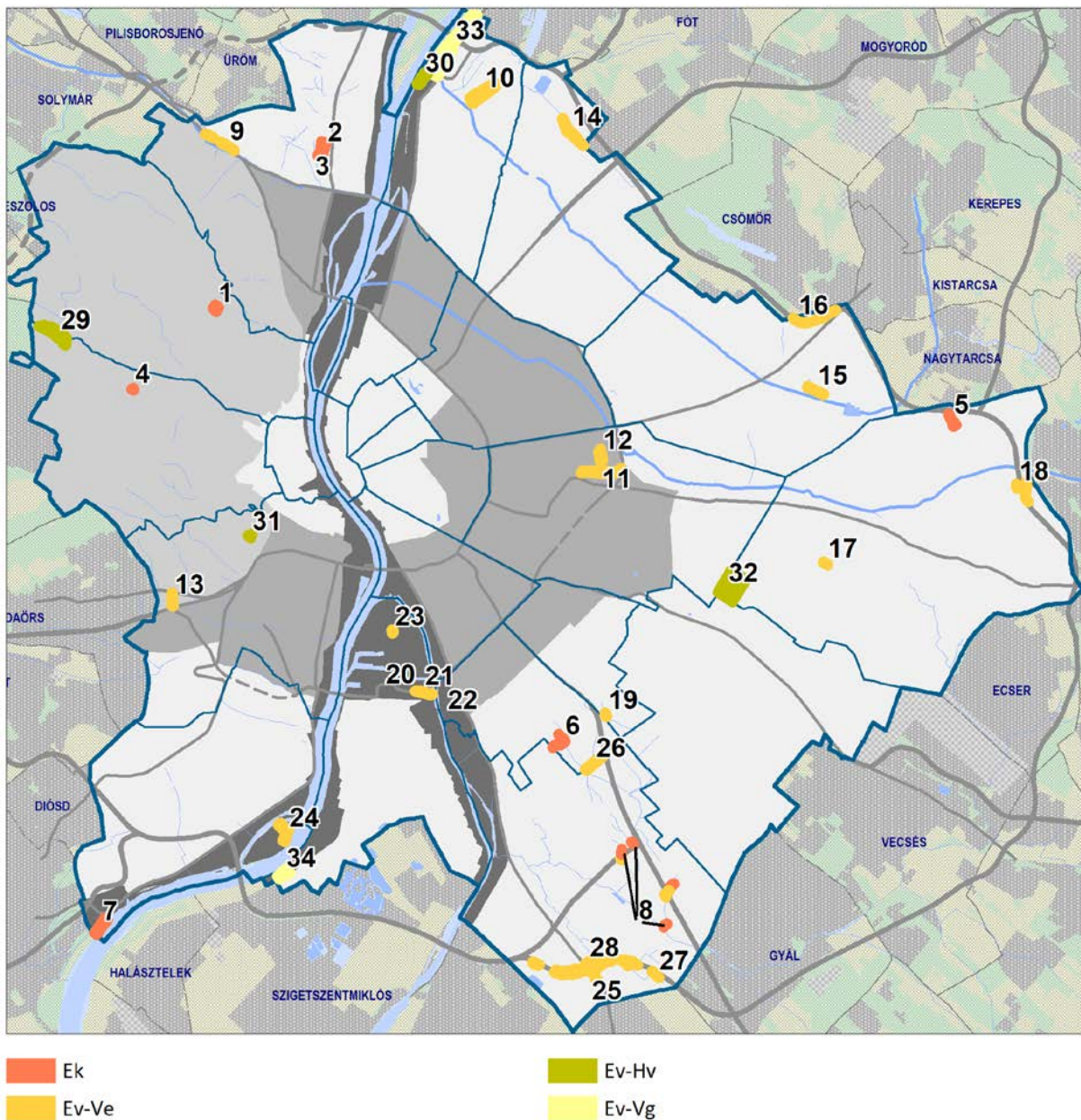
**Honvédelmi célú erdőterület (Ev-Hv)**

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
29	II.	Kb-Hv	10,38	Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőterület 2018. évi CXXXIX. törvény 32.§ (1) alapján
30	IV.	Ev	3,26	Erdőterület rendeltetéséhez igazodás
31	XI.	Ev	0,45	Honvédelmi és katonai célú terület övezetbe tartozó erdő, 2018. évi CXXXIX. törvény 32.§ (1) alapján
32	XVII.	Ev	24,14	Honvédelmi és katonai célú terület övezetbe tartozó erdő, 2018. évi CXXXIX. törvény 32.§ (1) alapján

Vízgazdálkodási célú erdőterület (Ev-Vg)

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
33	IV.	Vb	30,20	Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőterület
34	XXI.	Vb	4,72	Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőterület

110. ábra: Erdőterületek



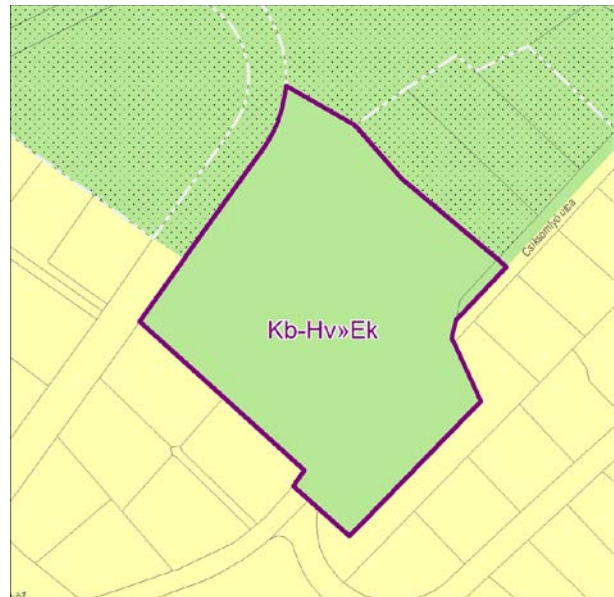
**1 ha-nál nagyobb területek:****1. sorszámú terület - II. kerület**

15696/18 hrsz.-ú telek, Csíksomlyó utca

Terület: 1,39 ha

Az ingatlant nem része a 2018. évi CXXXIX. törvény szerinti honvédelmi és katonai célú terület övezetnek, a Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály adatszolgáltatása alapján. A telket lefedi a tájképvédelmi terület övezete.

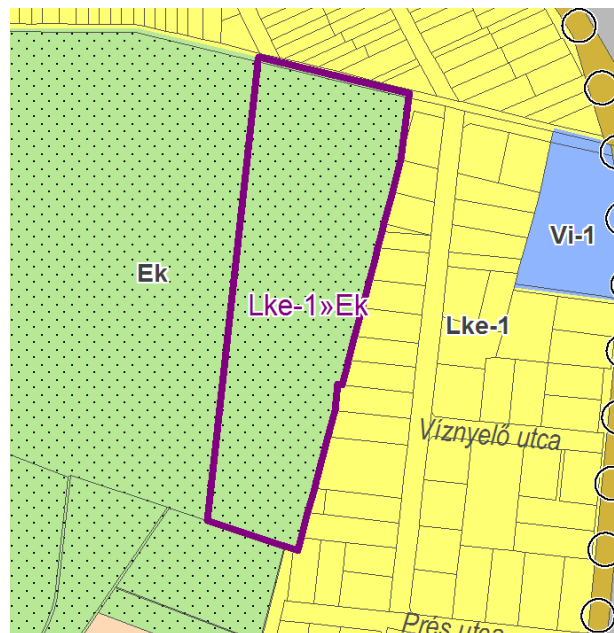
Javasolt az ingatlan szomszédos erdőterülettel megegyező Közzóléti erdőterület (Ek) területfelhasználási egységbe sorolása.

**2. sorszámú terület - III. kerület**

22995/191 hrsz.-ú telek, Mocsáros-dűlő területén

Terület: 3,35 ha

Az állami tulajdonú erdősült terület az Országos Erdőállomány Adattárban szereplő erdőterület, amely közvetlen határos a fővárosi jelentőségű védett természeti területtel és a védelemre javasolt területtel. A Közzóléti erdőterület (Ek) területfelhasználási egység a meglévő erdőállomány fennmaradása szempontjából a megfelelő besorolás.

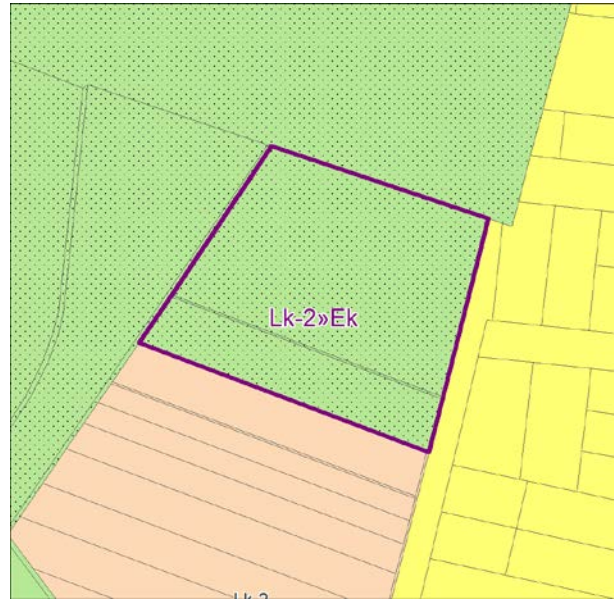


### 3. sorszámú terület - III. kerület

22995/116, 22995/126 és 22995/189 hrsz.-ú telkek, Mocsáros-dűlő területén

Terület: 1,02 ha

Az állami tulajdonú erdősült terület az Országos Erdőállomány Adattárban szerepel, közvetlen határos a fővárosi jelentőségű védett természeti területtel és a védelemre javasolt területtel. A Közjóléti erdőterület (Ek) területfelhasználási egység a meglévő erdőállomány fennmaradása szempontjából a megfelelő besorolás.

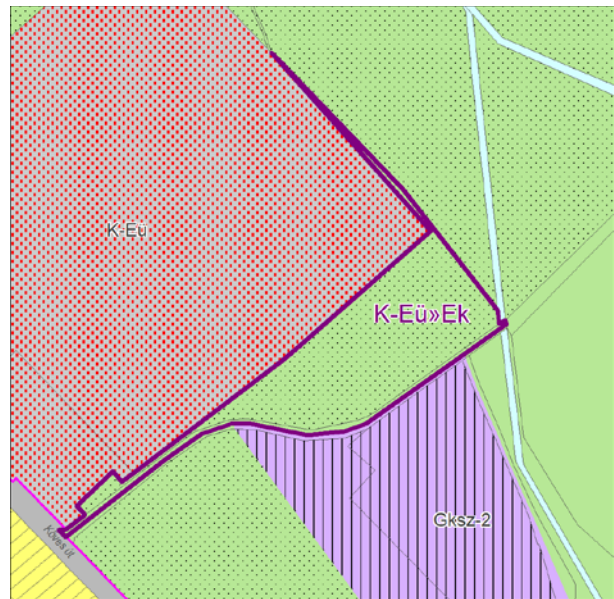


### 6. sorszámú terület - XX. kerület

182648 hrsz.-ú telek

Terület: 1,93 ha

Az erdősült telek a Jahn Ferenc Dél-pesti Kórház mellett található, az Országos Erdőállomány Adattár része. A délre található gazdasági területet elválasztja a kórháztól. A Közjóléti erdőterület (Ek) területfelhasználási egység a meglévő erdőállomány fennmaradása szempontjából a megfelelő besorolás.

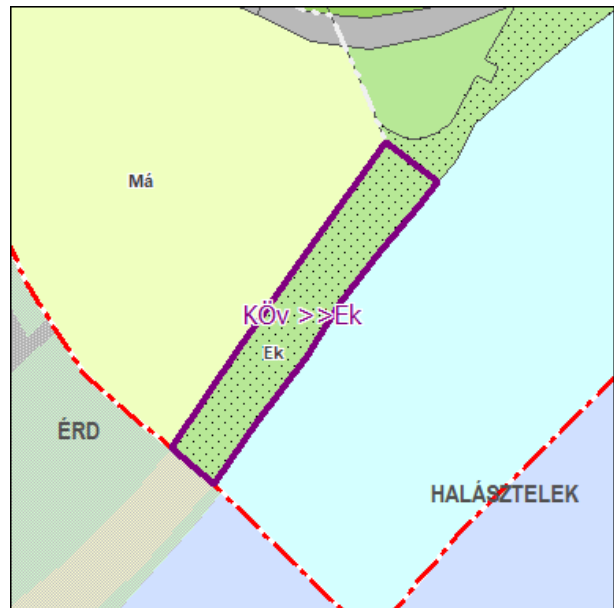


**7. sorszámú terület - XXII. kerület**

Nagytétényi Duna-part, 232330 hrsz.-ú telek

Terület: 3,99 ha

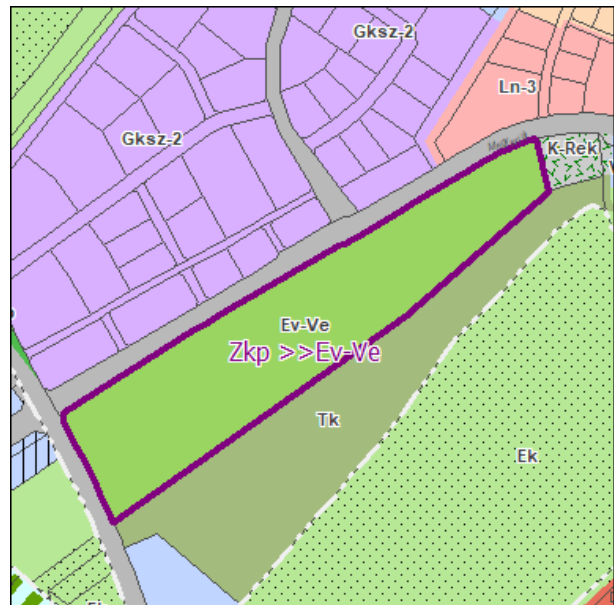
A fővárosi tulajdonú erdősült, Országos Erdőállomány Adattárban szereplő erdőterület az Országos ökológiai hálózat része, védelemre javasolt természeti terület. A 2018. évi CXXXIX. törvény alapján törlésre kerülő tervezett kikötő miatt a hatályos területfelhasználási egység nem indokolt, Kövjélti erdő (Ek) területfelhasználási egység kijelölése javasolt. A módosítás lehetővé teszi a meglévő, zöldfelületekben gazdag Duna-parti sáv, az ártéri erdő, a természeti értékek megőrzését.

**10. sorszámú terület - IV. kerület**

Farkas-erdő, 76546/14 hrsz.-ú telek

Terület: 12,34 ha

Az erdősült, Országos Erdőállomány Adattárban szereplő és védelemre érdemes természeti terület, a szomszédos Óceánárok utcai lápterület „puffer területe” és értékes élőhely. A javasolt Védőerdő (Ev-Ve) területfelhasználási besorolás az erdészeti üzemtervben rögzített elsődleges rendeltetésnek és a természetvédelmi szempontoknak megfelelő. A terület zöldterületi kialakítása nem indokolt, a közeli lakóterületek zöldterületi ellátottsága megfelelő, a szomszédos Farkas-erdő parkerdőként funkcionál és további fejlesztési potenciállal bír.

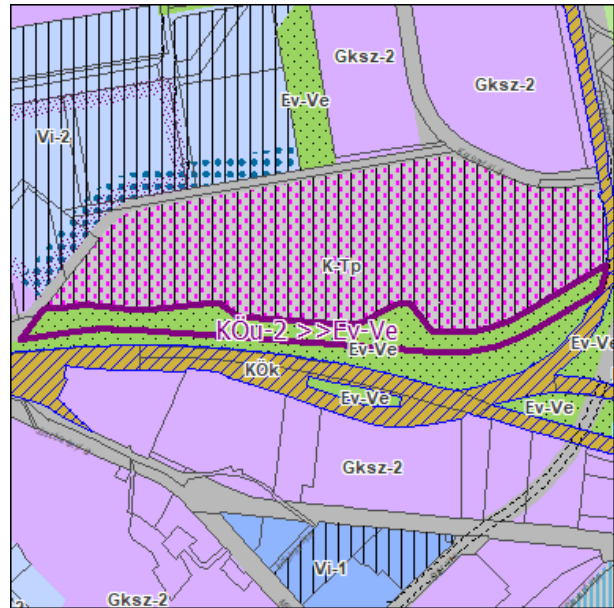


**11. sorszámú terület - X. kerület**

Fehér-dűlő, 39210/193 hrsz.-ú telek

Terület: 5,52 ha

A 2018. évi CXXXIX. törvény alapján a tervezett 31. sz. I. rendű főút nyomvonalának törlése miatt a területen található erdőszült, Országos Erdőállomány Adattárban szereplő erdőterületen javasolt a Védőerdő (Ev-Ve) besorolás, ami biztosítja jelenlegi zöldfelületi intenzitását megőrzését, a meglévő erdő fennmaradását.



**12. sorszámú terület - X. kerület**

Fehér-dűlő, 39210/190 hrsz.-ú telek

Terület: 2,36 ha

Az erdőszült telek az EGIS Gyógyszergyár mellett található, az Országos Erdőállomány Adattár része. Az erdőtől nyugatra lévő intézményterületet választja el a gazdasági területtől, védelmi funkciót tölt be. A Védőerdő (Ev-Ve) területfelhasználási egység a meglévő erdőállomány fennmaradása és az eltérő használatú területek elválasztása szempontjából a megfelelőbb besorolás.





**14. sorszámú terület - XV. kerület**

Felsőkert utca – Csömöri-patak közti terület,  
91179/1, 98073/8-9 hrsz.-ú telkek

Terület: 3,58 ha

A területen található erdő városszerkezeti elhelyezkedése folytán védelmi szerepet tölt be a határoló út terület és a patak menti természeti terület („Sárfű-rét”) között. Az erdőterület funkciójának megfelelő átsorolása javasolt Védőerdő (Ev-Ve) területfelhasználási egységbe.

**15. sorszámú terület - XVI. kerület**

118692/7, 118692/17 hrsz.-ú telkek, Szakoly utcai lakóterület mentén

Terület: 1,15 ha

A szomszédos természeti terület területfelhasználási egységének módosításával összefüggő változtatás. A hatályos TSZT-ben Közzélírt erdő (Ek) helyett Természetközeli (Tk) terület került kijelölésre a Naplás-tó környezetében. A természetközeli terület és a csatlakozó Kertvárosias, intenzív beépítésű lakóterület (Lke-1) közötti területsáv átsorolása javasolt (Védőerdő – Ev-Ve).



**24. sorszámú terület - XXII. kerület**

Háros-sziget, 232045/3 hrsz.-ú telek

Terület: 3,94 ha

A szomszédos, egykori Hunyadi laktanya területfelhasználási egységének módosítása miatt az erdőterület átsorolása, a csatlakozó országos jelentőségű védett természeti terület (Háros-szigeti ártéri erdő természetvédelmi terület) értékeinek védelme érdekében Védőerdő (Ev-Ve) területfelhasználási egységbe javasolt.

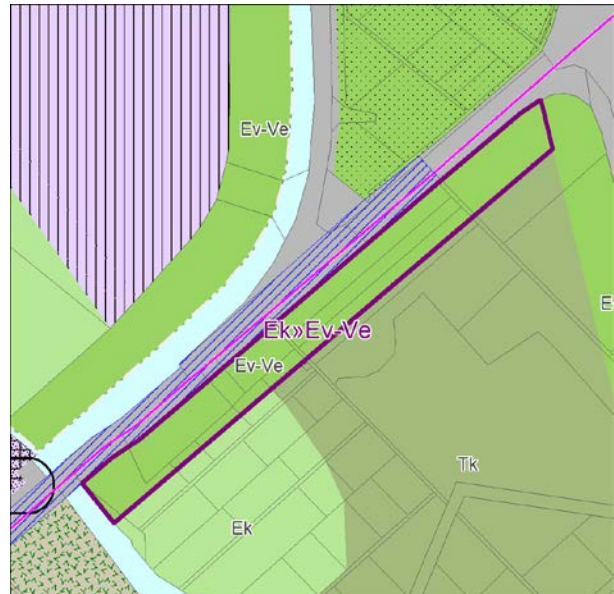


**26. sorszámú terület - XXIII. kerület**

187978 hrsz.-ú telek

Terület: 3,21 ha

A szomszédos természeti terület területfelhasználási egységének módosításával összefüggő változtatás. A hatályos TSZT-ben Közjóléti erdő (Ek) helyett Természetközeli (Tk) terület került kijelölésre a soroksári lápmaradvány területén. A természetközeli terület és közúti közlekedési terület (KÖu-3) közötti területsáv átsorolása javasolt a védelmi funkcióhoz igazodóan (Védőerdő – Ev-Ve).

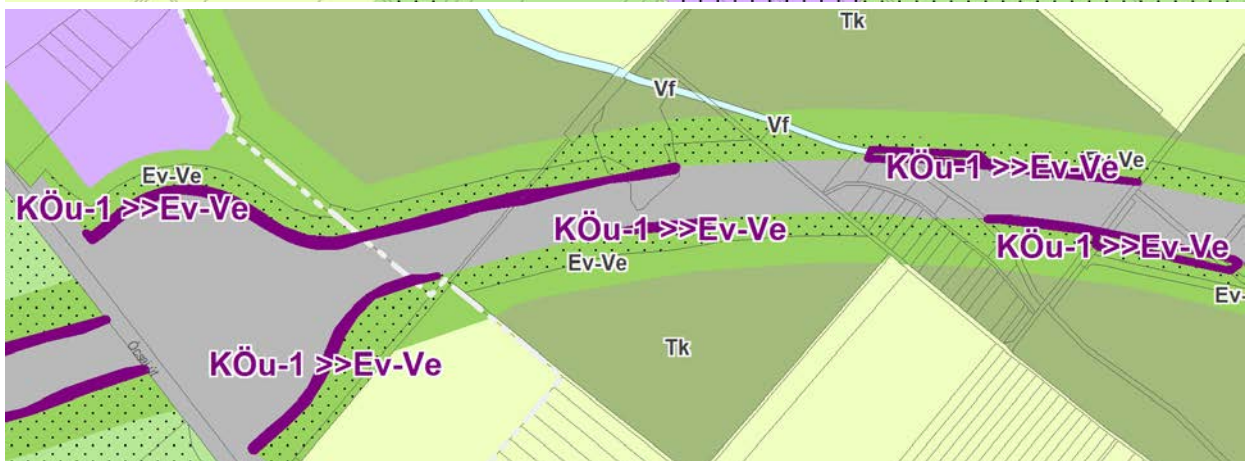
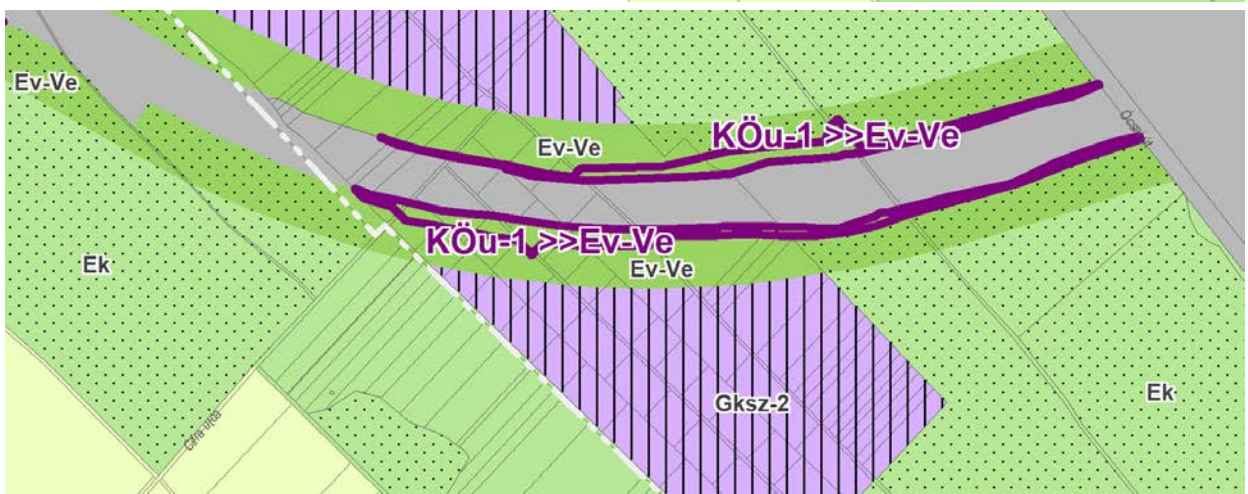
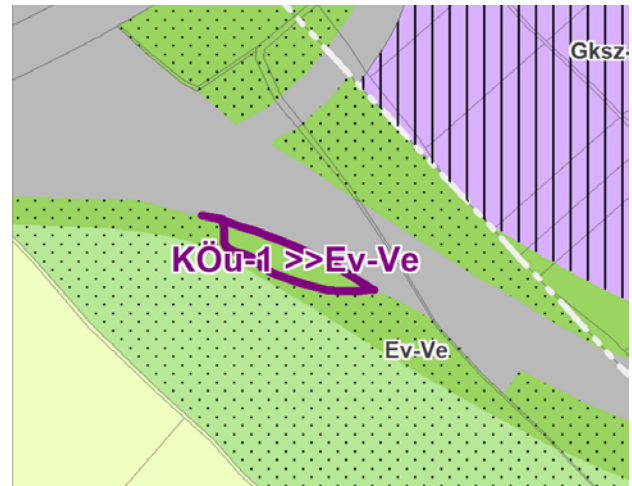


**28. sorszámú terület - XXIII. kerület**

M0 menti területek

Terület: 4,02 ha

A NIF Zrt-től kapott adatszolgáltatás figyelembe vételével a közúti közlekedési terület (KÖu) jelentősebb pontosítása célszerű, a szomszédos (Védőerdő – Ev-Ve) területfelhasználási egységbe javasolt sorolni azokat az M0 autópályát menti területeket, amelyek nem szükségesek a közlekedési terület számára.

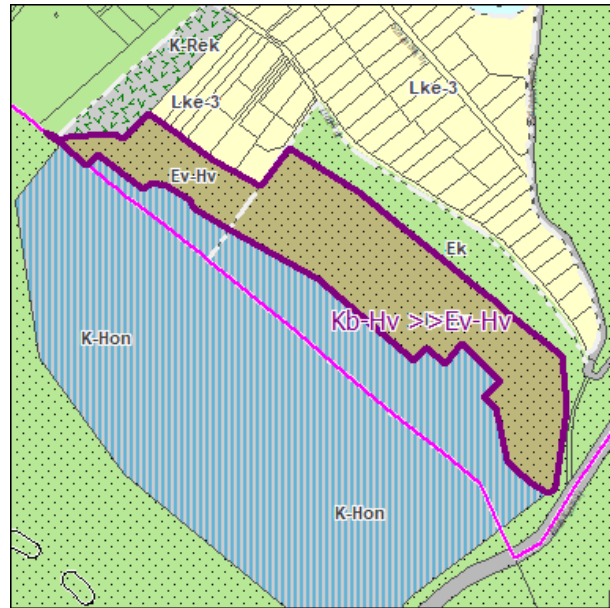


**29. sorszámú terület - II. kerület**

Budakeszi úti laktanya, 11204/3 és 11228/4 hrsz.-ú telkek egy része

Terület: 10,38 ha

Az erdősült, az Országos Erdőállomány Adattárban szereplő terület honvédelmi és katonai célú terület övezetbe tartozik, amelyet 2018. évi CXXXIX. törvény 32.§ (2) b) megfelelően Honvédelmi célú erdőterület (Ev-Hv) területfelhasználási egységbe kell sorolni.

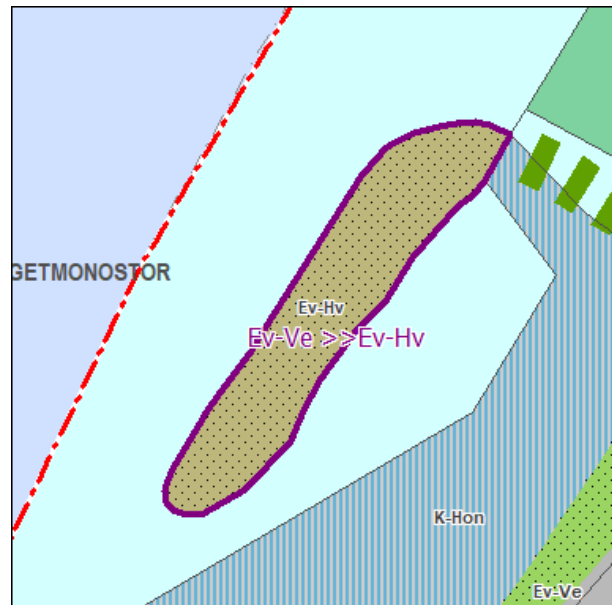


**30. sorszámú terület - IV. kerület**

Újpesti flottilla, 75843 hrsz.-ú telek

Terület: 3,26 ha

A telekrész a Magyar Honvédség kezelésébe tartozik. A 2018. évi CXXXIX. törvény 32.§ (2) szerint a településrendezési eszközökben honvédelmi és katonai célú terület övezetében a zárt bekerített objektumok kivételével honvédelmi célú erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni, ha az adott terület az erdők övezete által is érintett. Ennek megfelelően a telek nem beépítésre szánt részét Honvédelmi célú erdőterület (Ev-Hv) területfelhasználási egységbe javasolt sorolni.

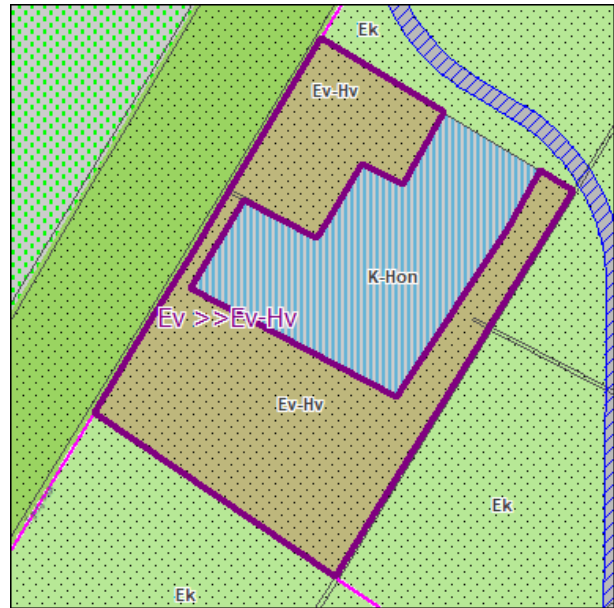


**32. sorszámú terület - XVII. kerület**

Magyar Honvédség Honvéd Egészségügyi Központ  
137664 hrsz.-ú telek egy része

Terület: 24,14 ha

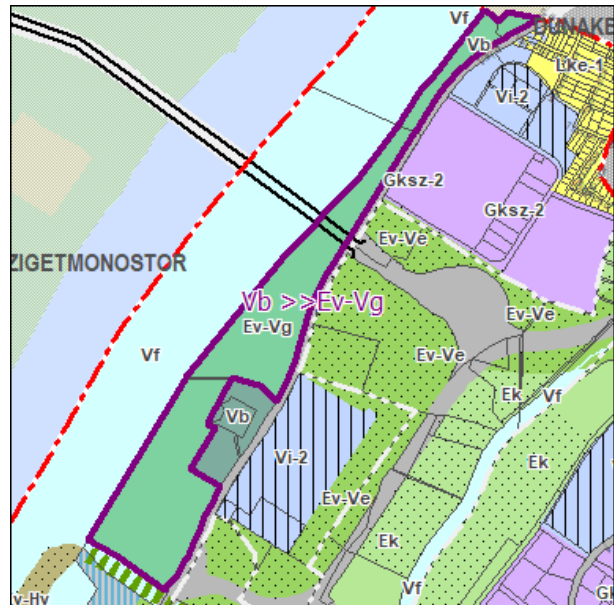
A telek egésze a Magyar Honvédség kezelésébe tartozik. A 2018. évi CXXXIX. törvény 32.§ (2) szerint a településrendezési eszközökben honvédelmi és katonai célú terület övezetében a zárt bekerített objektumok kivételével honvédelmi célú erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni, ha az adott terület az erdők övezete által is érintett. Ennek megfelelően a telek nem beépítésre szánt részét Honvédelmi célú erdőterület (Ev-Hv) területfelhasználási egységbe javasolt sorolni.

**33. sorszámú terület - IV. kerület**

Újpesti Vízmű területe, 76502 és 76506 hrsz.-ú telkek

Terület: 30,2 ha

A 2018. évi CXXXIX. törvény 11.§ alapján kerül alkalmazásra a Vízgazdálkodási célú erdőterület (Ev-Vg) területfelhasználási kategória. Az átsorolással érintett terület – amellyel, hogy az újpesti ivóvízbázis kútjait és védőterületeit magába foglalja, – az Országos Erdőállomány Adattárban szereplő erdőterület, továbbá védelemre javasolt természeti terület. A Vízbiztosítási terület (Vb) besorolás helyett javasolt a terület rendeltetésének megfelelően (Vízgazdálkodási célú erdőterület – Ev-Vg).

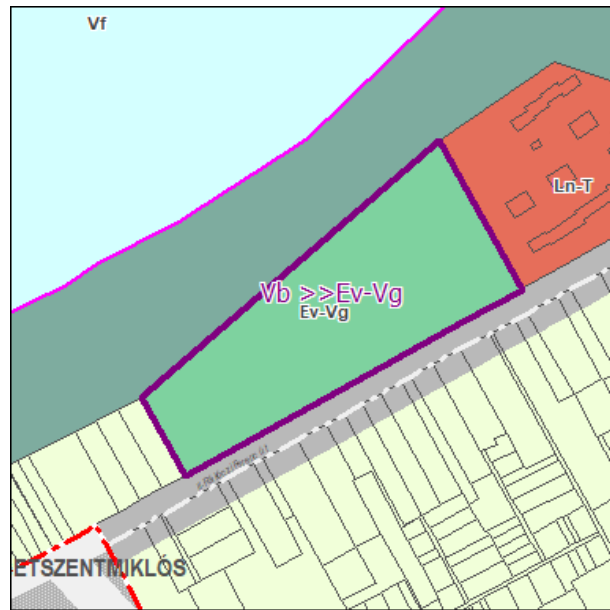


**34. sorszámú terület - XXI. kerület**

Csepeli Vízmű területe, 200024/3 hrsz.-ú telek

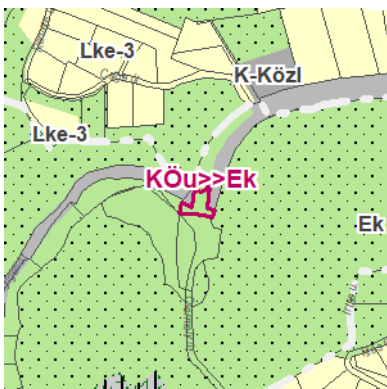
Terület: 4,72 ha

A 2018. évi CXXXIX. törvény 11.§ alapján kerül alkalmazásra a Vízgazdálkodási célú erdőterület (Ev-Vg) területfelhasználási kategória. Az átsorolással érintett terület – amellet, hogy az újpesti ivóvízbázis kútjait és védőterületeit magába foglalja, – az Országos Erdőállomány Adattárban szereplő erdőterület. A Vízbeszerezési terület (Vb) besorolás helyett javasolt a terület rendeltetésének megfelelően (Vízgazdálkodási célú erdőterület – Ev-Vg).

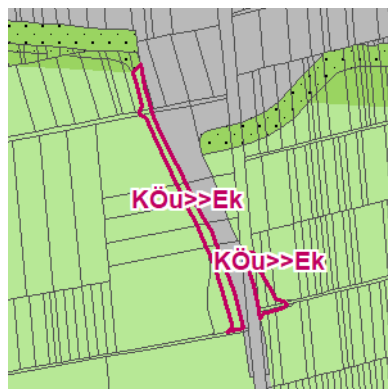


**1 ha-nálkisebb területek:**

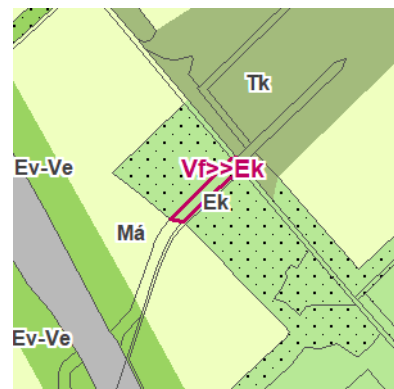
**4. ssz.**



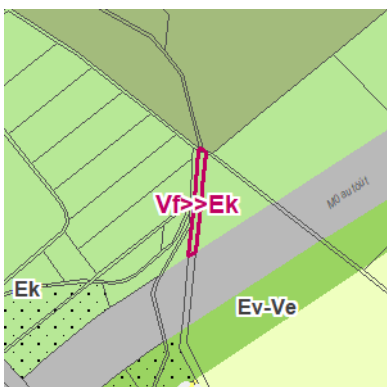
**5. ssz.**



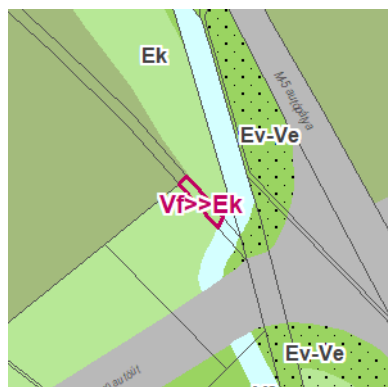
**8.a. ssz.**



**8.b. ssz.**



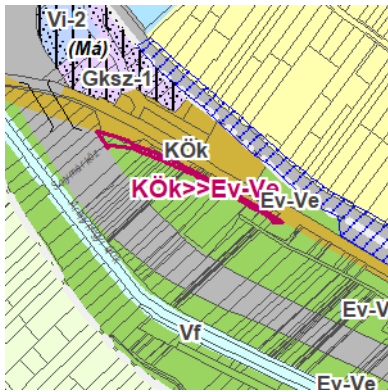
**8.c. ssz.**



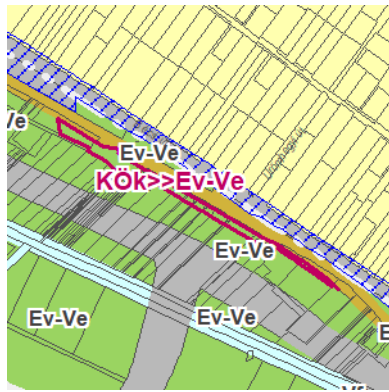
**8.d. ssz.**



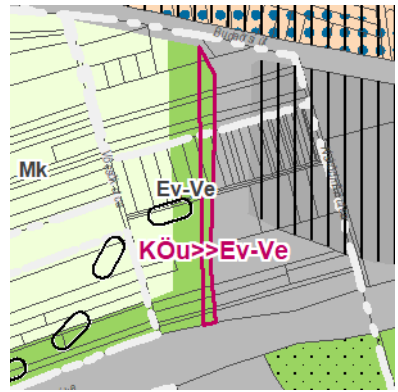
9.a. ssz.



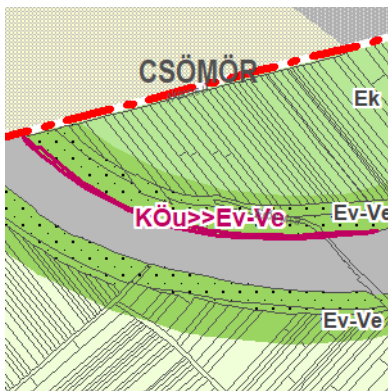
9.b. ssz.



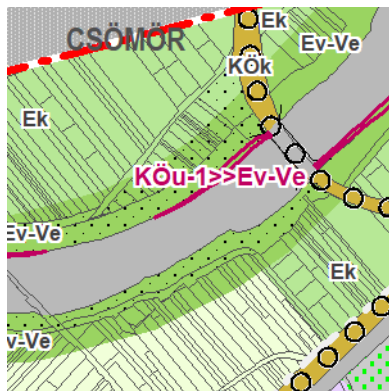
13. ssz.



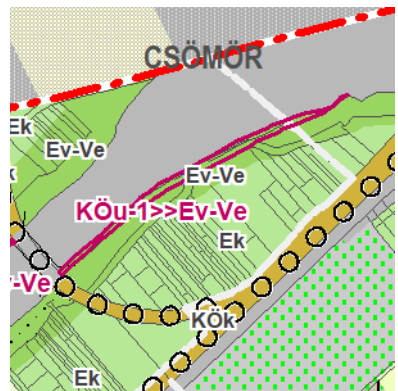
16.a. ssz.



16.b. ssz.



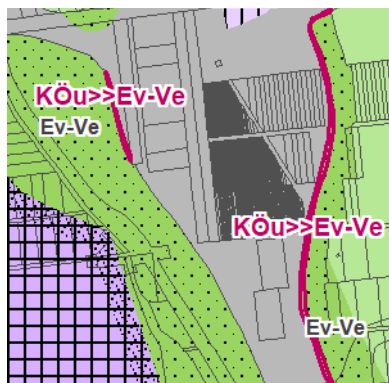
16.c. ssz.



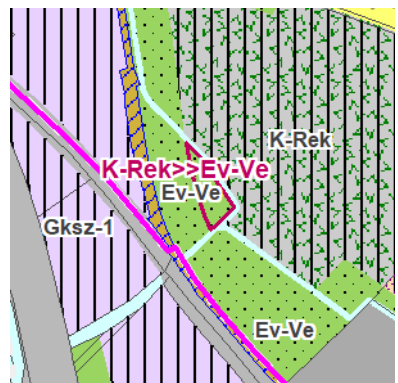
17. ssz.



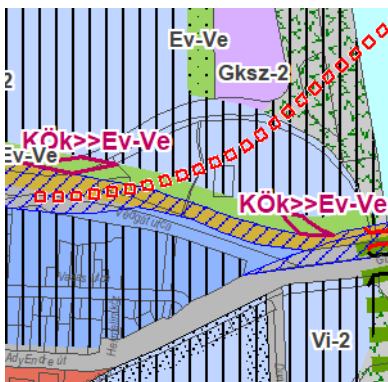
18. ssz.



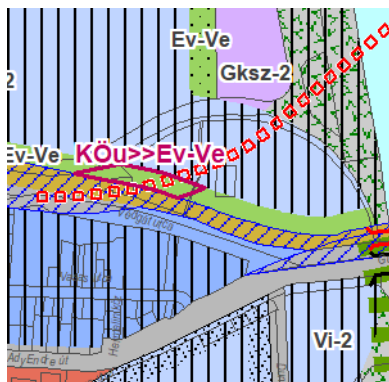
19. ssz.



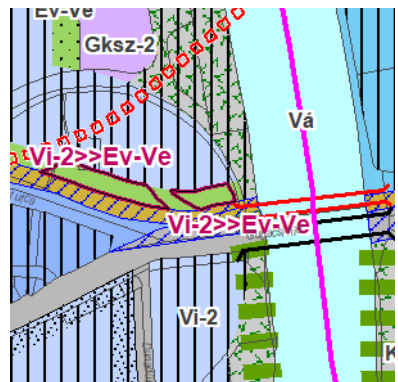
20. ssz.



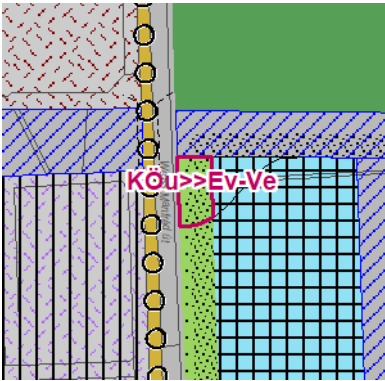
21. ssz.



22. ssz.



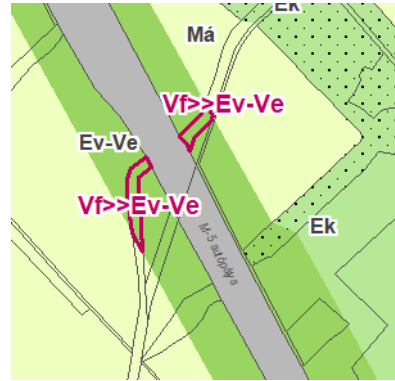
23. ssz.



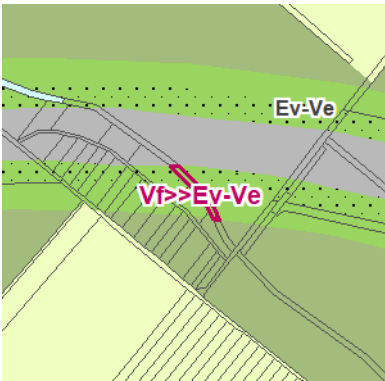
25. ssz.



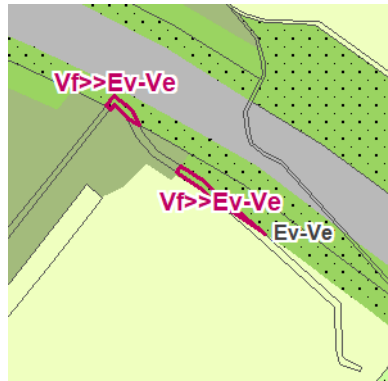
27.a. ssz.



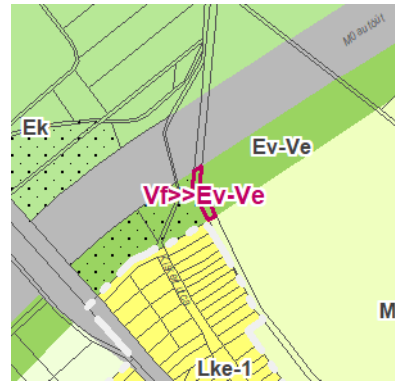
27.b. ssz.



27.c. ssz.



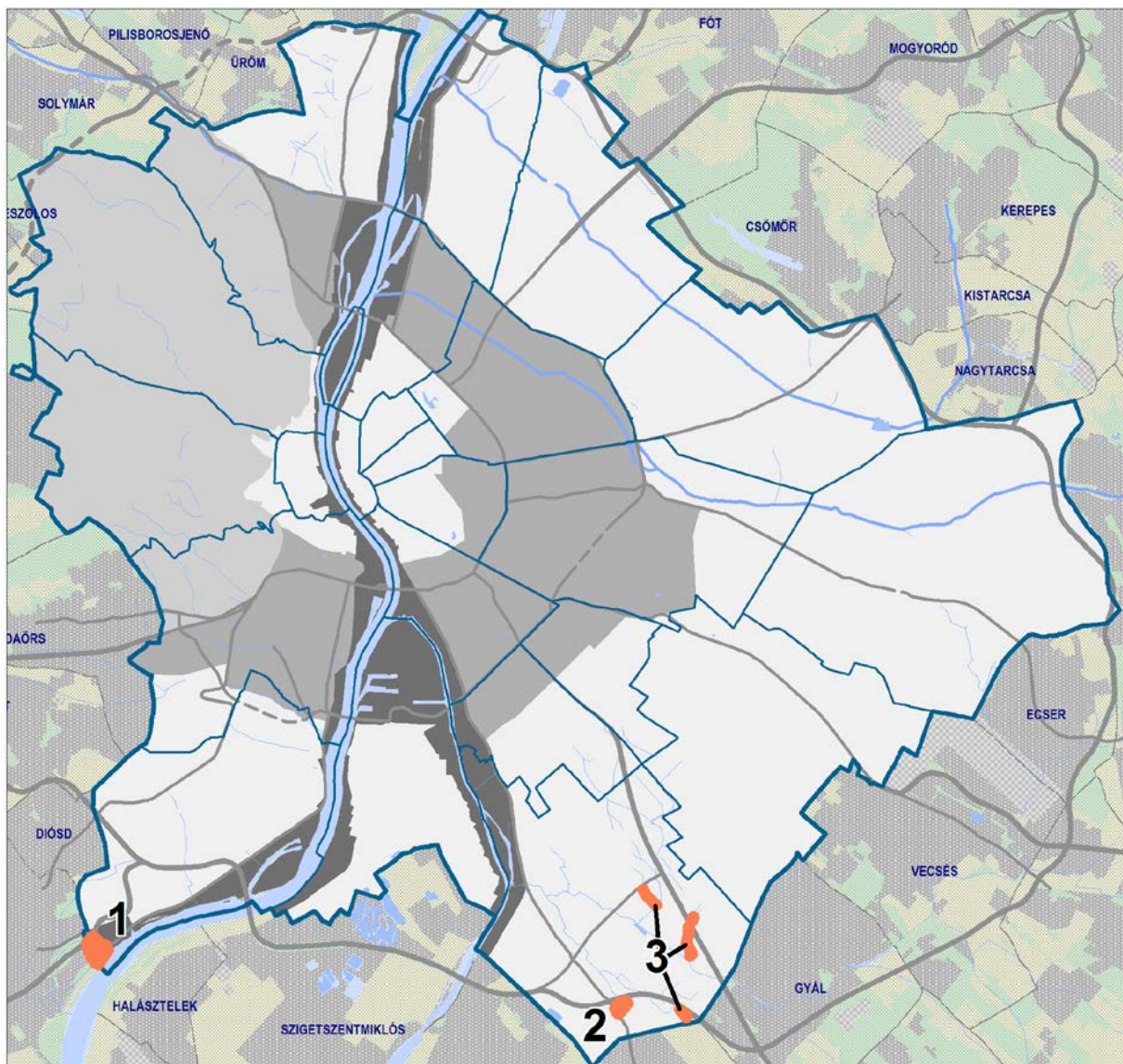
27.d. ssz.





**MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET****Általános mezőgazdasági terület (Má)**

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
1	XXII.	K-Kik	26,77	A terület nagyobb része átlagosnál jobb minőségű termőföld, a kapcsolódó KÖV területfelhasználási egység törlése miatt a hatályos területfelhasználási egység nem indokolt
2	XXIII.	Ek	6,48	Erdőtelepítésre alkalmatlan termőhelyi adottságok, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
3	XXIII.	Vf	1,91	Vízgazdálkodási szempontból nem indokolt a Vf területfelhasználási egységbe sorolás

**111. ábra: Mezőgazdasági területek**

■ Má

**1. sorszámú terület - XXII. kerület**

Nagytétény, 6-os út és Érd közigazgatási határa közötti mezőgazdasági terület, 238025/8 hrsz.-ú telek

Terület: 26,77 ha

A terület nagyobb része átlagosnál jobb minőségű termőföld, a kapcsolódó Vízi közlekedési terület (KÖv) területfelhasználási egység 2018. évi CXXXIX. törvény alapján javasolt törlése miatt a hatályos területfelhasználási egység nem indokolt, javasolt a területhasználathoz igazodó Általános mezőgazdasági terület (Má) besorolás.

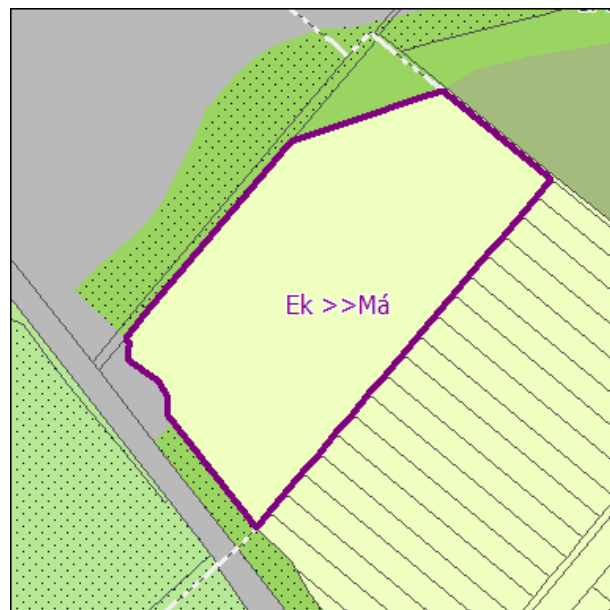


**2. sorszámú terület - XXIII. kerület**

187978 hrsz.-ú telek

Terület: 6,48 ha

A terület a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Tervén a mezőgazdasági térség részeként jelölt, szántóföldi művelés alatt áll, erdőtelepítése településszerkezeti szempontból nem indokolt. A meglévő területhasználathoz igazodó Általános mezőgazdasági terület (Má) besorolás javasolt.

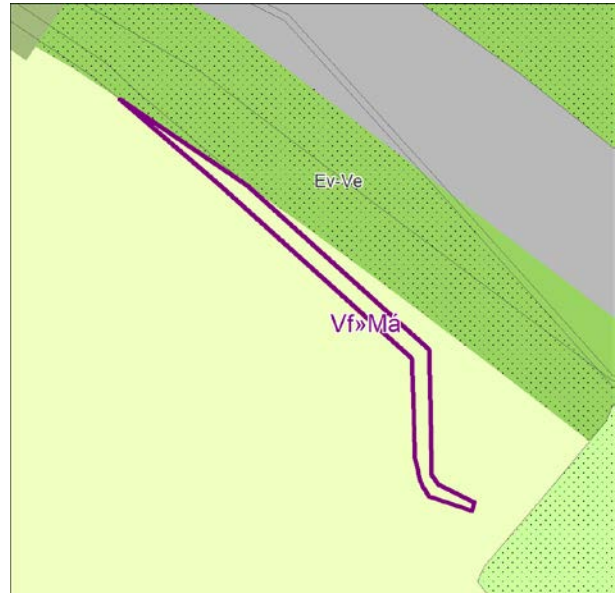
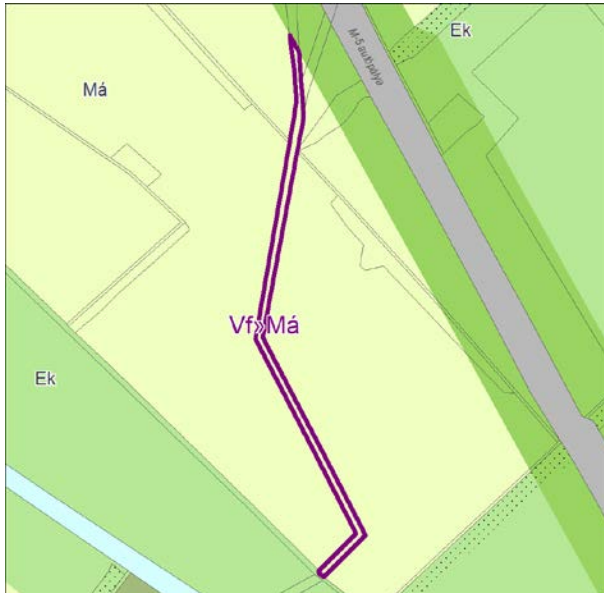


**3. sorszámú terület - XXIII. kerület**

Gyáli-patak mellékágai – 196045, 196152/1, 196152/4, 196333 hrsz.-ú telkek egy része, Soroksár, M5-M0 térsége

Terület: 1,91 ha

A módosítással érintett területek nem településszerkezeti jelentőségű, időszakos jellegű vízfolyás-szakaszok, ezért vízgazdálkodási területfelhasználási besorolásuk nem indokolt. Javasolt a szomszédos területekkel megegyező Általános mezőgazdasági terület (Má) területfelhasználási egységbe sorolás.

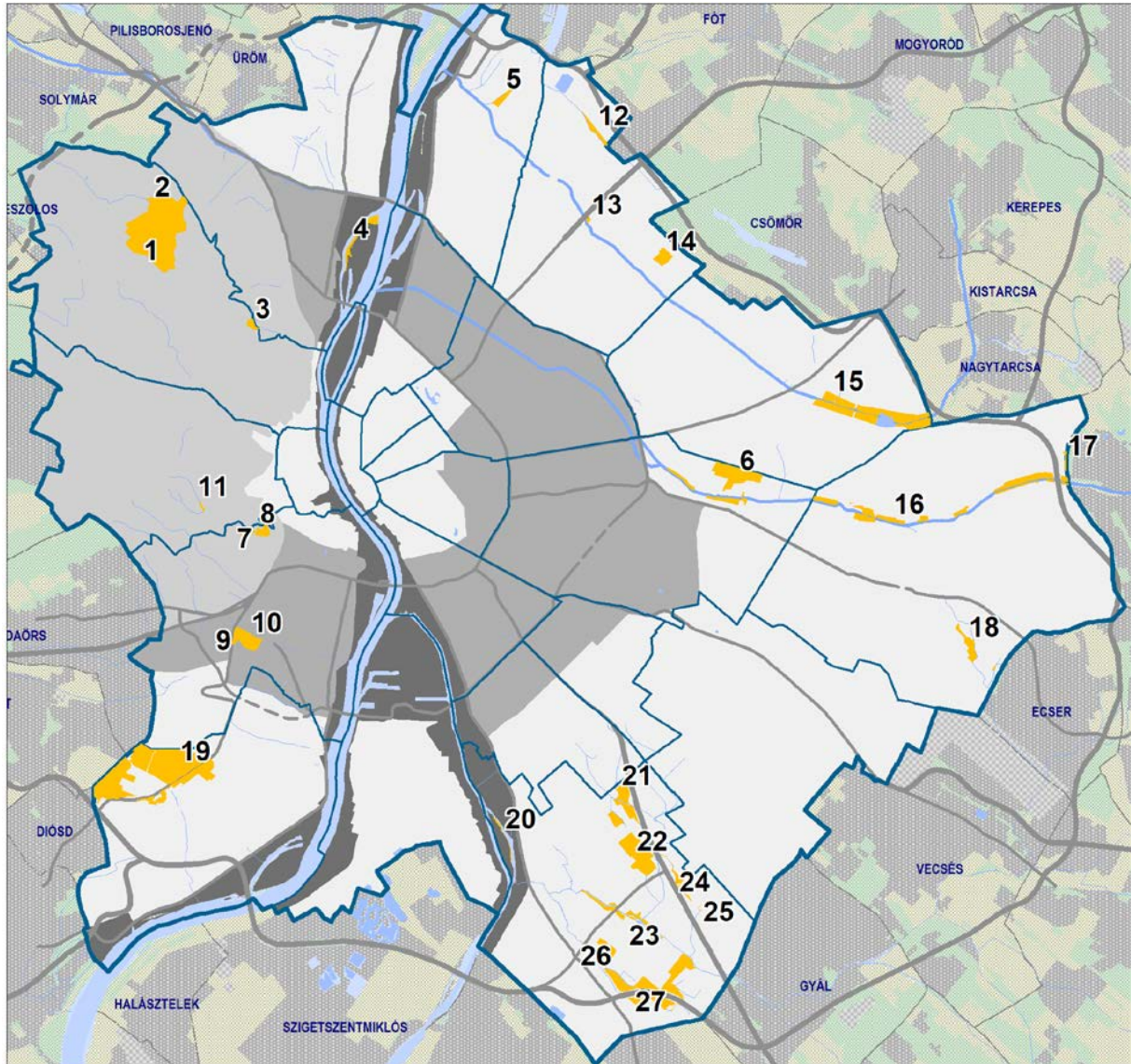


## TERMÉSZETKÖZELI TERÜLET

## Természetközeli terület (Tk)

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
1	II.	Ek	222,33	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
2	II.	Má	5,81	Természetvédelmi érték védelme céljából
3	II.	Ek	5,42	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
4	III.	Ek	17,10	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
5	IV.	Zkp	10,21	Természetvédelmi érték védelme céljából
6	X.	Ek	73,22	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
7	XI.	Ek	0,54	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
8	XI.	Ev	11,37	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
9	XI.	Ek	4,34	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
10	XI.	Vb	25,67	Természetvédelmi érték védelme céljából
11	XII.	Ek	1,49	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
12	XV.	Ek	9,75	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
13	XV.	Ek	1,40	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
14	XV.	Ek	14,67	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
15	XVI.	Ek	107,6	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
16	XVII.	Ek	81,83	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
17	XVII.	Má	3,17	Természetvédelmi érték védelme céljából
18	XVII.	Ek	18,20	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
19	XXII.	Ek	254,07	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
20	XXIII.	Zkp	3,34	Természetvédelmi érték védelme céljából
21	XXIII.	Ek	38,65	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
22	XXIII.	Ek	57,46	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
23	XXIII.	Ek	29,4	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
24	XXIII.	Ek	7,32	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
25	XXIII.	Vf	5,48	Vízgazdálkodási szempontból nem indokolt a Vf területfelhasználási egységbe sorolás
26	XXIII.	Ek	4,49	Természetvédelmi érték védelme céljából, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
27	XXIII.	Má	90,9	Természetvédelmi érték védelme céljából

112. ábra: Természetközeli területek



Tk

1 ha-nálkisebb terület:

7. ssz.



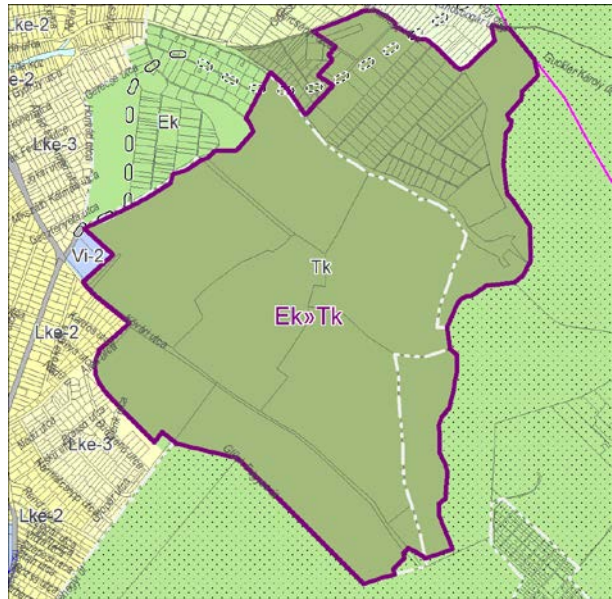
**1 ha-nál nagyobb területek:**

**1. sorszámú terület - II. kerület**

Hármashatár-hegy, Arad utca – Kővári utca – Honvéd utca – Vöröskővár utca – Paprikás-patak – Máriahegy utca – Máriahegy dűlő – 16536/88 hrsz.-ú telek – 59191 hrsz.-ú telek – 59190 hrsz.-ú telek – 15980/17 hrsz.-ú telek – Glück Frigyes út által határolt terület

Terület: 222,33 ha

A terület az országos jelentőségű védett természeti terület (Budai Tájvédelmi Körzet) része, szinte teljes egészén gyepgazdálkodást folytatnak. A zárt erdőállomány létesítése, fenntartása helyett a meglévő társulások megőrzése javasolt, ezért a természeti értékek védelme szempontjából célszerű a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.

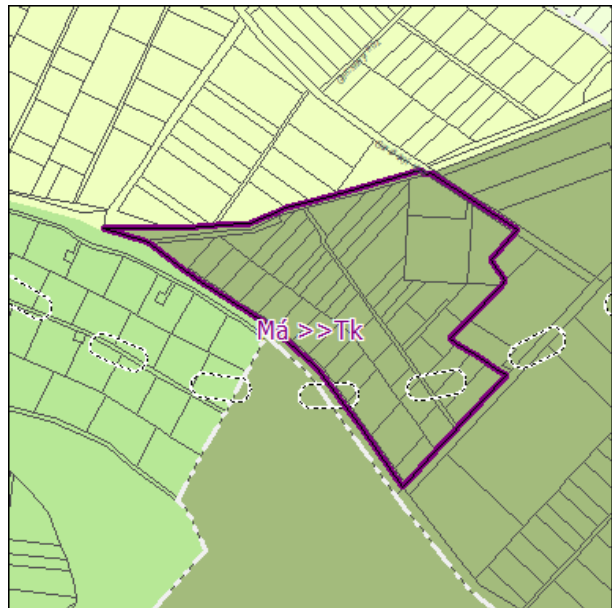


**2. sorszámú terület - II. kerület**

Hármashatár-hegy, Paprikás-patak – 59180 hrsz.-ú telek – Gercsényi utca – Vöröskővár utca által határolt terület

Terület: 5,81 ha

A terület az országos jelentőségű védett természeti terület (Budai Tájvédelmi Körzet) része, szinte teljes egészén gyepgazdálkodást folytatnak. A zárt erdőállomány létesítése, fenntartása helyett a meglévő társulások megőrzése javasolt, ezért a természeti értékek védelme szempontjából célszerű a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.

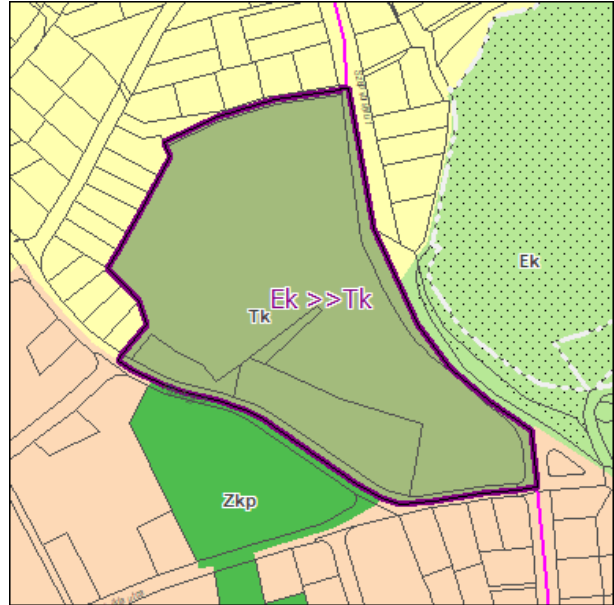


**3. sorszámú terület - II. kerület**

Pál-völgyi barlang bejáratának környezete, Pálvölgyi út – Szépvölgyi út – Cseppkő köz által határolt terület

Terület: 5,42 ha

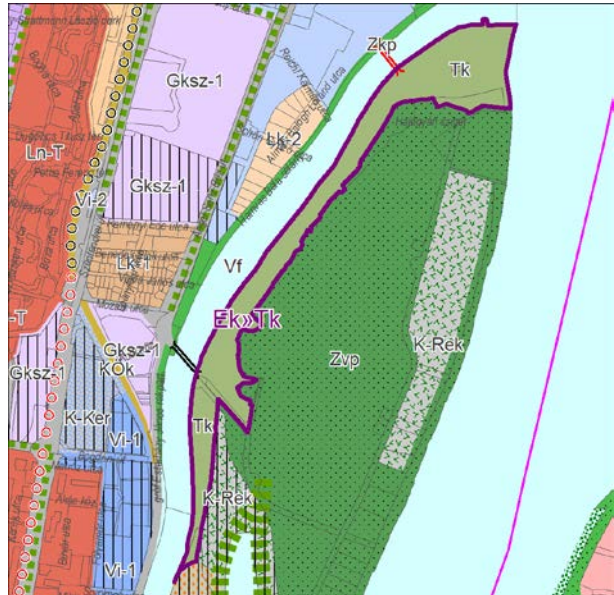
Az országos jelentőségű védett természeti területen (Pálvölgyi-barlang felszíni védőterülete természetvédelmi terület) a zárt erdőállomány létesítése, fenntartása helyett a meglévő természeti értékek védelme élvez elsőbbséget, ezért javasolt a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.

**4. sorszámú terület - III. kerület**

Hajógyári-sziget ártéri ligeterdeje

Terület: 17,10 ha

A sziget ligeterdeje az országos ökológiai hálózat része, védelemre érdemes természeti terület. A területen található természeti értékek védelme szempontjából javasolt a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.

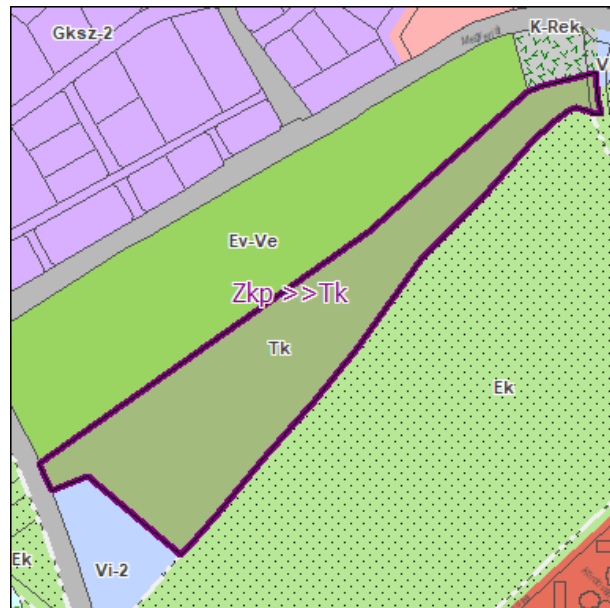


**5. sorszámú terület - IV. kerület**

Farkas-erdő, 76546/14 hrsz.-ú telek

Terület: 10,21 ha

Az „Óceánárok utcai láp” megnevezésű terület a hajdani újpesti lápos-vizes élőhelyek utolsó maradványa. A terület az országos ökológiai hálózat része, védelemre érdemes természeti terület. Az itt található természeti értékek védelme szempontjából javasolt a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.

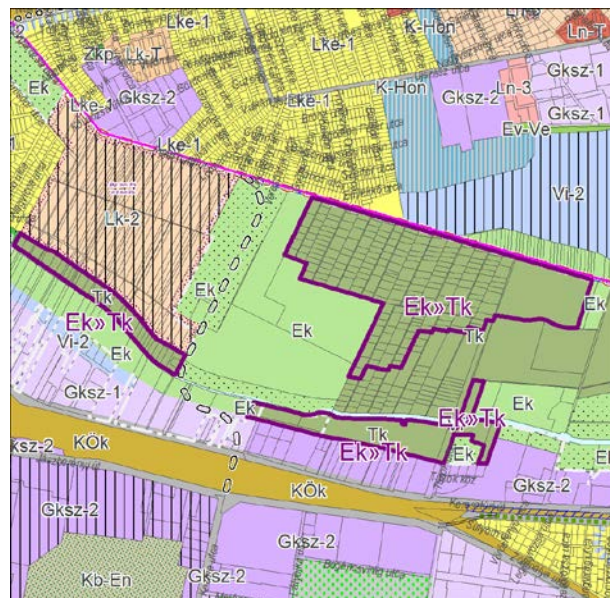


**6. sorszámú terület - X. kerület**

Rákos-patak völgye

Terület: 73,22 ha

A terület nagyrészt fővárosi jelentőségű védett természeti terület (Felsőrákosi-rétek természetvédelmi terület), védettséget nem élvező részeit lefedi az országos ökológiai hálózat. A területen a zárt erdőállomány létesítése, fenntartása helyett a meglévő társulások megőrzése javasolt, ezért a természeti értékek védelme szempontjából célszerű a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.



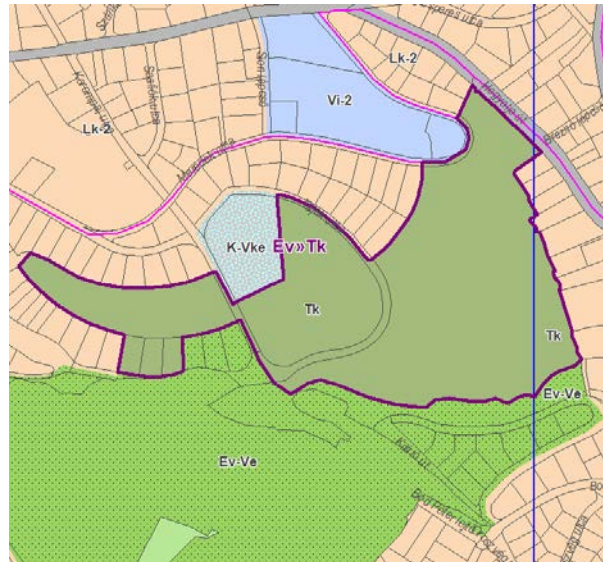


**8. sorszámú terület - XI. kerület**

Sas-hegy, Tájék utca – Meredek utca – Hegyalja út – Bod Péter utca – Hegytető utca – Korompai utca által határolt terület

Terület: 11,37 ha

A terület az országos jelentőségű védett természeti terület (Budai Sas-hegy természetvédelmi terület) része. A meglévő, védettség alapját képező sziklagyep társulások megőrzése szempontjából a zárt erdőállomány létesítése, fenntartása nem kívánatos, ezért javasolt a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.

**9. sorszámú terület - XI. kerület**

Kőérberki szikes rét, 988 hrsz.-ú telek

Terület: 4,35 ha

A védelemre érdemes természeti terület (Kőérberki szikes rétek nem védett részei). Az itt található értékek védelme (fás-bokros területek változatos madárvilága, a fás területek közti szikes rétek növényvilága) szempontjából javasolt a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.

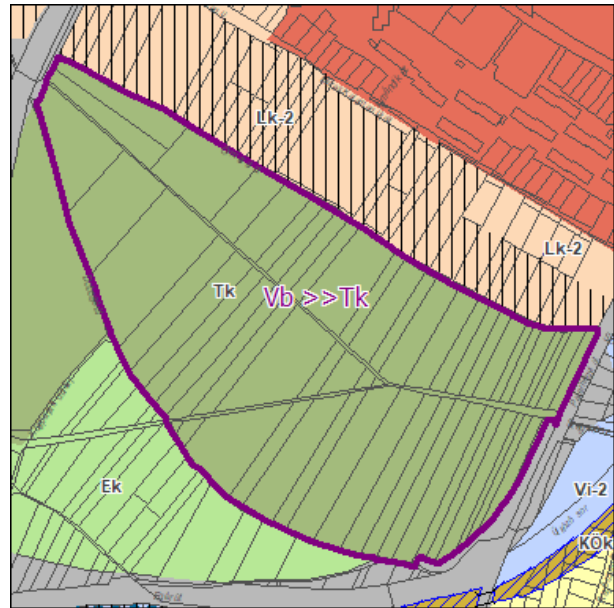


**10. sorszámú terület - XI. kerület**

Kőérberki szikes rét, Órmezei út – Egér út – Dobogó út – Balatoni út által határolt terület

Terület: 25,67 ha

A védelemre érdemes természeti terület (Kőérberki szikes rétek nem védett részei). Az itt található értékek védelme (fás-bokros területek változatos madárvilága, a fás területek közti szikes rétek növényvilága) szempontjából javasolt a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.

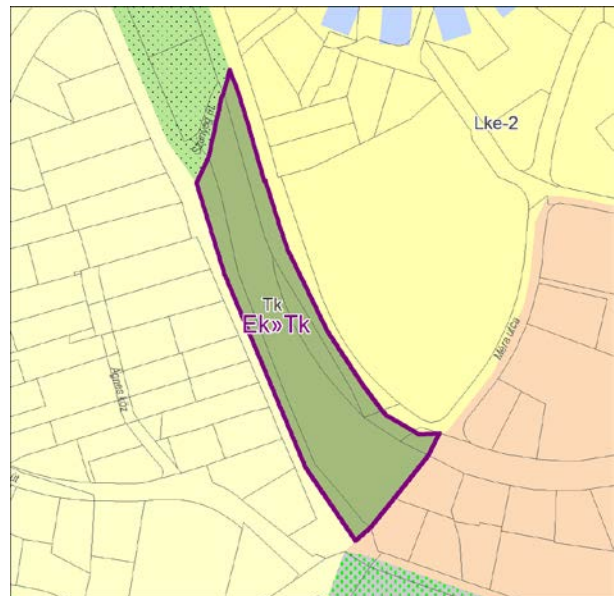


**11. sorszámú terület - XII. kerület**

8657/3, 8657/6 hrsz.-ú telkek, Denevér út menti terület

Terület: 1,49 ha

Főváros jelentőségű védett természeti terület (Denevér úti gyepfolt természetvédelmi terület). Az itt található természeti értékek (lőszgyepek) védelme szempontjából javasolt a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.



**12. sorszámú terület - XV. kerület**

98069 hrsz.-ú telek és a Csömöri-patak közti terület

Terület: 9,41 ha

A „Sárfű-rét” nevű vizes élőhely Budapest patakok formálta pesti tájainak egyik utolsó maradványa. A terület az országos ökológiai hálózat része, védelemre érdemes természeti terület. A zárt erdőállomány létesítése, fenntartása helyett, a területen található természeti értékek védelme szempontjából javasolt a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.

**13. sorszámú terület - XV. kerület**

M3 bevezető út – Szilas-patak menti terület

Terület: 1,4 ha

Az országos ökológiai hálózat részét képező „Szilas-tó” fővárosi jelentőségű védett természeti területen vizes élőhely, valamint a hozzá kapcsolódó őshonos társulások és fajok találhatóak. A természeti értékek megőrzése céljából javasolt a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.

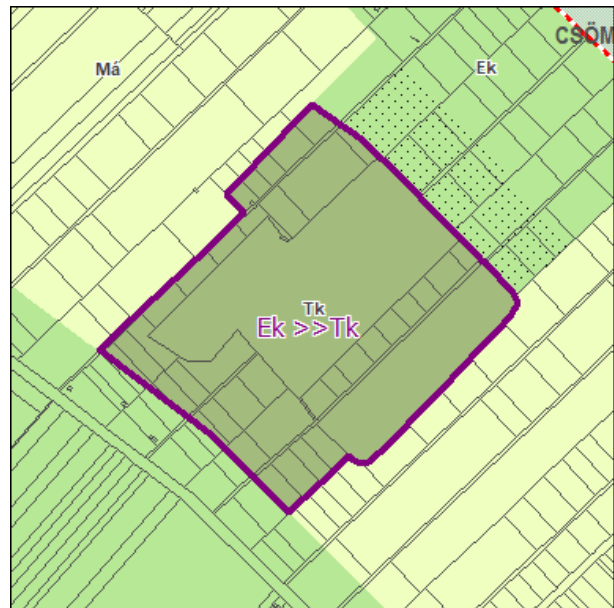


**14. sorszámú terület - XV. kerület**

Rákospalota külterülete, Turjános térsége

Terület: 14,67 ha

A fővárosi jelentőségű védett természeti területen (Turjános természetvédelmi terület) található értékek védelme szempontjából, a zárt erdőállomány létesítése, fenntartása helyett, a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás javasolt.

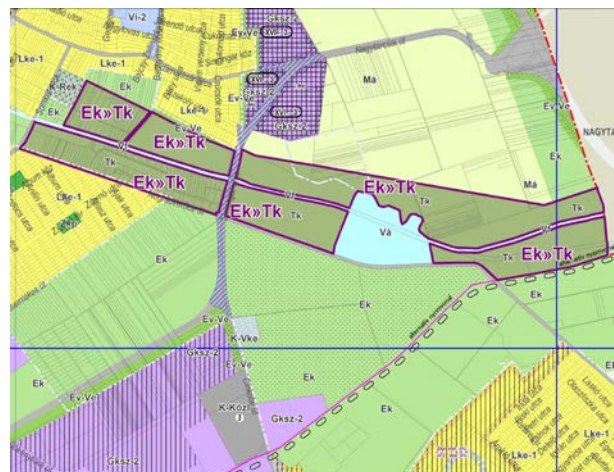


**15. sorszámú terület – XVI. kerület**

Szilas-patak menti terület, Somkút utca és a közigazgatási terület közötti szakaszon

Terület: 107,6 ha

A terület nagyrészt fővárosi jelentőségű védett természeti terület (Naplás-tó természetvédelmi terület), védettséget nem élvező részeit lefedi az országos ökológiai hálózat. A területen a zárt erdőállomány létesítése, fenntartása helyett a meglévő kaszálók, puhafa-ligetes gyeptársulások és nádasok megőrzése javasolt, ezért a természeti értékek védelme szempontjából célszerű a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.

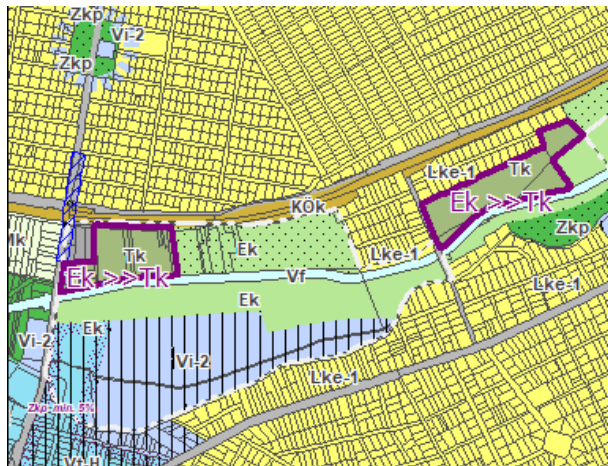
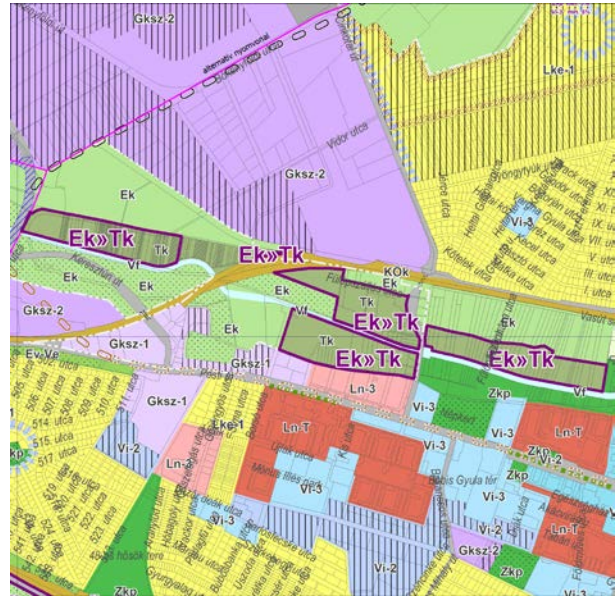


**16. sorszámú terület – XVII. kerület**

Rákospatak völgye

Terület: 81,83 ha

A terület az országos ökológiai hálózat része, védelemre érdemes természeti terület. A zárt erdőállomány létesítése, fenntartása helyett a meglévő társulások megőrzése javasolt, ezért a természeti értékek védelme szempontjából célszerű a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás. Az átsorolásra az erdőterületek felülvizsgálata keretében, a 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján van lehetőség.

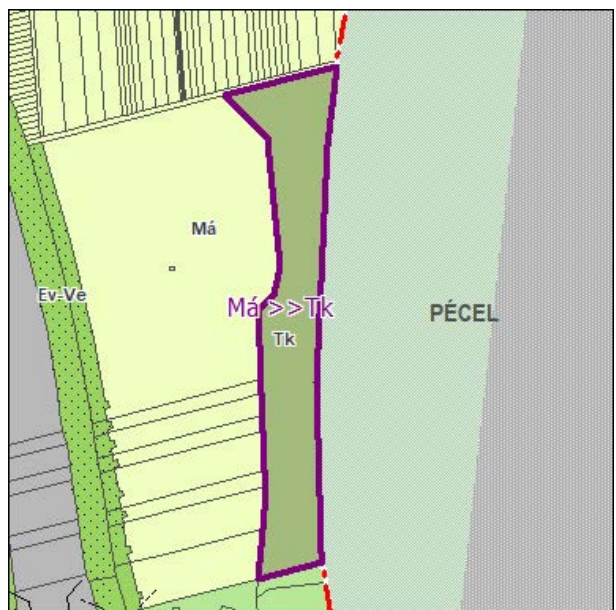


**17. sorszámú terület - XVII. kerület**

138584/9 hrsz.-ú telek

Terület: 3,17 ha

A terület az országos ökológiai hálózat része, védelemre érdemes természeti terület. A meglévő társulások megőrzése javasolt, ezért a természeti értékek védelme szempontjából célszerű a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.



### 18. sorszámú terület - XVII. kerület

Rákoshegy városrész külterülete, Merzse-mocsár térsége

Terület: 18,20 ha

A területen rét, gyep területhasználat jellemző, zárt erdőállomány létesítése, fenntartása helyett, gyepgazdálkodás fenntartása kívánatos, ezért javasolt a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás, a szomszédos fővárosi jelentőségű védett természeti területhez (Merzse-mocsár természetvédelmi terület) kapcsolódóan. Az átsorolásra az erdőterületek felülvizsgálata keretében, a 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján van lehetőség.

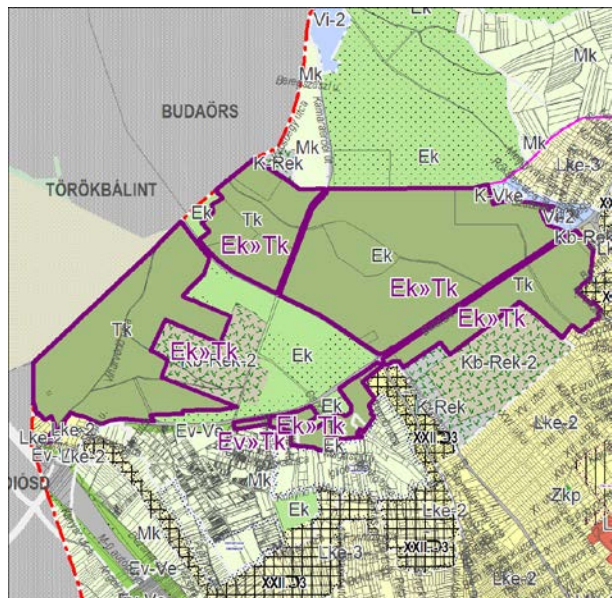


### 19. sorszámú terület - XXII. kerület

Tétényi-fennsík, Balatoni út és közigazgatási határ közötti terület, Csúcs utca és Nyél térsége

Terület: 254,07 ha

A terület nagy része országos, illetve fővárosi jelentőségű védelem alatt áll (Tétényi-fennsík természetvédelmi terület), valamint védelemre érdemes természeti terület. Az itt található természeti értékek védelme szempontjából zárt erdőállomány létesítése helyett a jelenlegi gyepgazdálkodás fenntartása kívánatos, ezért javasolt a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás. Az átsorolásra az erdőterületek felülvizsgálata keretében, a 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján van lehetőség.

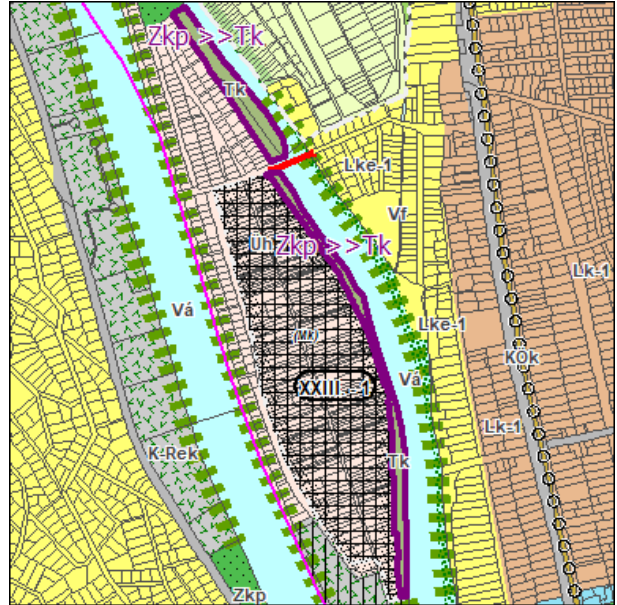


**20. sorszámú terület - XXIII. kerület**

Molnár-sziget, 184135/129, 184249, 196856 hrsz.-ú telkek

Terület: 3,34 ha

A Ráckevei (Soroksári)-Duna Molnár-szigeti mellékág természetvédelmi szempontból az egyik legjelentősebb érték a Soroksári-Duna fővárosi szakaszán belül, a partmenti sűrű cserjés és nádas-gyékényes növényzet melynek védelme kiemelten indokolt. Emiatt a parton intenzívebb kialakítású zöldterület kialakítása nem javasolt. A jellemző területhasználat megőrzése, valamint a területet lefedő országos ökológiai hálózat miatt javasolt a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.

**21. sorszámú terület - XXIII. kerület**

Sós-mocsár környezete: St.Lőrinc Golf Club melletti, a golfklub és az M5-ös autópálya közötti terület

Terület: 38,65 ha

A területen megmaradt – szinte teljesen természetes – lápmaradványok hűen őrzik a hajdani hatalmas vizes élőhelyek egykori képét. A területet lefedi az országos ökológiai hálózat, egy része védelemre érdemes természeti terület. A zárt erdőállomány létesítése, fenntartása helyett a meglévő növénytakarások megőrzése javasolt. A jellemző területhasználat és a területen található természeti értékek megőrzése céljából javasolt a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás.

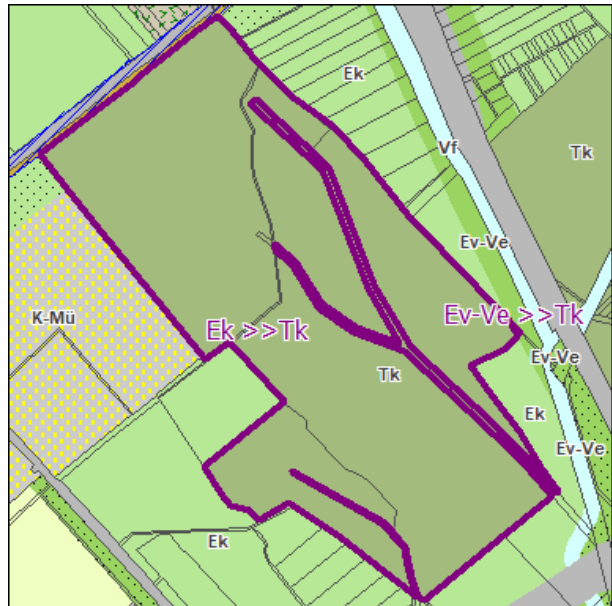


### 22. sorszámú terület - XXIII. kerület

Soroksári Botanikus Kert, 196059/1-4, 196059/7, 196059/9 (egy része), 196063/1 hrsz.-ú telkek

Terület: 57,46 ha

A terület fővárosi jelentőségű védelem alatt áll (Soroksári Botanikus Kert természetvédelmi terület). A terület igen sok távoli vidékről származó, telepített növényritkaságnak ad otthont. Elsődleges értékét az itt fennmaradt természetes élőhelyek adják, ezek közül a legjelentősebb a kiszáradó kékperjés láprét, az úgynevezett Rezervátum. A jellemző területhasználat indokolja a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolást. Az átsorolásra az erdőterületek felülvizsgálata keretében, a 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján van lehetőség.

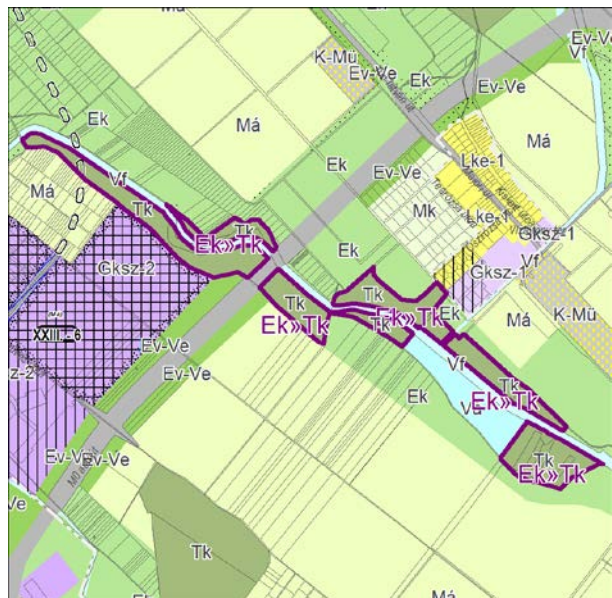


### 23. sorszámú terület - XXIII. kerület

Gyáli patak menti területek

Terület: 29,4 ha

A patak menti terület az országos ökológiai hálózat része. A vízfolyás mentén fennmaradt nádasok és puhafás ligeterdő élőhelyfragmentumok védelemre érdemes élőhelyek. A zárt erdőállomány létesítése helyett a jelenlegi területhasználat fenntartása javasolt, amely indokolja a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolást.

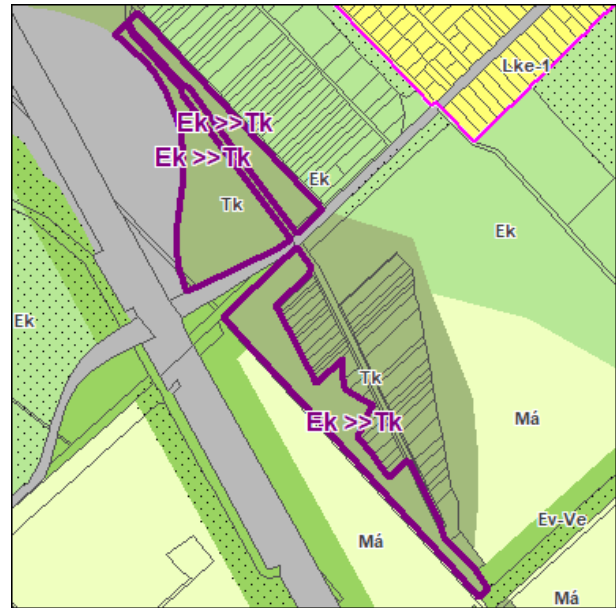




**24. sorszámú terület - XXIII. kerület**

Terület: 7,32 ha

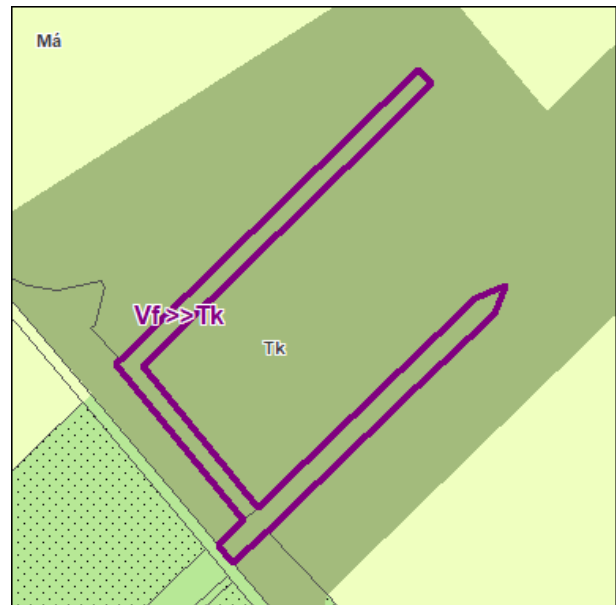
A terület az országos ökológiai hálózat magterület övezetének része országos védettségű ex-lege láp területhez kapcsolódó vizes élőhely. Az itt fennmaradt értékes gyeppragmentumok megőrzését célozva a zárt erdőállomány létesítése helyett a jelenlegi területhasználat fenntartása javasolt, amely indokolja a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolást.

**25. sorszámú terület - XXIII. kerület**

Soroksári kisvízfolyások, 196059/5-6, 196059/8, 196100, 196125, 196137/1, hrsz.-ú telkek

Terület: 5,48 ha

A Soroksári síkságon több olyan kisvízfolyások található, amely vízgazdálkodási szempontból nem jelentős (jellemzően időszakos jellegű), ezért nem indokolt a Vf területfelhasználási egységbe sorolás. A vízfolyások telkeinek a környező területfelhasználási egységhez (Természetközeli terület – Tk) igazodó átsorolása javasolt.

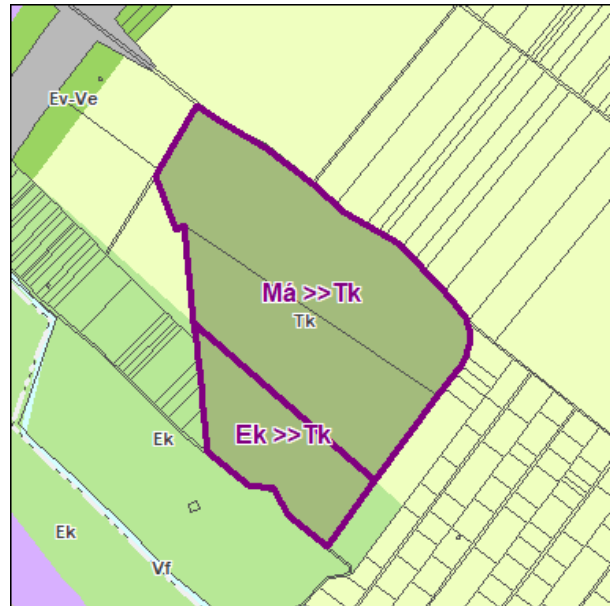


**26. sorszámú terület - XXIII. kerület**

Soroksári legelő

Terület: 4,49 ha

A terület az országos ökológiai hálózat magterület övezetének része. A zárt erdőállomány létesítése helyett a jelenlegi területhasználat, üde kaszálórét fenntartása javasolt, amely indokolja a Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolást.

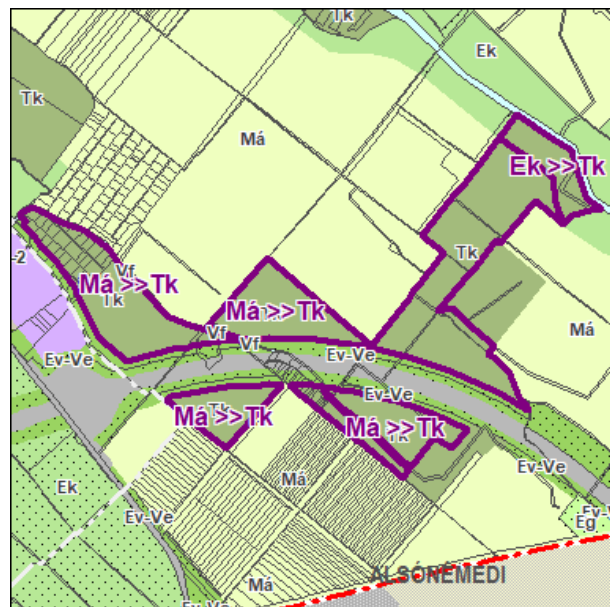


**27. sorszámú terület - XXIII. kerület**

Soroksár láprétjei és homoki gyepei

Terület: 90,9ha

Dél-Soroksár természetes és természetközeli élőhelyfragmentumai Budapest egyik legjelentősebb védelemre érdemes élőhelyei. A terület nagy része védelemre érdemes természeti terület, ahol a zárt erdőállomány létesítése helyett a jelenlegi területhasználat fenntartása, Természetközeli terület (Tk) területfelhasználási egységbe sorolás javasolt.



**KÜLÖNLEGES BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK****Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Rek-1)**

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
1	XVIII.	Zkp	4,81	Meglévő funkció
2	XXII.	Ek	8,78	Barnamezős terület funkcióváltása 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján

**Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű, korlátozott rendeltetésű terület (Kb-Rek-2)**

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
3	III.	Kb-Rek-1	25,33	Meglévő funkció
4	XXII.	Ek	25,36	Meglévő funkció 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
5	XXII.	Ek	31,42	Meglévő funkció 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
6	XXII.	Ek	0,98	Meglévő funkció 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
7	XXIII.	Ek	41,6	Meglévő funkció 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
8	XXIII.	Vf	1,25	Vízgazdálkodási szempontból nem indokolt a Vf területfelhasználási egységbe sorolás

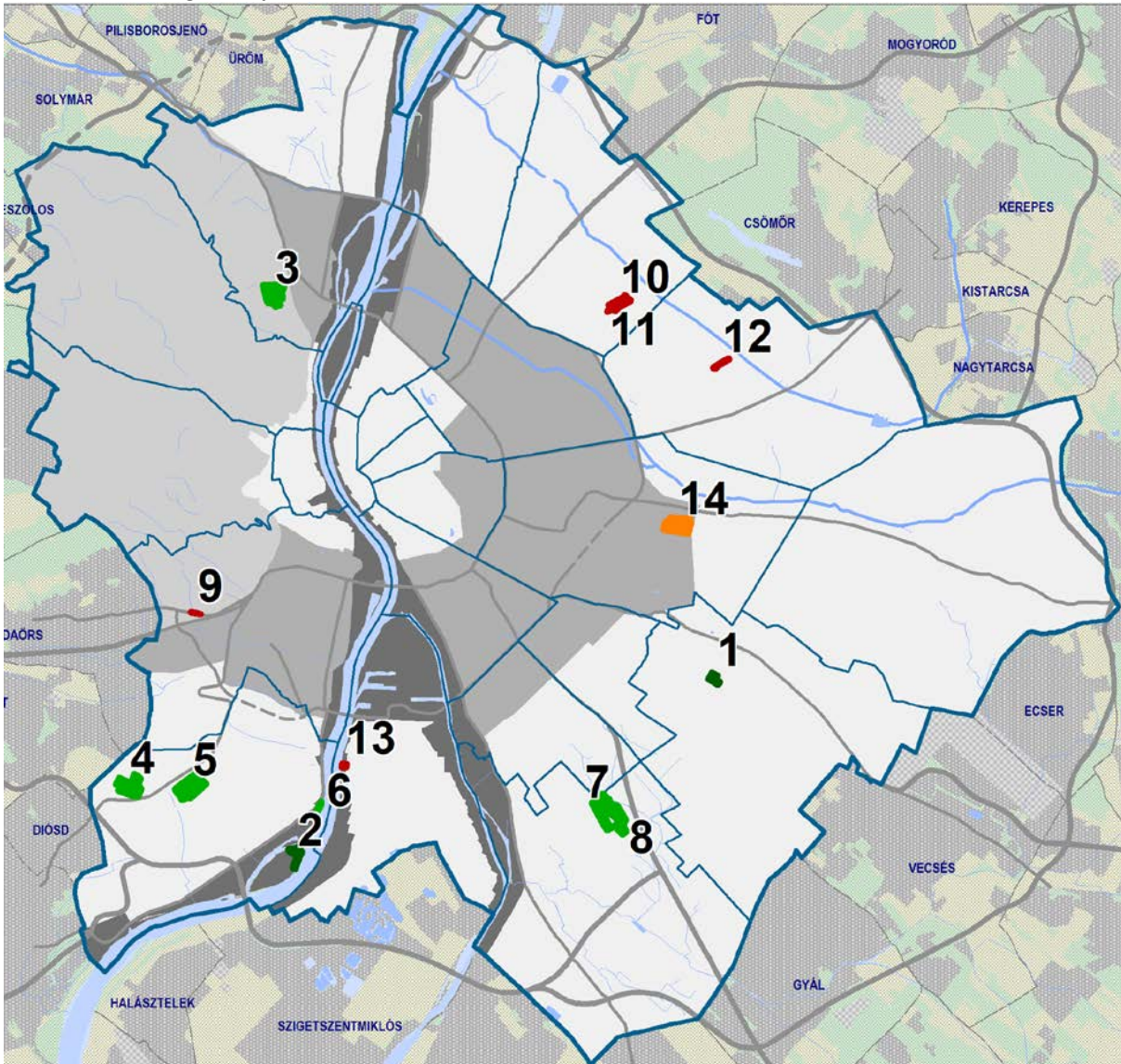
**Kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Ez)**

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
9	XI.	KÖu-2	0,15	Közúti terület jelentősebb pontosítása
10	XV.	Ev	9,68	Erdőtelepítést hosszútávon ellehetetlenítő távvezetékek 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
11	XV.	Ev	0,91	Erdőtelepítést hosszútávon ellehetetlenítő távvezetékek 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
12	XVI.	Ev	2,05	Erdőtelepítésre alkalmatlan termőhelyi adottságok miatt 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján
13	XXI.	Ev	1,18	Meglévő funkció és az Erdészeti Hatóság korábbi állásfoglalása és 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján

**Megújuló energiaforrás hasznosítási területe (Kb-En)**

Ssz.	Kerület	hatályos TSZT	Terület (ha)	Indoklás
14	X.	Ev	25,51	Erdőtelepítésre alkalmatlan termőhelyi adottságok miatt távlati funkciónak megfelelő területfelhasználási egység kijelölése, 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján

113. ábra: Különleges, beépítésre nem szánt területek

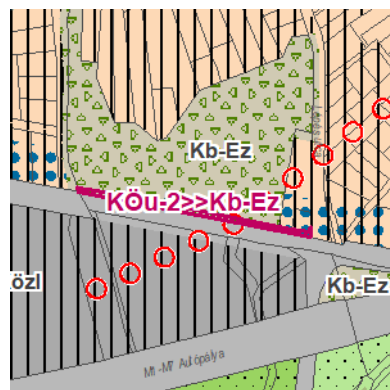


1 ha-nálkisebb területek:

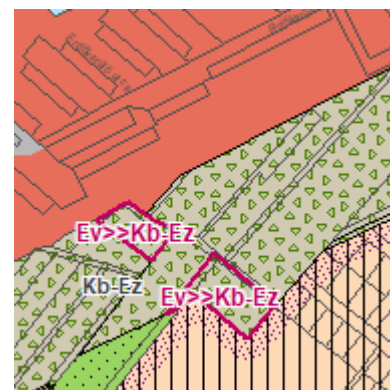
6. ssz.



9. ssz.



11. ssz.

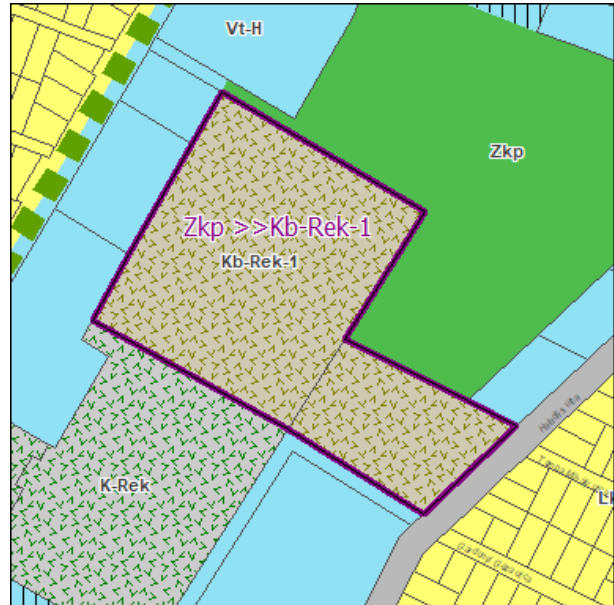


**1 ha-nál nagyobb területek:****1. sorszámú terület - XVIII. kerület**

Szentlőrinci Atlétikai Club Sporttelep, 155447/21 hrsz.-ú telek egy része, 155447/48 hrsz.-ú telek egy része

Terület: 4,81 ha

Az átsorolásra javasolt területen sportpályák találhatóak. A javasolt különleges beépítésre nem szánt Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű terület – Kb-Rek-1 területfelhasználási egység jobban illeszkedik a meglévő rendeltetéshez.

**2. sorszámú terület - XXII. kerület**

232045/3 hrsz.-ú telek, volt Hunyadi laktanya területe

Terület: 8,78 ha

A barnamezős területen az értékes épületállomány hasznosítását, a terület rehabilitációját és a kerületben, illetve a fővárosban még hiányzó rekreációs funkciók kijelölését segítő átsorolás javasolt. A különleges beépítésre nem szánt Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű, korlátozottan rendeltetésű terület (Kb-Rek-2) lehetővé teszi a meglévő értékes épületek optimális hasznosítását, kulturális, sport rendeltetések elhelyezését, figyelemmel a Háros-sziget természeti értékeire. A területen olyan területfelhasználási egység kijelölése javasolt, ahol lakó és szállás rendeltetések nem helyezhetők el.

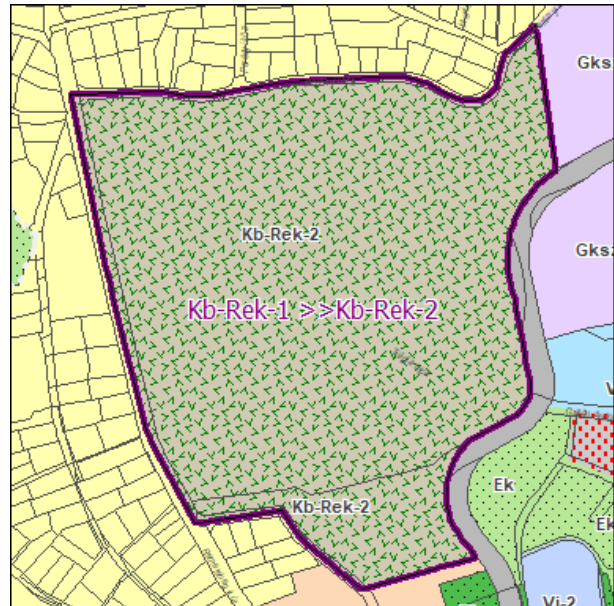


### 3. sorszámú terület - III. kerület

Academy Golf Budapest, 16266/12, 16266/14 hrsz.-ú telkek

Terület: 25,33 ha

A hatályos településszerkezeti tervben beépítésre nem szánt rekreációs területfelhasználási egységbe sorolt területen golfpálya található, mely funkció számára új területfelhasználási egység kerül meghatározásra a TSZT-ben. Ennek megfelelően különleges beépítésre nem szánt Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű, korlátozottan rendeltetésű terület – Kb-Rek-2 területfelhasználási egység kijelölése javasolt, ahol a sport rendeltetés mellett lakó és szállás rendeltetések nem helyezhetők el.

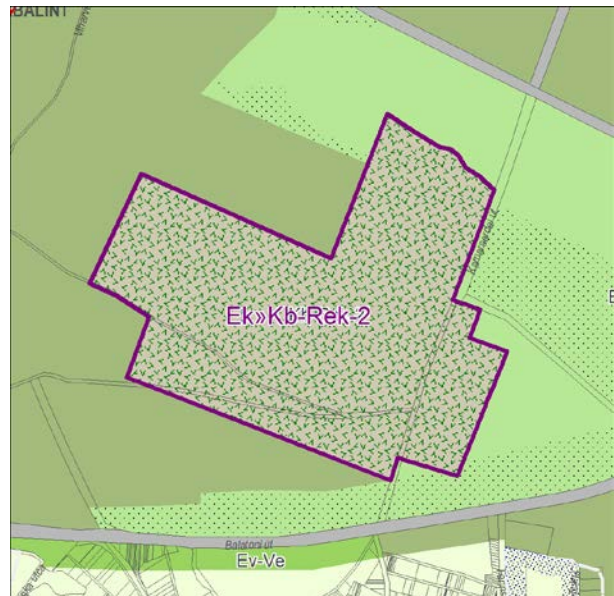


### 4. sorszámú terület - XXII. kerület

Nagytétényi Sportlőtér, 239922, 239926-29 hrsz.-ú telkek

Terület: 25,36 ha

A terület meglévő területhasználata (sportlőtér) és a jelenlegi besorolása (közjóléti erdő) jelentősen eltér egymástól. Ezért a meglévő rendeltetésnek megfelelő területfelhasználási egység (különleges beépítésre nem szánt Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű, korlátozott rendeltetésű terület – Kb-Rek-2) kijelölése javasolt, ahol a sport rendeltetés mellett lakó és szállás rendeltetések nem helyezhetők el.

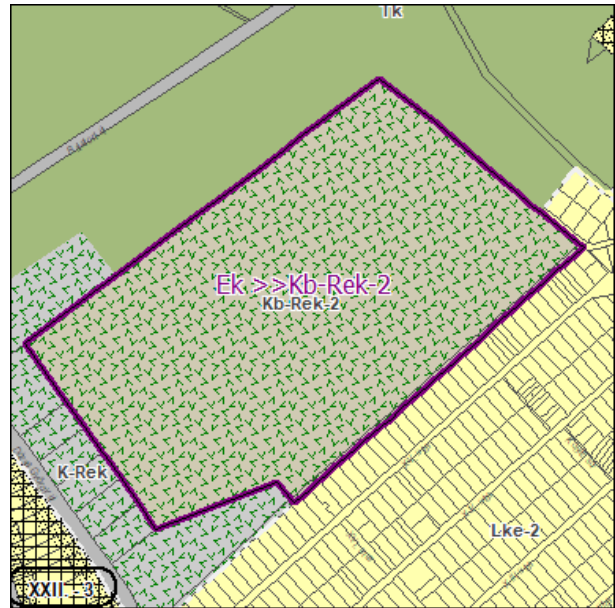


**5. sorszámú terület - XXII. kerület**

Budapest Highland Golf Club, 239115/7 hrsz.-ú telek

Terület: 31,42 ha

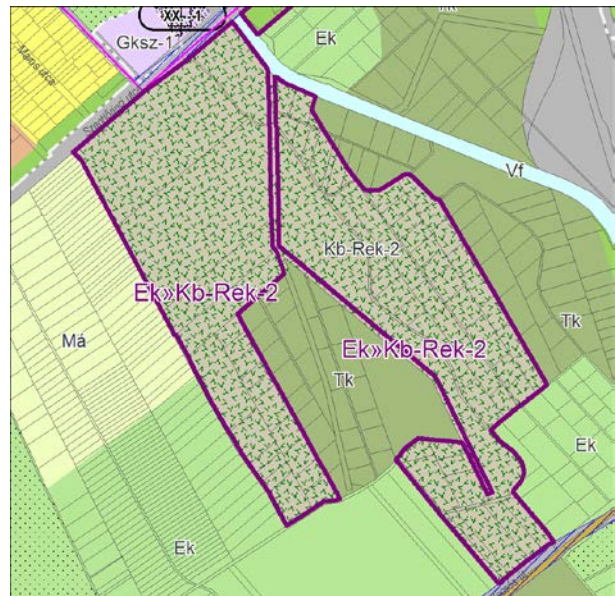
A terület meglévő területhasználata (golfpálya) és a jelenlegi besorolása (Közjóléti erdőterület – Ek) jelentősen eltér egymástól. Ezért a meglévő rendeltetésnek megfelelő, a TSZT-ben bevezetésre kerülő új területfelhasználási egység (beépítésre nem szánt Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű, korlátozottan rendeltetésű terület – Kb-Rek-2) kijelölése javasolt, ahol a sport rendeltetés mellett lakó és szállás rendeltetések nem helyezhetők el.

**7. sorszámú terület - XXIII. kerület**

St. Lőrinc Golf Club

Terület: 41,6 ha

A terület meglévő területhasználata (golfpálya) és a jelenlegi besorolása (Közjóléti erdőterület – Ek) jelentősen eltér egymástól. Ezért a meglévő rendeltetésnek megfelelő, a TSZT-ben bevezetésre kerülő új területfelhasználási egység (beépítésre nem szánt Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű, korlátozottan rendeltetésű terület – Kb-Rek-2) kijelölése javasolt, ahol a sport rendeltetés mellett lakó és szállás rendeltetések nem helyezhetők el.



**8. sorszámú terület - XXIII. kerület**

Gyáli-patak mellékágai – 195831/1 hrsz.-ú telek, 195830 hrsz.-ú telek egy része, Soroksár, St. Lőrinc Golf Club

Terület: 1,25 ha

A módosítással érintett terület átalakításával megszüntetésre került a korábbi vízfolyás-szakasz, ezért vízgazdálkodási területfelhasználási besorolása nem indokolt. Mivel a terület a golf klub része, javasolt beépítésre nem szánt Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű, korlátozottan rendeltetésű terület – (Kb-Rek-2) területfelhasználási egység kijelölése.

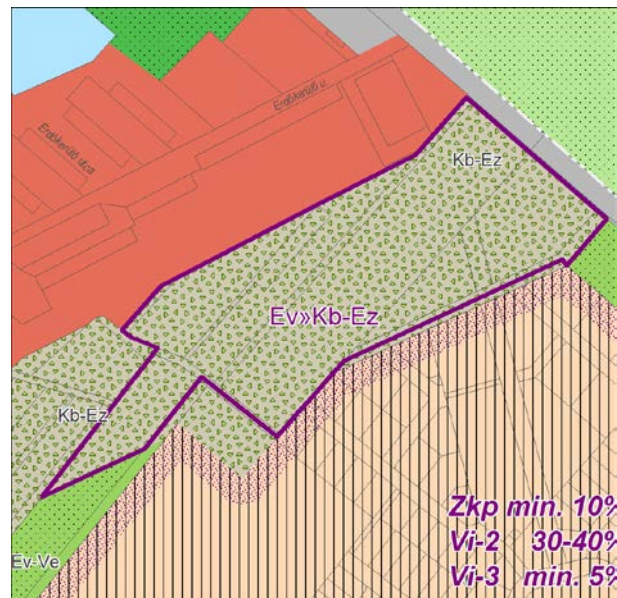


**10. sorszámú terület - XV. kerület**

Palota Parkváros

Terület: 9,68 ha

A területen nagyfeszültségű távvezetékek sávja húzódik, amely nem teszi lehetővé az erdőtelepítést. Indokolt a kapcsolódó területekhez igazodó átsorolás Kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Ez) területfelhasználási egységbe. Az átsorolásra az erdőterületek felülvizsgálata keretében, a 2018. évi CXXXIX. törvény 39.§ (1) alapján van lehetőség.

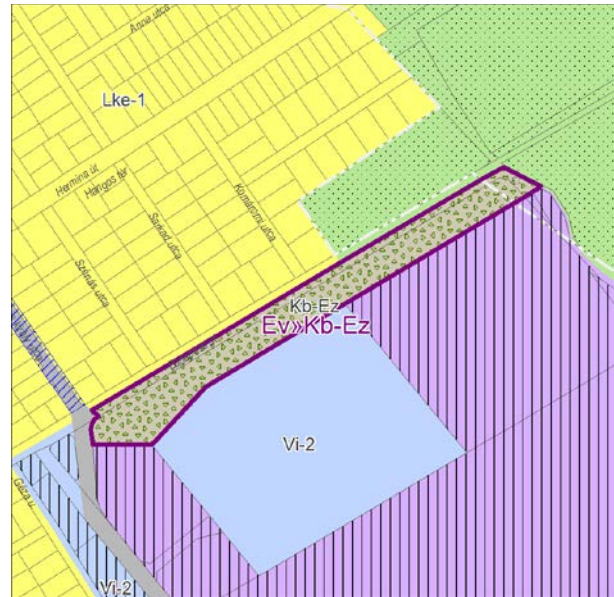




**12. sorszámú terület - XVI. kerület**

107218/1, 118719/17 hrsz.-ú telkek és 118719/15 hrsz.-ú telek egy része, Budapesti út külső szakasza  
Terület: 2,05 ha

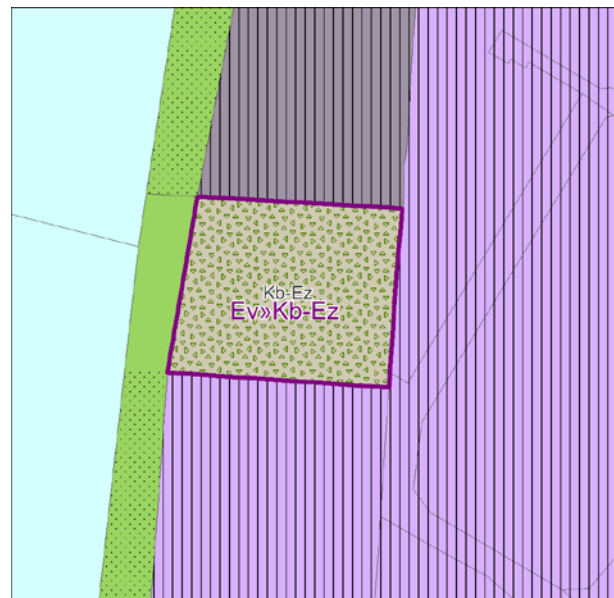
A területen nagyfeszültségű távvezetékek sávja húzódik, amely nem teszi lehetővé az erdőtelepítést. Indokolt olyan beépítésre nem szánt területfelhasználási egység kijelölése, amely megőrzi a terület zöldfelületi jellegét, ezért javasolt a terület Kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Ez) területfelhasználási egységbe sorolása.

**13. sorszámú terület - XXI. kerület**

210146/74 hrsz.-ú telek, Terelő utca – Perem utca csomópontja  
Terület: 1,18 ha

Terület: 1,18 ha

A területen található közlekedési területek (közutak, iparvágány) nem teszik lehetővé az erdőtelepítést. Indokolt olyan beépítésre nem szánt területfelhasználási egység kijelölése, amely megőrzi a terület zöldfelületi jellegét, ezért javasolt a terület Kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Ez) területfelhasználási egységbe sorolása.

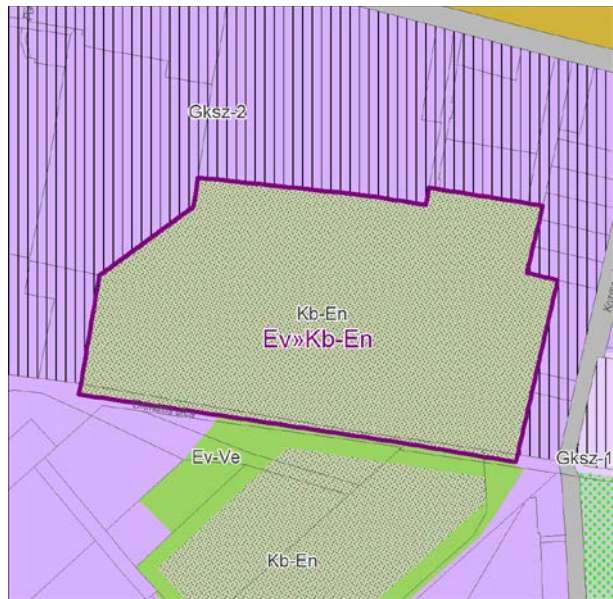


#### 14. sorszámú terület - X. kerület

Volt Akna-bánya területe

Terület: 25,51 ha

Az egykori bánya területe nem alkalmas erdő telepítésére, mivel feltöltött terület. A hatályos tervben átmeneti hasznosításként szereplő Megújuló energiaforrás hasznosítási területe (Kb-En) területfelhasználási egység jobban igazodik a termőhelyi adottságok nyújtotta lehetőségekhez pl. energianövények termesztéséhez.



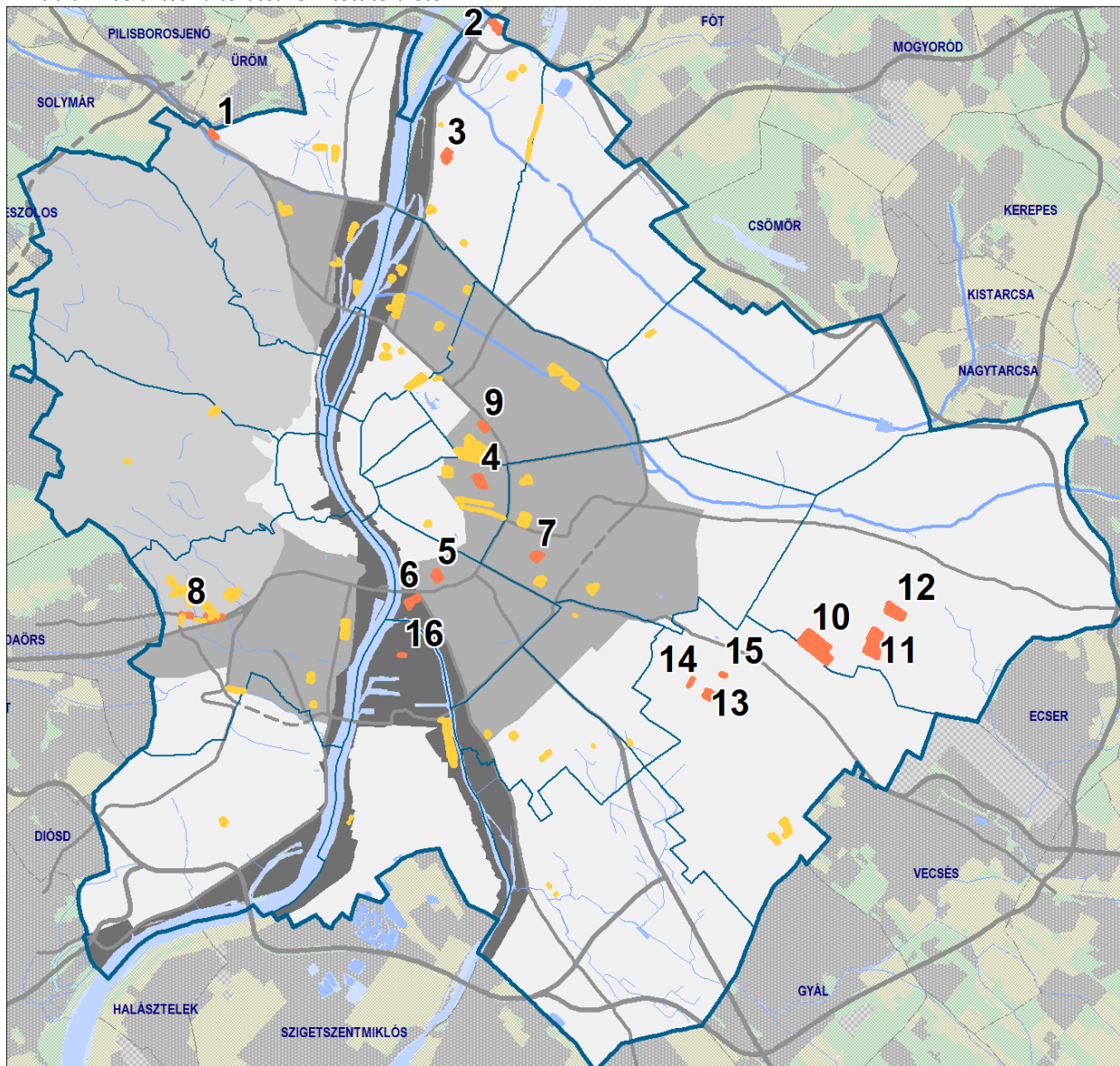
**3.2.1.3. EGYÉB SZERKEZETI ELEMÉK****Jelentős változással érintett terület**

Ssz.	Kerület	Terület (ha)	Indoklás
1	III.	1,72	Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület helyett funkcióváltó terület
2	IV.	3,93	Funkcióváltó terület
3	IV.	4,77	Alulhasznosított terület
4	VIII.	6,11	Funkcióváltó terület
5	IX.	4,46	Alulhasznosított terület
6	IX.		Alulhasznosított terület
7	X.	4,20	Alulhasznosított terület
8	XI.	4,3	Alulhasznosított terület
9	XIV.	3,17	Alulhasznosított terület
10	XVII.	36,05	Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület helyett funkcióváltó terület
11	XVII.	22,38	Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület helyett funkcióváltó terület
12	XVII.	11,43	Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület helyett funkcióváltó terület
13	XVIII.	2,54	Funkcióváltó terület
14	XVIII.	0,72	Funkcióváltó terület
15	XVIII.	0,54	Funkcióváltó terület

(Megjegyzés: „Funkcióváltó terület” indoklás olyan területet jelöl, ami korábban is átalakulásra tervezett volt, de a szerkezeti tervlapon nem került megjelenítésre.)

A hatályos terv szerinti jelentős változással érintett területekről megvalósult, illetve befejezés előtt álló beruházások esetén a jelölés törlésre került, területi eloszlásuk az alábbi térképen kerül bemutatásra.

114. ábra: Jelentős változással érintett területek



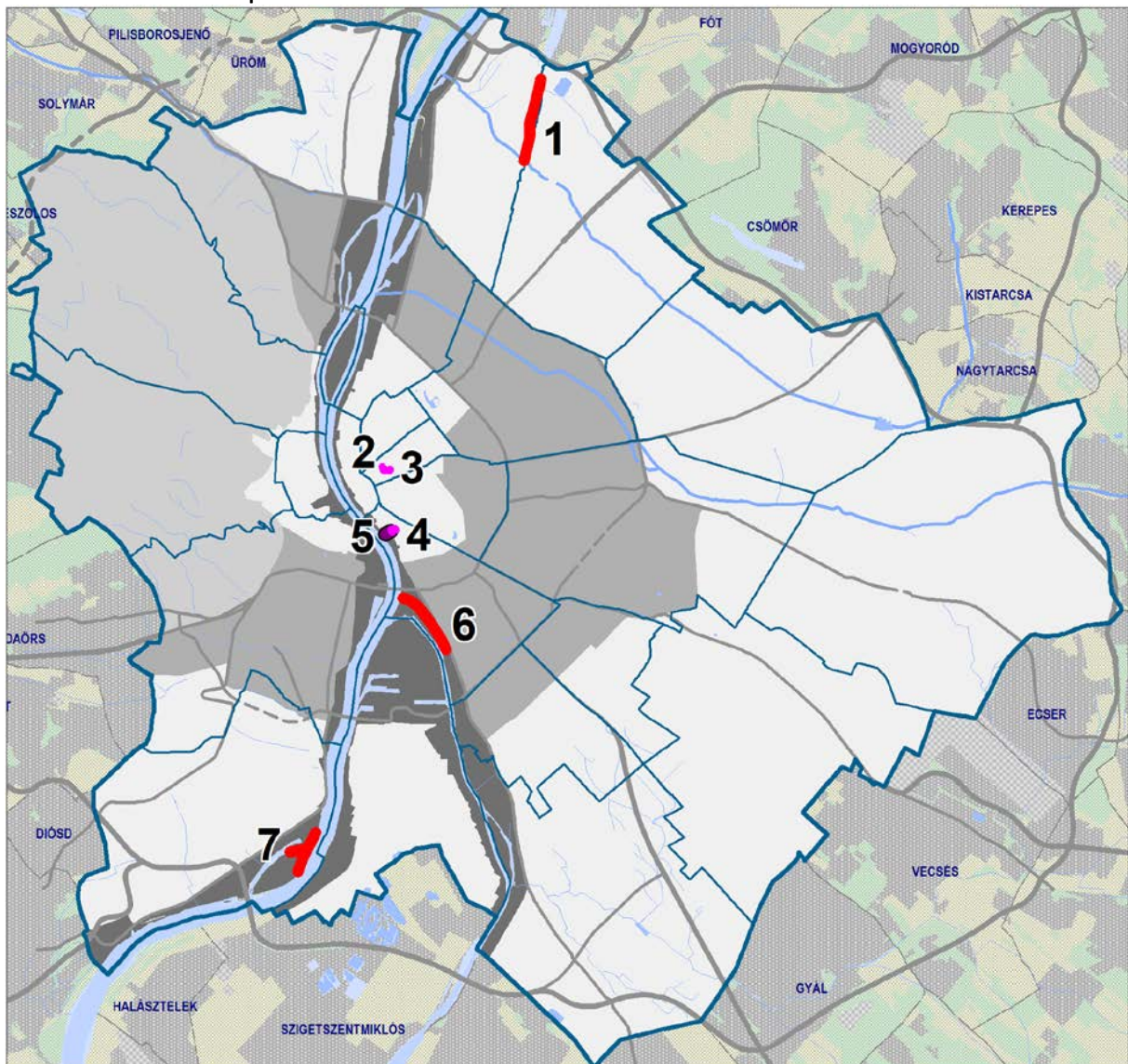
Új jelentős változással érintett terület

Törölt jelentős változással érintett terület

**Zöldfelületi kapcsolatok**

Ssz.	Kerület	Terület (ha)	Indoklás
1	IV.	-	a Szilas-patak menti és a káposztásmegyeri zöldterületek közötti zöldfelületi kapcsolat biztosítására új szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolat jelölése
2	VII.	0,41	Új közkert zöldfelületi rendszer részét képező városi térként jelölése
3	VII.	0,19	Meglévő közkert zöldfelületi rendszer részét képező városi térként jelölése
4	IX.	0,72	Fásított köztér zöldfelületi rendszer részét képező városi térként jelölése
5	IX.	-	Zöldfelületi elemek közötti kapcsolat biztosítására új jelentős kondicionáló közterületi zöldfelület jelölése
6	IX.	-	Új szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolat jelölése fejlesztésre szánt barnamezős területen, a belső zöldfelületi rendszer kialakítása céljából
7	XXII.	-	Duna-parti zöldfelületek megőrzése a fejlesztésre szánt barnamezős területen új szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolat jelölésével

115. ábra: Zöldfelületi kapcsolatok



- Új zöldfelületi rendszer részét képező városi tér
- Új jelentős kondicionáló közterületi zöldfelület
- Új szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolat

**Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület**

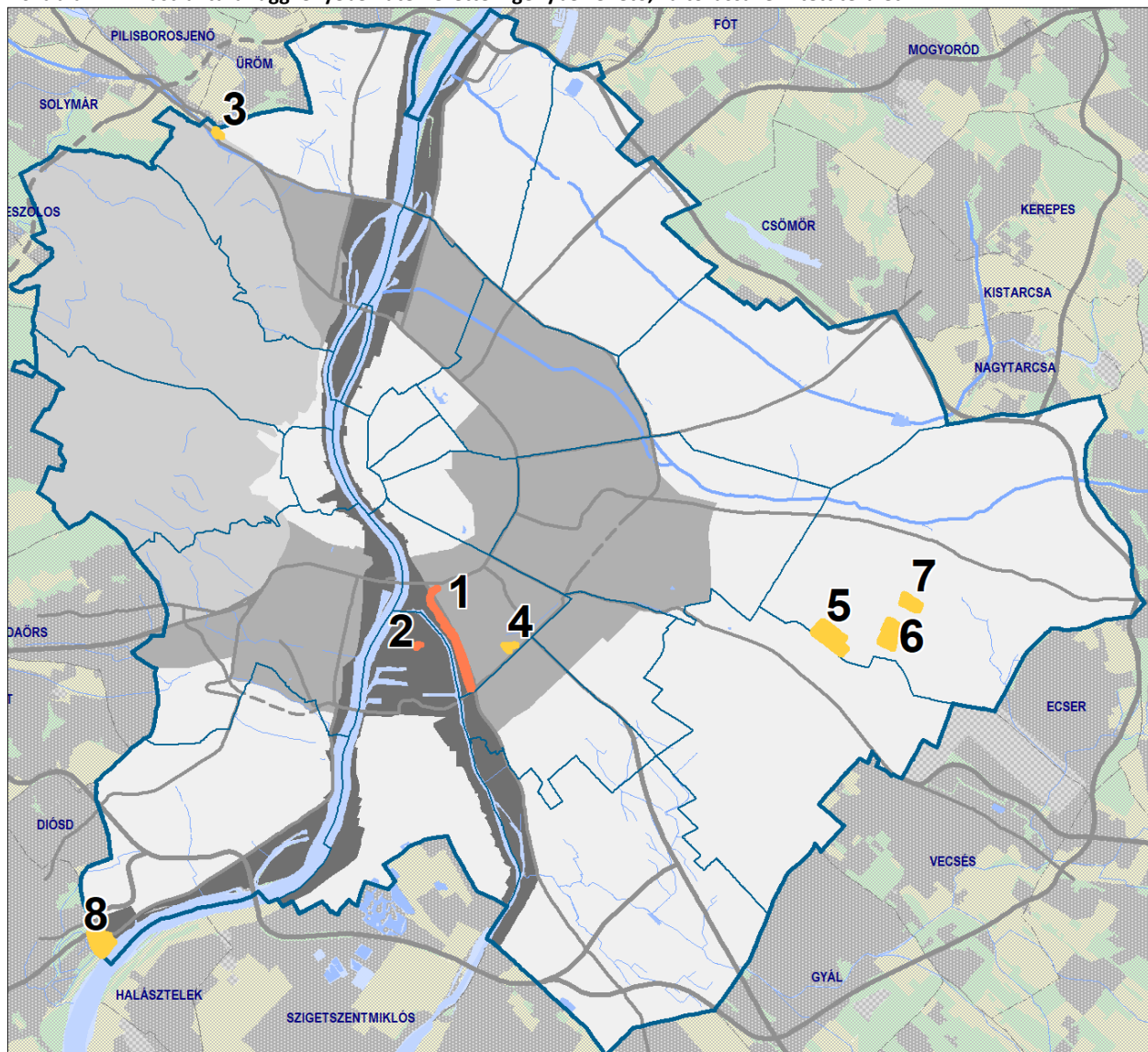
*Új, infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület*

Ssz.	Kerület	Terület (ha)	Indoklás
1	IX.	2,25	A terület akkor válik beépíthetővé, ha a Budapest-Kelebia vasútvonal a Ferencvárosi rendező-pályaudvaron átvezetésre került, továbbá a Budapest-Ráckeve HÉV vonal bevezetése megtörténik a Kálvin térig.
2	XXI.	0,34	Közúti terület és csomópont pontosítása következtében

*Törölt, infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület*

Ssz.	Kerület	Terület (ha)	Indoklás
3	III.	1,74	Megépült a 10. sz. főút (Bécsi út) – 1108. sz. összekötőút csomópontja
4	XVII.	36,06	Megépült a Ferihegyi út – Bélatelepi út összekötése
5	XVII.	22,38	Megépült a Ferihegyi út – Bélatelepi út összekötése
6	XVII.	11,43	Megépült a Ferihegyi út – Bélatelepi út összekötése
7	XXII.	30,76	Trtv.-ből törlésre került a kikötő

**116. ábra: Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület**



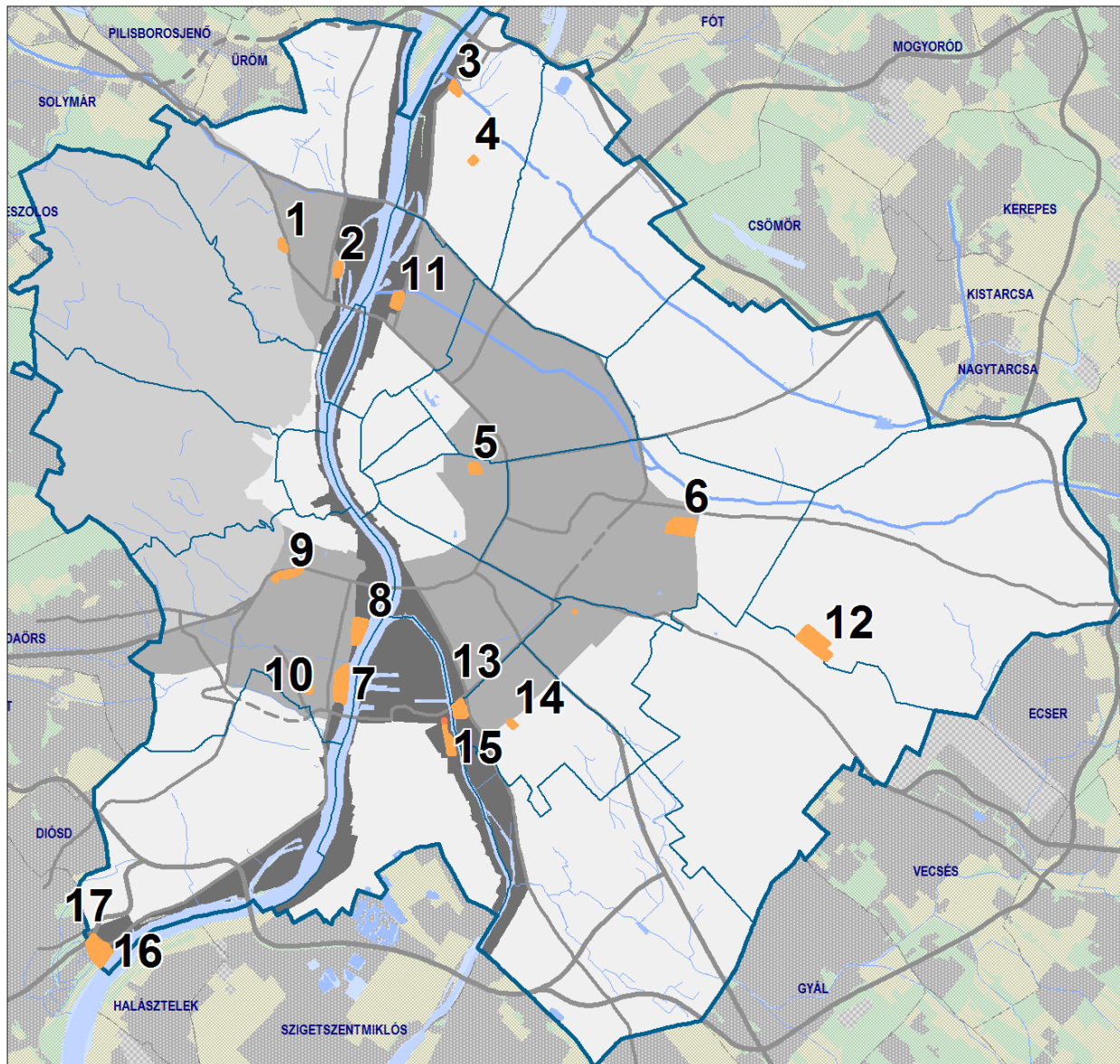
Törölt Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület


Új Infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett terület

## Átmeneti hasznosítás biztosítása

Ssz.	Kerület	Terület	Módosítás
1	III.	Mediso Kft. területe	Vi-2 területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Gksz-2 törlése
2	III.	Volt BUSZESZ területe	Vi-1 területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Gksz-2 törlése
3	IV.	Volt Hunyadi laktanya	Vi-2 területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Gksz-1 törlése
4	IV.	Volt Hazai Pamutszövőgyár, Fóti út – Attila utca	Vi-2 területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Gksz-2 törlése
5	VIII.	Volt Ruggyantagyár, Kerepesi út-Asztalos Sándor út	Vi-2 területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Gksz-2 törlése
6	X.	Aknabánya területe	Kb-En területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Kb-En törlése
7	XI.	Dr Papp Elemér utca – Hunyadi János út – Duna-folyam által határolt terület	Vi-2 területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Gksz-2 törlése
8	XI.	Galvani utca – Budafoki út – Hengermalom út – Duna-folyam által határolt terület	Vi-2 területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Gksz-2 törlése
9	XI.	Bartók Béla út – Thallóczy Lajos utca – vasútvonal által határolt terület	Vi-2 területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Gksz-2 törlése
10	XI.	Bükköny utca – Fonyód utca – Fehérvári út által határolt terület	Vi-2 területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Gksz-1 törlése
11	XIII.	Esztergomi út – Vizafogó utca – Váci út – Turbina utca által határolt terület	Vi-1 területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Gksz-2 törlése
12	XVII.	Bélatelepi út – 563. sz. út – Orgoványi utca – Baross utca által határolt terület	Gksz-2 területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti MK törlése
13	XX.	Gubacsi dűlő, a Gubacsi hídtól északra lévő fejlesztési terület	Vt-M területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Gksz-2 törlése
14	XX.	Nagysándor József utca – Török Flóris utca – Dessewffy utca – Ady Endre utca által határolt terület	Vi-2 területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Gksz-1 törlése
15	XXI.	Volt papírgyár menti terület	Vi-2 területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Gksz-2 törlése
16	XXII.	Nagytétényi Duna-part	Ek területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Ek törlése
17	XXII.	Nagytétény, 238025/8 hrsz.	Má területfelhasználási egység kijelölésével az átmeneti Má törlése

117. ábra: Átmeneti hasznosítás biztosítása



 Törölt átmeneti hasznosítás biztosítása

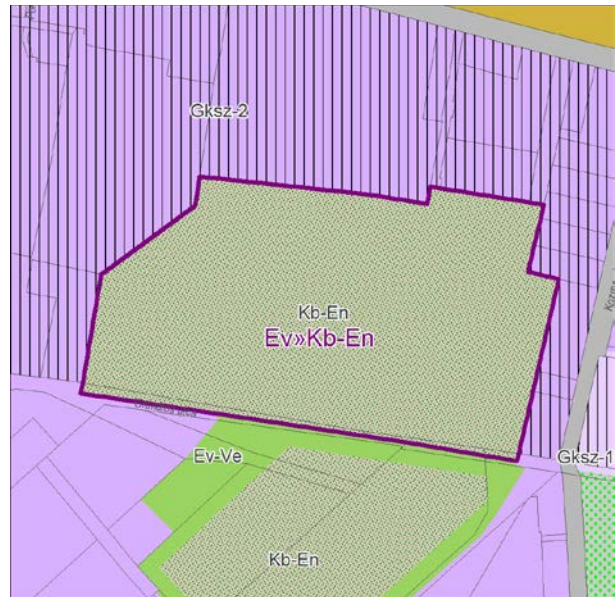


**6. sorszámú terület - X. kerület**

Volt Akna-bánya területe

Terület: 25,51 ha

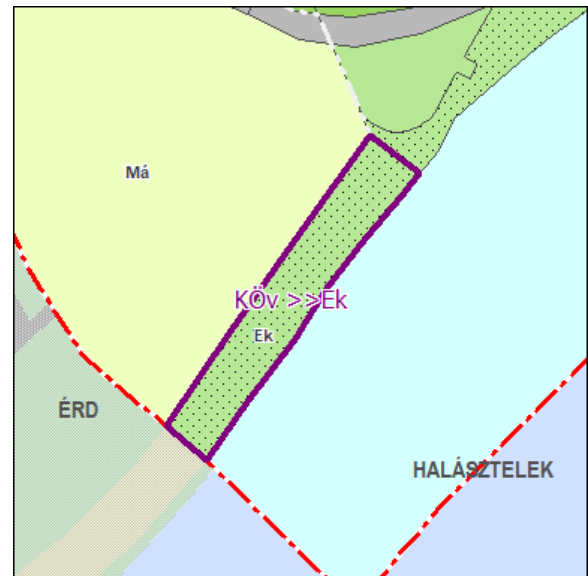
Az egykori bánya területe nem alkalmas erdő telepítésére, ezért a hatályos tervben átmeneti hasznosításként szereplő Megújuló energiaforrás hasznosítási területe (Kb-En) területfelhasználási egység kerül kijelölésre, így átmeneti hasznosítás törlendő.

**16. sorszámú terület - XXII. kerület**

Nagytétényi Duna-part, 232330 hrsz.-ú telek

Terület: 3,99 ha

A 2018. évi CXXXIX. törvény alapján törlésre kerülő tervezett kikötő miatt a hatályos tervben átmeneti hasznosításként szereplő Közjóléti erdő (Ek) területfelhasználási egység kerül kijelölésre, így átmeneti hasznosítás törlendő.

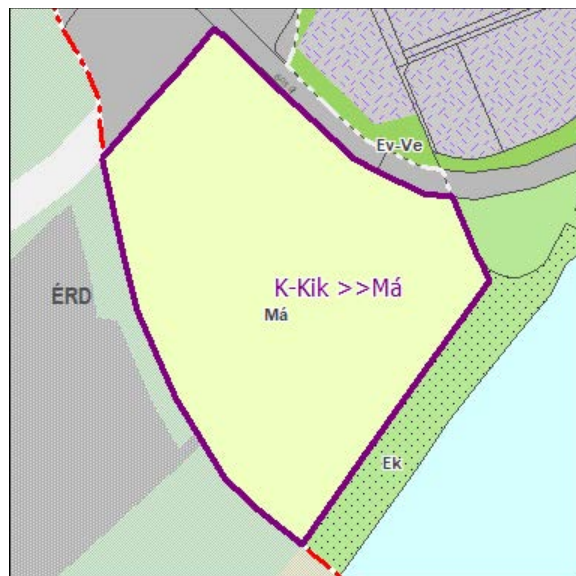


**17. sorszámú terület - XXII. kerület**

Nagytétény, 6-os út és Érd közigazgatási határa közötti mezőgazdasági terület, 238025/8 hrsz.-ú telek

Terület: 26,77 ha

A csatlakozó területhasználat 2018. évi CXXXIX. törvény alapján történt módosítása miatt, a hatályos tervben átmeneti hasznosításként szereplő Általános mezőgazdasági terület (Má) egység kerül kijelölésre, így átmeneti hasznosítás törlendő.



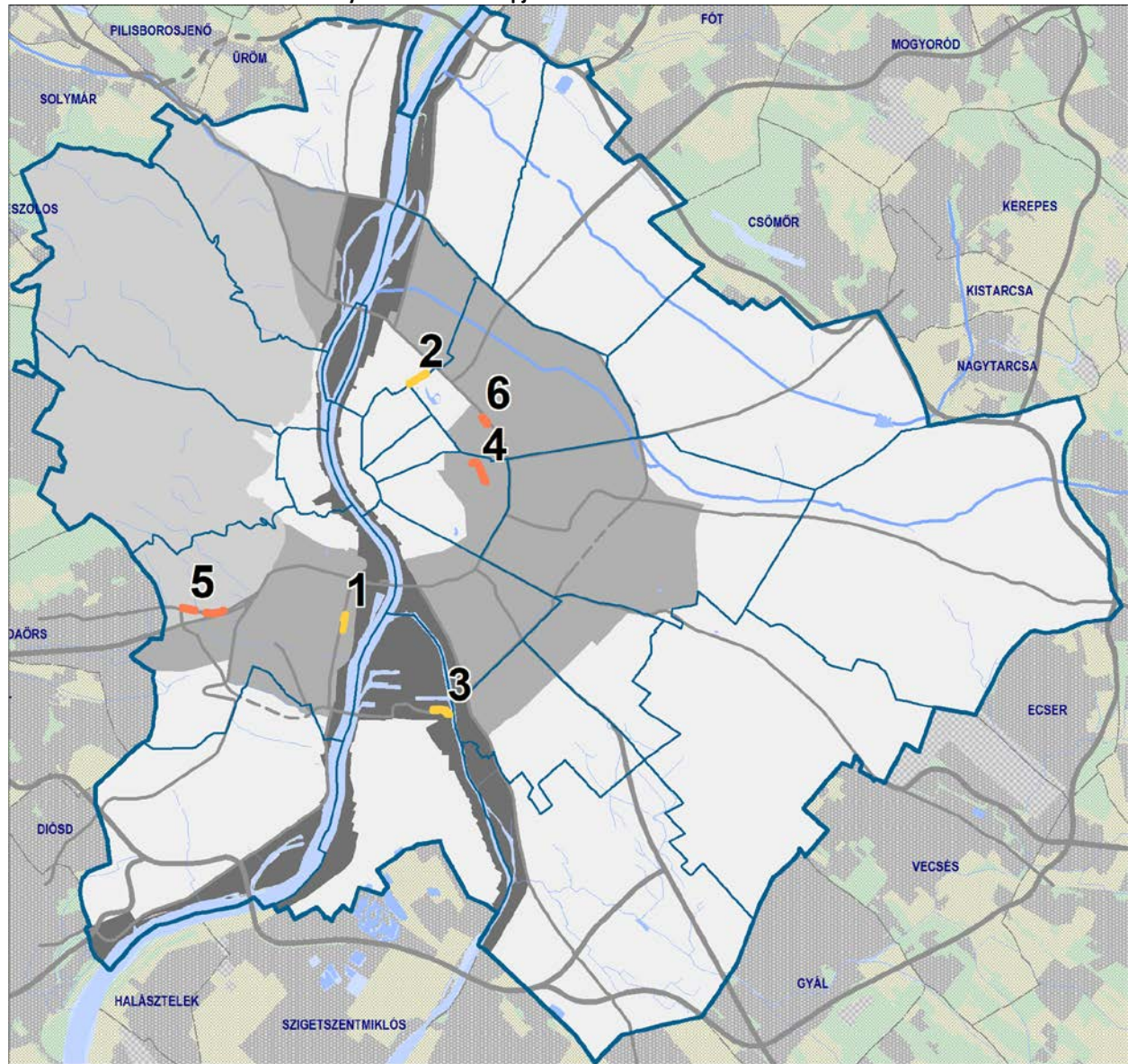
## Lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján

Ahol a környezeti terhelés alapján a lakófunkció új funkcióként nem kívánatos az alábbi esetekben került kijelölésre:

- új jelentős változással érintett lakó- és intézményterületeken,
- a hatályos TSZT-ben már kijelölt jelentős változással érintett területeken pótlólagosan, és
- gazdasági területfelhasználás helyett intézményi területfelhasználás kijelölése esetén.

Megvalósult fejlesztések esetén, ahol a jelentős változással érintett jelölés törlésre került, azzal párhuzamosan törlésre került az „új lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján” jelölés.

118. ábra: Lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján



Új lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján  
- új

Új lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján  
- megszűnő

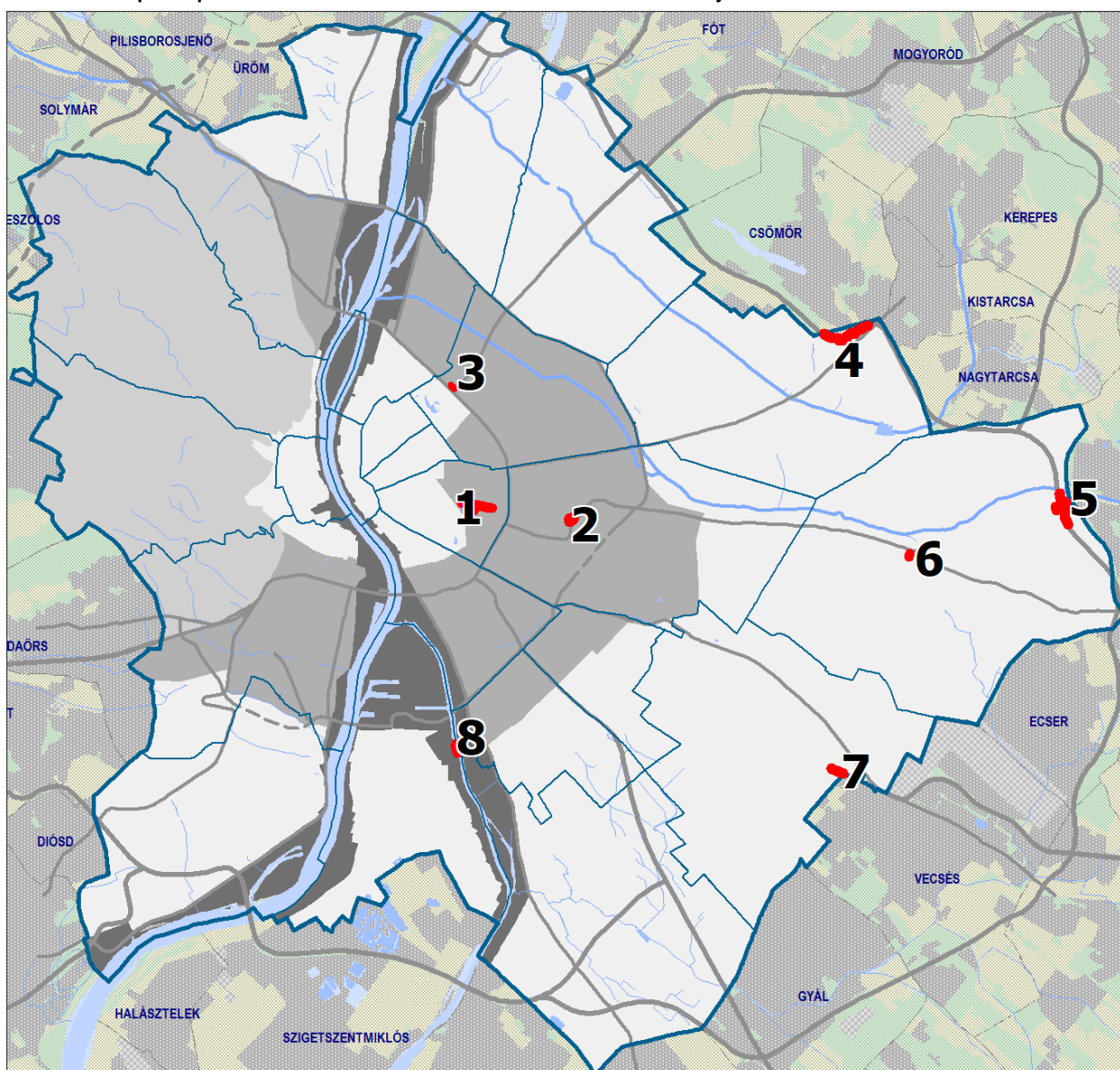
## ALAPTÉRKÉPI VÁLTOZÁSOK (TELEKHATÁR MÓDOSÍTÁSOK) MIATTI TERÜLETFELHASZNÁLÁSI HATÁROK KORREKCIÓJA

A TSZT 2017 jóváhagyását követő telekalakítások közül területfelhasználási egység határának korrekciója:

- a) közterület szabályozásának végrehajtása, vagy
  - b) közterületi telekmegosztások
- miatt történt.

(Megjegyzés: A 100 m<sup>2</sup> alatti módosítások nem kerültek külön feltüntetésre.)

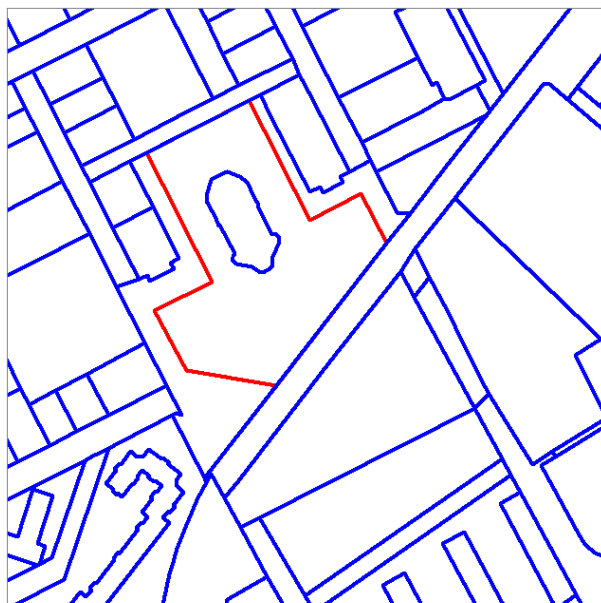
119. ábra: Alaptérképi változások miatt területfelhasználási határok korrekciója



■ Jelentősebb telekhatár módosítások



2. X. kerület Szent László tér



Telekhatár 2019

Telekhatár 2017



Hatályos TSZT

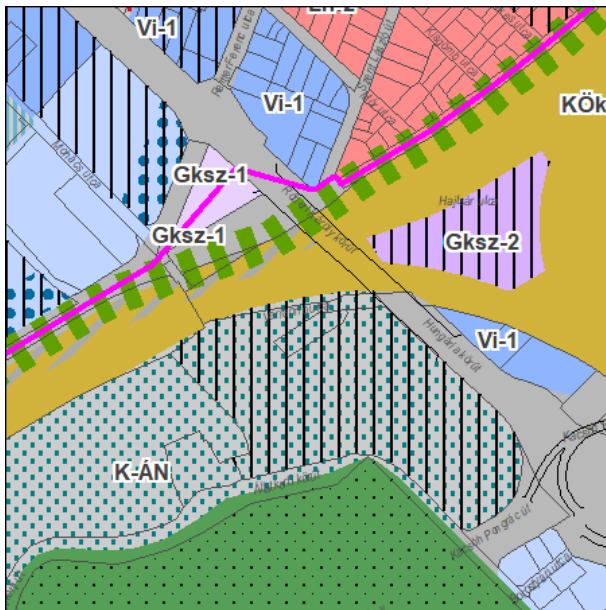


Módosítás

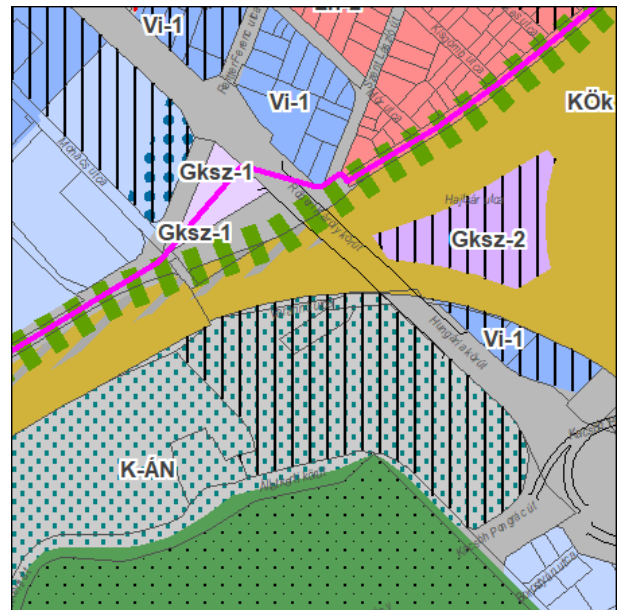
3. XIV. Városligeti delta



Telekhatár 2019      Telekhatár 2017



Hatályos TSZT



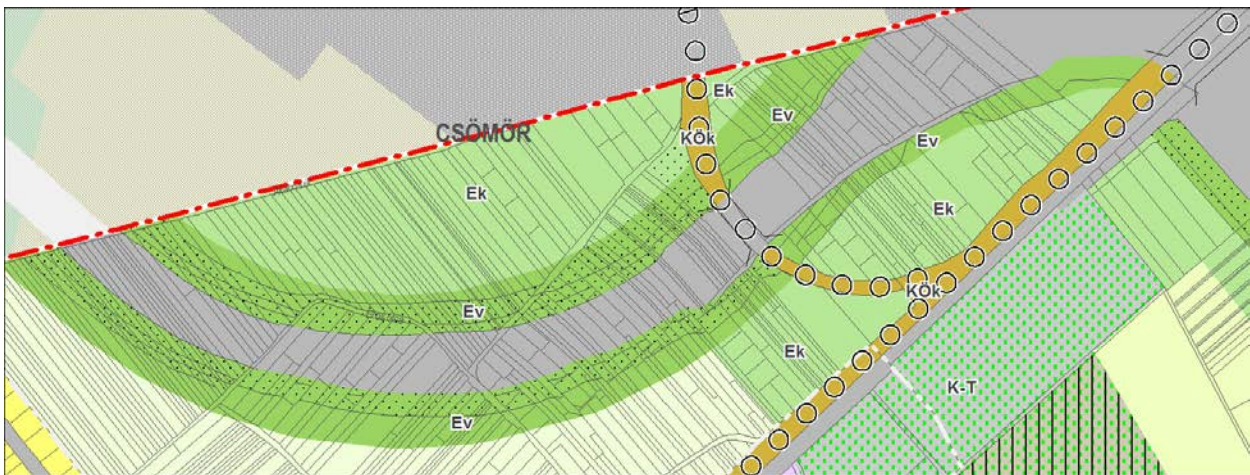
Módosítás

4. XVI. kerület M0 telekalakítások

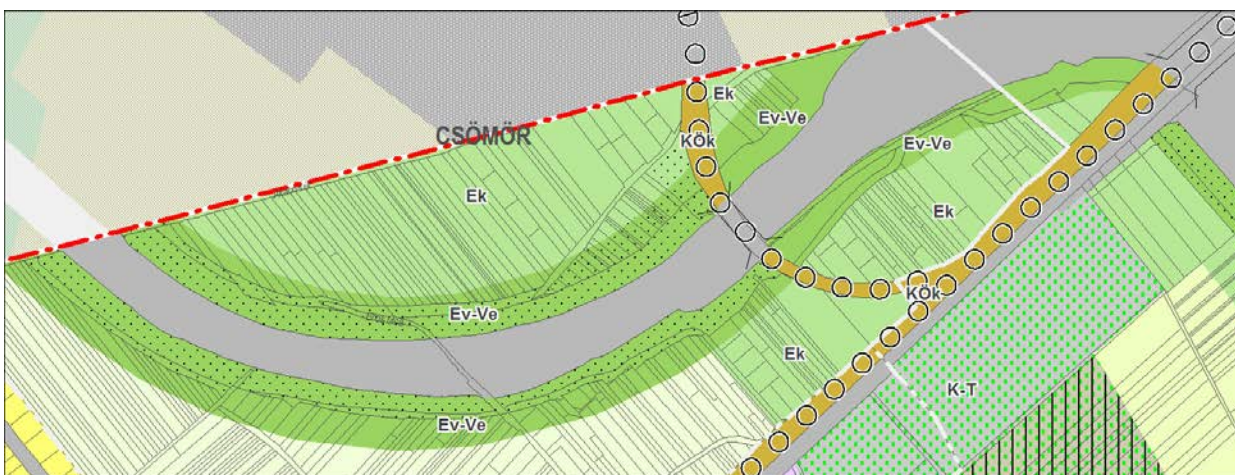


Telekhatár 2019

Telekhatár 2017



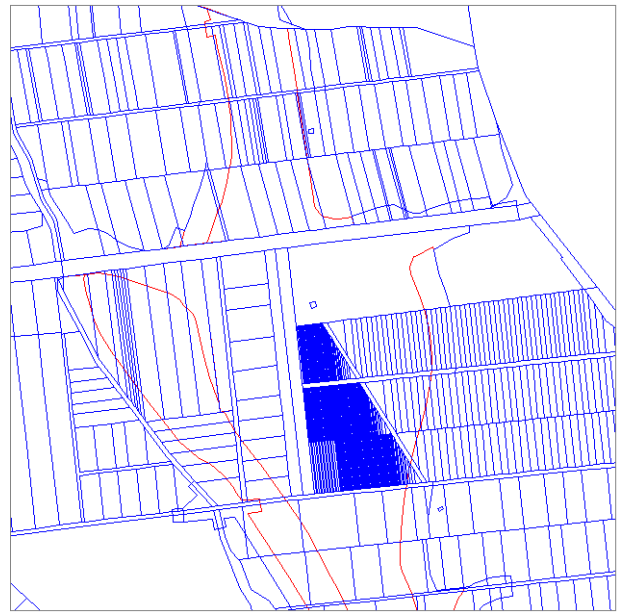
Hatályos TSZT



Módosítás



5. XVII. kerület – M0 telekalakítások



Telekhatár 2019

Telekhatár 2017

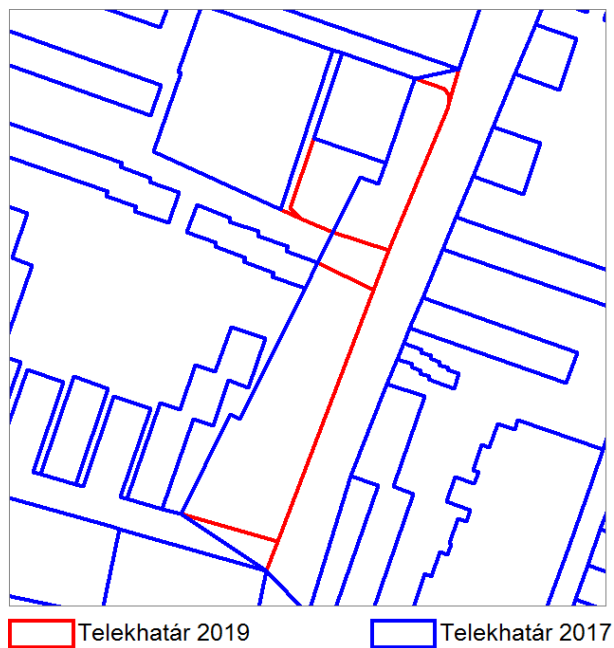


Hatályos TSZT



Módosítás

6. XVII. kerület Ferihegyi út rendezése

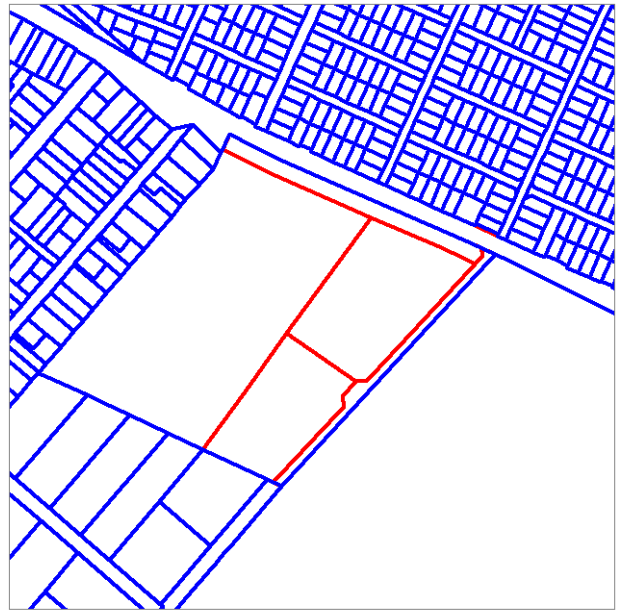


Hatályos TSZT



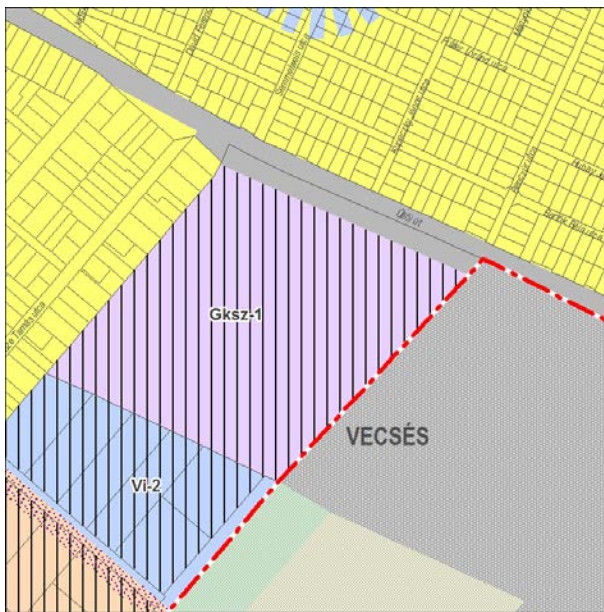
Módosítás

7. XVIII. kerület – Vecsés határa



Telekhatár 2019

Telekhatár 2017



Hatályos TSZT



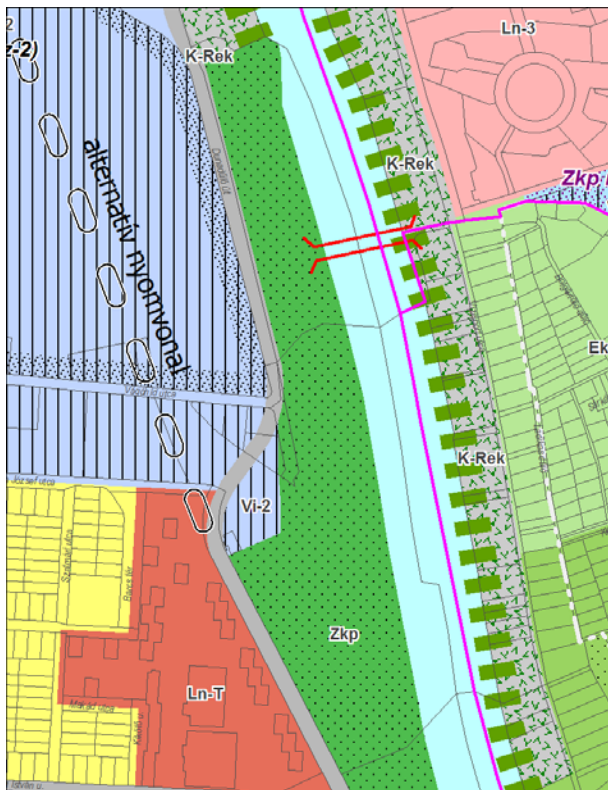
Módosítás

8. XXI. kerület – RSD menti terület

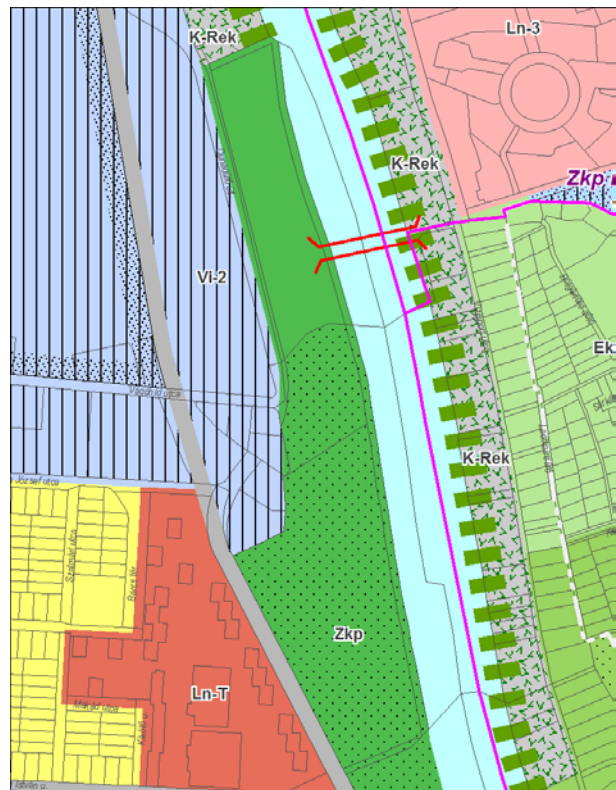


Telekhatár 2019

Telekhatár 2017



Hatályos TSZT



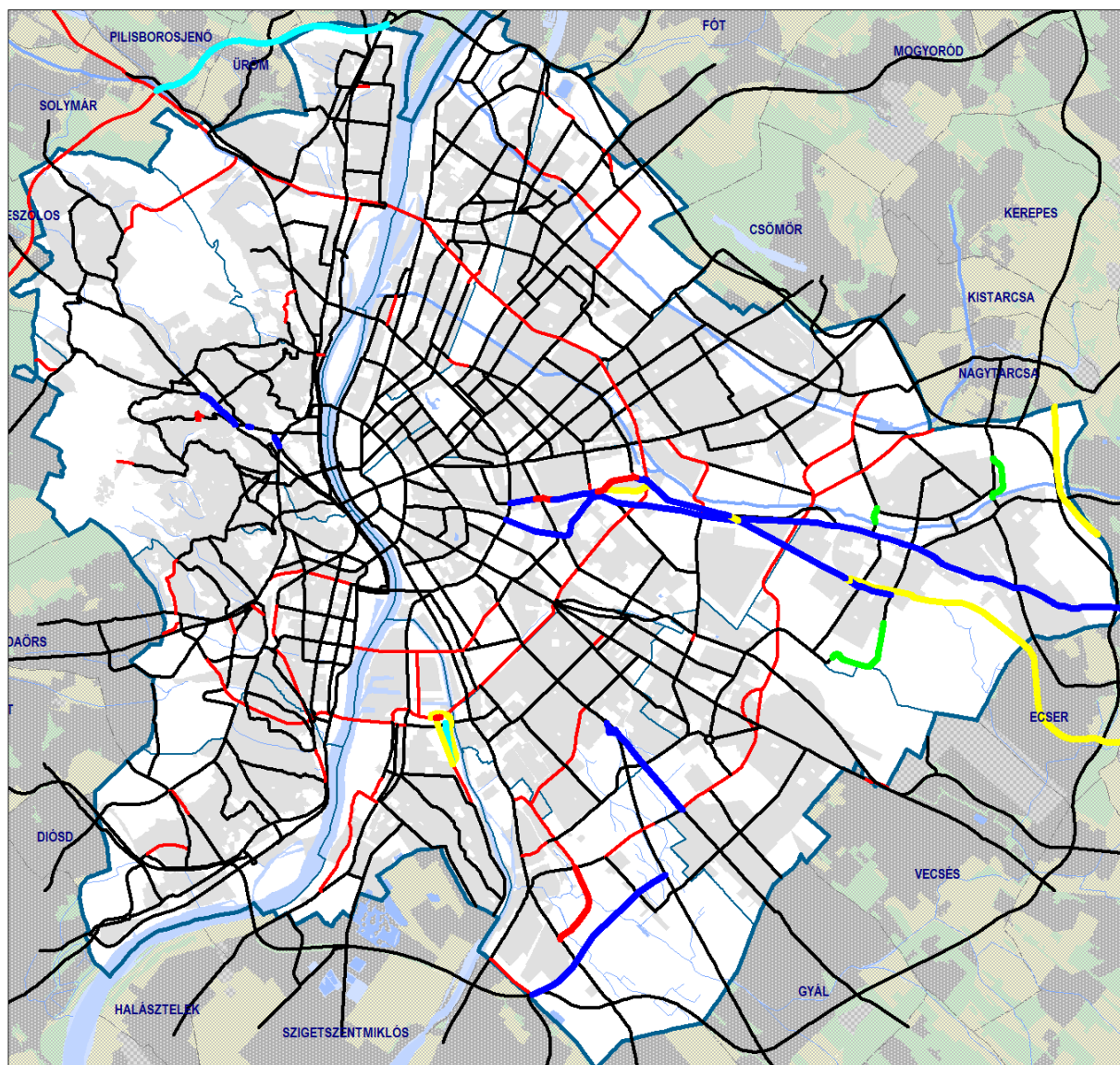
Módosítás

### 3.2.2. KÖZLEKEDÉS

A hatályos TSZT Szerkezeti terv „**2. Közlekedési infrastruktúra**” című, M=1:10000 méretarányú tervlapjának módosításai:

- Törlésre kerül az új nyomvonalon tervezett 31. sz főút távlati nyomvonala a XVII. kerületben és tervezett nyomvonala a X. kerületben.
- Az új 31. sz főút nyomvonalának törlésével összhangban módosul a Köbányai út – Jászberényi út – Pesti út nyomvonalának és a Keresztrúri út – Salgótarjáni utca nyomvonalának hálózati szerepe.
- Törlésre kerül a Hollandi út tervezett északi irányú meghosszabbításának alternatív nyomvonala a területfelhasználási egység kijelölésével biztosított tervezett nyomvonal pontosításával egyidejűleg.
- A Trtv.-vel való összhang biztosítása miatti változás az M0 gyűrű XVII. kerületi szakaszának keleti oldalán szerepeltetett távlati közúthálózati elem törlése.
- A Trtv.-vel való összhang biztosítása miatti változás az M51 jelű (egykor az M0 gyűrű részét képező) gyorsforgalmi útszakasz főútvonallá történő átsorolásának elvetése.
- A Trtv.-vel való összhang biztosítása miatti változás a tervezett Soroksári elkerülő út déli szakaszának főútvonal kategória helyett településszerkezeti jelentőségű gyűjtőúttá történő átsorolása.
- Az M0 gyűrű Északi szektor távlati nyomvonallal jelölt szakasza helyett konkrét nyomvonal került jelölésre.
- Tervezett elem helyett meglévő elemként kerül jelölésre a Nagytarcsai úti közúti felüljáró és csatlakozó útszakasza.
- Tervezett elem helyett meglévő elemként kerül jelölésre a Cinkotai úti közúti felüljáró és csatlakozó útszakasza.
- Tervezett elem helyett meglévő elemként kerül jelölésre a Ferihegyi út – Bélatelepi út összekötése.
- Ferdinánd híd észak-nyugati végén a hidjel meghosszabbítása a Fővárosi tulajdonban lévő 28223 hrsz.-ú közterületig.
- Szilágyi Erzsébet fasor Budakeszi út – Városmajor utca közötti szakasz hálózati szerepének javítása településszerkezeti jelentőségű gyűjtőútról II. rendű főútra.
- Nagykőrösi út M5 csopópontra – Hunyadi János utca közötti szakasz hálózati szerepének javítása településszerkezeti jelentőségű gyűjtőútról II. rendű főútra.
- A Weiss Manfréd út és a tervezett Galvani híd kapcsolódó úthálózata esetében a fontosabb különbszintű közúti csomópont jelölés törlésre került.

120. ábra: Közlekedési infrastruktúra tervlapjának közúthálózati módosításai:

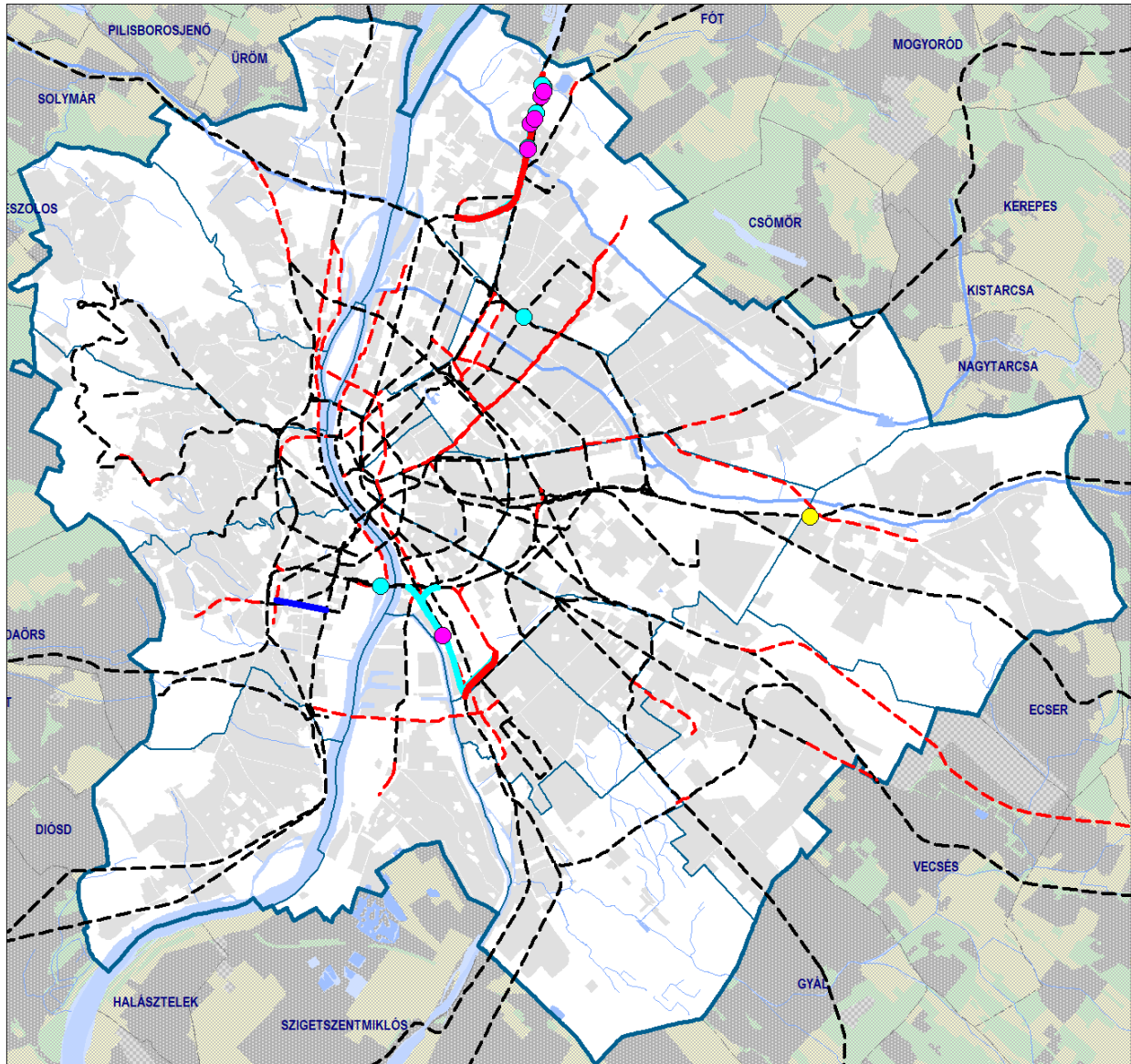










	Meglévő közúthálózati elem		Hatályos TSZT-hez képest új nyomvonalon vezetett, tervezett közúti elem
	Hatályos TSZT szerint tervezett közúthálózati elem		Hatályos TSZT-hez képest törölt közúthálózati elem
	Hatályos TSZT-hez képest változó hálózati szerepű, meglévő közúthálózati elem		Hatályos TSZT-hez képest megvalósult közúthálózati elem
	Hatályos TSZT-hez képest változó hálózati szerepű, tervezett közúthálózati elem		

- M3 metró vonal Káposztásmegyerig történő meghosszabbítása részeként a tervezett nyomvonal hossza és vonalvezetése, a megállók és a járműtelep elhelyezkedése kis mértékben módosul a részletes megvalósíthatósági tanulmány alapján.
- Villamos hálózat megvalósult szakaszainak átsorolása tervezettből meglévő kategóriába (1-es villamos)
- A Trtv. alapján törlésre kerül a Budapest-Kelebia vasútvonal a Déli körvasút és a Határ út vonala között a Déli vasúti összekötő hídnál tervezett alternatív nyomvonallal együtt (Budapest-Kelebia vasútvonal a Ferencvárosi rendező-pályaudvaron keresztül kerül átvezetésre).

- A Déli összekötő vasúti híd harmadik vágányának tervezett átvezetése és egy tervezett megállóhely jelenik meg a Kopaszi gát térségében.
- Északi körvasúton az Erzsébet királyné utjánál tervezett vasúti megállóhely kerül jelölésre a BMT alapján.
- A Budapest-Hatvan vasútvonalon a tervezett vasúti megálló meglévő elemként kerül jelölésre.

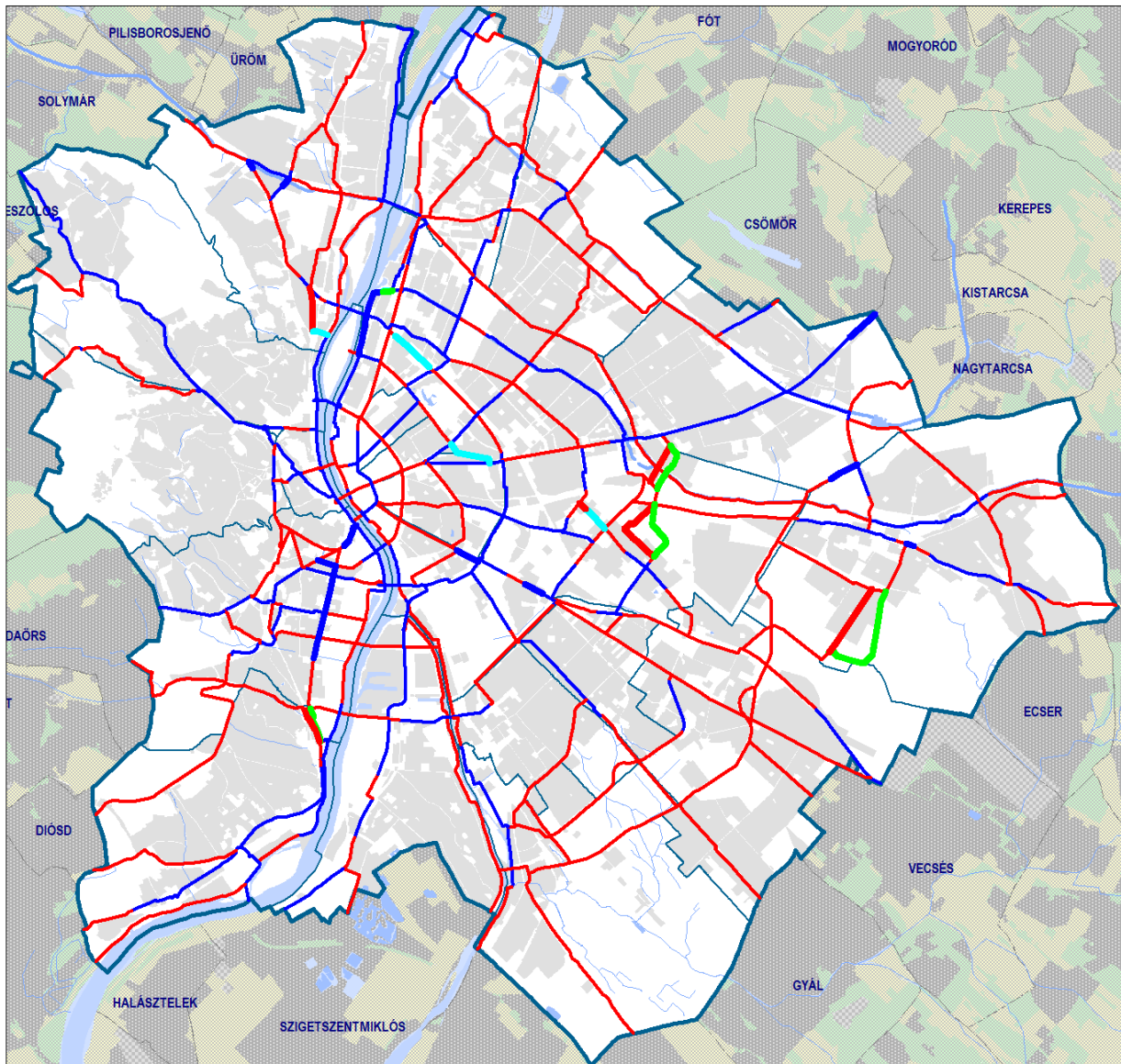
121. ábra: Közlekedési infrastruktúra tervlapjának kötőpályás hálózati módosításai:






- |  |   |
|--|---|
|  Meglévő kötőpályás hálózati elem   |  Hatályos TSZT-hez képest új vasúti, gyorsvasúti megálló     |
|  Hatályos TSZT szerint tervezett kötőpályás hálózati elem                       |  Hatályos TSZT-hez képest megalósult vasúti megálló          |
|  Hatályos TSZT-hez képest megalósult kötőpályás hálózati elem                   |  Hatályos TSZT-hez képest törölt vasúti, gyorsvasúti megálló |
|  Hatályos TSZT-hez képest változó nyomvonalú tervezett kötőpályás hálózati elem |   |
|  Hatályos TSZT-hez képest törölt kötőpályás hálózati elem                       |   |


- Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros nyomvonalak megvalósult szakaszainak átsorolása tervezetből meglévőbe (Moszkva sétány, Bartók Béla út, Fehérvári út, Bocskai út, Rákoslígeri határút, Szabadföld út, Róbert Károly krt., Bécsi út, Pomázi út, Pesti út, Üllői út).
- Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros nyomvonalak BKK egyeztetés alapján történő módosítása (Körvasút menti körút mentén a Kerepesi út és a Harmat utca között, Harmat utca meghosszabbítása, Pécsi utcánál, Felsőbabád utca-Ferihegyi út tervezett nyomvonal áthelyezése a Baross utca nyomvonalára).
- Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros nyomvonalak bővítése új elemekkel BKK egyeztetés alapján (Dózsa György úti szakasz a Kerepesi - Thököly között, Vihar utcai tervezett nyomvonal meghosszabbítása a Nagyszombat utcáig)


122. ábra: Közlekedési infrastruktúra tervlapjának kerékpár hálózat módosításai:




 Meglévő hálózati elem  
 Hatályos TSZT szerint tervezett hálózati elem

 Hatályos TSZT-hez képest új, meglévő kerékpáros infrastruktúrán vezetett hálózati elem

 Hatályos TSZT-hez képest új, tervezett kerékpáros infrastruktúrán vezetett hálózati elem

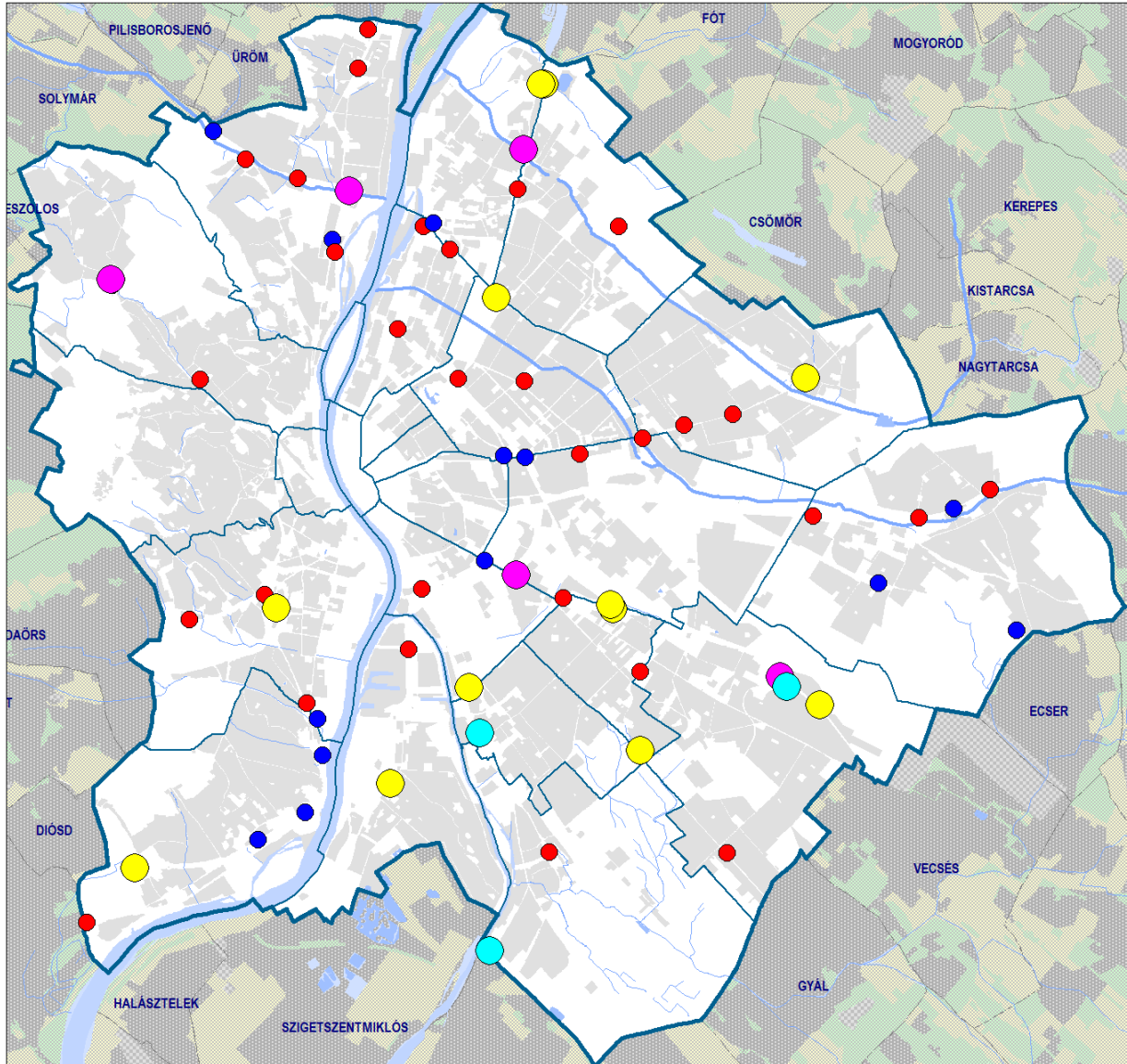
 Hatályos TSZT-hez képest törölt hálózati elem






 Hatályos TSZT-hez képest megvalósult hálózati elem



- P+R parkoló elemek módosítása a P+R parkoló rendszer szabályozása tanulmány alapján, javítások (a megszűnt II. ker. Bátor László utca 100 fh. törlése, a megszűnt X. ker. Ecseri út 100 fh. törlése, a római kori romok miatt bizonytalan III. kerület Aquincum HÉV megálló 100 fh. törlése, a IV. kerület Óceánárok utca 150 fh. törlése a tervezett metró meghosszabbítás a Káposztásmegyer végállomásánál jelölt 1.500 fh. miatt).
- P+R parkoló elemek módosítása a *P+R parkoló rendszer szabályozása tanulmány* alapján, koncepcionális módosítások az országos és nagyvárosi szerepkörhöz kapcsolódó parkolók esetében (Káposztásmegyer 500 fh. helyett 1500 fh., Cinkota 300 fh. helyett 1000 fh., Ferihegy I. 100 fh. helyett 500 fh., Méta utca 100 fh. helyett 300 fh., Nagytétény-Diósd 600 fh. helyett 300 fh., Millennium telep új létesítmény 800 fh., Pesterzsébet vasútállomás új létesítmény 100 fh., Dél-Csepel 650 fh. helyett 1000 fh., Etele tér 300 fh. helyett 500 fh., Szabadkai útnál 250 fh. helyett 500 fh., KÖKI 500 fh. helyett 1000 fh., M1 delta 1500 fh. helyett 1000 fh.,).
- DILK tervezett teherkikötő jelölése törlésre kerül.

123. ábra: Közlekedési infrastruktúra tervlapjának P+R rendszerű parkolási létesítményeinek módosításai:



- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | Meglévő P+R rendszerű parkolási létesítmény                         |  | Hatályos TSZT-hez képest új P+R rendszerű parkolási létesítmény                                    |
|  | Hatályos TSZT szerint tervezett P+R rendszerű parkolási létesítmény |  | Hatályos TSZT-hez képest törölt P+R rendszerű parkolási létesítmény                                |
|   |   |  | Hatályos TSZT-hez képest módosult területű, vagy férőhelyszámú P+R rendszerű parkolási létesítmény |

### 3.2.3. ÖRÖKSÉGVÉDELEM

A hatályos TSZT Szerkezeti terv „3. a) Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek” című, M = 1 : 10 000 méretarányú tervlapjának módosításai:

- Az Épített környezet értékeinek védelme **3. a) Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek szerkezeti tervlapja** tájékoztató értékű elemként ábrázolja a nemzetközi, országos és helyi szinten védett elemeket a jogszabályokban azok gondozásáért és nyilvántartásáért meghatározott felelős szervek adatszolgáltatása alapján, mely a 2017. 07. 20.-án kapott műemléki, világörökségi, régészeti, műemléki környezet, műemléki jelentőségű terület és történeti kert védettségek tekintetében kapott adatszolgáltatással frissítésre került.

### 3.2.4. MAGASSÁGI KORLÁTOZÁSOK TERÜLETI LEHATÁROLÁSA

A hatályos TSZT Szerkezeti terv „3. b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása” című, M = 1 : 10 000 méretarányú tervlapjának módosításai:

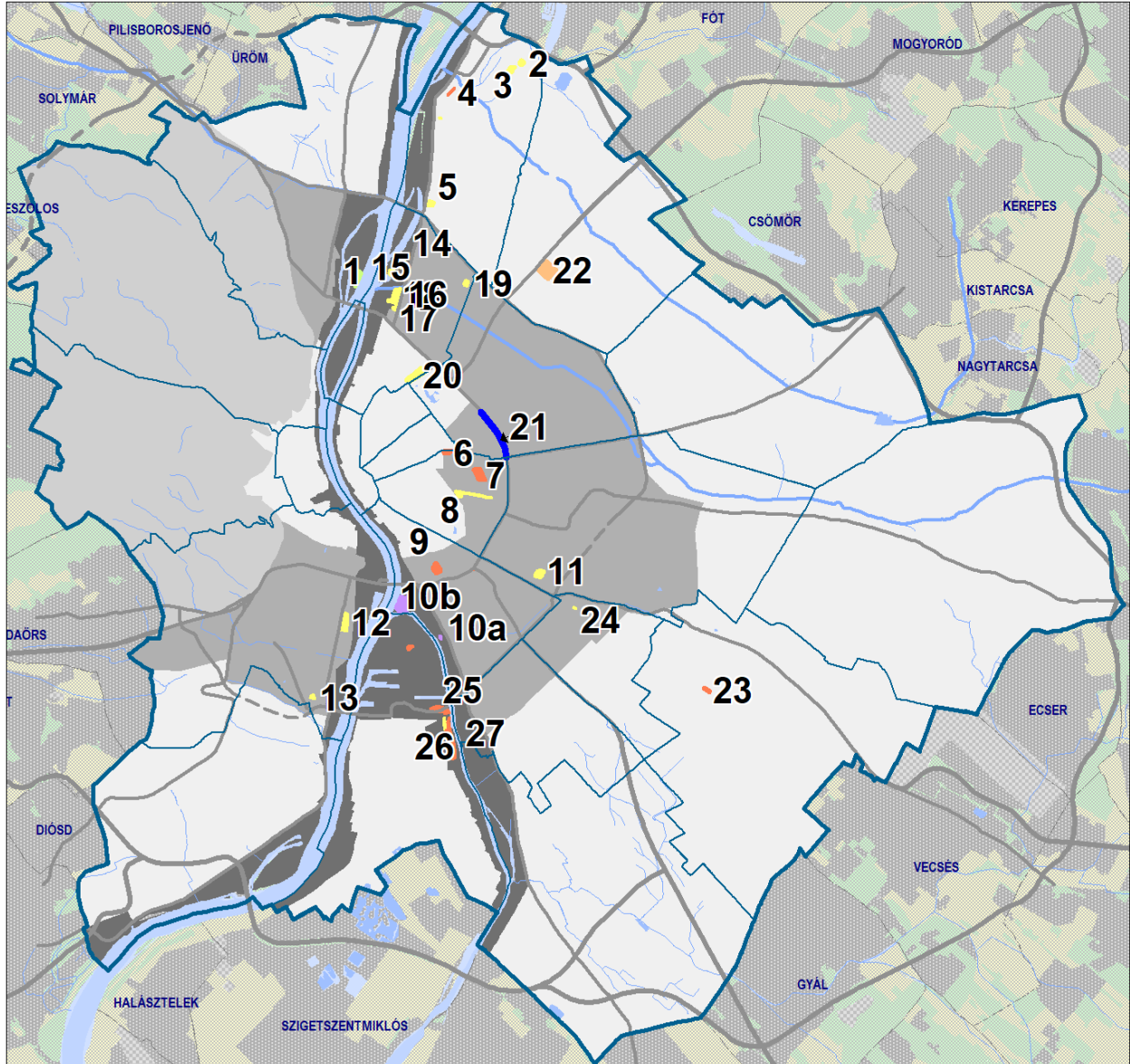
- A területi lehatárolások módosításra kerültek a területfelhasználási egységeket érintő módosításokkal összhangban.

#### Magassági korlátozások változása

Ssz.	Kerület	Terület (ha)	Indoklás
1	III.	6,37	Beépítésre nem szánt területté átsorolt területről a „Szigetek magassági korlátozással érintett beépítésre szánt területei” elem törlése
2	IV.	1,15	Újonnan beépült területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése
3	IV.	2,14	Újonnan beépült területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése
4	IV.	0,59	Földhivatali telekállapotnak megfelelő korrekció
5	IV.	2,17	Újonnan beépült területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése
6	VIII.	2,15	Alulhasznosított területre az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem jelölése
7	VIII.	6,11	Új változással érintett területre az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem jelölése
8	VIII.	1,67	Földhivatali telekállapotnak megfelelő korrekció
9	IX.	4,46	Alulhasznosított területre az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem jelölése
10a	IX.	2,08	A tervezett evezőspálya területéről a „Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 méter” elem törlése
10b	IX.	11,58	A tervezett atlétikai stadion területén a „Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 méter” helyett „45,0 méter” jelölése
11	X.	3,15	Újonnan beépült területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése
12	XI.	6,93	Újonnan beépült területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése
13	XI.	0,64	Újonnan beépült területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése
14	XIII.	1,98	Újonnan beépült területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése

15	XIII.	1,35	Újonnan beépült területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése
16	XIII.	0,37	Újonnan beépült területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése
17	XIII.	1,16	Újonnan beépült területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése
18	XIII.	8,09	Újonnan beépült területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése
19	XIII.	1,19	Újonnan beépült területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése
20	XIII.	7,86	Újonnan beépült területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése
21	XIV.		A Hungária körút menti jelentős változással érintett területre a „Karakterőrző területen megengedett 25,0 méteres párkánymagasság” elem jelölése
22	XV.	15,26	Új kertvárosias magassággal beépült kisvárosias lakóterület
23	XVIII.	0,98	Új változással érintett területre az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem jelölése
24	XIX.	0,48	Földhivatali telekállapotnak megfelelő korrekció
25	XXI.	2,17	Alulhasznosított területre az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem jelölése
26	XXI.	1,88	Beépítésre nem szánt területté átsorolt területről az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem törlése
27	XXI.	3,08	Alulhasznosított területre az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” elem jelölése

124. ábra: Magassági korlátozások változása



- Új "Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)"
- Megszűnő "Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)"
- Új "Kertvárosias magassággal beépült kisvárosias lakóterület"
- Megszűnő "Szigetek magassági korlátozással érintett beépítésre szánt területei"
- Megszűnő "Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 m"
- Új "Karakterőrző területen megengedett 25,0 m-es párkánymagasság"

### 3.2.5. ZÖLDFELÜLET, TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELEM

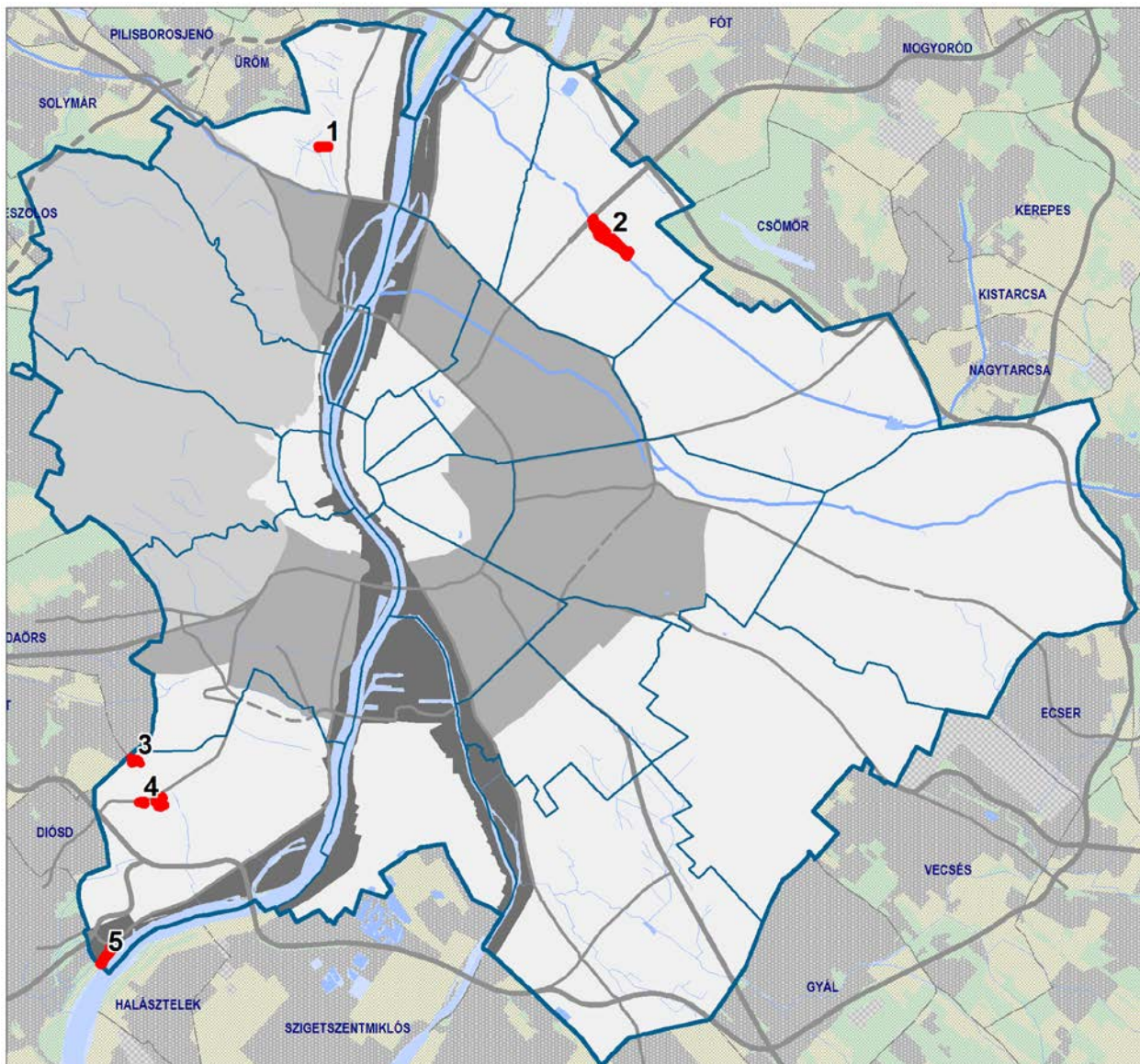
A hatályos TSZT Szerkezeti terv „4. zöldfelület-, táj- és természetvédelem” című, M = 1 : 10 000 méretarányú tervlapjának módosításai:

- Védelemre érdemes természeti területek határának felülvizsgálata a Főpolgármesteri Hivatal állásfoglalása alapján, a hatályos kerületi építési szabályzatokban szereplő lehatárolásnak megfelelően.

#### Védelemre érdemes természeti területek

Ssz.	Kerület	Terület (ha)	Indoklás
1	III.	2,29	Meglévő lehatárolás bővítése természetvédelmi szempontból értékes területtel
2	XV.	23,3	Új fővárosi természeti védettség kijelölése miatt természetvédelmi szempontból értékes terület jelölés törlése
3	XXII.	2,42	Meglévő lehatárolás bővítése természetvédelmi szempontból értékes területtel
4	XXII.	1,33	Meglévő lehatárolás pontosítása természetvédelmi szempontok alapján, a hatályos szabályozásnak megfelelően
5	XXII.	3,96	Meglévő lehatárolás bővítése természetvédelmi szempontból értékes területtel

125. ábra: Védelemre érdemes természeti területek



■ Védelemre érdemes természeti terület

Fővárosi jelentőségű, egyedi jogszabállyal védett természeti területek: a 25/2013. (IV. 18.) Főv. Kgy. rendelet alapján a Természetvédelmi területek kiegészül két új védett területtel (Felsőrákosi-tó természetvédelmi terület és Szilas-tó természetvédelmi terület).

- Ex lege védett barlang, Barlang védőövezete: az Agrárminisztérium Nemzeti Parki és Tájvédelmi Főosztály adatszolgáltatása alapján aktualizálásra került.
- Átlagosnál jobb minőségű termőföld: Budapest Főváros Kormányhivatala Földhivatali Főosztály adatszolgáltatása alapján a lehatárolás aktualizálásra került.
- Országos Erdőállomány Adattár szerint erdőterület: Pest Megyei Kormányhivatal Földművelésügyi és Erdőgazdálkodási Főosztály adatszolgáltatása alapján aktualizálásra került.
- Országos Ökológiai Hálózat: Duna-Ipoly Nemzeti Park adatszolgáltatása alapján aktualizálásra került.
- Tájképvédelmi terület övezete: a Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete helyett létrehozott új országos övezet, amely a Duna-Ipoly Nemzeti Park adatszolgáltatása alapján került lehatárolásra.
- Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület: az országos övezetet a Trtv. megszüntette, ezért a tervlapról törlésre került.

Kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete: Budapest Főváros Kormányhivatalának adatszolgáltatása alapján újonnan feltüntetésre került.

### 3.2.6. KÖRNYEZETVÉDELEM, VESZÉLYEZTETETT ÉS VESZÉLYEZTETŐ TÉNYEZŐJŰ TERÜLETEK

A hatályos TSZT Szerkezeti terv „**5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek**” című, M = 1 : 10 000 méretarányú tervlapjának módosításai:

- Vízbázisvédelmi területek lehatárolása a KDVVIZIG adatszolgáltatása alapján aktualizálásra került.
- Csúszásveszélyes terület: az Országos Felszínmozgás Kataszter alapján aktualizálásra került.
- Veszélyes üzem (alsó/felső küszöbértékű) és veszélyességi zónák/ Küszöbérték alatti veszélyes üzem: az Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság adatai alapján aktualizálásra kerültek.
- Potenciális talajszennyezett területek: Budapest Főváros Kormányhivatala által szolgáltatott adatok és saját vizsgálat alapján került pontosításra.

### 3.2.7. VÉDELMI, KORLÁTOZÁSI TERÜLETEK

A hatályos TSZT Szerkezeti terv „**6. Védelmi, korlátozási területek**” című, M = 1 : 10 000 méretarányú tervlapjának módosításai:

- Ásványi nyersanyagvagyon-terület: Feltüntetésre került a 2018. évi CXXXIX. törvénynek megfelelően, a Magyar Bányászati és Földtani Szolgálat adatszolgáltatása alapján
- Hajóbiztonsági szempontból tiltott terület lehatárolásának pontosításra kerülnek.
- Az M3 metróvonal tervezett meghosszabbításának pontosításra kerülő nyomvonala miatt a védőtávolsága módosítása.

- Az M4 metróvonal Kelenföldi pu. – Virágpiac tervezett szakasz védőtávolsága pótlása.
- A Trtv. alapján törlésre kerül a Budapest-Kelebia vasútvonal és védőtávolsága a Déli körvasút és a Határ út vonala között.
- Mikrohullámú összeköttetés magassági korlátozásai: Felülvizsgálatra kerültek az OMK végpontú mikrohullámú kapcsolatok az Antenna Hungária Zrt. adatszolgáltatása alapján
- Távhő gerincvezeték térszín felett: Frissítésre kerültek a magasvezetésű távhőgerinc nyomvonalak a FŐTÁV Zrt. adatszolgáltatás alapján
- Távhő kooperációs gerincvezeték: Aktualizálásra kerültek a tervezett távhőhálózati nyomvonalak a FŐTÁV Zrt. adatszolgáltatás alapján
- Nagynyomású gázvezeték és létesítményeinek biztonsági övezete: Frissítésre kerültek a nagynyomású földgáz szállító és elosztóvezetékek az FGSZ Zrt. és az NKM Földgázhálózati Kft. adatszolgáltatása alapján
- Településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területek az Étv. 8. § (7) bekezdése alapján



### 3.3. TÁJ- ÉS ZÖLDFELÜLETRENDEZÉSI JAVASLATOK

#### 3.3.1. TÁJRENDEZÉSI JAVASLATOK

Budapesten – elsősorban a geomorfológiai adottságok miatt – még ma is jelentős táji-, természeti értékek találhatók. Budapest városképi megjelenésében meghatározók a tájképi elemek. Mindezek miatt a táj- és természetvédelmi javaslatok a meglévő értékek megőrzésére (pl. szabad térségek biztosítása a peremterületeken), védelmére (kiemelt természetvédelmi oltalom), valamint azok továbbfejlesztésére (pl. kisvízfolyások és környezetük revitalizációja) helyezik a hangsúlyt.

##### 3.3.1.1. TÁJHASZNÁLAT, TÁJSZERKEZET

Táji szempontból Budapest a város peremén található beépítetlen térségekkel ölelt települési táj. Tájhasználatában épített elemek dominálnak, de a településszerkezeti terv készítése során figyelembe vételre kerültek azon tájszerkezeti szempontból jelentős természeti elemek, amelyek egyben a településszerkezetet is nagyban meghatározzák. A TSZT a szabad területekkel megfelelően tagolt, kompakt városszerkezet kialakítását célozza, amely biztosítja a szükséges átszellőzést és ökológiai kapcsolatokat, mérsékli a hősziget-hatást. A várostérséggel is kapcsolatot tartó jelentős méretű külvárosi zöldfelületeket a város belső zöldfelületei, a városi szövetbe ékelődő zöldterületek (közparkok, közkertek) és a temetők egészítik ki, amelyek részbeni védettségük miatt kevésbé veszélyeztetettek. Jelentős tájszerkezeti elemek az egybefüggő erdőterületek, a patak völgyek, az elővárosi zóna kiterjedt beépítetlen, döntően mezőgazdasági területei.



A **belső zóna** területén az épített elemek dominanciája a legszembetűnőbb. Itt a zöldfelületi fejlesztés szinte kizárólag a forgalomcsökkentéssel egybekötött közterületi rehabilitációra korlátozódik. A belváros keleti peremén húzódó nagy zöldfelületek (Városliget, Népliget, Kerepesi temető) a szigetek (Margit-sziget, Hajógyári-sziget) parkterületeivel együtt folyamatos, kiemelt kezelést igényelnek, ütemezett rekonstrukcióra szorulnak.



A **Duna menti zónában** a parti sáv használata tájrendezési szempontból sem elhanyagolható. Ebben a zónában a fejlesztéseknek a vízparti adottságokat kihasználva elsődlegesen rekreációs célúnak kell lennie. A vízparti rekreáció széles skálája és az azokhoz tartozó területhasználat sokfélesége jellemezheti Budapest Duna-parti területeit. Míg a Duna menti zóna belső zónára eső részét az épített elemek (kikötők, vízi sporthoz szükséges vízparti építmények) uralják, addig az északi és a déli szakaszon kevésbé intenzív, nagy zöldfelületű, a városi szabadidő-eltöltéshez kapcsolódó létesítményeknek kell helyet biztosítani.



Az **átmeneti zóna** térségében található a felhagyott egykori iparterületek, s emiatt beavatkozást igénylő terület. A nagyobb egybefüggő barnamezős területek rehabilitációja jelentős tájszerkezeti, települési táj használati változást eredményez. Itt összehangolt városfejlesztési beavatkozások sorozata kapcsán mód nyílhat zöldfelületekkel tagolt, új városrészek kialakulására a területek kármentesítése után.



Az ökológiai hálózat részét képező patak völgyek jellemzően az **elővárosi zónában** húzódnak. A kisvízfolyások menti, tömör városszövetbe benyúló zöldfelületi ékek megőrzése, a patakok revitalizációja ökológiai, rekreációs szempontból is kiemelten fontos. Az elővárosi zónában található erdőszült térségek, mezőgazdasági területek jelentős ökológiai potenciállal rendelkező szabadterületek, amelyek megőrzését, az agglomerációs településekkel való további összenövésének megakadályozását, a zöldmezős beruházások lehetőségének csökkentését tartalmazza a terv. Fontos feladat a zóna keleti és déli részén az arra kijelölt területek beerdősítése.

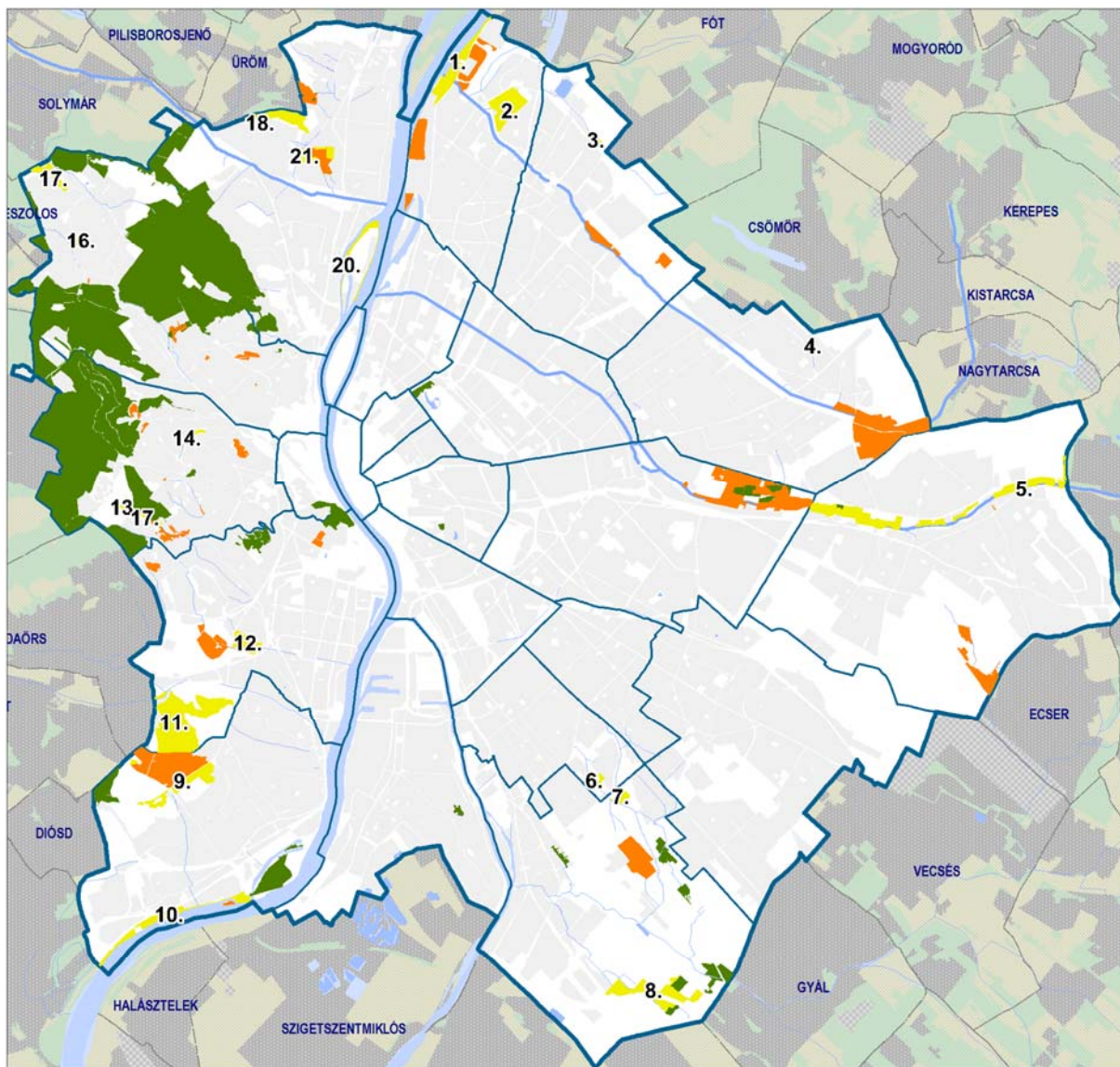


A **hegyvidéki zóna** tájszerkezeti szempontból rendkívül érzékeny, mivel itt található Budapest legnagyobb összefüggő erdőterülete. A város egyik legkarakteresebb területén a természetközeli állapot fennmaradása érdekében a meglévő erdőterületek megőrzése, az erdőterületek beépítésének megakadályozása, – a sziluettvédelem és a beépült településszerkezetet tagoló zöldfelületek figyelembe vételével – szerepel a javaslatok között.

### 3.3.1.2. TERMÉSZETVÉDELEM

A főváros területén számos olyan természeti érték található, amelyek nem állnak védelem alatt, de megőrzésük érdekében védelemre érdemesek. A 2013-ban jóváhagyott és azóta többször módosított Budapest helyi jelentőségű védett természeti területeiről szóló rendeletbe nem került be több természetközeli állapotú, vagy értékes élőhelyeket magába foglaló terület, amelyek védelmének előkészítése folyamatban van. Az elmúlt évben főváros jelentőségű védett területté nyilvánították a Szilas-tó és a Felsőrákosi-tó területét, amely a hatályos tervben még védelemre érdemes területként szerepelt. A Szerkezeti tervlap „4. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem” térképén jelölésre került 20 db védelemre érdemes terület, amelyek szinte kivétel nélkül a hegyvidéki és az elővárosi zónában helyezkednek el. A területek a 2014-ben, a Budapest Környezeti Állapotértékeléséhez készült tanulmány, valamint a Főpolgármesteri Hivatal Városigazgatási Főosztály Kommunális Közszolgáltatási és Környezetügyi Osztályával történt egyeztetés alapján, a hatályos kerületi építési szabályzatokban szereplő lehatárolásnak megfelelően kerültek feltüntetésre. A térképi kijelölésnél figyelembe vételre kerültek a meglévő építési jogok, így a beépítésre szánt területeken helyi védelem nem szerepel.

126. ábra: Védett és védelemre érdemes területek



Országos jelentőségű, illetve ex lege védett természeti terület

Helyi jelentőségű védett természeti terület

Védelemre érdemes természeti terület

10. táblázat: Védelemre érdemes természeti területek:

Sorszám	Elhelyezkedése	Megnevezése (tájékoztató jelleggel)	Területe
1	IV. kerület, a régi 2-es út és a Duna közti ártéri erdőrész	Káposztásmegyeri vízmű védőterülete	55,3 ha
2	IV. kerület, Farkas-erdő	Farkas-erdő fennmaradt homokgyepjei és Farkas-erdő melletti „lápvilág”	65,55 ha
3	XV. kerület, Csömöri-patak mentén, a Felsőkert utca – Régi Fóti út- MO között	Sárfű-rét	3,6 ha
4	XVI. kerület, Caprera-patak mellett	Caprera-patak menti terület	0,2 ha
5	XVII. kerület, Rákos-patak mentén	Rákos-patak melletti terület	139,9 ha
6	XX. kerület, Soroksár-Újtelep, az M5 és a Sós-mocsár közötti csatorna menti terület	Soroksár-újtelepi mocsárrét	5,2 ha
7	XXIII. kerület, a Szentlőrinci út és Erzsébet-ér közötti terület	Sós-mocsár	10,1 ha
8	XXIII. kerület, az M5-ös, 5-ös, M0-s és közigazgatási határ közötti terület	Soroksár láprétjei és homoki gyepjei	79,4 ha
9	XXII. kerület, a Balatoni út déli oldala mentén, Mechanikai Művek mellett	Tétényi-fennsík déli szegélye	51,2ha
10	XXII. kerület, Nagytétény, Dunapart	Nagytétényi Duna-part területe	52,9ha
11	XI. kerület, a Balatoni út – Kamaraerdei út – közigazgatási határ közötti terület	Kamaraerdő	189,9 ha
12	XI. kerület, a Kőérberki szikes réttől keletre fekvő terület	Kőérberki szikes rétek (nem védett részek)	30,0 ha
13	XII. kerület, a Magas út két oldala a Konkoly-Thege Miklós úttól keletre	Csillebérci Emlékerdő	7,2 ha
14	XII. kerület, a Diós-árok és a fogaskerekű vasút közötti terület	Diós-árok	7,2 ha
17	XII. kerület, az Edvi Illés utca menti területek	Farkas-völgy (nem védett része)	5,2 ha
16	II. kerület, a Kerényi Frigyes utca - Rodostó utca közötti terület	Vár-hegy	4,5 ha
17	II. kerület, a Hidegkúti út - Szívvirág utca közötti terület	Jegenye-völgy	21,5 ha
18	III. kerület, a Héthalom utca és a közigazgatási határ közötti terület	Péter-hegy	38,1 ha
21	III. kerület, az Aranyhegyi út és a Határ út menti területek	Mocsáros dűlő (nem védett része)	21,13ha
20	III. kerület, Óbudai-sziget	Óbudai-sziget	25,2 ha

### 3.3.1.3. TÁJVÉDELLEM ÉS TÁJKÉPVÉDELLEM

A településszerkezeti terv több eszközt tartalmaz a budapesti települési táj védelmének biztosítására. Ezt egyrészt a településszerkezet és területhasználat meghatározásával, illetve korlátozásával, másrészt a településkép védelmét célzó javaslatokkal kívánja megvalósítani.

A strukturált településszerkezet, a széttelepülés megakadályozása – a külső, beépítetlen zöldmezős településrészek beépítése helyett – a belső, használaton kívüli területek intenzívebb fejlesztése mind tájvédelmi célokat szolgál. A szabad területekkel átszőtt, kompakt városszerkezet kialakítása, az agglomeráció irányából benyúló, településszövet tagoló, az egykor beépítetlen táj maradványát őrző zöld ékek megtartása a terv egyik célkitűzése.

Fontosságuknak megfelelően a tájképvédelmi, településkép-védelmi javaslatok a településszerkezeti tervben és a Fővárosi Rendezési Szabályzatban is helyet kapnak.

A Szerkezeti tervlap „4. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem” térképén jelölésre került a Trtv.-ben szereplő Tájképvédelmi terület övezete, a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása alapján. A területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI.4.) MvM rendelet előírásai szerint a lehatárolás által érintett területre a tájképi egység és a hagyományos tájhasználat fennmaradása, valamint a tájba illesztés biztosítása érdekében a településrendezési eszközökben meg kell határozni a területfelhasználás és az építés helyi rendjének szabályait. A településszerkezeti terv ennek megfelelően a területfelhasználási egységek kijelölésekor figyelembe vette a tájképvédelmi terület övezetét (pl. Kertvárosias, sziluettérzékeny, hegyvidéki lakóterület).

A budai és pesti belváros impozáns dunai panorámája révén nemcsak építészeti, de táji értelemben is Budapest legértékesebb részei közé tartozik. A Várnegyed Budapest egyik legjelentősebb épített tájképe, a művi és természeti elemek, a domborzat, a növényzet és az épületek harmonikus együttese, amely a Világörökség része, így védelme és fejlesztése együttes műemlékvédelmi, építészeti és tájrendezési feladat.

Az átmeneti zónába tartozik a legtöbb rontott tájkép. Az egykori ipari területek, barnamezők térsége zavart városi táj, ahol funkcióváltással, a meglévő és tervezett üzemi területeken belül pedig tájfásítással, védőfásítással lehet a tájképi konfliktusokat feloldani.

Az elővárosi zónában az egybefüggő beépítetlen területek jellemzik a tájképet. Megőrzésük ökológiai, településklimatológiai szempontokon túlmenően a táji értékek védelme szempontjából is lényeges. Tájképi szempontból ugyancsak érzékenyek a külső Duna-parti szakaszok. Ezeket főként a meglévő természetes és természetközeli vegetáció uralja, amelynek megőrzése elsődleges cél. Az erdők és parkok láncolatának kijelölésével megvalósul a Duna menti tájkép védelme.

A hegyvidéki zóna nem csak tájszerkezeti, hanem tájképi szempontból is rendkívül érzékeny a domborzati viszonyok és a meglévő értékes tájhasználat (összefüggő erdőterületek) miatt. A megfelelő területhasználat és beépítés megválasztása ebben a zónában különösen fontos a sziluettvédelem miatt.

A Fővárosi Rendezési Szabályzatban a tájkép, a településkép védelme az egyes területek beépítési magasságának meghatározása révén jelenik meg. A zárt sorú beépítésű területeken a párkánymagasság meghatározása, a magasépületek elhelyezésére szolgáló területek lehatárolása meghatározza a távlati települési táj képét.

### 3.3.1.4. BIOLÓGIAI AKTIVITÁSÉRTÉK VÁLTOZÁSA

A településen a biológiai aktivitásérték szinten tartása törvényben és miniszteri rendeletben meghatározott követelmény. A településszerkezeti terv módosítása során fontos szempont annak figyelembe vétele, hogy újonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének biológiai aktivitás értéke az átminősítés előtti aktivitás értékhez képest ne csökkenjen.

A TSZT módosítás során összességében 31,5 ha nagyságú új beépítésre szánt terület került kijelölésre a hatályos TSZT-hez (31/2020.(I.29.) Főv. Kgy. határozat) képest. A fenti előírások teljesítése érdekében ezzel párhuzamosan új beépítésre nem szánt területek (összességében 70,1 ha), valamint a hatályos tervben szereplőnél magasabb értékmutatójú, azaz magasabb biológiai aktivitással rendelkező területfelhasználási egységek kerültek pótlásként meghatározásra.

Új zöldterületek (közpark, városi park) tervezettek eddig beépítésre szánt területek helyett. Új erdőterület (véderdősáv) kijelölése történik a X. kerületben a Fehér-dűlő területén a 80-as számú vasútvonal mentén.

A TSZT módosítás során a területfelhasználási egységek határának korrekciójára is sor kerül. Mivel a pontosítások a területfelhasználási egységek határának 3 %-nál kisebb mértékű korrekcióját (alaptérkép változáshoz való igazodást) jelentik, ezért ezek a területváltozások nem kerültek számításra.

A biológiai aktivitásérték számításáról szóló rendeletben felsorolt területfelhasználási egységek között nem minden esetben található olyan aktivitásértékkel rendelkező kategória, amelynek megfeleltethetők a településszerkezeti tervben javasolt területfelhasználási egységek, ezért több esetben a rendelet 1. mellékletében meghatározott értékmutatók módosítása szükséges. Ilyen például a beépítésre szánt különleges területek közé tartozó *Kikötők*, vagy a Közlekedési- és közműterületbe sorolt *Légi közlekedési terület*.

A *Kikötők* esetében a rendeletben szereplő „épületnek minősülő közlekedési építmény területének” 0,5-ös értékmutatója került alkalmazásra. A *Légi közlekedési terület* legnagyobb része a kifutópályákat körülvevő gyepes terület. Ezért az értékmutató megállapításánál a rendeletben a differenciált számításához megadott, a valós állapotot leginkább kifejező értékből (rét, legelő) javasolt kiindulni és – azt a burkolt és a terminál beépített területe miatt – egy területarányos szorzóval csökkenteni. A Légi közlekedési területfelhasználási egység területének mintegy 80 %-a gyepes, ezért a rét, legelő 6,0-os nagyságú értékét ezzel az aránnyal csökkentve 4,8-as értékmutató került alkalmazásra.

A „természetközeli területek” esetében a rendeletben mocsár, nádas, illetve sziklás terület szerepel. A tervben *Természetközeli terület* területfelhasználási kategóriába az ex lege védett lápok, egyéb értékes vizes élőhelyek, valamint a természetvédelmi oltalom alatt álló, jellemzően nem erdősült és természetvédelmi okokból kifolyólag távlatban sem erdősítendő területek kerültek. Míg az előbbieket a rendelet szerinti mocsár, nádas kategóriába besorolhatók, az utóbbiakra nem található értékmutató, így a rendeletben szereplő differenciált számításához megadott, a valós állapotot leginkább kifejező érték (Ligetesen fás, bokorfás, cserjés-bozótos terület, rét, legelő = 6,0) lett figyelembe véve.

A hatályos tervhez képest több új területfelhasználási kategória került meghatározásra, a magasabb rendű jogszabályokkal való összhang megteremtése céljából. A védelmi erdőterületeken belül a megkülönböztetésre kerültek a *Honvédelmi célú erdőterületek* és a *Vízgazdálkodási célú erdőterületek*, amelyek esetében az országos rendeletben szereplő, védelmi rendeltetésű erdőterületekre vonatkozó 9,0 értékmutató lett figyelembe véve.

A készülő Budapest Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterv a jelenleg hatályos aktivitásérték számítási módszer és értékmutatók felülvizsgálatára tesz javaslatot, mivel a főváros sajátos, az országos viszonyokhoz képest speciális táji, településszerkezeti és területhasználati adottságokkal rendelkezik, és ezért egyedi szabályozásra van szükség. A javaslat szerint a biológiai

aktivitásérték számítás relevanciájának bővítésén túlmenően, a területfelhasználási egységekhez rendelt értékmutatók pontosítása javasolt, műholdfelvételeken alapuló zöldfelületi intenzitásérték alapján.

A részletes biológiai aktivitásérték számítás, az új beépítésre szánt területek térképi megjelenítésével a **4.5. A biológiai aktivitásérték számítás eredménye** című fejezetben szerepel. A számítás a területek biológiai aktivitásértékének számításáról szóló 9/2007. (IV. 3.) ÖTM rendelet alapján történik, az abban szereplő biológiai aktivitás értéket kifejező értékmutató alkalmazásával.

A számítás eredménye szerint új beépítésre szánt terület kijelölése következtében a **biológiai aktivitásérték nem csökken** Budapest közigazgatási területén.

### 3.3.2. A ZÖLDFELÜLETI RENDSZER FEJLESZTÉSE

A budapesti szerkezetalkotó zöldfelületi rendszer fejlesztése városképi és ökológiai szempontból is kiemelt feladat. A városi zöldfelületeknek egyrészt ökológiai eszközökkel kell a nagyváros összetett funkcióból eredő intenzív környezetterhelést mérsékelnie, másrészt egészséges és esztétikus térbeli keretet kell biztosítani a lakosság rekreációs igényeihez. Ezen túlmenően a zöldfelületeknek – legyen vertikális vagy horizontális kiterjedésű – a városkép javításában, a városlakók pszichés egészségének megőrzésében, és nem utolsósorban a főváros idegenforgalmi vonzerejének fenntartásában is jelentős szerepe van.

A zöldfelületrendezési és -fejlesztési javaslatok egyben a környezetalakítási javaslatok szerves részét képezik. Budapest zöldfelületi fejlesztését, a beépítésre szánt és a beépítésre nem szánt területek városökológiailag kedvező arányát hosszú távon is biztosítani szükséges.

A zöldfelületi rendszer mai állapotában a mennyiségi, minőségi és térszerkezeti problémák miatt fenti feladatait betölteni nem képes. Ezért a rendszer fejlesztése érdekében az eddigi ütemben zajló, összességében csekély volumenű beavatkozásokat a jövőben nagyléptékű, összefogott fejlesztéseknek kell kiegészíteni.

#### 3.3.2.1. A ZÖLDFELÜLETI RENDSZER ELEMEINEK FEJLESZTÉSE

**A szerkezetalkotó zöldfelületi rendszer elemeinek jelenlegi állapota a következőkkel jellemezhető:**

- A parkterületek fajlagos mennyisége lényegesen kisebb ( $6 \text{ m}^2/\text{fő}$ ) mind a szükségesnél, mind az Európai Bizottság technikai riportjában (*Measuring the Accessibility of Urban Green Areas*) is ajánlott  $9 \text{ m}^2/\text{fő}$  értéknél.
- A közjóléti erdőterületek rekreációs kihasználtsága egyenlőtlen, a Budai-hegyvidék egyes erdei túlhasználattal érintettek, míg a pesti erdők kevésbé vonzóak a szabadidő eltöltése céljából.
- A közparkok, közkertek állapota (fenntartottsági színvonala) szintén nagy különbségeket mutat. Az elmúlt időszakban a játszókertek többsége, illetve a közterek egy része modernizáción esett át, de elkészült vagy folyamatban van már néhány városi park felújítása is (Margitsziget, Városliget). Ugyanakkor még számos park szorul megújításra, megvalósításra.
- Legjobban fenntartott, és kialakításuk színvonalát tekintve is a leginkább minőségi zöldfelületek a korlátozott közhasználatúként működő, általában valamely kereskedelmi-szolgáltató létesítményhez (pl. WestEnd tetőkertje, MOM Park), vagy intézményi funkcióhoz kapcsolódó kertek (pl. Szent István Egyetem Budai Campus, ELTE Botanikus Kertje), illetve az újonnan kialakított közparkok (pl. Nehru-part, Mészköpark), vagy a közelmúltban felújított közkertek, játszótérek (pl. Janikovszky Éva park), közterek (pl. Nyugati tér).
- A Duna-parti területek rekreációs kihasználására nagy igény mutatkozik a lakosság részéről, ugyanakkor e célra csak szakaszosan használható a parti sáv.
- Összvárosi szinten kevés a karakteres, egyöntetű, ökológiai és városesztétikai értékekkel egyaránt bíró fasor.
- A legfontosabb, legértékesebb fasorok városképi védelmet élveznek ugyan, de ez a növényegészségügyi állapotukban gyakran nem tükröződik, így a védett fasorok között is sok a kevert állományú, hiányos vagy beteg.
- A magánkertek a szerkezetalkotó zöldfelületi rendszer területileg legjelentősebb belterületi összetevői. Jelentőségük a környezetkondicionálás szempontjából mind a budai, kertes lakóövezetekben, mind a pesti, laza beépítettségű családiházak lakó-övezetekben meghatározó.
- A többnyire az átmeneti és a külső zónában található telepszerű beépítések nagy, közösség által igénybe vehető zöldfelületekkel rendelkeznek (pl. Békásmegyeri lakótelep, Havanna lakótelep)

- Egyes intézmények vagy intézmény jellegű területeken található zöldfelületek ökológiai szempontból is értékes szerkezeti elemei a zöldfelületi rendszernek (pl. temetők, kórházkeretek, strandok).

#### **A zöldfelületek védelmének alapelvei:**

- A már meglévő közparkok és erdőterületek a szerkezetalkotó zöldfelületi rendszer legfontosabb elemei. Ezek a területek a fejlesztés során más célra, beépítésre nem vehetők igénybe.
- A város ökológiai szempontból legértékesebb, területileg legnagyobb, országos jelentőségű természetvédelmi területe a Budai Tájvédelmi Körzet.
- A főváros védett természeti területei és értékei (pl. a Tétényi-fennsík, Naplás-tó) egyedülállóan reprezentálják Budapest területén az ökológiai sokféleséget. Területük nem csonkítható, megóvásuk, védelmük összvárosi érdek.
- A belvárosi parkok, fásított közterek és fasorok hálózata megtartandó, értékörző rekonstrukciója szükséges.
- A fejlesztési területeken elsőrendű cél a magas zöldfelületi arány biztosítása.

#### **A zöldfelület fejlesztésnek a városrendezés általános folyamataiba illeszkedő alapelvei:**

- Sugaras-gyűrűs zöldfelületi hálózatot szükséges kialakítani a városhatár és az átmeneti zóna között. Ezt a külső zöld gyűrűt ki kell egészíteni, és a mezőgazdasági illetve erdőterületekből álló, agglomerációs zöldfelületi rendszerhez kell kapcsolni.
- A Duna menti zöldterületek, a közterek, illetve az erdőterületek minőségi és mennyiség fejlesztésén túl kiemelten fontos az azokat összekötő kapcsolati elemek fejlesztése és ezáltal egy jelentősebb vonzerővel, magasabb rekreációs potenciállal rendelkező zöldfelületi hálózat kialakítása. Általános célkitűzés a Duna-part gyalogos bejárhatóságának biztosítása.
- A patak völgyeket fel kell használni a sugár irányú zöld ékek létrehozására, illetve megtartására.
- A közkertek, fásított közterek, közterületek fejlesztése a belvárosi rehabilitációhoz, az átmeneti zóna megújuló térségeinek fejlesztéséhez és a lakóterületi fejlesztésekhez kapcsolódik.
- A zöldfelületi rendszer szerkezetalkotó részének kell tekinteni a városszéli mezőgazdasági területeket is. Ezen területek akár nagyüzemi, akár kiskertes jellegűek, hozzájárulnak a főváros ökológiai egyensúlyának megőrzéséhez. Éppen ezért további területek beépítésre szánt területté nyilvánítása semmiképpen sem kívánatos, csak a földhivatal hozzájárulása esetén javasolt. Amennyiben a mezőgazdasági használat idővel megszűnik, azok erdő, vagy rétterületként, esetleg parkerdőként való hasznosítása célszerű.

#### **A zöldfelületi rendszer fejlesztésének javasolt eszközei**

A főváros zöldfelületi rendszerének fejlesztése, a tényleges zöld hálózatok kialakítása több eszköz együttes alkalmazásával érhető el. A területbiztosítás (a meglévők megőrzése, illetve új zöldterületi fejlesztések helybiztosítása) elsősorban a közterületi zöldfelületek (erdők, közparkok, közkertek) rendszerének kiterjesztését szolgálják. A szerkezetalkotó zöldfelületi rendszer gerincét képező területek ezért a zöldfelületi használatnak megfelelő területfelhasználási (erdő, zöldterület) kategóriába kerültek. A Településszerkezeti terv tartalmaz területfelhasználási egységként nem jelölt, irányadó zöldfelületi elemeket is (*szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolat, jelentős kondicionáló közterületi zöldfelület, a zöldfelületi rendszer részét képező városi terek a belső zónában, meghatározó zöldfelületi kapcsolat a Duna telkén*), amelyek megvalósulását a kerületi építési szabályzatokban kell biztosítani.

A védelem és a fejlesztés másik jogi eszköze a városképi védelem (karaktervédelem) kiterjesztése az értékes zöldfelületi elemekre, különösképp azokra, amelyek védettségét a megszűnő BVKSZ biztosította (*karakterében megőrzendő közparkok, -terek, -intézménykeretek és -temetők*). Ilyenek a kultúrtörténeti szempontból kiemelkedő parkok (pl. Városliget), a jelentős növényállománnyal rendelkező intézménykeretek (pl. Orczy kert), a strandfürdők (pl. Palatinus Strandfürdő), és valamennyi működő temető területe is. A városszövetet megfelelően tagoló zöldfelületi rendszer megvalósítása érdekében a

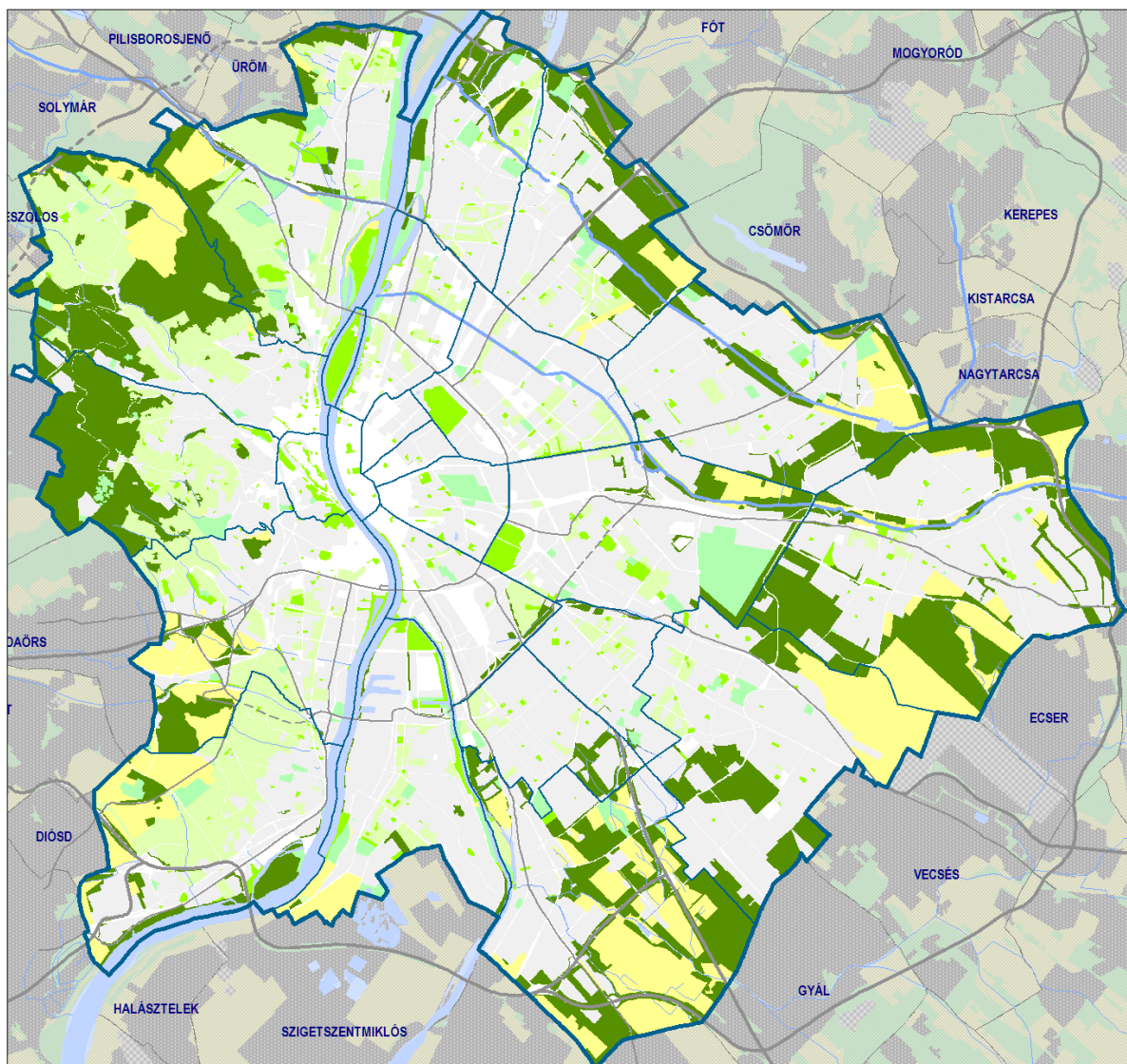







TSZT a szerkezeti jelentőségű útvonalak mentén a fasorok számára szükséges élettér védelmét írja elő (*településképvédelmi jelentőségű fasor*).

A szerkezetalkotó zöldfelületi rendszer fejlesztésében nagy lehetőségek mutatkoznak az átmeneti zóna megújuló területein. A nagy zöldfelületi aránnyal megvalósuló új területfelhasználás – a részben közhasználatra átadott zöldfelületekkel kialakított rendszer – sajátos, új karakterű városrész(ek) kialakulását eredményezi, és városökológiai értelemben is kedvező változást okoz. A város zöldfelületi rendszerében is jelentős szerepet kaphat ez a térség, ha a közparkok hálózatának kialakítása az átalakulás egyik feltétele.

Ahhoz, hogy a Településszerkezeti tervben lévő zöldfelület-fejlesztési elképzelések belátható időn belül megvalósulhassanak, szükséges még olyan ösztönző rendszer kidolgozása is, ami a fenti eszközöket együttesen alkalmazva egy-egy térség átfogó, nagyvonalú zöldfelület-fejlesztési akcióit támogatja. (Mindez azonban már túlmutat e terv keretein.)

127. ábra: Budapest tervezett zöldfelületi rendszere



- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
|  | Erdő   |  | Jelentős zöldfelülettel bíró, jellemzően lakóterület |
|  | Zöldterület (közpark, közpark)                       |  | Jelentős zöldfelülettel bíró intézményterület        |
|  | Jellemzően beépítetlen, gyepszinten borított terület |   |  |

### A zöldfelületi rendszer fejlesztése zónánként



A **belső zóna** sűrű beépítettségű, gyakorlatilag beállt terület, amelyen a zöldterületek növelése korlátozottan lehetséges. A hangsúly a meglévő zöldfelületek megőrzésén, és fejlesztésén, intenzifikálásán van. A hegyvidéki zónához kapcsolódó parkrendszer (Vérmező, Horváth-kert, Gellérthegy) a budai oldal meghatározó eleme városszerkezeti, városképi, városklimatikai és kertépítészeti-történeti szempontok szerint egyaránt. Számottevő területi növelésével számolni nem lehet, ezért legalább a meglévő, biológiailag aktív felületük csökkenését kell megakadályozni.

Hasonlóan értékes, megőrzendő és fejlesztendő a Vár-hegy parkrendszere, valamint a Rózsadomb zöldfelületei. A felújításokon és rehabilitáción túl legfontosabb a beépítés elleni védelem. Indokolt ezen parkok városképi, műemléki, kerttörténeti értékük alapján történő városképi védelme. Területi bővítésre, parkfejlesztésre a Rózsadomb keleti lejtőin húzódó bozotos rézsű felhasználásával, teraszos függőkertek kialakításával nyílik lehetőség.

A pesti belváros kis területű parkjai, közkertjei és fásított közterei területileg jelentősen nem növelhetők. A térségben ezért a meglévő zöldfelületek megőrzése és felújítása a cél. Ez a folyamat megindult, (pl. Károlyi kert), és új akciók is napirenden vannak (pl. Városháza park).

A forgalomcsillapított zóna és a gyalogos rendszer kiterjesztése módot ad a zöldfelületekben gazdagabb utca és térhálózat bővítésére, ennek érdekében összehangolt és együttesen tervezett közlekedési - zöldfelületi rehabilitáció szükséges, amely a Budapest Szíve program keretében részben már megvalósult.



A **Duna menti zóna** ökológiai értékkel bír, fontos zöldfelületi elemei: a város északi részén a Szentendrei-sziget nyúlványa, a Népsziget, a Hajógyári-sziget, a Margit-sziget, délen pedig a Háros- és a Molnár-sziget, illetve a Csepel-sziget bizonyos partszakaszai. A szigetek közül csak a Margit-sziget képes kielégíteni a lakosság sokrétű rekreációs igényeit, e miatt túlhasználattal érintett. A többi sziget a megfelelő kiépítés, és megközelíthetőség hiányában alulhasznosított, minőségi parkfejlesztés, és kedvezőbb (elsősorban gyalogos, kerékpáros) közlekedési kapcsolat kialakítása szükséges. A zónában a legnagyobb közcélú zöldfelület-fejlesztési akció Észak-Csepelen, a tervezett új városrész zöldfelületi igényeit is kielégítő, összesen 50 ha-on tervezett városi szintű közpark. A tervezett új közpark nemcsak térségi szinten enyhítheti a zöldfelülethiányt, de tematikus jellegű kialakításával összvárosi érdekeket is szolgálhat. A fejlesztés az utóbbi évtizedek legnagyobb területű zöldfelület-fejlesztési lehetőségét kínálja.

A Római-part, FOKA-öböl, Kopaszi-gát, Ráckevei (Soroksári)-Duna-ág, fontos zöldfelületi elemek Budapest szerkezetalkotó zöldfelületi rendszerében, ugyanakkor hiányos az azokat összekötő zöldfelületi kapcsolat. Általános célkitűzés a Duna-part gyalogos bejárhatóságának biztosítása a természetvédelmi szempontok miatt elzárt partszakaszok (pl. Háros-sziget) és bizonyos funkcionális egységek (pl. logisztikai kikötők és városüzemeltetési területek) menti szakaszok kivételével. A kialakítandó parti sétányok rendszerét, és típus szerinti megkülönböztetését (*korzó, városi és természetközeli sétány*), részletesen az FRSZ melléklete tartalmazza. A Duna-part külső szakaszai fejlesztendő park- és erdőterületekben, illetve értékes és ezért feltétlenül védendő szigetekben (Háros-sziget, Kis Háros-sziget) gazdagok.



Az **átmeneti zóna** pesti területén elsősorban a barnamezős beruházásokhoz kapcsolódva alakítható ki a terület helyi zöldfelületi rendszere. Városi érdek, hogy az itt tervezett fejlesztések (beépítések) úgy valósuljanak meg, hogy mind a közhasználatra szánt, mind a közhasználatra átadott, valamint a közforgalom számára megnyitott területek magas zöldfelületi aránnyal létesüljenek. Ezen a területén zöldfelület-fejlesztési szempontból is mód nyílik nagyszabású, igényes városi szövet kialakítására.

Az átmeneti és belső zóna érintkezési sávjában Budapest hagyományos nagy parkjai (Népliget, Városliget) és a Kerepesi temető gyűrűirányú elemként fűződnek fel. A zóna legnagyobb területű városi parkja a Népliget, amely leromlott állapotában alulhasznosított, így teljes rekonstrukcióra, és

funkcionális megújításra szorul. Az átmeneti zóna külső részének legjelentősebb zöldfelület-fejlesztési lehetősége a Gergely utcai – egykori hulladéklerakó területén távlatban létesülő – közpark.



Az **elővárosi zónában** meghatározó természeti adottságok a Szilas-patak és a Csömöri-patak völgyei, amelyek az agglomerációs zöldfelületi kapcsolatokat, az ökológiai hidak kialakításának lehetőségeit hordozzák. Ennek megfelelően lakáscélú és munkahelyteremtési területi fejlesztések mellett új erdőterületek, véderdősávok létesítése szükséges.

A szerkezetalkotó zöldfelületi rendszer egyik fő gerince lehet a Szilas-patak völgye, amely részben meglévő, részben tervezett nagyterjedésű erdőterületek vonulata. Fontos új zöldfelületi szerkezeti elem a XVI. ker. Bökényföldi út térségében a Rákos-patak menti zöld ék és a Szilas-patak menti zöld éket összekapcsoló tervezett erdőterület, amely lakóterületeket és tervezett iparterületeket választ el egymástól.

A Rákos-patak mentén tervezett erdőfejlesztések városökológiai jelentőségűek, az Országos Területrendezési Tervvel összhangban kerültek kijelölésre. A patakvölgyben a meglévő zöldfelületeket tervezett új erdőterületek és zöldbeágyazott intézmények egészítik ki.

A sugár irányú zöld ékhez kapcsolódnak a X. és XVII. kerület meglévő erdői, valamint az Új köztemető, amely Budapest legnagyobb területű zöldfelületi intézménye. Értékes faállománya a térség számottevő környezetkondicionáló eleme. Ennek megőrzése és kiegészítése mellett a temető felújításra szorul.

A XX. és XXIII. kerület mai külterületeivel a főváros legfontosabb zöldfelületfejlesztési térségei közé tartozik. A mezőgazdasági területeken kijelölt fejlesztési területek mentén (munkahelyi - intézményi beruházási térség) jelentős erdőfejlesztés-területbővülés indokolt a biológiailag aktív terület csökkenésének ellensúlyozására és a fontos délkelet-északnyugati irányú zöldfelületi ék kiépítésére. Ez az erdővonulat kapcsolódhat az agglomerációs övezet erdőfelületeihez, és a Gyáli-patak több ágának völgyét felhasználva (*természetközeli területek*), rekreációs lehetőséget nyújt a fejlődő dél-pesti térségben. Budapest legnagyobb összefüggő mezőgazdasági területei itt maradtak meg, benyúlva a várostestbe, az M0 autópálya meglévő szakaszáig, illetve a Haraszi út menti munkahelyi területig.

A zóna budai részéhez tartozik a XXII. kerületi Tétényi-fennsík, amely természetvédelmi oltalmat élvez. A kezelési tervben szereplő célkitűzések miatt természetközeli területként került jelölésre. A térségben zöldfelület-fejlesztést jelentenek az alábányászott területeken létesülő, a lakóterületek zöldfelületi ellátottságát javító kisebb közparkok is.



A **hegyvidéki zóna** zöldfelületi rendszere már meglévő állapotában is a város környezeti egyensúlyának legfontosabb tényezője. Itt található a legnagyobb összefüggő erdőterület, amely a domborzati adottságokkal együtt a legfontosabb kondicionáló és rekreációs lehetőséget nyújtó eleme a városnak. A fő cél e területek maximális védelme, mert a terület kiegészítésére kevés a lehetőség.

A közzélt erdőterületeken rekonstrukcióra szorulnak az erdei turistautak, jelzések, pihenőhelyek; néhol a tájidegen, és ezért romló állapotú faállomány lassú, fokozatos cseréje is szükséges.

Meg kell őrizni a nagy területű, intenzív faállományt a zöldbeágyazott intézményterületeken (KFKI, Csillebérci Gyermekváros, kórházak, klinikák, honvédelmi területek).

A zöldfelületi rendszerben, az átszellőzésben is jelentős értéket képeznek a hegyvidék kertes lakóterületei. Itt a meglévő, még viszonylag nagy zöldfelületi arány megőrzése, a legértékesebb villakertek természeti és kultúrtörténeti szempontú városképi védelme az elérendő cél.

A legjelentősebb zöldterületi fejlesztések az egykori óbudai rekultivált bányaterületeken valósulhatnak meg: közparkok, illetve magas zöldfelületi arányt biztosító rekreációs területek (*rekreációs célú, jelentős zöldfelületű területek*) létesülhetnek. Az M0 autópályát tervezett szakasza mentén a jelenleg zártkertes területeken távlatban, – az autópályát megépítésével egy időben – véderdősávok kialakítása javasolt. A megvalósulásig, átmenetileg a mezőgazdasági használat fennmaradhat.

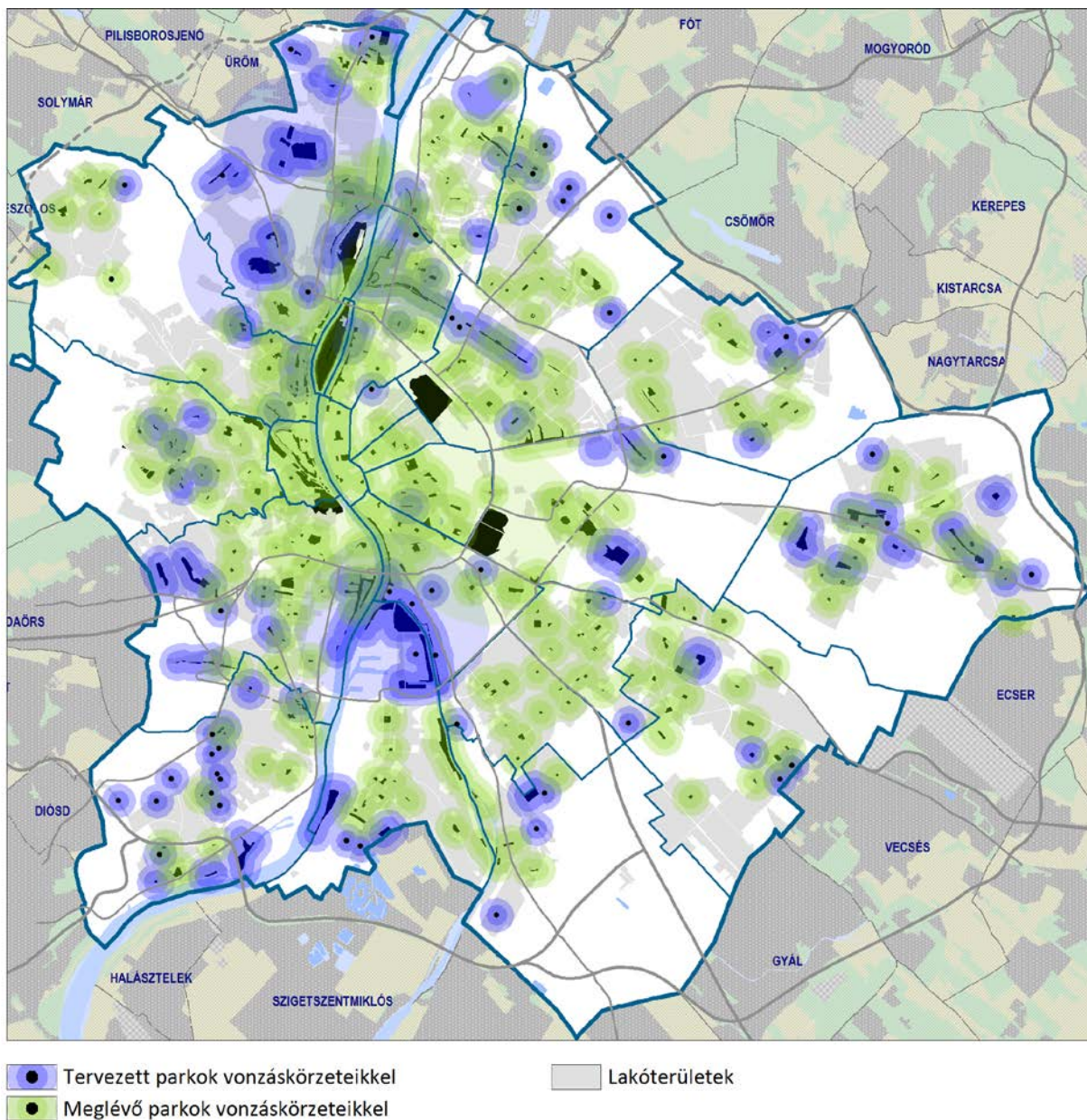
### 3.3.2.2. A ZÖLDFELÜLETI ELLÁTOTTSÁG ALAKULÁSA

A város zöldfelületi ellátottsága két szempontból értékelhető: a szabadtéri rekreációt biztosító zöldfelületi ellátottságot, és a kondicionáló zöld növényzet intenzitását tekintve.

#### ZÖLDTERÜLETI ELLÁTOTTSÁG FEJLESZTÉSE

A település zöldterületi ellátottsága a közösség által igénybe vehető zöldfelületek nagyságától (funkcionális kínálatától), illetve ezek térbeli elhelyezkedésétől függ. A közösségi zöldfelületek (közjóléti erdők, közparkok, közkertek) típusonként eltérő funkcionális és rekreációs szereppel, valamint eltérő vonzaskörzettel bírnak.

128. ábra: Zöldterületi ellátottság



A helyzetelemzés alapján megállapítható, hogy Budapest zöldterületi ellátottsága kiegyenlítetlen, térségenként nagy eltéréseket mutat. Budapest 2030 – Hosszú Távú Városfejlesztési Kon koncepció egyik

célja a megfelelő zöldterületi ellátottság biztosítása. Ennek megvalósítása érdekében a TSZT az alábbi eszközöket alkalmazza:

- meglévő és tervezett zöld- és közjóléti erdőterületek, valamint különleges rekreációs területek kijelölése önálló területfelhasználási egységként,
- közhasználatú zöldfelületek létesítésének előirányozása egyéb, kerületi építési szabályzatok (KÉSZ) szintjén érvényesítendő jelöléssel (*szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolat, a zöldfelületi rendszer részét képező városi terek a belső zónában*),
- fejlesztési területeken a KÉSZ-ekre kötelezően betartandó, minimális zöldterületi arány meghatározásával.

Az ellátottság javítása érdekében az ellátatlan területeken új, közcélú zöldfelületeket kell kialakítani. Ezeknél a zöldterületi fejlesztéseknél figyelembe kell venni, hogy a különböző rekreációs igények (az egész napostól a pár órás szabadidő eltöltéséig) mindenki számára egyaránt kielégíthetőek legyenek. Az egész napos rekreáció biztosításához új városi nagyparkok (pl. Észak-Csepel városi park), illetve rekreációs erdőterületek létesítése, vagy a meglévő erdők fejlesztése szükséges – a Budai-hegyvidék távolsága miatt – elsősorban a pesti oldalon. A fejlesztéseknél figyelembe kell venni, hogy a különböző lakóterületeken eltérő igények keletkeznek. A nagy lakónépességű területeken (pl. telepszerű beépítéseknél) nagyobb az igény közhasználatú zöldfelületekre, mint a kertvárosokban.

A rekreáció időtartama mellett tekintettel kell lenni a különböző korosztályok eltérő igényeire is, különösen a gyermekekre és az idősebb generációra. Biztosítani kell a lakóterületek játszóterekkel, sportkertekkel és szabadtéri sportpályákkal való ellátottságát.

A belvárosban elsősorban a gyalogos közterek és sétáló utcák hálózatának további fejlesztése a feladat. Emellett alternatív megoldásokkal, korlátozottan közhasználatú zöldfelületek létesítésével pótolhatóak a hiányzó zöldfelületek.

## A ZÖLDFELÜLETI INTENZITÁS JAVÍTÁSA

A zöldfelületi intenzitás adatainak elemzése alapján a belső és hegyvidéki zóna esetében zöldfelület-csökkenés, a többi zónában növekedés regisztrálható. Összességében Budapesten hibahatáron belüli intenzitásnövekedés tapasztalható 2010 és 2015 között, amely főként a barnamezős területeken spontán felnövekvő vegetációnak köszönhető, nem az értékes zöldfelületek növekedésének. Ennek a negatív tendenciának a megállítása és megfordítása érdekében a Budapest 2030 Hosszú Távú Városfejlesztési Koncepcióban megfogalmazott feladat „a biológiailag aktív felületek megőrzése és újak létesítése, a zöldfelületi intenzitás növelése”. Ennek megvalósítása érdekében a TSZT az alábbi eszközöket alkalmazza:

- a jelentős zöldfelületi intenzitással bíró területeket a használatuknak megfelelő, beépítésre nem szánt területfelhasználási kategóriákba sorolja,
- nagy területen (kb. 3300 ha) irányoz elő erdőterületi fejlesztéseket,
- a helyi adottságoknak megfelelően, különböző *legkisebb zöldfelületi átlagértéket* határoz meg számos területfelhasználási egységre vonatkozóan (pl. lakóterületek, vegyes területek, különleges területek), amelyet a kerületi építési szabályzatokban differenciáltan kell alkalmazni (*ld. 1.2.4. Beépítési sűrűség*),
- a szerkezeti jelentőségű útvonalak mentén megtartandó és kialakítandó fasorok számára megfelelő élettér biztosításáról gondoskodik (*településképvédelmi jelentőségű fasor*).

**129. ábra: A zöldfelületi intenzitás súlyozott átlaga a zöldfelületi átlagértékkel érintett területfelhasználási kategóriáknál**

Területfelhasználás			ZFI* a jelenlegi állapot szerint (%)	ZFÁ** a területfelhasználási egységre vonatkozóan (%)
Lakó	Nagyvárosias, telepszerű lakóterület	Ln-T	40,5	35
	Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület	Ln-3	46	30
	Kisvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület	Lk-2	55	35
	Kisvárosias, telepszerű lakóterület	Lk-T	46	35
	Kertvárosias, sziluettérzékeny, hegyvidéki lakóterület	Lke-3	74,7	55
Vegyes	Mellékközpont területe	Vt-M	30,6	15
	Kiemelt jelentőségű helyi központ területe	Vt-H	30,4	20
	Intézményterület városias, intenzív beépítésű része	Vi-1	22,4	10
	Intézményterület városias, laza beépítésű része	Vi-2	43,5	25
	Intézményterület jellemzően alapellátást biztosító része	Vi-3	45,2	20
Különleges beépítésre nem szánt	Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű terület	Kb-Rek-1	78,6	60
	Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű, korlátozott rendeltetésű terület	Kb-Rek-2	84,7	60
	Kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű terület	Kb-Ez	73,8	75

\* ZFI: zöldfelületi intenzitás

\*\* ZFÁ: Zöldfelületi átlagérték

A zöldfelületi intenzitás növelése érdekében a fejlesztéseknél a zöldmezős beruházások helyett az alulhasznosított vagy hasznosítatlan barnamezős területeket kell előnyben részesíteni, a barnamezős területek funkcióváltásakor pedig elengedhetetlen az új zöldfelületek létrehozása. Ezekben a területeken a célzott területfelhasználás kialakulásáig ösztönözni kell az átmeneti, ideiglenes hasznosítási módokat, amelyek javítják a biológiai aktivitást és a zöldfelületi intenzitást (pl. rekreációs célú zöldfelületek, élelmiszer- vagy energianövények termesztése).

Az alacsony zöldfelület-fejlesztési potenciállal bíró belvárosi területeken alternatív megoldásokkal – tetőkertekkel, zöldtetőkkel – pótolhatóak a hiányzó zöldfelületek, amelyek jelentősen javítják környezetük hő- és vízháztartását, ezért hosszú távon energiahatékony és így költségcsökkentő megoldások. A zöldfelületek mellett a vízfelületek kondicionáló hatása is jelentős a környezetükre, befolyásolják a helyi klímát párologtató felületükkel, illetve légáramlást keltő hatásukkal, ezért a természetes és mesterséges vízfelületeket védeni kell. A meglévő zöldfelületeken a zöldfelületi intenzitás fenntartása és javítása a feladat.

Hosszú távon a tervbe vett erdőtelepítésekkel jelentős mértékben javítható a zöldfelületi intenzitás, ami közvetve hatással lehet az egész város helyi klimatikus viszonyaira is. A belső városrészekben a zöldtetők mellett az utak fásítása is hozzájárul a biológiai aktivitás növeléséhez, ezért indokolt az útsorfák számának növelése, a folyamatos felújításon túl.

### 3.3.2.3. ZÖLDFELÜLETEK ÖKOLÓGIAI SZEREPÉNEK ERŐSÍTÉSÉRE VONATKOZÓ JAVASLATOK

Budapesten – bár az utóbbi százötven év nagyszabású építkezései egyre gyorsuló mértékben vezettek a természeti értékek rohamos csökkenéséhez –, a város élővilágának változatossága így is jelentősnek tekinthető. Budapest 2030 Hosszú Távú Városfejlesztési Konceptióban megfogalmazott feladatok „a természeti értékek megőrzését”, valamint az „ökológiai kapcsolatok biztosítását, javítását” célozzák. E célok megvalósulása érdekében, a TSZT az alábbi eszközöket alkalmazza:

- jogszabályok által védetté nyilvánított területek és emlékek (pl. „ex lege” védett területek), valamint az országos (Trtv.) és európai ökológiai hálózat (Natura 2000) feltüntetése a szerkezeti tervlapon (IV. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem), illetve ezek figyelembevételével meghatározott településszerkezet,
- helyi védelemre érdemes természeti értékek lehatárolása,
- a védett és egyéb értékes (nem erdei) élőhelyeknek természetközeli területfelhasználási egységbe való besorolása, amennyiben ezt a magasabb rendű jogszabályok (területrendezési tervek) lehetővé teszik,
- vízfolyás-revitalizáció előirányozása Budapest jelentősebb kisvízfolyásainak és a Ráckevei (Soroksári)–Duna-ág ökológiai állapotának helyreállítása érdekében.

A zöldfelületek ökológiai szerepének megőrzésében, veszélyeztetettségük csökkentésében szerepet kell, hogy kapjon a velük határos lakóterületi fejlesztések koordinálása. Kiemelten fontos ez a budai országos jelentőségű védett természeti területek és értékek esetében. Mivel a természeti területek sok esetben a rekreáció színterei is, megőrzésük szempontjából további lényeges feladat azok tehermentesítése, azaz új rekreációs- és zöldterületek kijelölése. Így pl. a budai erdőterületek tehermentesítését célozzák az óbudai volt bányaterületeken kijelölt rekreációs területek.

Az ökológiai hálózat mind térségi, mind belső kapcsolati rendszerében egyaránt szükséges a meglévő kapcsolatok erősítése, a sugárirányú egybefüggő, még beépítetlen „zöld zónák” védelme, valamint a hiányzó haránt irányú kapcsolatok kialakítása. A terveken kijelölt, de még nem erdősített területeken az erdőtelepítés megvalósítása, a természetes folyamatokat követő erdőkezelés és erdőgazdálkodás elterjesztése szükséges. Különösen fontos a vízpartok ökológiai funkciójának javítása (vizes élőhelyek revitalizációja, fajmegőrzése), a vízfolyások menti területek összehangolt ökológiai és rekreációs fejlesztése, a dunai szigetek rekreációs szerepének megőrzése és fejlesztése a természetvédelmi szempontok tiszteletben tartásával.

### 3.4. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK

#### 3.4.1 AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉS POLITIKA ÉS A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIA HATÁSA A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVRE

Budapest tervszerű jövőjének meghatározásában, mindenkori színvonalas működtetésében fontos szerep hárul a közlekedésre. A város fenntartható közlekedésének biztosításához – a hosszú távú városfejlesztési koncepcióban célként kitűzött intelligens mobilitás eléréséhez – nélkülözhetetlen a távlatban várható helyváltoztatási igények, a nemzetközi és országos közlekedési rendszerhez való kapcsolódás, a hálózatfejlesztés és a fenntartás, a nyújtandó közlekedési szolgáltatások, valamint a finanszírozási lehetőségek közelítő ismerete.

##### 3.4.1.1. AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI POLITIKA ÉS A MOBILITÁSI IGÉNYEK VÁLTOZÁSA

Az Európai Unió közlekedési politikáját a 2011-ben kiadott ún. Fehér Könyv – „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához - Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” – határozza meg, amely jelentős mértékben befolyásolja a nemzeti közlekedési stratégiát.

Az EU közlekedéspolitikája átfogó célként az 1990. évi értékhez képest a 2050. évre legalább 60 százalékkal csökkenteni kívánja a közlekedésből származó üvegházhatású gázkibocsátást. Ezen belül 2030-ig mintegy 20 százalékos az előírt csökkenés a 2008. évi szinthez képest.

A közlekedéspolitikában két megállapítás érzékelteti Európa globális versenyképességének csökkenése keltette kihívást az európai, illetve a nemzeti szinten megjelenő gazdasági ágazatok, ezen belül a közlekedés szerepét illetően:

- „a közlekedés a gazdaság motorja”,
- „a mobilitás visszafogása nem lehet alternatíva”.

Az európai közlekedéspolitika, az átfogó célja eléréséhez 10 részelt fogalmaz meg, amelyek közül néhány közvetve vagy közvetlenül érinti a településfejlesztést és a településrendezést, így Budapest településszerkezeti tervét is. A célok érvényesítését indokolt a fent idézett, két európai szintű megállapítás jelentette keretben értelmezni, ami azt eredményezi, hogy a hazai GDP előállításában meghatározó szereppel bíró főváros közlekedésének a fenntarthatósági, környezeti szempontok figyelembe vétele szerinti fejlesztését a gazdasági versenyképességi szempontokkal való harmonizáció mellett kell végrehajtani.

A 10 részeltből közvetlen hatásúak, tehát a Budapest településszerkezeti tervében direkt módon figyelembe veendő az alábbiak:

- 2050-re európai nagy sebességű vasúthálózatot kell létrehozni. Ezen belül 2030-ig a jelenlegihez képest háromszorosára kell növelni a nagy sebességű vasúthálózat hosszát, és minden tagállamban sűrű vasúthálózatot kell fenntartani.  
2050-re a közepes távolságú személyszállítást többségében vasúton kell lebonyolítani.
- 2050-re a légi közlekedési törzshálózat valamennyi repülőterét be kell kapcsolni a vasúti – lehetőleg a nagysebességű – hálózatba.
- 2050-re szinte nullára kell csökkenteni a közúti baleseti halálozást. 2020-ra felére kell csökkenteni a közúti baleseti sérülések számát.



Közvetett hatású, tehát Budapest településszerkezeti tervét közvetlenül nem érintő, de a megvalósítás során a közlekedési struktúrában bekövetkező változásokon keresztül indirekt módon érvényesülő részcélok:

- 2050-re teljesen ki kell küszöbölni a városi közlekedésben a „hagyományos üzemanyaggal működő” (nem hibrid, belsőégésű motorral hajtott) gépjárművek használatát. Ezen belül 2030-ig felére kell csökkenteni ezeknek a járműveknek a számát.  
2030-ra a jelentősebb városközpontok (100.000 lakos feletti városok) logisztikáját alapvetően széndioxid mentesíteni kell.
- A „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvének teljes körű alkalmazására és a magánszféra bevonására kell törekedni a bevételteremtés és a jövőbeli közlekedési beruházások finanszírozásának biztosítása érdekében.

Globális és európai előrejelzések szerint, a világban a mobilitási igények további növekedése várható. A személyszállítási és az áruszállítási teljesítmények fejlődése jellemzően az egyes országok GDP alakulásához kötött változást mutat majd. Cél, hogy a GDP növekedése fajlagosan minél kisebb szállítási teljesítmény növekedésével valósuljon meg, de a ma még olyan, alacsonyabb GDP-vel rendelkező – felzárkózni szándékozó, ráadásul nyitott gazdaságú – országok esetében, mint Magyarország, a növekedés elkerülhetetlen velejárója a szállítási, mobilitási igények növekedése. A 2011 évi európai közlekedéspolitikai a gazdasági és környezet fenntarthatósági szempontjai együttes érvényesítése érdekében ezért helyez kiemelt figyelmet inkább a közlekedési járművek kibocsátást csökkentő technológia váltására, illetve a különböző közlekedési módok intermodalitás, komodalitás elve szerinti hatékonyabb összekapcsolására, mint a mobilitási teljesítmények csökkentésére.

Az infrastruktúrafejlesztés elválaszthatatlan a terület- és településfejlesztéstől. A gazdaság növekedése, a tőke letelepedési, megjelenési igénye, egy adott térség fejlettsége, fejlődése, versenyképessége nagymértékben függ az adott terület elérhetőségétől, az infrastruktúra állapotától. Elkerülhetetlen, hogy a kisebb távolságú – így városi, városkörnyéki – áruszállításban erősödjék a már ma is domináns helyzetben lévő közúti szektor pozíciója.

A nagyvárosokban a környezeti terhelés csökkentésének, a település élhetőbbé tételének egyik sarokpontja a környezetszennyező járműforgalom csillapítása, amely a fentiek értelmében nem jelentheti kizárólag az autók kitiltását egy-egy zónából, városrészről. Cél az egyensúly megteremtése, az adott térség jellege szerinti környezeti-, prosperitási- és közlekedési szempontok harmonizálása. Várhatóan a jövőben az alternatív közlekedési eszköz típusok a jelenleginél nagyobb teret nyernek, azonban itt is fontos az arányosság elve.

A városi közlekedésben a mára kialakult zsúfoltság

- egy-egy terhelt térség átmenő forgalomtól való – alternatíva biztosítása melletti – mentesítésével,
- a területfejlesztésben a motorizált közlekedési igényt csökkentő kompaktság érvényesítésével, és a felszíni közlekedésben részt vevő gépjárművek számának fajlagos csökkentésével,
- ezzel egy időben a közösségi közlekedés fokozódó mennyiségi és minőségi kínálatával,
- valamint a technikai és jogi eszközökkel segített utazási forgalom áttérítésével valósítható meg.

A Fehér Könyv jövőképeinek három fő közlekedési fejezetéből Magyarország Nemzeti közlekedési Stratégiájában a közepes távolságú közlekedés, és különösen a városi közlekedés a meghatározó.

### 3.4.1.2. A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSI STRATÉGIA ÉS A HAZAI MOBILITÁSI IGÉNYEK VÁLTOZÁSA

Magyarországon a fejlesztések finanszírozási szerkezete jelentősen átalakult az elmúlt évtizedben. Míg 2003-ban a beruházások teljes mértékben állami és önkormányzati költségvetésből valósultak meg, 2008-ban a projektek 39%-a volt EU-s finanszírozású, és 61%-a költségvetési forrású, addig 2010-ben az EU-s finanszírozás mértéke már elérte a 86%-ot.

Az elkövetkező időkből – várhatóan a 2020 utáni jövőben már csökkenő mértékben – az EU által felügyelt Operatív Programokból történő finanszírozhatóság továbbra is döntő szempont lesz a fejlesztések megvalósíthatósága esetében.

A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (1486/2014 (VIII. 28.) Korm. hat.) szakértői alátámasztó dokumentumai szerint az országos GDP 2050-ig várhatóan a 2012-es érték két-két és félszeresére növekszik. A népesség – mintegy 10%-os – csökkenése, a 70 évnél idősebbek arányának jelentős növekedése miatt az utaskilométerben mért személyszállítási teljesítmény ennél kisebb mértékben, a 2012-es érték mintegy 1,3-1,5-szörösére nő. A lakosság 60-70%-a ekkor már városias településeken él majd, Budapest és környéke országos népességeloszlásban való szerepe várhatóan növekszik. A fővárosban (kerületrészenként eltérően) a motorizációs telítettség várhatóan 400 személygépjármű/1000 lakos, az agglomeráció településein akár 700 személygépjármű/1000 lakos szintet ér el (az NKS összközlekedési forgalmi modellje szerint).

#### ***A középtávú magyar közlekedési jövőkép (2014-2020) fővárosi aspektusai***

A magyar közlekedési rendszerben a jelenlegi állapothoz képest nem történik alapvető változás. A városi személyszállításban – a kínálat minőségének jelentős mértékű javításával – sikerül megőrizni, vagy enyhén növelni a közforgalmú közlekedés részarányát, az elővárosi közlekedésben cél a részarány jelentős növelése. A kerékpáros közlekedés a közúti közlekedés társadalmilag elfogadott és integrált részévé válik.

Közép-Magyarország, illetve az ország vonatkozásában az alábbi célok, intézkedések érvényesítése várható:

- Folytatódik a városi közforgalmú közlekedési hálózatok korszerűsítése és bővítése, a nagy kapacitású P+R parkolók építése.
- A városi és elővárosi közlekedésben létrejön a szolgáltatók együttműködése.
- A nagyvárosokban a torlódások mérséklésére egyes belsővárosi területeken útdíj bevezetése várható.
- A nagy forgalmú logisztikai központok kapacitása a kereslet függvényében tovább bővül.
- Előkészítésre kerül a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér korszerű városi, várostérségi és nemzetközi közúti és vasúti kapcsolatának megvalósítása.
- Megtörténik a vasúti személyszállító járműpark részleges cseréje, korszerűsítése.
- A kerékpárút-hálózat hossza a 2012. évhez viszonyítva 25%-kal növekszik.
- Folytatódik a személygépkocsi állomány növekedése, az ellátottság 2020-ra (az EU átlagának közel 60%-ára), országosan mintegy 380-400 személygépkocsi/1000 lakos értékre nő.
- A közlekedési balesetek következtében elhunytak száma országosan évi 500 fő alá csökken.

#### ***Hosszú távú (2021-2030) és nagytávú (2031-2050) magyar közlekedési jövőkép***

Országos léptékben a közlekedési rendszer megőrzi, illetve kismértékben növeli a nemzetgazdaságban jelenleg betöltött gazdasági szerepét, a GDP előállításához való hozzájárulás és a foglalkoztatottság terén.

A fenntartás és fejlesztés fő forrásául a költségvetés mellett az infrastruktúra- és externális költségeken alapuló, használatarányos adók és díjak szolgálnak („használó és szennyező fizet” elv).

A település- és területfejlesztési tevékenység tudatosabbá válásának eredményeként csökkennek az utazási távolságok, amelyek kedvezőbb esélyét adják a nem motorizált mobilitásnak.

A városi közlekedésben a közforgalmú közlekedés részesedése (főként a környezetbarát városközpontokban) eléri a 60-70%-ot, a nem motorizált közlekedési formák részaránya a 20%-ot közelíti.

A városi térségekben a city logisztika általánossá válása következtében az áru a városi környezetbe már alacsony, vagy nulla kibocsátású járművekkel és az áruellátási tevékenység optimalizálásával jut el.

Optimális fejlődési pálya esetén teljesülnek az EU Fehér könyvében meghatározott célok, míg kedvezőtlenebb fejlődési pálya esetében azok csak részlegesen kerülnek elérésre.

A mai kor egyre gyorsuló társadalmi-gazdasági változásai következtében a településszerkezeti terv a korábbiaknál rövidebb időszakra, csak néhány évtizedre előretekintve képes a városfejlesztési jövőképet reálisan megjeleníteni. Ennek következtében a távlati közlekedési rendszert csak az ezen időszak alatt valószínűsíthető erőforrások felhasználásának figyelembevételével lehet felelősségteljesen meghatározni.

### 3.4.2 KÜLSŐ KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATRENDSZER

Budapest fejlesztése nem határozható meg csupán az 1,7 millió lakos igényei és lehetőségei alapján, mivel a város egyidejűleg több síkú szerepkörrel rendelkezik. Ennek következtében a főváros közlekedésfejlesztésének

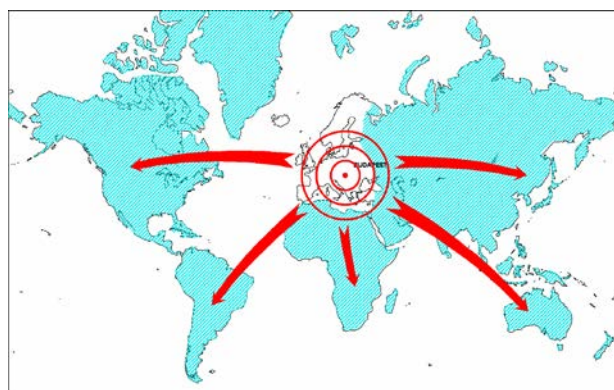
- az Európai Unió metropolisz térségeinek egyikeként a nemzetközi,
- Magyarország fővárosaként az országos,
- a Közép-magyarországi régió domináns településeként a térségi

céljai figyelembevételével kell a városfejlesztési koncepciójában meghatározott jövőkép elérését biztosító feladatokat kijelölnie, és megvalósítania azokat a rendelkezésére álló eszközökkel.

#### 3.4.2.1. LÉGI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK

Magyarország és kiemelt térségek területrendezési terve (Trtv.) határozza meg a nemzetközi kereskedelmi repülőtereket. Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér mellett csupán Debrecen és Sármellék rendelkezik ilyen besorolással az országban.

131. ábra: Légi közlekedési kapcsolatok



A területszerkezeti adottságok (a Közép-magyarországi régió súlya a nemzetgazdaságban és a lakosság hazai területi eloszlásában, az országos közlekedési rendszer hálózati kialakítása, az országhatáron túl elérhető repülőterek területi elhelyezkedése) következtében Magyarország menetrendszerinti nemzetközi légi forgalmának lebonyolítása távlatban is – szinte kizárólagosan – a Budapest

Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtérhez kapcsolódik majd.

A repülőtér forgalmában várhatóan növekszik majd az Európán kívüli utazások aránya (amely jelenleg csupán 5%) a nemzetközi integráció kiteljesedése és a meghatározó, kontinensen belüli repüléssel versenyképes nagysebességű vasúti közlekedés európai léptékű megjelenése következtében.

Országon belüli menetrendszerű légi forgalommal – az ország mérete, valamint a gyorsforgalmi úthálózat és a vasúthálózat kiterjedtsége folytán – távlatban sem kell számolni.

A repülőtér meglévő négy terminálja – a jelenleg lezárt 1 terminál, a nemzetközi személyforgalmat bonyolító 2A és 2B terminálok, valamint a kis- és magángépes forgalmat szolgáló GAT terminál – fejlesztésére (utasszállító képességének növelésére) középtávon nem lesz szükség a meglévő kapacitástartalékuk figyelembe vételével.

### 3.4.2.2. KÖZÚTI KAPCSOLATOK

Budapest nemzetközi és országos kapcsolatrendszerét mindinkább az Európai közlekedési folyosókat, illetve a TEN-T hálózatot alkotó gyorsforgalmú úthálózat jelenti.

Térségi szinten – a rövid utazási távolságok következtében – viszont az országos közúthálózat egésze (gyorsforgalmi utak, országos I. és II. rendű főutak, országos mellékutak) szerepet játszik a főváros kapcsolatrendszerének alakításában.

132. ábra: Gyorsforgalmi úthálózat



A Trtv. szerint a főváros és az egyes országrészek közötti kapcsolatot megtestesítő sugárirányú hálózat részeként az északi irányú kapcsolatot jelentő M2 autópálya és a délkelet irányú M4 autópálya kerül továbbépítésre. Újonnan épülő elemként jelenik majd meg az északnyugat irányú kapcsolatot biztosító M10 autópálya. Az országos gyorsforgalmi úthálózat legbelső, körirányú elemét jelentő M0 gyűrű – amely a főváros területének elkerülését biztosítja – északi

szektorának befejezésével és nyugati szektorának megépítésével záródik majd.

Budapest térségi közlekedési kapcsolatainak száma (jelenleg 35 sugárirányú közút áll rendelkezésre), és ezáltal együttes teljesítőképessége a településelkerülő szakaszok építésével (Budakeszi elkerülő út), valamint a sugárirányú utak keresztmetszetének bővítésével kis mértékben növekszik a jövőben.

### 3.4.2.3. NAGYSEBESSÉGŰ ÉS HAGYOMÁNYOS VASÚTI KAPCSOLATOK

A Trtv. határozza meg a nagysebességű (220 km/óra feletti) vasúti hálózatot, amely Ausztria és Szlovákia, Ukrajna, Románia és Szerbia, valamint Horvátország felé biztosít majd kapcsolatokat. A nyomvonalak Budapest határán kívül csatlakoznak az országos törzshálózati vasúti pályák meglévő és tervezett elemeihez, önálló pályával nem érintik a fővárost.

133. ábra: Tervezett nagysebességű vasútvonal



A nagysebességű vasúti hálózat két fővárosi fogadó ponttal, megálló helyvel rendelkezik majd. A Kelenföldi pályaudvar szolgálja Budapest városának saját igényeit (városi intermodális központ), míg a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér az európai légi- és vasúti hálózat átszálló pontjaként funkcionál a kiépítése után (nemzetközi intermodális csomópont).

A nagysebességű szerelvények közlekedése a főváros közigazgatási területén belül a

szükséges vágányszám növelés és fejlesztések után, a már ma is meglévő nyomvonalakon történik – kivéve a nemzetközi repülőtér elérése miatt, annak területén átvezető vonalat – a hagyományos vasúti közlekedésnek megfelelő sebességgel. Budapest számára a kapcsolat

- Ausztriával és Szlovákiával a Budapest-Hegyeshalom vonalon,
- Horvátországgal a Budapest-Székesfehérvár vonalon,
- Ukrajnával, Romániával és Szerbiával a Budapest-Cegléd (annak részeként a nemzetközi repülőtér területén átvezető új) vonalon történik majd.

A hagyományos vasúti közlekedés jelentősége a személyforgalom és az áruszállítás terén eltérően alakul a jövőben.

Az országos, és különösen a térségi (elővárosi) személyforgalom várhatóan folyamatosan növekszik a vasúti infrastruktúra felújítása és a felhasználása által nyújtott szolgáltatások javulásának eredményeként. A fővárosba vezető vasútvonalak kapacitásának növelésére távlatban 3. és 4. vágányok építése válik szükségessé Budapest és a térség településeinek közigazgatási területén egyaránt. Ugyanakkor a térségi települések vasútállomásaihoz kapcsolódóan indokolt jelentős férőhelyszámmal rendelkező P+R és B+R parkoló-hálózat létrehozása, a fővárosba irányuló személygépjármű-forgalom csökkentésére törekedve.

A nemzetközi és az országos áruszállítás viszont ugrásszerűen **csökkenhet** a főváros elkerülését lehetővé tevő (ezáltal a vasúti áruszállítást jelentősen gyorsító) új vasúthálózati elem, a VO vonal (Szárliget-Ercsi-Kiskunlacháza-Albertirsa) megvalósításával.

A személy-, és az áruszállítás terén várható változások külön-külön is a vasúti területfelhasználás távlati módosítását teszik majd szükségessé a főváros közigazgatási területén belül (pl. Ferencvárosi rendező pályaudvar, fővárosba vezető vonalak területe).

#### 3.4.2.4. ORSZÁGOS ÉS TÉRSÉGI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK

Az országos és a térségi autóbusz-közlekedés jelentősége várhatóan kismértékben csökkenni fog a vasúti közlekedés kiemelt fejlesztésével, valamint az egyaránt állami megrendelésre biztosított vasúti és autóbuszos személyszállításban lévő párhuzamosságok megszüntetésével. Mivel a Budapesti agglomeráció településeinek mintegy fele nem rendelkezik közvetlen vasúti kapcsolattal, az autóbusz-közlekedés a jövőben is fontos szerepet kap a térségi települések ellátásában.

Az autóbusz-közlekedés jelenleg meghatározó fővárosi helyszínei, autóbusz-pályaudvarai közül továbbra is fontos szerepet töltenek be a Hungária-gyűrű mentén lévő Stadionok- és Népliget pályaudvarok (ez utóbbi a nemzetközi autóbusz-forgalom fővárosi fogadó pontja is). A Dél-Buda –

Rákospalota metróvonal I. üteméhez kapcsolódóan elnyeri végleges helyét az Őrmező autóbusz-pályaudvar (tervezett városi intermodális központ), ide kerülnek az Etele téri végállomás és a Széna téri végállomás egy részének forgalmi feladatai. Újpest-városkapu pályaudvar településszerkezeti helyzete távlatban javul az Újpest-Aquincum Duna-híd megépítésével és az ingatlanfejlesztési lehetőségek megvalósulásával (tervezett városi intermodális központ).

Az autóbusz-közlekedés kisebb jelentőséggel bíró helyszínei, végállomásai közül változatlan formában megmarad a Kőbánya-Kispesti (tovább fejlődő városi intermodális központ) és az Őrs vezér téri (tovább fejlődő városi intermodális központ) végállomás, a helyi autóbusz-hálózattal közös helyszíneken. A Szent Imre téri végállomás várhatóan áthelyezésre kerül távlatban. Az Árpád híd végállomás a korábbinál lényegesen kisebb területen szolgálja az utazó közönséget. A Széna téri végállomás megszűnt, feladatainak egy része a Széll Kálmán téri városi autóbusz-pályaudvar részeként üzemel tovább.

A térségi települések autóbusz pályaudvaraihoz, vagy nagyobb forgalmú megállóhoz kapcsolódóan indokolt jelentős férőhelyszámmal rendelkező P+R és B+R parkoló-hálózat létrehozása, a fővárosba irányuló személygépjármű-forgalom csökkentésére törekedve.

### 3.4.2.5. VÍZI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK

134. ábra: Vízi közlekedési kapcsolatok



A Dunán történő személyszállítás – az egy útvonalra korlátozódó hálózati lehetőség és az elérhető sebesség miatt – csak kiegészítő szerepet tölt be jelenleg és a jövőben is a városi közösségi közlekedésben. A személyhajózásban rejlő potenciál azonban jelenleg nincsen teljes mértékben kihasználva.

A fővárost körülvevő városi térség lakosságának és mobilitási igényének várható fokozódása, valamint az egyéni közlekedés térnyerése megköveteli a közösségi közlekedés előnyben

részesítését, részarányának növelését. A folyami hajózásban rejlő lehetőségek kiaknázására törekedve kézenfekvő az agglomeráció part menti településeinek, valamint Budapest folyó közeli átszálló pontjainak és belvárosának vízi úton történő összekötése. Gyors és menetrendszerű térségi hajóközlekedést kívánatos létrehozni – a városi hajóközlekedéssel integráltan – a fővárostól északra és délre eső folyószakaszokon egyaránt, belvárosi átlapolással. A Tahi/Visegrád – Dél-Budapest és a Százhalombatta – Észak-Budapest hajójáratoknál, mint szállítási szolgáltatás megteremtésénél alapkövetelmény az ütemes menetrend szerint közlekedtetett, rövid kikötési és utascsera-idővel rendelkező, nagy kapacitású hajók közlekedtetése. A hajójáratok budapesti állomásainak kijelölésénél meghatározó a gyorsvasúti vonalakra történő átszállás biztosítása, az agglomerációs településeknél viszont az autóbusz megállóik közvetlen közelsége, továbbá a megfelelő kapacitású P+R parkolók és B+R tárolók megléte.

A nemzetközi szárnyashajó közlekedést továbbra is célszerű fenntartani. Számára egy színvonalas, minden vízállás mellett használható reprezentatív nemzetközi hajóállomás (fő kikötő) létrehozása kívánatos a Szabadság hídtól délre, a pesti oldalon (a Bálna épülete közelében).

A Duna-Rajna-Majna vízi út magyarországi szakaszán a hajóval történő áruszállítás folyamatos, de lassú emelkedésére lehet csak számítani.

A Duna jelentette európai közlekedési folyosó fővárosi kapcsolatát a teherforgalomban jelenleg kizárólagosan a csepeli Szabadkikötő (lényegében logisztikai központ) biztosítja.

A fenti áruszállítási infrastruktúrát kiegészíti a Duna 1638+680 – 1639+000 fkm bal parti szelvényei között (XXI. kerület) működő nyíltvízi kereskedelmi kikötő.

### 3.4.2.6. KERÉKPÁROS KAPCSOLATOK

A kerékpározás közlekedési szempontból a meghajtás módja és az elérhető sebesség korlátai miatt csak a főváros-közelbi térségi területek esetében vehető számításba. Turisztikai szempontból ez a korlátozó tényező értelemszerűen nem áll fenn.

Az országos és térségi kerékpárutakat a Budapest közigazgatási területére is vonatkozó területrendezési tervek határozzák meg. Az országos kerékpárút-hálózat három átmenő (vagy hat sugár irányú) elemet jelöl:

- Felső-Dunamente (1A) – Alsó Duna mente (6B) kerékpárút a Duna jobb partján, mint a 6-os jelű EuroVelo út a nemzetközi hálózat része,
- Felső-Dunamente (1F) – Alsó Duna mente (6A) kerékpárút a Duna bal partján, mint a 6-os jelű EuroVelo út a nemzetközi hálózat része,
- Közép-Európa Vizei kerékpárútvonal (EuroVelo 14).

A térségi kerékpárút hálózat hat sugár irányú, fővárost elérő szakasz megvalósításával számol:

- Budapest – Solymár – Dorog kerékpárút
- Budapest – Mogyoród – Gödöllő kerékpárút
- Budapest – Maglód – Süllyás kerékpárút
- Budapest – Gyál – Újlengyel kerékpárút
- Budapest – Budaörs – Törökbálint – Érd
- Budapest XXI. kerület – Szigetszentmiklós – Tököl

Budapest és a fővárossal határos több, mint 20 település közötti kerékpáros közlekedés számára a jelenleg meglévő 8 kapcsolat mellett további 26 településszerkezeti jelentőségű új kapcsolat kialakítása tervezett (beleértve a területrendezési tervekben szereplő, fent nevesített hálózati elemeket is).

### 3.4.3 KÖZÚTHÁLÓZAT

Budapest teljes, 525,13 km<sup>2</sup>-es közigazgatási területének 10-15 %-át teszik ki a közlekedési célú közterületek (a közlekedést szolgáló területek összesített aránya még ennél is magasabb, megközelíti a 20 %-ot). A közlekedési célú közterületeknek összefüggő hálózatot kell alkotniuk a feladatuk ellátásához, ennek folytán a településszerkezetet nagymértékben determinálják.

A közlekedési célú közterületek hálózatának egyidejűleg többféle igényt kell kielégítenie. A közlekedési funkciók értelemszerű befogadása mellett biztosítja a közműhálózatok elhelyezését, zöldfelületi elemek telepítését, és ugyanakkor a városkép alakításában is fontos szerepet játszik.

A közlekedési célú közterületeken bonyolódik a város közösségi közlekedésének felszíni része (villamos-, autóbusz-, trolibusz-forgalom), valamint a személygépjármű-forgalom is. Itt kerül kialakításra a teljes gyalogos közlekedési rendszer és a kerékpáros infrastruktúra egésze. A közlekedési célú közterületek – a közterületen kívüli gépjármű tároló helyek elégtelen mennyisége miatt – jelentős számú parkoló elhelyezését is kénytelenek biztosítani a város egyes területein.

A közlekedési célú közterületek jelentette hálózat hierarchikus felépítésű, amely a gyorsforgalmi utaktól a kiszolgáló utakon keresztül a gyalogos utakig terjed. A közlekedési célú közterületeknek a város területfelhasználását befolyásoló és szerkezetét meghatározó elemei – a gyorsforgalmi utak, a teljes főúthálózat, és a gyűjtő utak kiemelt elemei – jelennek meg a településszerkezeti tervben, önálló területfelhasználási egységet alkotva, amely a főváros területének majdnem a 6%-át teszi ki.

### 3.4.3.1. GYORSFORGALMI ÚTHÁLÓZAT

A hálózat elsőként épült sugárirányú elemei – M1-M7, M3, M5 autópályák – a területfejlesztési szerepüket betöltötték, gyors eljutást biztosítva összekapcsolták a fővárost és az általuk érintett országrészeket. Ugyanakkor a főváros településszerkezetét is közvetlenül befolyásolták, mivel kedvezőtlen módon benyúltak a város területébe, jelentős elválasztó hatást kifejtve.

Az országos gyorsforgalmú úthálózat újonnan épült sugárirányú elemei – az M2, M4 és M6 autópályák – már csak az M0 gyűrű vonaláig épültek ki, elkerülendő a város szerkezetébe való durva beavatkozást. Hasonlóan épül majd meg az M10 autópálya is (első ütemben 110. számú főútvonalként).

#### M3 –M0 csomópont



A gyorsforgalmú úthálózat sugárirányú elemei közötti közvetlen, a város belső úthálózatának igénybevétele nélküli kapcsolatot az M0 gyűrű biztosítja. A gyűrű megvalósításából származó hatások azonban ellentmondásosak Budapest szempontjából. A főváros úthálózatának az átmenő forgalom alóli tehermentesítő hatása a gyűrű építésének megfelelően mindinkább érzékelhetővé vált. A területfelértékelő (gazdasági) hatás azonban a nyomvonallal érintett térség sugárirányú közúti elemei mellett, elsősorban a fővárossal szomszédos településeken (Törökbálint, Szigetszentmiklós, Dunaharaszti,...) jelentkezik.

Az M0 gyűrű bezáródását – az Északi szektor továbbépítésével és a Nyugati szektor még meghatározandó nyomvonalon történő megépítését – a Trtv. tartalmazza.

A meglévő gyorsforgalmi úthálózati elemeknek az M0 gyűrűn belülré nyúló egyes szakaszai várhatóan távlatban a városi főúthálózat részévé fognak válni. Az M1-M7 autópályák bevezető szakasza már visszaminősítésre került. A későbbiekben az M3 és az M5 autópályák területileg érintett szakaszai esetében is reális elvárás a főúthálózati szerepkörbe történő átsorolás, és rajtuk a csomóponti kapcsolatok számának növelése.

A város belső közlekedési rendszerében gyorsforgalmi úthálózati szerepkört betöltő önálló elem nem tervezett a városfejlesztési koncepció jövőképe, a település mérete és lakosság száma figyelembe vételével.

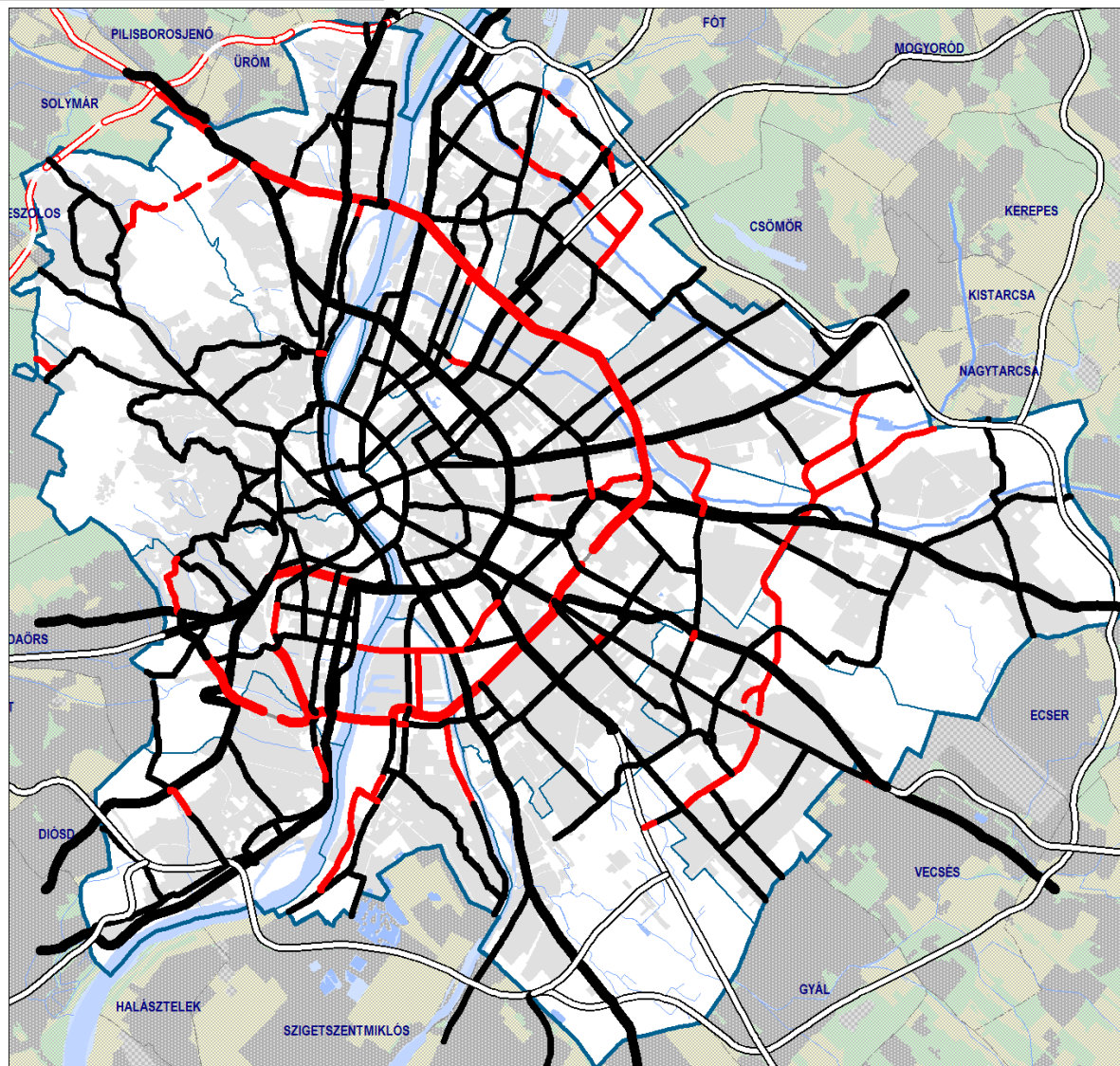
### 3.4.3.2. FŐÚTHÁLÓZAT

Budapest belső közlekedését a történeti városfejlődés során kialakult és tovább építendő hálós közúti szerkezet határozza meg, amelynek meghatározó elemei a körutak és sugárutak. A hálós szerkezetet – szerepkörét tekintve a kerületek közötti kapcsolatokat lehetővé tevő – I. rendű főúthálózat, és a – kerületen belüli kapcsolatokat biztosító – II. rendű főúthálózat együttese alkotja. Az I. rendű főúthálózatot a Trtv. is nevesíti.

Budapest közigazgatási területén belül tervezett főúthálózati elemek kiépítésüket tekintve alapvetően városi jellegű főútvonalak lesznek.



135. ábra: Gyorsforgalmi és főúthálózat



	Meglévő gyorsforgalmi út		Tervezett gyorsforgalmi út
	Meglévő I.rendű főút		Tervezett I.rendű főút
	Meglévő II.rendű főút		Tervezett II.rendű főút

A távlati főúthálózat több mint 650 km-es hosszának 80-85 %-a már jelenleg is rendelkezésre áll. A főúthálózat jelentős mértékben determinálja a településszerkezetet, azonban zónánként eltérő igényeknek kell megfelelnie, és ezért az alábbiak szerinti differenciált fejlesztése szükséges:

### Belső zóna



A zóna területén a főúthálózat – a mai helyzettel ellentétben – teljes mértékben a II. rendű főúthálózatba tartozik majd távlatban, és új elemmel már nem bővül. A meglévő elemeket azonban nem lehet megszüntetni. A városfejlesztési koncepciónak megfelelően a gyalogos, a kerékpáros és a közösségi közlekedés felszíni elemeinek preferálásával kell átstrukturálni, újra megosztani ezen közutak területét. Kiemelt fontosságú a Szabadsajtó út - Kossuth Lajos utca - Rákóczi út által alkotott útvonal ennek megfelelő átépítése, átalakítása.

### Átmeneti zóna



A zóna területe jelenti a városfejlesztési koncepciónak megfelelően a főváros leginkább fejlődés orientált térségét. Az I. rendű főúthálózat már nem változik, a II. rendű főúthálózat bővítése a területfelhasználás változásával függ össze szorosan.

Észak-Budán tovább épül az Ángel Sanz Briz út a Budai alsó rakpart folytatásaként, a Duna-part közelében lévő területek fejlesztésével összhangban. Pesten a Szegedi út - Nagy Lajos király útja - Fehér út - Kőrösi Csoma S. út - Bihari út - Ecseri út - Kén utca vonal teljes kiépítésével létrejön egy olyan nagy jelentőségű körirányú útvonal (körút), amely egyrészt felfűzi a városközpont tehermentesítését szolgáló központrendszer több jelentős elemét, másrészt délen a Csepel és Buda felé kapcsolatot biztosító Galvani hidakhoz csatlakozik. Csepelen a Soroksági Duna-ág melletti területek fejlesztésével összhangban kerül sor a Galvani hidak jelentette körirányú útvonal átvezetésére, és egy észak-déli irányú közlekedési elem létesítésére. Dél-Budán a Kelenföldi intermodális központ létrejöttéhez kapcsolódóan épül ki a Somogyi út.

### Elővárosi zóna



A zóna területe csak alig több mint fél évszázada tartozik Budapest közigazgatási területéhez, a fővároson belüli szerepnek megfelelő településszerkezeti jelentőséggel bíró közlekedési elemek még csak részlegesen jöttek létre. A zóna területén jelentős közúthálózati fejlesztések szükségesek a belső zóna forgalmi tehermentesítéséhez, az átmeneti zóna funkcióváltó területei fejlesztetőségének megteremtéséhez, és az elővárosi zóna lakóterületeinek jövőben várható közlekedési igényei biztosításához.

Az I. rendű főúthálózatba tartozóan épül meg a Körvasút menti körút, mely a főváros északi-, valamint déli részén Buda és Pest között közvetlen kapcsolatot teremt majd. Az új főúthálózati elem a kerülő utakra érzékeny közösségi és kerékpáros közlekedés lehetőségeit is javítja, különösen a tervezett hidak térségében.

Az elővárosi zóna főúthálózata kibővül az országos gyorsforgalmi úthálózat visszaminősítésre kerülő elemével, az M0 gyűrű M5 autópályáig vezető egykori szakaszával.

A II. rendű főúthálózat részeként épülnek tovább Észak-Pesten – a jelentős nagyságú fejlesztési területek figyelembe vételével – az Óceánárok utca - Mogyoród útja valamint a Nyírpalota utca - Felsőkert utca által alkotott útvonalak. Kelet-Pesten az érintett kerületek nagy kiterjedésű kertvárosias lakóterületei és központjai közötti színvonalas közlekedési kapcsolat biztosítására épül a Pesti Külső kerületeket összekötő út. Kőbánya - Felsőrákos térségében részben a területek fejlesztésével, részben az átalakulásával kapcsolatban tovább épül a Kozma utca vonala és a Pesti határút. Dél-Pesten a Soroksári elkerülő út kialakítása tervezett (településszerkezeti jelentőségű gyűjtőútként). Csepelen folytatódik a belváros és a lakott területek elkerülését biztosító ún. Gerincút építése, a sziget keleti oldalán tovább épül a Hollandi út a Duna utcáig, kedvező közlekedési lehetőséget teremtve a nagy kiterjedésű kertvárosias lakóterületek számára. Dél-Budán Budafok központjának fejlesztésével párosulva épül át a Mária Terézia utca és tovább épül a Dózsa György út.

### Hegyvidéki zóna



A zóna területén a közúthálózat fejlesztésére a területfelhasználás változásával kapcsolatban nem kerül sor. A településszerkezeti jellegű közlekedési kapcsolati hiányok következtében a belső zónát indokolatlanul érő terhelés csökkentésére Észak-Budán a Virágos nyeregnél, és Dél-Budán a Törökbálinti útnál tervezett egy-egy új, körirányú elem.

A hegyvidéki zónával szomszédos Budakeszi tehermentesítését biztosító elkerülő útvonal csak részlegesen érinti Budapest közigazgatási területét a városhatár térségében, a nyomvonal még bizonytalan.

### Duna menti zóna



Ebben a zónában helyezkednek el a város főúthálózatának településszerkezeti szempontból legfontosabb és egyben legforgalmasabb szakaszai a Duna-hidak, a folyam elválasztó hatását mérsékelve.

A hálós (sugaras-gyűrűs) rendszerű közúthálózat részeként a tervezett körirányú úthálózati elemek kiépítésével összhangban új hidak építése is szükséges. Az új hidak egyrészt közvetlen kapcsolatot létesítenek északon és délen a város eddig kényszerűen elválasztott területei között, elsősorban a kerülő utakra érzékeny kerékpáros közlekedés és a közösségi közlekedés lehetőségeit javítva. Másrészt lehetőséget teremtenek a város belső részein az átmenő személygépjármű-forgalom alóli tehermentesítésre, az elkerülést biztosító kapcsolatok létrejöttével.

Az I. rendű főúthálózatba tartozó Körvasút menti körút részeként épül meg északon az Újpest-Aquincum híd, délen a Csepel-Albertfalva híd és ehhez kapcsolódóan a Soroksári Duna-ág keresztezését biztosító alagút.

A II. rendű főúthálózat részeként épül meg délen a Galvani híd és ehhez kapcsolódóan a Soroksári Duna-ág keresztezését biztosító Kén utcai híd.

#### Id. Antall József rakpart



A főúthálózat körirányú elemei mellett jelentős, a Dunával párhuzamos sugárirányú elemek is vannak a zóna területén.

A pesti oldalon lévő rakpart, és az ahhoz délről csatlakozó Közraktár utcával alkotott útvonal esetében a hajózás parti kapcsolódásai mellett a gyalogos, és a kerékpáros közlekedés igényeit jobban figyelembe vevő kialakítás szükséges. A Pesti rakpart esetében a nagykörúton belüli szakasz az átépítés után – az új műszaki paraméterekkel összhangban – a főúthálózatból a településszerkezeti jelentőségű gyűjtő utak közé kerül.

A budai oldalon lévő rakpart, és az ahhoz északról csatlakozó Ángel Sanz Briz út esetében a főúthálózati szerepkör marad a domináns funkció, mivel Buda természeti adottságai miatt korlátozott az észak-déli irányú közlekedési kapcsolatok száma.

### 3.4.3.3. TELEPÜLÉSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ GYŰJTŐÚTHÁLÓZAT

Budapest esetében a gyűjtőúthálózat több mint 340 km hosszúságú. A forgalmi szerepet meghaladó szerepkörrel rendelkező meglévő és tervezett elemek településszerkezeti jelentőségű gyűjtőútként – 207 km hosszban – megjelennek a szerkezeti tervben, és ennek megfelelően részét képezik a közúti közlekedési területek területfelhasználási egységnek.

A településszerkezeti jelentőségű gyűjtő utak:

- a beépítés intenzitásának figyelembe vételével a főúthálózat sűrítését eredményező, ugyanakkor hálózati kapcsolatot is biztosító útvonalak,
- a közúti vasúti infrastruktúrát (villamos vonalat) jellemzően befogadó útvonalak, a védett területek kivételével,
- a szomszédos települések gyűjtőúthálózata és a fővárosi közúthálózat közötti kapcsolatot biztosító útvonalak.

A településszerkezeti jelentőségű gyűjtő utak kijelölése, fejlesztése független a zónarendszertől, elsősorban helyi adottságok függvénye.

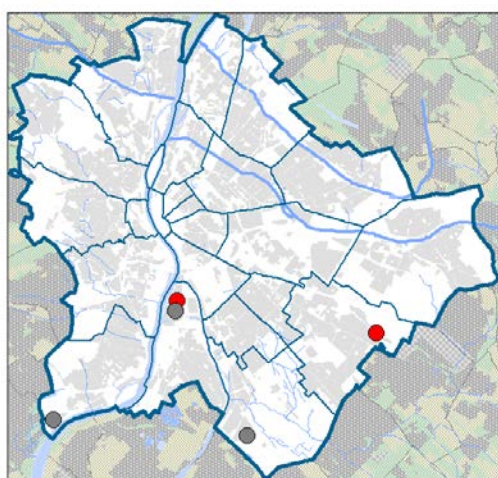
#### 3.4.3.4. KÖZÚTI-VASÚTI KERESZTEZÉSEK

A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia és Budapest városfejlesztési koncepciója alapján a vasúti közlekedés fejlesztése kiemelt feladatot jelent. A jelenlegi vasúti forgalom az ütemes elővárosi vonatforgalom és az S-bahn rendszerű tervezett városi vonatforgalom következtében jelentősen meg fog növekedni, akár a jelenlegi érték duplájára. Az életszínvonal emelkedésével párhuzamosan – a legviszafogottabb becslések szerint is legalább 20-30 %-kal – növekvő személygépjármű ellátottság, és a szabadidő eltöltéssel együtt növekvő fajlagos utazási igények együttesen a jelenleginél nagyobb közúti gépjármű forgalmat eredményeznek, amelyet a várospolitikai célok szerinti visszafogott közúthálózati fejlesztések csak részben ellensúlyoznak.

A vasúti és a közúti forgalom növekedése, és ugyanakkor a balesetek számának társadalmilag elvárt csökkentése következtében a vasútvonalak és a főúthálózat találkozási pontjaiban külön szintű keresztezéseket (felüljárókat, aluljárókat) kell kialakítani. Budapesten a főúthálózat és a vasúthálózat – döntően az átmeneti és elővárosi zónában elhelyezkedő – külön szintű keresztezéseinek száma a jelenlegi 50-ről mintegy 80-ra emelkedik nagy távlatban. A kisebb forgalmú vasútvonalak és a településszerkezeti jelentőségű gyűjtő utak esetén a jelenlegi szintbeni közúti-vasúti keresztezések megtartása, vagy akár közút általi keresztezés megszüntetése is elfogadható.

#### 3.4.3.5. LOGISZTIKAI KÖZPONTOK

136. ábra: Logisztikai központok



- Meglévő logisztikai központ, vagy logisztikai központként működő terület
- Tervezett logisztikai központ, vagy logisztikai központként működő terület

A logisztikai funkció a gazdasági célú területfelhasználás azon speciális része, amely fajlagosan jelentős áruszállítási igénye miatt csak a közlekedési infrastruktúrával kiválóan ellátott helyszíneken életképes, ugyanakkor jelentős forgalmat generál.

A közúti, a hagyományos vasúti és a vízi közlekedési kapcsolatok infrastruktúra elemei, valamint Budapest országon belüli területi elhelyezkedése, továbbá a főváros nyújtotta területhasználati lehetőségek következtében Dél-Budapesten alakultak ki a jelentős logisztikai központok, (Budapesti Intermodális Logisztikai Központ, Prologis Logisztikai Központ), vagy a logisztikai központként működő kikötői területek (csepeli Szabadkikötő, csepeli Olajkikötő),

A fenti területi-műszaki adottságok következtében – összhangban a városfejlesztési koncepcióval – új, nagy területű logisztikai típusú fejlesztésre a szárazföldi, a vízi, és a légi közlekedéshez kapcsolódóan egyaránt, továbbra is Dél-Budapesten lesz lehetőség.

A város környezetkímélő áruellátásában jelentős szerepet játszhat – akár a fenti logisztikai területekre alapozva – a city-logisztika intézményesített bevezetése, létrehozása, mint egy városi közlekedéssel összefüggő szolgáltatás. **Belvárosi áru-átrakási pontok kialakítása tervezett.**

### 3.4.4 KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A fenntartható városfejlődés közlekedését a közösségi közlekedés kiemelt fontossága határozza meg. Csak így biztosítható a jelentős utazási igények időjárástól független, közepes vagy nagy utazási távolságon történő, elfogadható sebességű kielégítése a városias épített környezetben.

Budapest területén naponta bonyolódó, több mint 5.000.000 utazás legnagyobb részarányú szegmensét jelenleg is a közösségi közlekedés adja, amelyet a fejlesztések-kedvezmények-preferenciák-tiltások komplexen alkalmazott együttesével továbbra is fenn kell tartani, sőt reálisan kis mértékben tovább lehet növelni.

A jelenlegi gyorsvasúti-, villamos-, autóbusz-, trolibusz- és hajó közlekedés jelentette fővárosi közösségi közlekedési rendszert ki kell egészíteni a vasúti pályák nyújtotta közlekedési lehetőségek bevonásával, továbbá a városi közlekedés és a térségi közösségi közlekedés integráltságát mind teljesebb mértékben meg kell valósítani (részeként az elektronikus, időalapú jegyrendszerrel).

A városi közösségi közlekedés eredményességét az épített környezet oldaláról mindenkor jelentősen befolyásolja az átszálló csomópontok, az intermodális csomópontok és a központrendszer elemeinek településszerkezet által meghatározott helyzete, valamint a P+R és a B+R parkoló hálózat nyújtotta lehetőségek.

#### 3.4.4.1. GYORSVASÚTI HÁLÓZAT

A nagyvárosok közösségi közlekedésében – Budapest Európa 9. legnagyobb városa – a legmagasabb szolgáltatási színvonalat (nagy utas szám gyors és forgalmi zavaroktól mentes szállítását) a gyorsvasúti hálózat, azon belül a metró-közlekedés jelenti. A metróvonalak felszín alatt vezetett szakaszai (a hátrányos elválasztó hatást is kiküszöbölve) jelentős városfejlesztő hatást fejtenek ki. Budapest esetében a város nagyságából (az ezzel arányos utazási igényekből) következően csak átmérő irányú vonalaknak van létjogosultságuk, ezért az ún. zónarendszerrel összefüggésben történő tárgyalásuk irreleváns. A főváros esetében egy átmérő irányú – a város külső területeit a belvároson keresztül összekötő – metróvonal teljes megépítése a jelentős költség igénye folytán átlagosan 20-30 évet vett igénybe a múltban.

A közösségi közlekedés kötöttpályás ágazatai közül a három vonalból álló metróhálózat rendelkezik fajlagosan (vonal hossza vetítve) a legnagyobb részesedéssel a szállított utasok számát tekintve. Ugyanis a teljes közösségi közlekedés hálózat hosszának alig néhány %-át kitevő metró vonalakon bonyolódik a teljes forgalom mintegy negyede.

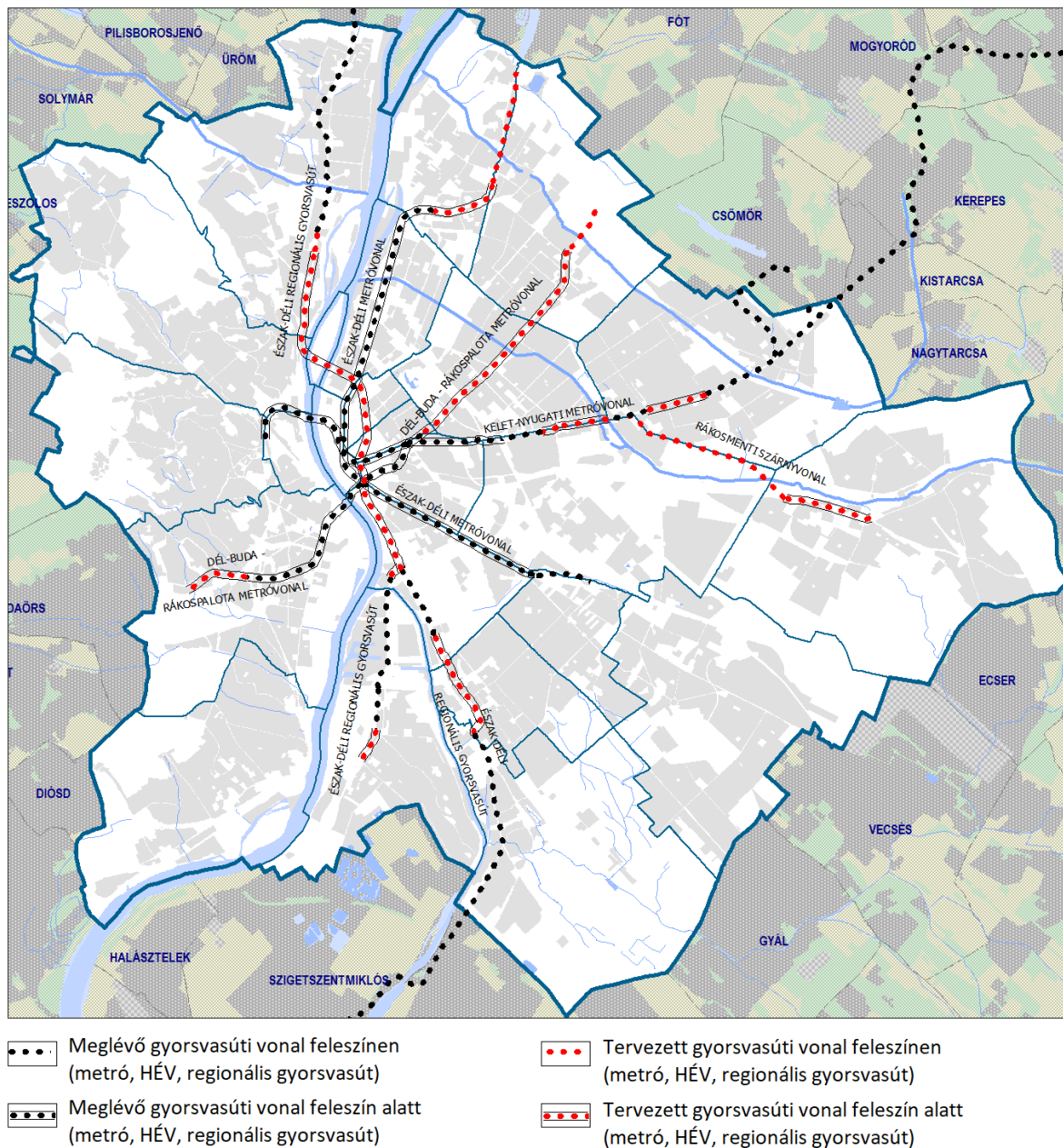
A meglévő metróvonalak további fejlesztése szükséges. Meghosszabbításra kerül az Észak-déli metróvonal – a korábbi tervekhez képest kismértékben pontosított nyomvonallal – Káposztásmegyeryig, a közel 22 km hosszúságúvá váló vonal üzemeltetése számára szükséges második járműtelep is itt kerül kialakításra.

A Kelet-nyugati metróvonal és a Gödöllő (- Csömöri) HÉV vonal összekötésre kerülhet, kiegészülve egy Rákospalota szárnyvonallal. Az összekötés a Hungária gyűrű és a városhatár közötti szakaszon a megállóhelyek áthelyezését vonja maga után (megvalósíthatósági tanulmány alapján) az átszálló kapcsolatok és a központrendszerhez való jobb illeszkedés érdekében. A jelenlegi HÉV vonal Sashalom és Mátyásföld közötti szakasza felszín alá kerülhet.

A várostérségi és a településszerkezeti összefüggéseknek megfelelően a félig elkészült Dél-Buda - Rákospalota metróvonal továbbépítését folytatni kell, elsődlegesen Újbudán a Virágpiacig, így versenyképes alternatívát kínálva a fővárost elérő legnagyobb közúti áramlat (M1 és M7 autópályák) eszközváltásának biztosítására, valamint a Gazdagréti lakótelep (5.800 lakás) közlekedése számára. Másodsorban Rákospalota felé, a Szilas-patak térségéig történő továbbépítés versenyképes alternatívát jelent a fővárost elérő második legnagyobb közúti áramlat (M3-, és részben a közeli M2 autópályá) eszközváltására, valamint az Újpalotai lakótelep (13.900 lakás) közlekedése számára.

A Rákospalotai végállomásnál a közel 18 km hosszúságú vonal üzemeltetéséhez szükséges második járműtelep is kialakításra kerülhet. Rákospalotán a metróvonal a jelenlegi utazási igényeken túlmenően jelentős mértékű, meglévő ingatlanfejlesztési lehetőség kiszolgálását is biztosítja majd. A metróépítés jelentős költség igénye folytán a Rákospalota irányú meghosszabbítás időben hamarabb, közúti vasútként (villamosként) is megvalósulhat.

137. ábra: Gyorsvasúti hálózat



A fővárosi gyorsvasúti hálózat befejező eleme a Szentendrei-, a Soroksári-, és a Csepeli HÉV vonalak összekötésével, valamint a belváros alatti, metró jellegű átvezetésével jön létre. A Budapesten belül mintegy 37 km hosszúval rendelkező Észak-déli regionális gyorsvasút üzemeltetését a fővárosban a meglévő Csepeli és a tervezett Békásmegyeri járműtelep biztosítja.

A vonal csepeli ága az Erdősor utcáig kerül meghosszabbításra, felszín alatti kialakítással. A soroksári ág Pesterzsébeten – a jelenlegi nyomvonal korrekciójával – felszín alatt kerül kialakításra (megvalósíthatósági tanulmány alapján).

A városhatárt átlépő HÉV vonalak állami irányítás alá kerültek az egységes elővárosi közlekedés megteremtése érdekében a 1061/2016 (II. 25.) Korm. határozat értelmében.

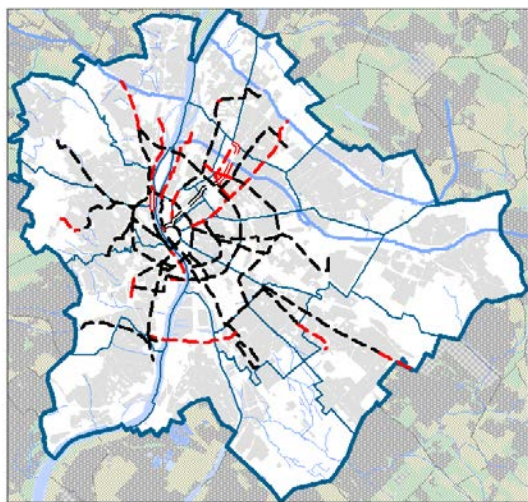
A korábbi településszerkezeti- és közlekedésfejlesztési tervek a város folyamatos bővülését és növekvő finanszírozási lehetőségeket feltételezve, igen optimista jövőképek megfelelően nagy távlatban egy sűrűbb gyorsvasúti hálózattal számoltak. A figyelembe vehető demográfiai változások és a gazdasági lehetőségek alapján, a fenti javaslatnál kiterjedtebb gyorsvasúti hálózat szerepeltetése a településszerkezeti tervben irreális elképzelés az évszázad közepéig tartó időszakra vonatkozóan. A korábbi tervekhez képest feladásra került nyomvonal szakaszok

- a Kelet-nyugati metróvonal szárnyvonala a Szépileányig,
- az Észak-déli metróvonal meghosszabbítása az Üllői út alatt a repülőtérig,
- Dél-Buda – Rákospalota metróvonal budafoki szárnyvonala

mind felszín alatti kialakításúak lettek volna, ezért elépítésükre nem kerül sor a jövőben. Amennyiben megvalósításuk nagy távlatban esetleg újra napirendre kerül, megépíthetőek.

### 3.4.4.2. KÖZÚTI VASÚTI (VILLAMOS) HÁLÓZAT

138. ábra: Villamoshálózat



- — — Meglévő közúti vasút (villamos) vonal felszínen
- — — Meglévő közúti vasút (villamos) vonal felszín alatt
- - - Tervezett közúti vasút (villamos) vonal felszínen
- - - Tervezett közúti vasút (villamos) vonal felszín alatt

A villamos-közlekedés a metróvonalakhoz képest alacsony városfejlesztő hatással rendelkezik, azonban nagyvárosias és kisvárosias környezetben, a közúti forgalom zavaró hatásaitól független pályán, közepes nagyságú utasforgalom lebonyolítására kiválóan alkalmas. A fenti adottságok miatt a jelenlegi budapesti villamoshálózat jelentős mértékben egybe esik a főváros hálós (gyűrűsugaras) rendszerű főúthálózatával (ennek megfelelően minden teljesen vagy részlegesen kiépített körút villamoshálózattal rendelkezik).

A fentieknek megfelelően a villamoshálózat fejlesztése elsősorban a mindenkori főútvonal hálózat jelentette településszerkezeti adottságoknak megfelelően történik. A tervezett villamoshálózat – a jelenlegi vonalak hosszának mintegy 35%-os bővítésével – távlatban összességében megközelíti a 200 km-es hosszt.

A villamos-közlekedés fejlesztése – zónánként más és más célt szolgálva – az alábbiakban kerül részletesen bemutatásra. (A településszerkezetre hatást nem gyakorló, forgalmi típusú fejlesztések – Széll Kálmán téri kapcsolatok átépítése, Haller utcai kapcsolatok bővítése,... – értelemszerűen nem jelennek meg a területi ismertetésben.)

#### Belső zóna



A zóna területén elsősorban a hálózati kapcsolatrendszer javítására, a hiányok megszüntetésére kerül sor.

Pesten (újra) összekötésre kerül a Kiskörúti és a Lehel úti villamoshálózat vonala.

#### Átmeneti zóna



A zóna területén elsősorban a körirányú vonalak meghosszabbítására kerül sor, a központrendszer figyelembe vételével. A villamoshálózat fejlesztés részeként a közelmúltban meghosszabbításra került délen a Hungária-gyűrű (1-es) vonala az Etele téri

intermodális központig. A Nagy Lajos Király úti (3-as) vonal északi irányban tovább épül a Lehel útig, délen – Csepelen keresztül – pedig eléri Újbudát. Ezáltal egy olyan új körúti vonal jön létre, amely felfúzi az átmeneti zóna meghatározó központi elemeit, többek között Angyalföldön a Béke teret, Zuglóban a Bosnyák teret és az Örsvezér terét, valamint Kőbánya és Pesterzsébet központját is.

### Elővárosi zóna



A zóna területén a lakótelepek ellátásának javításával és a potenciális fejlesztési területek elhelyezkedésével összhangban kerül kiterjesztésre a villamoshálózat. A lakótelepek közlekedési elérhetőségének javítása kapcsán épülhet meg a Blaha Lujza tér-Újpalota közötti vonal, összekötve az Erzsébet királyné útival. Továbbá meghosszabbításra kerül Kispesten az Ady Endre úti vonal a Havanna lakótelepen keresztül a Gloriett lakótelepig. A fejlesztési területek felértékelése kapcsán a Bécsi úti és az Üllői úti vonalak kerülnek meghosszabbításra a városhatár irányában.

### Hegyvidéki zóna



A zóna területén a hegyvidéki terepadottságok miatt a hagyományos villamosközlekedés jelentős szerepet a továbbiakban sem tölt be a közösségi közlekedésben (az egyetlen vonalat a Böszörményi út- Németvölgyi úti villamosközlekedés jelenti). Itt helyezkedik el a város egyik speciális közösségi közlekedési eszköze, a Fogaskerekű vasút, melynek felső szakaszán (a turisztikai-rekreációs fejlesztésekkel összhangban) a Normafáig, az alsó szakaszán (a jobb átszálló kapcsolatok miatt) a Széll Kálmán térig tervezett a meghosszabbítása.

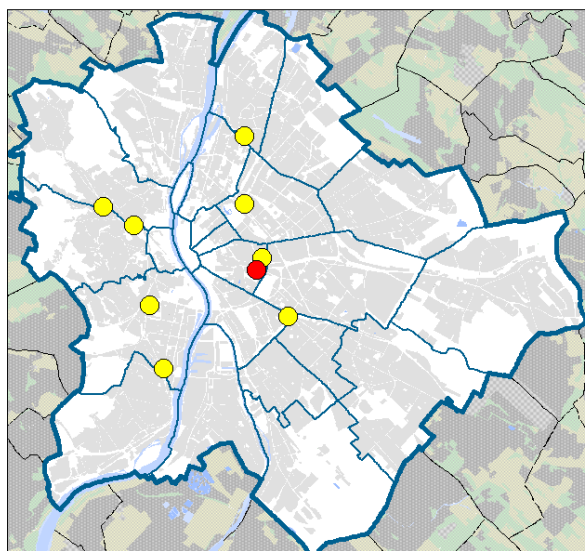
### Duna menti zóna



A zónában elsősorban a Dunával párhuzamos irányú villamosközlekedés bővítésére kerül sor. Budán déli irányban a Lágymányosi öböl térségéig, északi irányban – az Észak-déli regionális gyorsvasút folyópart menti pálya-szakaszának felszabadulása után – a Filatori gátig kerül meghosszabbításra a rakparti vonal. Pesten, északi irányban a Gyöngyösi utca térségéig kerül meghosszabbításra a meglévő rakparti vonal.

A főváros északi és déli térségeiben tervezett új Duna-hidak közül a Csepel-Albertfalvai hídon – a Körvasút menti körút részeként – jelenik meg új, haránt irányú villamosközlekedés

139. ábra: Villamos járműtelepek



- Meglévő villamos járműtelep
- Tervezett villamos járműtelep

miatt korlátozott városfejlesztő hatással rendelkezik. A vonalnak a körvasútig történő meghosszabbítása megvalósítható Rákosrendező pályaudvar funkcióváltásra váró területein

A főváros közösségi közlekedési ellátásában részt vevő, fontos szerepet betöltő villamosközlekedés számára a jelenlegi – a lakosság által már elfogadott – villamos-kocsiszínek többségének megtartása és működtetése továbbra is kívánatos.

A város elmúlt évtizedekben lezajlott fejlődésének következtében az Orczy téri, a Bosnyák téri, és a Lenkey utcai remízeket – előzetes pótlásuk után – fel lehet majd számolni. Új, központi kocsiszín kialakítására kerül sor a Salgótarjáni út mellett, a megszüntetett Józsefvárosi vasúti pályaudvar területének részleges felhasználásával.

A villamoshálózat különleges elemét jelenti az Millenniumi Földalatti Vasút. A XIX. században épült nyomvonal metró jellegű, de méretei folytán attól elmaradó utasszállító képessége



keresztül, vagy a Kacsóh Pongrác út vonalában, a meglévő lakóterületek közösségi közlekedési ellátását javítva. A két alternatíva magában hordozza az elágazó vonalként történő továbbépítést is. A gyorsvasúti hálózat korábban tervezett fejlesztési elképzeléseinek ésszerűsítése (rövidítése) felveti a lehetőségét néhány meglévő, nagy forgalmú villamos vonal szakaszos felszín alá süllyesztésére nagy távlatban. A MFAV-hoz hasonló vonal alakítható ki az Üllői út külső szakaszán (XVIII.-XIX. kerület), a Fehérvári út alatt (XI.-XXII. kerület), és a Béke út alatt (XIII. kerület).

#### 3.4.4.3. AUTÓBUSZ HÁLÓZAT

Az autóbussz-közlekedés általános esetben városfejlesztő hatást nem jelent, csupán a beépítésre szánt területek utazási igényeinek alapfokú ellátását biztosítja. Kötőpályás vonalak helyettesítésére, nagy forgalmú közlekedési folyosók ellátására is képes, de csak kedvezőtlen forgalmi-környezetvédelmi feltételekkel.

Budapest közösségi közlekedési rendszerében – összhangban az elővárosi és az átmeneti zóna kiterjedtségével, valamint figyelembe véve a főváros jelentős méretű kertvárosias lakóterületeit – a legnagyobb hálózati hosszal nagy távlatban is az autóbussz-közlekedés fog rendelkezni. A hálózati hosszából való magas, mintegy 70 %-os részesedés az alacsony fajlagos utas-szállítóképesség ellenére még így is igen jelentős (a kötőpályás fejlesztések hatására a közösségi közlekedésen belül várhatóan 30 % közelébe csökkenő) utas számot eredményez.

Az autóbussz-közlekedés infrastruktúráját alapvetően a közúthálózat elemei határozzák meg. Az autóbussz-közlekedés, mint szolgáltatás, rendkívül könnyen diverzifikálható. Szerződéses formában is biztosítható, az üzemeltetés azonban nem tartozik a településrendezés tárgykörébe.

A főváros ellátásában részt vevő autóbussz-közlekedés számára a jelenlegi négy önálló – a lakosság által már elfogadott, műszaki szempontból szakszerűen kialakított Pomázi úti, Ajnácskő utcai, Cinkotai úti, Méta utcai – autóbusszgarázs megtartása és működtetése továbbra is kívánatos.

#### 3.4.4.4. TROLIBUSZ HÁLÓZAT

A trolibusz-közlekedés jelentősége középtávon nem változik a fővárosi közösségi közlekedésében. Néhány autóbusszvonallal bevonása a trolibusz-közlekedésbe, vagy meglévő trolibuszvonallal meghosszabbítása várható.

A jelenlegi felsővezetékes rendszerhez képest a megújulás reális elvárás a jövőben a technikai fejlődés jelenlegi és várható eredményei (akkumulátorok teljesítőképessége és töltési sebessége) alapján.

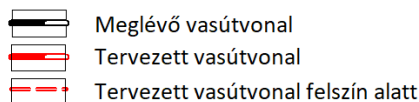
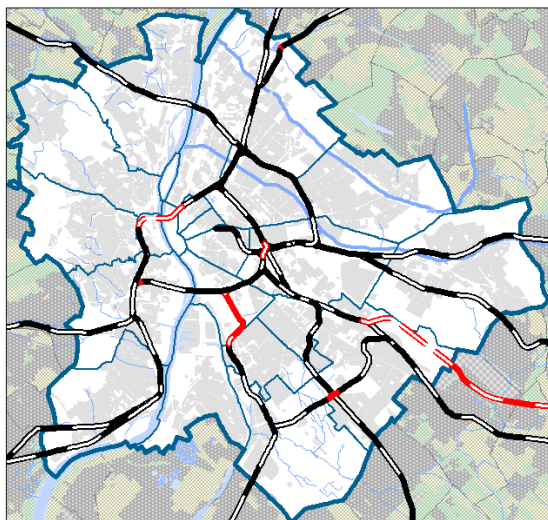
A trolibusz-közlekedés számára a jelenlegi – a lakosság által már elfogadott, műszaki szempontból szakszerűen kialakított – Pongrác úti trolibuszgarázs (és autóbusszgarázs) megtartása, működtetése kívánatos.

#### 3.4.4.5. VÁROSI-ELŐVÁROSI VASÚTI KÖZLEKEDÉS (S-BAHN)

Budapest határát átlépő egyéni személygépjármű-forgalom csökkentése érdekében a főváros területénél nagyobb, de városias használatú térségben kell értelmezni a MÁV-hálózatot és a regionális gyorsvasúti (MÁV-HÉV) közlekedését. A Budapestre befutó 11 vasútvonalat a fővárosban található 43 pályaudvarával, vasútállomásával és megállóhelyével a városi közösségi közlekedés részévé kell tenni. A városi és elővárosi közlekedés integrált kialakítását az ún. S-Bahn koncepció megvalósítása jelenti.

A fővárosi vasúthálózat fontos fejlesztési eleme a Déli vasúti összekötő híd bővítése a harmadik vágány megépítésével. Továbbá a Kelebiai vasútvonal átvezetése Ferencvárosi rendező pályaudvaron a Duna-parti nyomvonal felhagyásával.

140. ábra: Vasúthálózat



A S-Bahn közlekedés alapja az elővárosi vasúti forgalomban elérendő ütemes (15-20 perces követésű idejű) vonatforgalom a belső zónában lévő fejpályaudvarok és a 30-40 km távolságban lévő várostérségi települések forduló állomásai között. A fővárosban, és a többi településen is a már használatban lévő motorvonatok közlekedtetésére alapozva, új megállóhelyek létesítésével jobb elérhetőséget kell biztosítani az utazási igények színvonalasabb kielégítésére.

Az S-Bahn közlekedés keretében megvalósuló hálózatfejlesztés és viszonylat-működtetés feloldja a jelenlegi fővárosi MÁV-hálózat önálló csoportokra osztottságát, több irányból átjárhatóvá teszi és az új megállókkal integrálja azt a városi közlekedésbe. A szükséges budapesti fejlesztések ütemei az alábbiak:

- Az I. ütemben a jelenlegi fejpályaudvari rendszer fejlesztése történik meg, amely kétvágányú vasúti pályák esetén 15-20 perces, egyvágányú vasúti pályák esetében 30 perces elővárosi vasúti közlekedést tesz lehetővé. Jelentős kapacitásnövelő beruházások ebben az ütemben még nem történnek. A városi közlekedéshez történő kapcsolódás a mai fejpályaudvarokon, a meglévő és a kialakításra javasolt új állomásokon valamint megállóhelyeken történik.
- A II. ütemben a Ferencváros pu. és Kőbánya-teher pu. között összekötő műtárgy épül, ezáltal a nyugati és a keleti vonalcsoport összekötésre kerül. Az összekötő műtárgy megépítése nyomán – az úgynevezett belső körvasút fejlesztésével – olyan viszonylatvezetések valósíthatók meg, amelyek a belső zóna mentén haladva több ponton kapcsolhatók a sugárirányú városi kötőtpályás vonalakhoz.
- A III. ütem – a városi és elővárosi kötőtpályás közlekedés fejlesztésére – a HÉV vonalak összekötésével létrejövő Észak-déli regionális gyorsvasutat jelenti.
- A IV. ütemben válik teljessé az S-bahn jellegű közlekedés a Déli pályaudvar és a Nyugati pályaudvar közötti vasúti alagút megvalósításával, ezzel egy teljes budai – pesti városi körvasúti kapcsolatrendszer jön létre, a legnagyobb szabadságot és rugalmasságot biztosítva a városon belüli és városon kívüli viszonylatvezetési alternatíváknak.

Az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztését a hazai és európai szinten jóváhagyott, a HÉV-et is magába foglaló városi-elővárosi közlekedés szempontjai alapján szükséges meghatározni.

A megvalósítás során általánosan jelentkező feladatok:

- járműbeszerzés,
- a vasúti szolgáltatás színvonalának növelése,
- vágányhálózat fejlesztése,
- új vasútállomások létesítése a fővárosban,
- átszálló kapcsolatok kiépítése,

- megfelelő épített környezet létrehozása.

A budapesti vasúthálózat esetében lényeges – a területfelhasználást is befolyásoló – fejlesztés a fejpályaudvarok rekonstrukciója és a teljes villamosítás. A fővárosba vezető vonalak kapacitásának növelésére távlatban 3. és 4. vágányok építése válik szükségessé. A Hatvani vonalon, valamint a Váci vonalon Rákospalota-Újpest állomás és a városhatár között további két-két vágány, a Hegyeshalmi és Ceglédi vonalakon további egy-egy vágány építése indokolt. A Lajosmizsei, a Veresegyházi és a Kelebiai vonalakon szakaszosan a 2. vágányok létesítésére kerül sor a jövőben.

A városi-elővárosi vasúti közlekedés térnyeréséhez szükséges a körvasúti személyforgalom bevezetése, a hagyományos városi közösségi közlekedési hálózatokra való átszállás színvonalas feltételeinek megteremtése is, valamint a járművek és állomások fizikai állapotának lényeges javítása.

#### 3.4.4.6. VÁROSI HAJÓZÁS

A Duna főágának 32 km-es budapesti szakasza természetes észak-déli irányú közlekedési folyosót biztosít a városon belül (és kapcsolati lehetőséget a térség érintett települései felé). Ez az adottság az újra indított fővárosi hajóközlekedés ellenére még részben kihasználatlan.

Az értelemszerűen csak a Duna menti zónát érintő, környezetbarát vízi közlekedést a hagyományos városi közösségi közlekedés részévé kell tenni a térségi hajóközlekedéssel integráltan. Annak ellenére, hogy hajózás a többi közösségi közlekedési ágazathoz képest az utazási igények biztosítása tekintetében nagyságrendekkel kisebb súlyt képvisel.

A jelenlegi városi hajózást a déli irányban ki lehet terjeszteni Budafokig. A hajózás a főváros északi és déli területén hídpótló szerepet is betöltve felválthatja a jelenlegi kompokat.

A vízi közlekedés sikerét jelentős mértékben meghatározzák a szárazföldi közösségi hálózatokra történő átszállás lehetőségei, a part menti területek fejlődése, a biztosított kikötői infrastruktúra és hajópark (gyorsaság, befogadó képesség, kényelem) valamint a nyújtott szolgáltatás (menetrend, követési idő, díjszabás). A jelentősebb hajópark esetén az üzemeltetés (tárolás, szervizelés) háttérének megteremtése is fontos feladat, amelyre az Újpesti öböl, vagy a csepeli Szabadkikötő is alkalmas.

A turisztikai célú hajózás – amely elsősorban a turizmus és nem a közlekedés részét képezi – városnéző-, konferencia-, és rendezvényhajózás szegmense a parti közlekedési infrastruktúra fejlesztésével erőteljesen támogatható. Ebből a szempontból a kikötőhelyek megközelítési feltételeinek javítása kiemelt jelentőségű. A kikötőkhöz közeli autóbusz és személygépjármű parkolók, valamint taxi állomások létrehozása, közvetett elérést biztosító gyalogos átkelőhelyek létesítése szükséges a rakpartok hálózati szerepének átértelmezése részeként.

A turisztikai célú hajózás speciális szegmensét jelentik a szállodahajók, amelyek mozgó szállodaként működnek. Az utazás során szállást, étkezést és szórakozási lehetőségeket biztosítanak a vendégeknek, és a felkeresett kikötőkben parti programokat szerveznek az utasok számára.

A szállodahajók kikötő helyeinél feltétel a közművek (víz, elektromos energia) kiépítettsége, vagy hajóról történő biztosítása, megoldandó a hulladék- és szennyvízkezelés, valamint a megfelelő parti közlekedési lehetőségek megteremtése.

A szállodahajók kikötése számára alkalmas partszakaszok elsődlegesen az Árpád híd és a Petőfi híd között terülnek el a Dráva utcánál, a Szent István térnél, a Bem térnél, a Belgrád rakpart nagyobb részén, valamint a Nehru parknál és az Infoparknál (a 3/2013 (III. 8.) Föv. Kgy. rendelet és a Duna-parti Építési Szabályzat hatályba lépett ütemei határozzák meg).

A kedvtelési célú kishajó, yacht forgalom számára a Duna öblök meglévő kikötői nyújtanak kedvező lehetőséget:

- Duna 1653 fkm bal part Újpesti öböl 0+138 - 0+290 fkm Meder utca, Budapest XIII. kerület,
- 1652+100 fkm bal parti szelvényéből nyíló „Foka-öböl” nyugati part, Budapest XIII. kerület,
- Duna 1651,35 fkm jobb part Hajógyári-öböl 0+000-0+570 m, Budapest III. kerület.

A hajózás, mint környezetet kímélő szállítási forma a városi közlekedési lehetőségeket szélesíti, a hajózást szolgáló kikötők pedig a Duna menti területek fejleszthetőségét javítják.

### 3.4.4.7. KÜLÖNLEGES KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK

A közösségi közlekedési rendszerhez egyedi, speciális elemek is kapcsolódnak, amelyek elsősorban a turizmust, a szabadidő eltöltést szolgálják, és nem a mindennapi utazást.

#### Budavári sikló



Az 1870-ben épített Budavári Sikló 96 m hosszúságú pályája a kulturális világörökség területén helyezkedik el, a budai vár és a Clark Ádám tér közötti közvetlen kapcsolatot biztosítva. Az 1950-ben elkészült Széchenyi-hegyi Gyermekvasút 11 km hosszúságú pályája a budai hegyvidéken, a Széchenyi-hegy (446 m) és Hűvösvölgy (213 m) között szállítja a turistákat. Az 1970-ben épült Libegő 1040 m hosszúságú drótkötél pályája a Zugligetből a János-hegyre juttatja el a kirándulókat, 262 m szintkülönbség legyőzésével.

A sikló és a gyermekvasút meghosszabbítására

távlatban sem kerül sor. Sielést szolgáló, új drótkötélpálya a Normafa térségében épülhet a kerületi szabadidős-turisztikai fejlesztések részeként.

### 3.4.4.8. ÁTSZÁLLÓ CSOMÓPONTOK ÉS VÁROSI INTERMODÁLIS KÖZPONTOK

A főváros közösségi közlekedési rendszerének kiemelt fontosságú helyszínei a nagy forgalmi áramlatok metszéspontjaiban létrejött, illetve létrejövő átszálló csomópontok. Ezeken a helyszíneken, az egyébként kényeszerű átszállás megteremti a lehetőséget a közlekedés és a kereskedelemi-szolgáltató-igazgatási intézményi funkciók kölcsönösen előnyös összekapcsolására. Az átszálló csomópontok kedvező kialakításának alapvető követelménye a gyaloglási távolságok minimalizálása az infrastruktúra elemek célirányos kialakításával. Az átmeneti és elővárosi zóna területén lévő átszálló csomópontok általában az eszközváltás helyszíneiként is működnek, ennek megfelelően jelentős P+R funkcióval kell, hogy rendelkezzenek.

Pesten alapvetően a gyűrűs-sugaras szerkezetű úthálózat metszéspontjai jelentik a fontosabb átszálló csomópontokat.

A kiskörút valamint a nagykörút vonalában a gyorsvasúti vonalak egymással és a villamos vonalakkal alkotott metszéspontjai emelkednek ki jelentőségüknél fogva (Deák tér, Astoria, Kálvin tér, illetve a Nyugati tér, Oktogon, Blaha L. tér, Rákóczi tér, Ferenc körút-Üllői út csomópont, és a Boráros tér).

A Hungária-gyűrűn a gyorsvasúti vonalak és a Volán-pályaudvarok kapcsolódási pontjai a meghatározóak (Váci úti-, Kerepesi úti-, Üllői úti csomópont, valamint a Soroksári úti csomópont).

Pest többi fontos átszálló csomópontja a település szerkezet sűrűsödési pontjain alakult, vagy alakul ki (Lehel tér, Baross tér, Liget tér, Határ úti metró megálló, távlatban Újpesten a Külső Szilágyi út-Megyeri út csomópontja valamint Soroksár vasútállomás).

Csepelen a Teller Ede út - Ady Endre út csomópontja, Budán a belső zóna területére eső Széll Kálmán tér - Déli pályaudvar, és a Móríc Zsigmond körtér jelentik a meghatározó átszálló csomópontokat.

Az átszálló csomópontok közül több kimagasló, a főváros közlekedésén túlmutató jelentőségű közlekedési infrastruktúrával rendelkezik, és általában egybe esik a főváros központrendszerének valamely elemével is.

A központrendszernek az átmeneti zóna területén lévő elemei közül a kiemelkedő fontosságú közlekedési kapcsolatrendszerrel rendelkezők jelentik a városi intermodális központokat, melyekre meghatározó szerep hárul a főközpont tehermentesítésében. A kiemelkedő jelentőségű közlekedési kapcsolatrendszer a városközpont irányában metró (vagy regionális gyorsvasúti), a várostérséggel vasúti (vagy HÉV, regionális gyorsvasúti) kapcsolatot, a környező városrészek felé haránt irányú villamos vagy jelentős autóbusz elérési lehetőséget jelent, amely megfelelő főúthálózati kapcsolatokkal is párosul.

A településszerkezeti adottságok folytán Budapest esetében városi intermodális szerepű központként, illetve azzá fejleszthető helyszíneként

- a Flórián tér,
- a Kelenföldi pályaudvar,
- a Kőbánya-Kispest metró végállomás,
- az Örs vezér tere és
- Újpest-városkapu

kerül figyelembe vételre, ezek az elemek a belső zóna területét mintegy gyűrűszerűen körbeveszik.

A jelentős átszálló csomópontok és városi intermodális központok területén jelenik meg elsősorban a kétszintű területfelhasználás tervszerű alkalmazása. Ennek keretében a térszínen valamely nagy jelentőségű közlekedési elem – vasúti pályaudvar vagy autóbusz pályaudvar – míg a térszín felett kereskedelmi-intézményi funkció jelenik meg.

A Flórián tér esetében csak a Szentendrei út vonala alatt tervezett Észak-déli regionális gyorsvasút megjelenésével teremtődik meg az intermodális központ létrejöttének a lehetősége. A terület jelenleg is ellát ugyan központi funkciót, azonban ezek további erősítése, bővítése szükséges.

A Kelenföldi pályaudvaron a meglévő vasúti infrastruktúra, a Dél-Buda – Rákospalota metró elkészült I. szakasza, valamint a kapcsolódóan épülő őrző BKV-Volán autóbusz pályaudvar és a nagykapacitású P+R funkció megteremti az intermodális központ teljes közlekedési infrastruktúráját. A jelentős méretű beépítést lehetővé tevő fejlesztési területek megléte biztosítja a megfelelő központ képzésének a lehetőségét. Az intermodális központ helyzetét nagy távlatban a **Trtv.** szerint létrejövő nagysebességű vasúti közlekedés csak tovább fogja erősíteni.

A Kőbánya-Kispest metró-végállomásnál az intermodális központhoz szükséges infrastruktúra elemek teljes körűen rendelkezésre állnak, csupán a P+R funkció további bővítésére kerülhet sor a jövőben. A központképzés is megkezdődött, ennek részeként a kereskedelmi létesítmények már létrejöttek.

**Kereskedelmi létesítmény és P+R parkolóház**



**Metró állomás és autóbusz-pályaudvar**



Az Örs vezér terén az intermodális központhoz szükséges infrastruktúra elemek teljes körűen rendelkezésre állnak, csak a P+R funkció bővítésére kerül sor a jövőben. A központképzés előrehaladott, különösen a kereskedelmi létesítmények terén.

Újpest-városkapunál a városi intermodális központhoz szükséges valamennyi infrastruktúra elem rendelkezésre áll, csak a P+R funkció bővítésére kerül sor. A központképzést várhatóan majd csak az Újpest-Aquincum Duna-híd építése, a területfelhasználást jelentős mértékben átalakítva indítja meg.

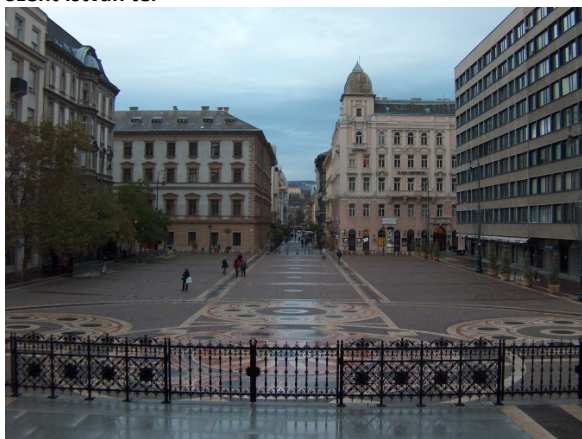
### 3.4.5 GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

A gyalogos helyváltoztatás jelenti az összekötő kapcsot a közlekedés alapvetően járműhasználaton alapuló rendszere és az épített városi környezet jelentette emberi élettér között. A gyalogos közlekedés elfogadottsága, infrastruktúrájának színvonala jelentős mértékben determinálja egy-egy városrész élıhetőségét, de összességében az egész főváros életminőségét is.

A gyalogos közlekedés által igénybe vett felületek nem csupán az igényeket kiszolgáló műszaki elemeket jelentik, hanem azon túlmutatva sok esetben meghatározzák a közterületek arculatát, jelentősen formálva a városképet. Ugyanakkor a gyalogos közlekedés kialakítása – részeként a gyalogos útbaigazító rendszer kialakítása és üzemeltetése is – fontos eleme a versenyképes közforgalmú közlekedés megteremtésének is.

A gyalogos közlekedéssel kapcsolatos fejlesztési feladatok jelentős része kerületi szinten határozható meg és végezhető el.

Szent István tér



Március 15. tér



A településszerkezeti adottságok következtében a gyalogos közlekedés fejlesztése igen sokrétű:

- a belvárosi területeken a rehabilitáció elősegítése (a forgalomcsökkentéssel és a parkolás szabályozással összhangban általánosan a gyalogos közlekedés preferálása),
- a központrendszer fontosabb elemeinek területén a helyi jelentőségű gyalogos hálózatok, gyalogos zónák kialakítása,
- a közösségi közlekedési rendszer átszálló csomópontjaiban a gyalogosbarát átalakítás, az új intermodális csomópontoknak és központoknak pedig a gyalogosbarát kialakítása,
- a Duna-parti területek és szigetek esetében azok kedvezőbb megközelíthetősége,
- a város értékes épített vagy természeti környezettel rendelkező területein forgalomtól védett és kiemelten védett területek kijelölése.

A gyalogos közlekedés fejlesztése kapcsán jelentkező fejlesztési feladatok területileg az alábbiak:

#### Belső zóna



A jellemzően zárt sorú, nagyvárosias beépítéssel rendelkező lakóterületek és a városközponti területek intenzív gyalogos forgalmat keltenek, amelyet a területileg itt

koncentrálódó fővárosi turizmus tovább erősít. A gyalogos közlekedés fejlesztése ezeken a területeken hangsúlyos eleme a városfejlesztésnek.

A főútvonalak (Rákóczi út - Kossuth Lajos utca - Szabad sajtó út, Üllői út) esetében az átmenő személygépjármű-forgalom csökkentését követően a gépjármű-közlekedés rendelkezésére álló felületek szűkítésével, míg a mellékúthálózatnál (a parkolás-gazdálkodás eredményeinek figyelembe vételével) a felszíni parkolás céljára szolgáló területek felszabadításával növelhető a gyalogos közlekedés (és zöldfelületi elemek) rendelkezésére álló felület. A körutak és a sugárirányú főutak metszéspontjaiban kialakult átszálló csomópontok területén a közösségi közlekedés utasai számára fontos környezeti minőség javító elem a gyalogos közlekedés felületeinek magas színvonalú kialakítása.

### Átmeneti és elővárosi zóna



A jellemzően kertvárosias beépítéssel rendelkező lakóterületek és a gazdasági területek intenzív gyalogos forgalmat nem keltenek. A lakóterületek úthálózatának forgalomcsillapított kialakítása (nem csak kijelölése) áttételesen a gyalogos közlekedés térnyerését segíti elő.

A gyalogos közlekedés koncentrált fejlesztése az egyes kerületek központjaiban – többek között Rákospalota, Rákoskeresztúr, Pestszentlőrinc, Soroksár, Budafok – jelenik meg jelentős városfejlesztési elemként.

Az átszálló csomópontok területén, és az intermodális szerepű központokban – Flórián tér, Kelenföldi pályaudvar, Kőbánya-Kispest metró-végállomás, Örs vezér tere, Újpest városkapu – a közösségi közlekedés jelentős számú átszálló utasa és a kapcsolódó intenzív beépítés forgalma számára fontos környezeti minőség javító elem a gyalogos közlekedés magas színvonalú kialakítása.

### Hegyvidéki zóna



A főváros domborzatilag leginkább változatos, és ezért közlekedés szempontjából legkedvezőtlenebb adottságú területén kiemelten fontos a gyalogos közlekedés számára a rövid eljutás lehetőségének biztosítása a közúthálózatot sűrítő, átszelő gyalogos utak (jelentős részben gyalogos lépcsők) kialakításával.

A hegyvidék erdőterületei egyre jelentősebb környezeti értéket képviselnek, ezért az igénybevételüket biztosító gyalogos (kerékpáros) kapcsolatokat fejleszteni kell.

### Duna menti zóna



A fővárost kialakulása óta alapjaiban meghatározta, és az elmúlt századok során végbement területi növekedés ellenére még ma is jelentős mértékben befolyásolja a Duna. A folyam partjai és szigetei egyre jelentősebb környezeti értéket képviselnek, ezért közvetlen gyalogos kapcsolatokat kell biztosítani a közeli lakóterületek és partok, valamint a szigetek, mint zöldfelületi elemek között. Önálló gyalogos (és kerékpáros) hidak építése szükséges a Népsziget, az Óbudai-sziget, a Margit-sziget, a Csepel-sziget, és a Molnár-sziget területeinek rövid és gyors eléréséhez.

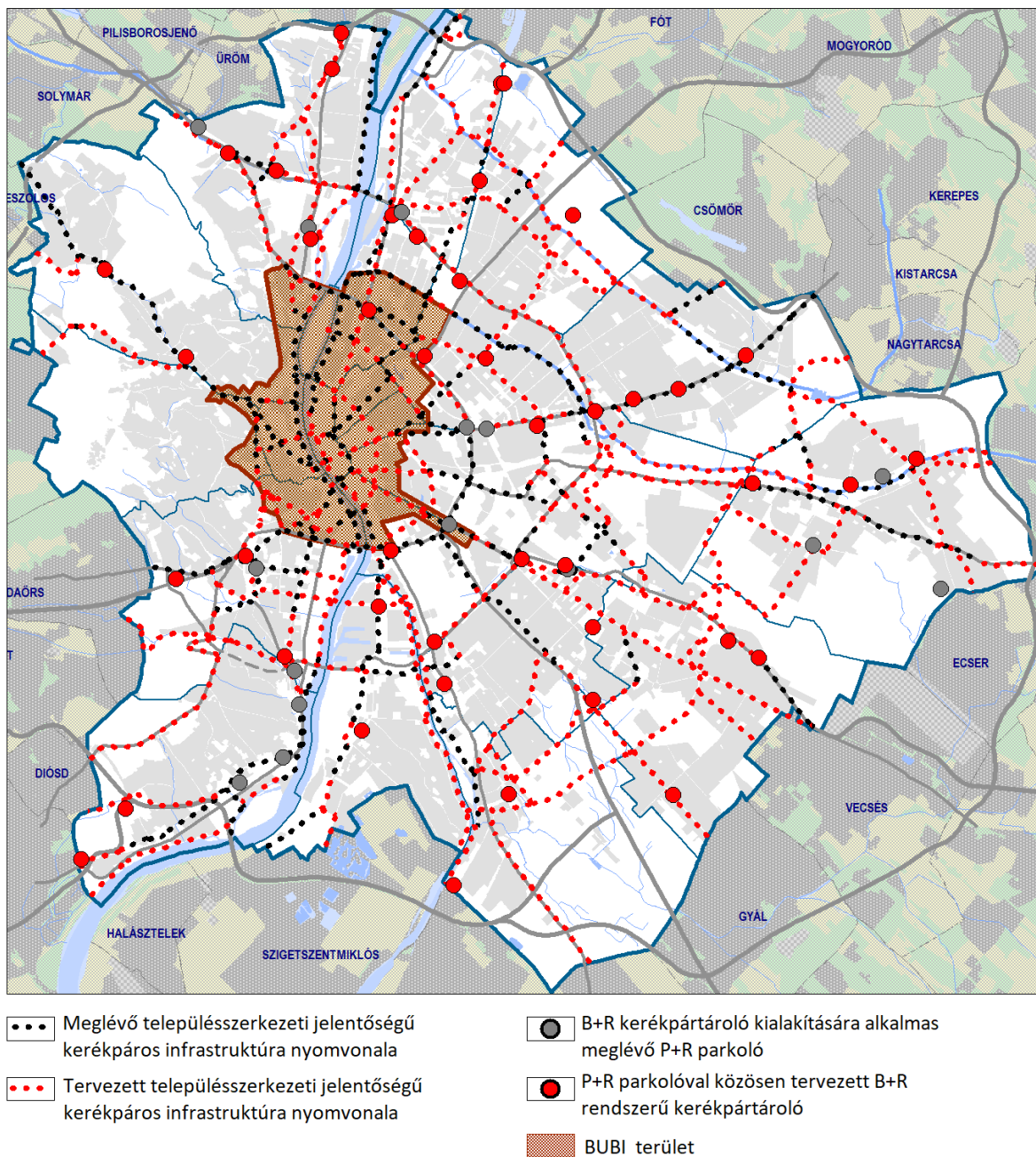
## 3.4.6 KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A kerékpározás jelentősen hozzájárulhat a fenntartható, élhető város kialakulásához, mint általánosan elfogadott, környezetkímélő és támogatott közlekedési mód. A közlekedésen belüli részarányának növekedése javítja a városi életminőséget, mivel a közösségi közlekedéssel és gyaloglással kombinálva hozzájárul a személygépjármű forgalom egy részének kiváltásához.

A budapesti kerékpáros közlekedés részarányának legalább 10 %-ra történő növelését az egyéni gépjárműhasználat kiváltásával (és nem a közösségi közlekedés arányának csökkentésével, utasai egy részének átvételével) kell elérni. Ennek teljesítéséhez – többek között – a településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra (főhálózat) megteremtése mellett a teljes városi

közúthálózatot fokozatosan alkalmassá kell tenni a gyors, kényelmes, biztonságos kerékpározásra. A kerékpározással kapcsolatos fejlesztési feladatok egy jelentős része kerületi szinten határozható meg.

141. ábra: Kerékpáros infrastruktúra



A településszerkezeti adottságok miatt a kerékpáros közlekedés fejlesztése igen sokféle elemből áll:

- a domborzati és beépítési adottságok alapján egy területileg differenciált sűrűségű, ún. településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra (kerékpáros főhálózat) megteremtése közel 500 km hosszban,
- mellékúthálózat kerékpáros barát átalakítása,
- a kerékpártárolás lakóterületi-, intézményi-, közterületi fejlesztése,
- a kombinált közlekedés előmozdítása B+R rendszerű kerékpártárolók létesítésével,
- a kombinált közlekedés előmozdítása a közösségi közlekedés járművein történő kerékpárszállítás biztosításával,
- közbringarendszer fenntartása,



- a kerékpározáshoz kapcsolódó információs rendszer és kényelmi szolgáltatások fejlesztése,
- oktató, tájékoztató, propaganda feladatok végzése.

Andrássy út



Bihari János utca



A kerékpáros közlekedés fejlesztése kapcsán a településrendezés terén jelentkező fejlesztési feladatok az alábbiak:

### Belső zóna



A zóna területén belül kapacitív elemekkel biztosítani kell az egyes városrészek közötti kapcsolatokat (amelyek közül település szerkezeti jelentőséggel bír a Hungária gyűrű, a Budai körút, a Kiskörút, a Nagykörút, a Dózsa György út – Haller út, a Váci út – Bajcsy-Zsilinszky út, az Andrásy út, a Rákóczi út - Kossuth Lajos utca - Szabad sajtó út, az Üllői út, a Bartók Béla út és a Krisztina körút - Attila út).

A közösségi kerékpár rendszer (MOL BuBi) színvonalas fenntartása, távlatban a Hungária gyűrűig történő kiterjesztése elősegíti a kerékpáros közlekedés térnyerését, elsősorban a hivatás forgalom és a turista forgalom számára nyújtott szolgáltatásával.

A zóna területén meghatározó jelentőségű a lakossági, intézményi és a közterületi kerékpártárolás.

### Átmeneti és elővárosi zóna



A kerékpáros főhálózatnak biztosítani kell a városközpont kedvező elérését, az egyes külső városrészek egymással való összekötését valamint az országos és a térségi elemek fővárosi átvezetését, továbbá a szomszédos települések kisebb jelentőségű elemeinek bekötését.

A zónák területén kerülnek kialakításra a közutaktól elváló, önálló létesítmények a Szilas-patak és a Rákos-patak mentén. Ezek elsősorban a szabadidő eltöltéshez kapcsolódó funkcióval rendelkeznek.

A kerékpározásra alkalmassá tett közúthálózatnak biztosítani kell a helyi kerékpáros kapcsolatok keretében a lakóterületek valamint a központ rendszer és a munkahelyeket befogadó területek közti közlekedést.

Ezen a területen az elsődleges cél a B+R rendszerű kerékpártárolók telepítése is, a közösségi közlekedés járművein történő kerékpárszállítás és a lakóterületi kerékpártárolás megteremtése.

### Hegyvidéki zóna



A kerékpáros főhálózat a domborzati adottságok miatt itt rendelkezik majd a legkisebb sűrűséggel, jellemzően a természetes nyomvonalat jelentő völgyek közterületein épül ki (amelyek közül település szerkezeti jelentőségű a Bécsi út, a Húvösvölgyi út, és a Böszörményi út- Németvölgyi út).

A hegyvidék jelentette rekreációs lehetőségek következtében a kerékpározásban a hivatás forgalom mellett a turisztikai forgalom is jelentős szerepet kap. A domborzati nehézségek leküzdésében fontos a szolgáltatások fejlesztése.

### Duna menti zóna



A fővárosi kerékpáros főhálózat szerves részeként, a folyam partjain kell kialakítani az országos hálózati elemek közül a két, nemzetközi kapcsolatrendszerbe is tartozó EuroVelo) elemet.

A tervezett nagy Duna hidakon (Újpest-Aquincum, Csepel-Albertfalva, és a Galvani híd) biztosítani kell a kerékpáros forgalom átvezetését.

Önálló kerékpáros (és gyalogos) hidak építése szükséges az Óbudai-sziget, a Margit-sziget, a Csepel-sziget és a Molnár-sziget területeinek rövid és gyors elérésének biztosítására.

## 3.4.7 PARKOLÁS

Európa nagyvárosaiban a parkolás a közlekedéspolitikai egyik meghatározó problémaköre a motorizáció fejlődése, a gépjármű ellátottság növekedése következtében. A parkolás, annak részeként a parkolás-szabályozás, a parkolás-gazdálkodás, valamint a közforgalmú közlekedéssel párosuló megfelelő P+R parkolás együttesen már jelentősen befolyásolja a közlekedés működését.

A településszerkezetet részlegesen meghatározó közlekedési rendszer kialakítása során alapvető területi differenciálás (zónarendszer) a parkolás kérdéskörére is értelmezhető.

A parkolás szabályozása – vagyis a kerületi szinten a létesítmények rendeltetésszerű használatához kapcsolódóan meghatározásra kerülő építészeti szabályozás – csak a város közlekedési rendszerével összhangban működhet megfelelően, és válhat a városfejlesztés hatékony eszközévé.

A parkolás-gazdálkodás – vagyis a közterületi parkolóhelyek szabályozott igénybevétele – a városrendezés fontos befolyásoló eleme.

### 3.4.7.1. PARKOLÁS-SZABÁLYOZÁS

A fenntartható fejlődésre törekedve a parkoló ellátottságot (az új, a funkciót váltó, és a bővítésre kerülő létesítmények megfelelő használatához alapvetően telken belül létesítendő parkolók számát) a működéshez ténylegesen szükséges helyi minimum érték közelében célszerű meghatározniuk a kerületi önkormányzatoknak. A minimum érték a város területenként változó beépítési sűrűsége, és az eltérő közlekedési adottságai alapján egy összetett, de egységesen nem koordinált rendszert eredményez majd.

Lakó funkció esetében a parkoló ellátottságot – az életszínvonal növekedését szem előtt tartva – az országos előírások alapján meghatározott értékhez viszonyítva nem kívánatos jelentősen korlátozni, a kertvárosias lakóterületek nagyobb része esetében pedig egyenesen a növelése indokolt. A gépjármű birtoklása ugyanis nem jelenti feltétlenül annak rendszeres használatát, de mindenképpen igényli a tárolását.

Az egyéb funkciók esetén a közösségi és a kerékpáros közlekedés által nyújtott alternatív lehetőségek figyelembe vételével lehet ésszerűen meghatározni a parkolóhelyek számának minimum értékét.

### Belső zóna



A zárt sorú beépítéssel, magas beépítési intenzitással rendelkező zóna területén az utazási távolságok kisebbek a fővárosi átlagnál, a közösségi közlekedés a sűrűsége folytán versenyképes lehetőséget jelent az egyéni személygépjármű használatával szemben. A parkoló ellátottság jelentette minimum érték alacsony szinten határozható meg.

### Átmeneti zóna



A zóna a főváros ingatlanfejlesztéssel és közlekedési fejlesztéssel jövőben a leginkább érintett területe. A parkoló ellátottság jelentette minimum értéke az országos előírások alapján meghatározott értéknél alacsonyabban határozható meg a központrendszer és a kötöttpályás közösségi közlekedés lehetőségeinek figyelembe vételével.

### Elővárosi zóna



A széttagolt szerkezet mellett alacsony beépítési intenzitással rendelkező zóna területén az utazási távolságok nagyobbak a fővárosi átlagnál, a közösségi közlekedés a legkevésbé itt nyújt versenyképes lehetőséget az egyéni személygépjármű használatával szemben. A parkoló ellátottság jelentette minimum érték magas szinten határozható meg.

### Hegyvidéki zóna



A domborzati adottságokból következően az alapvetően az autóbusz-hálózatra épülő közösségi közlekedés, valamint a kerékpáros közlekedés korlátozott lehetőségei miatt a parkolás helyzete hasonló az elővárosi zónához. A parkoló ellátottság jelentette minimum érték magas szinten határozható meg.

### Duna menti zóna



A zóna területének egyes részei a határos – elővárosi, átmeneti, belső – zónák területével mutatnak nagymértékű hasonlatosságot, ezért az ott javasolt parkoló ellátottsági értékek figyelembe vétele javasolt.

## 3.4.7.2. PARKOLÁS-GAZDÁLKODÁS

Budapesten a XIX. század második felében (a zárt sorú beépítéssel rendelkező belváros kialakulása), és a XX. század 60-90-es éveiben (a lakótelepek építésével) bekövetkezett városfejlődés következtében mára a közterületekre jelentős szerep hárul a jelen kor igényei szerinti parkolás biztosításában.

A városfejlesztési koncepció alapján meghatározott főközpont, és a központrendszer egyéb elemeinek területén a hosszú idejű parkolási igényt jelentő munkahelyi forgalmat vissza kell szorítani, az igények számára csak korlátozott – a városrész közúti és környezeti teherbírásának megfelelő mértékű – parkoló kapacitás biztosítható. A rövid idejű parkolási igényt jelentő ügyélforgalom számára továbbra is a fizető rendszerű, felszíni közterületi parkolók részleges megtartása, illetve a koncentrált parkolási létesítmények (mélygarázsok, parkolóházak) építése kívánatos. Ezzel összhangban a díjfizetés mellett korlátozott idejű várakozást biztosító övezetek területének további növelésére kerül sor a jövőben. Az érintett közterületeken megjelenő parkolási igény függ:

- a közlekedési szokásokat illetően bekövetkező változásoktól,
- a parkolás-szabályozás révén megvalósuló telken belüli parkoló kapacitástól,
- a közösségi közlekedéssel nyújtott szolgáltatások színvonalától és
- a kiépülő kerékpáros infrastruktúra jelentette lehetőségektől.

A belső városrészekben parkolás-gazdálkodás révén vissza kell nyerni a közterületeken a jelenleg felszíni parkolási feladatokat ellátó felületek egy jelentős részét, amelynek a belvárosi zöldfelületek növelését, valamint a gyalogos- és kerékpáros közlekedés felületeinek bővítését kell szolgálniuk. A közterületek visszanyerésével kapcsolatos fejlesztési feladatok jelentős része kerületi szinten határozható és oldható meg.

A belső városrészek közterületein a gyalogosforgalom preferenciája csak a lakossági parkolási problémák egyidejű megoldásával valósítható meg. Ellenkező esetben a lakófunkció további térvészése várható, szlömösödési folyamatot generálva. A belső városrészek telken belüli parkolásra alkalmatlan lakóépületei esetében a lakossági célú parkolási igényeket koncentráltan, parkolóházakban és közterületek alatti mélygarázsokban lehet hosszú távon biztosítani. A módszer valószínűsíthetően csak kezdeményező és aktív önkormányzati szerepvállalás esetén lehet sikeres.

A lakótelepek esetében azok teljes körű rehabilitációja csak a lakossági parkolási problémák egyidejű megoldásával érhető el.

### 3.4.7.3. P+R PARKOLÁS

Budapest a jövőben is igen jelentős napi gépjármű forgalmat vonzó utazási célpont marad az itt található nagyszámú munkahely, valamint az itt sűrűsödő oktatási-, igazgatási-, egészségügyi és kulturális intézmények folytán.

Kedvező esetben a városhatárt átlépő utazások nagyobb része közösségi közlekedési eszközzel történik majd. Ezt nagymértékben elősegíthetik az extenzív beépítésük következtében szétterülő (ezáltal jelentős mértékben belső személygépjármű-közlekedésre épülő) térségi települések gyorsvasúti (MÁV-HÉV) megállóhoz, autóbusz végállomásaihoz, vasútállomásaihoz telepített P+R parkolók és B+R kerékpártárolók. Itt kívánatos elhelyezni a P+R kapacitás többségét.

Hosszú távon, az autóbusz-közlekedéssel szemben az önálló pályán bonyolódó kötöttpályás közlekedés kerül kedvezőbb helyzetbe, mivel a közúthálózat nyújtotta lehetőségeken osztoznia kell a személygépjármű-közlekedésnek és az autóbusz-közlekedésnek. A fővárosba futó 11 vasútvonal az agglomeráció 81 településéből azonban „csupán” mintegy 40 települést tár fel közvetlenül, ezért a főváros közigazgatási területén belül, a városhatár térségében is célszerű jelentősebb mértékű P+R parkoló kapacitást kiépíteni az elővárosi és az átmeneti zóna eszközváltásra alkalmas pontjain a városhatárt átlépő forgalom számára.

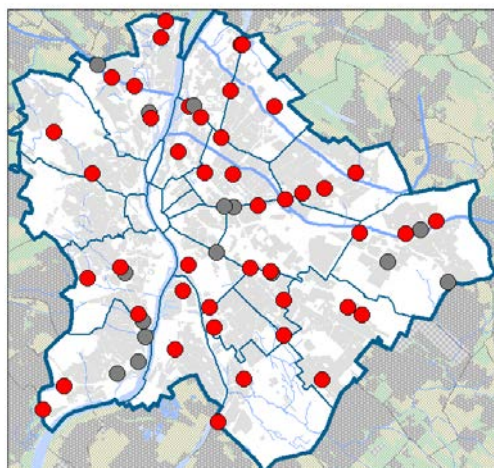
Budapest mérete és az elővárosi zóna kertvárosias beépítése nem teszi lehetővé a személygépjármű-közlekedéssel szemben mindenütt a versenyképes közösségi közlekedés létrehozását és fenntartását. A hosszú távú városfejlesztési koncepció céljainak elérésére törekedve csökkenteni kell a személygépjárművel történő utazások arányát, vagy legalább a hosszukat kell lerövidíteni.

A személygépjárművel történő utazások számának csökkentését a központrendszer fejlesztésével és a vegyes területfelhasználással párosulva leginkább a színvonalas közösségi közlekedés és a kerékpáros közlekedés preferálása mozdítja elő. Az utazások hosszának csökkentését pedig a kötöttpályás vonalak megállóhoz telepített P+R parkolók, mint eszközváltási lehetőségek szolgálják.

A hosszú távon kialakítani tervezett fővárosi P+R parkoló rendszer minimálisan mintegy 25.000 férőhelyet eredményez, amelynek létesítményei Pesten a Hungária gyűrű vonalán, Budán a budai körút vonalán kívüli területeken kerülnek koncepcionálisan elhelyezésre.

Az ötvenkilenc meglévő és új helyszínből álló tervezett fővárosi P+R parkoló rendszerben különösen fontos szerep jut a városi intermodális központoknak, amelyek a minimálisan meghatározott, teljes P+R parkoló kapacitás 16%-át biztosítják majd.

142. ábra: P+R rendszerű parkolók



- Meglévő P+R rendszerű parkoló
- Tervezett P+R rendszerű parkoló

A P+R rendszerű hálózat egyes elemei a közösségi közlekedési ellátást meghatározó:

- metró, HÉV és regionális gyorsvasúti vonalak,
- elővárosi közlekedést biztosító vasútvonalak,
- közúti vasúti vonalak (villamosok) jó közúti kapcsolattal is rendelkező állomásainál, végállomásainál épülnek meg.

A létesítmények kialakítása során meghatározó:

- a minimális gyaloglási távolság,
- az őrzött, biztonságos, és kulturált környezet,
- az egyéb kereskedelmi-, szórakoztató és kulturális funkciók preferált kapcsolódása.

## 3.5. KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLATOK

### 3.5.1. VIZIKÖZMŰVEK

A helyzetértékelés során megállapított jövőbeni feladatokra a városszerkezetet meghatározó, illetve a részletesebb szakági feladatokat is magába foglaló javaslati munkarész került összeállításra.

A vízhálózat kiépítettsége 100%-osnak tekinthető, így a hálózat szempontjából a rekonstrukciók és egyes gépházak kapacitásának növelése az elsődleges.

A csatornázottsági arány növelése, a vízellátáshoz történő felzárkóztatása, azaz az ún. *közműolló* csökkentése a legsürgetőbb. A kiépített szennyvíztisztítási kapacitások kihasználása, azaz a teljes keletkező szennyvízmennyiség megtisztítása nem csak gazdaságossági, hanem környezetvédelmi kérdés is egyben.

A vízfolyások vízvezető képességeinek megtartása, növelése mellett a nyomvonalak és a telekviszonyok rendezése nyújtana hosszú távon biztos megoldást. Ugyanakkor egyre nagyobb az igény a jelentős vízfolyásaink mentén rekreációs hasznosításra is, amely a vízfolyások természet közelebbi megjelenését is magában hordozza.

A meglévő I. rendű védvonalak megerősítése mellett fontos szerepet játszanak még a jelenleg **hullámtéren** elterülő – Duna melletti – változással érintett területek, amelyek árvízi mentességéhez valamilyen védvonal kialakítása szükséges. A megvalósuló védvonal szakaszok meglévő rendszerbe történő beolvasztása pedig jogilag kezelendő.

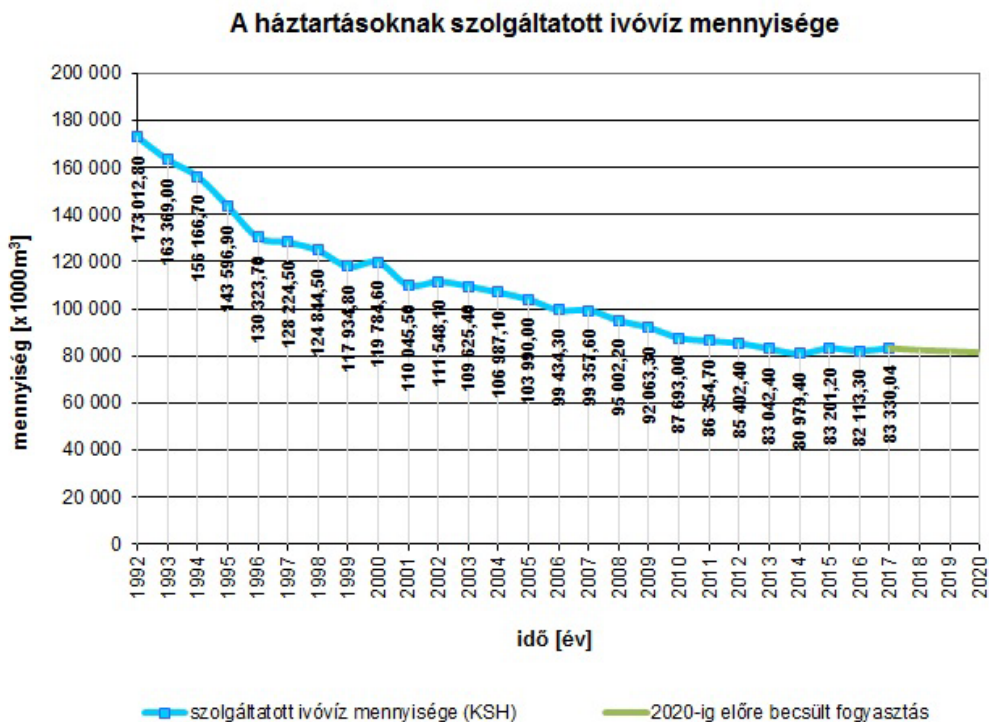
#### 3.5.1.1. VÍZELLÁTÁS

A 1990-es évekhez képest több mint a felével esett vissza a főváros vízfogyasztása, így mind a víztermelési, mind pedig az elosztóhálózati oldalon is jelentős kapacitások állnak rendelkezésre. Az ivóvízellátás teljes mértékben kiépítettnek tekinthető, problémás, ellátási hiányossággal jellemezhető területek nincsenek. Az ipari vízellátás Dél-pesten és Dél-budán még üzemel, de a nagy fogyasztók megszűnésével e rendszer fenntartása is problémákhoz vezethet.

A főváros vízbázisa távlatban is a Duna parti-sávjában elhelyezkedő víztermelő kutak lesznek. A vízigényének kielégítését a dunai vízbázisra alapított természetes, ún. parti szűrésű ivóvízellátás **biztosítja** A víztermelő kutak a Szentendrei-szigeten, a IV. kerület északi részén, a Margit-szigeten, annak pesti és budai oldalán, valamint Dél-Csepelen **épültek ki**. A víztisztítási technológia kiemelkedően magas színvonalú, így a kapacitási tartalékokkal a főváros vízbeszerzése hosszútávon biztosított.

Az alábbi grafikon a tényleges vízfogyasztást és a 2020-ig előre becsült fogyasztást szemlélteti.

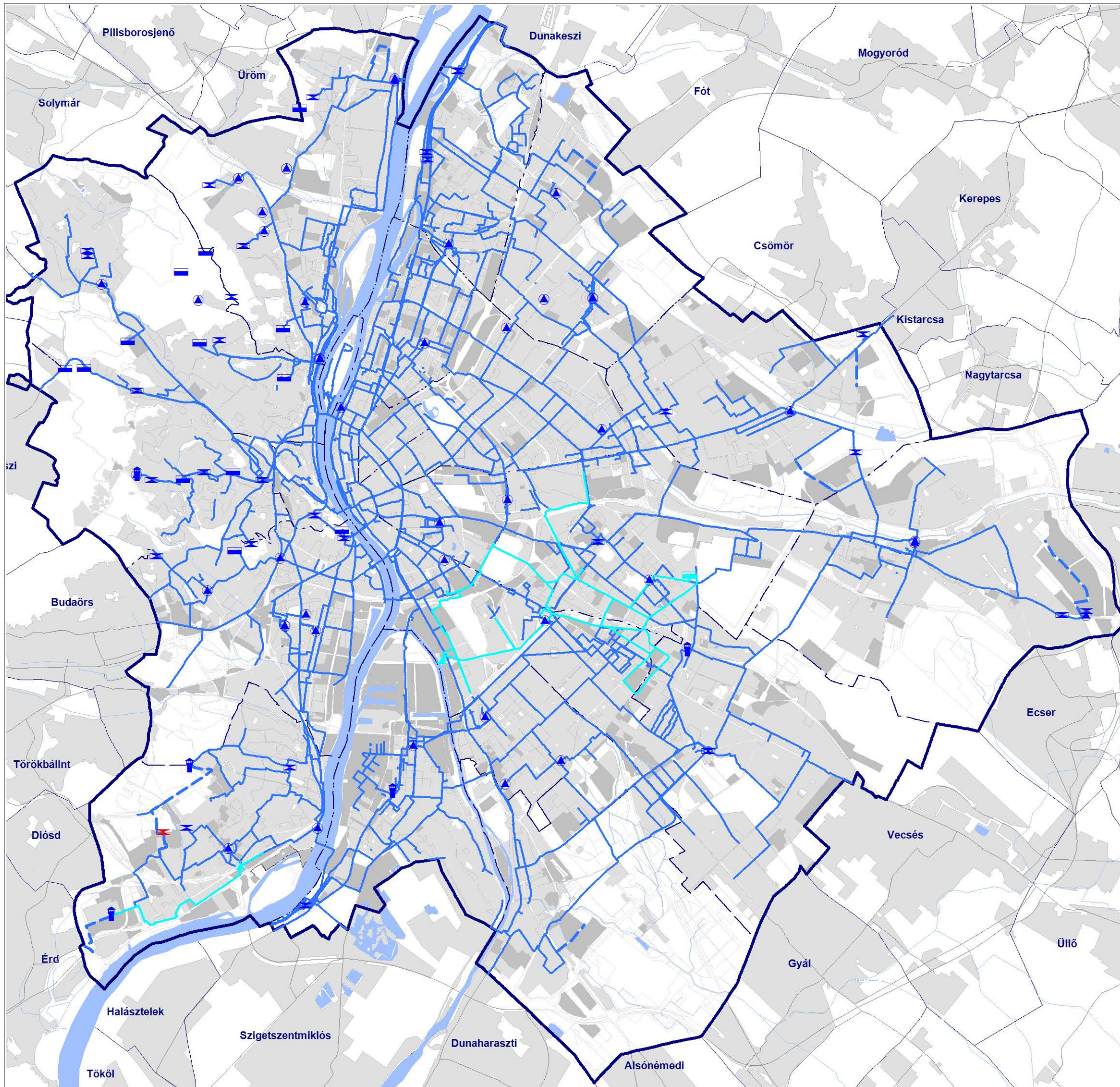
143. ábra: A háztartásoknak szolgáltatott ivóvíz mennyisége



A 2020-ig előre becsült fogyasztásnál egyre kisebb mértékű csökkenés várható, amely a már kialakult vízfogyasztási szemléletből következik. Ez a fogyasztói szokás vélhetően már nem fog megváltozni a szolgáltatás árának csökkenésével sem. A 2020-as évek elejére a lakótelepi lakások (mind egyéni, mind gépészeti) felújításával, valamint a víztakarékos berendezések további elterjedésével lehet számolni. Az új beépítéseknél és a kertvárosi részeken megjelenhetnek olyan rendszerek is, amelyek a csapadékvizek alternatív hasznosításával szintén a hálózati vízfogyasztást fogják tovább mérsékelni. A kismértékben növekvő lakos-szám (az agglomerációból visszatelepülők, vidékről beköltözők, stb.) vízfelhasználása, és az a tény, hogy az 1990-es évek eleje óta az ásványvízfogyasztás több mint a 20-szorosára nőtt, az ivóvíz-felhasználást összességében nem befolyásolja.

A főváros vízfelhasználása esetén is csökkenő jellegű a grafikon, hiszen ipari, illetve termelő jellegű területek szűntek meg, és az újonnan létesülő beépítések mindegyike szinte kivétel nélkül energia- és víztakarékos, a korszerű gépészeti berendezések alkalmazásának köszönhetően.

# BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA VÍZELLÁTÁS ÖSSZEFÜGGÉSEI



Jelmagyarázat:

Meglévő	Tervezett	
		Ivóvíz főnyomóvezeték
		Ipari víz főnyomóvezeték
		Medence
		Gépház
		Medence és gépház
		Víztorony
		Ipari víz medence
		Ipari víz gépház





Megjegyzés: A Víztelítő kutak védőterületit a Vízellátás összefüggés (Víztermelő kutak védőterületei) tervlap tartalmazza.





	Beépítésre szánt terület
	Változással érintett terület
	Kerülethatár
	Közigazgatási határ

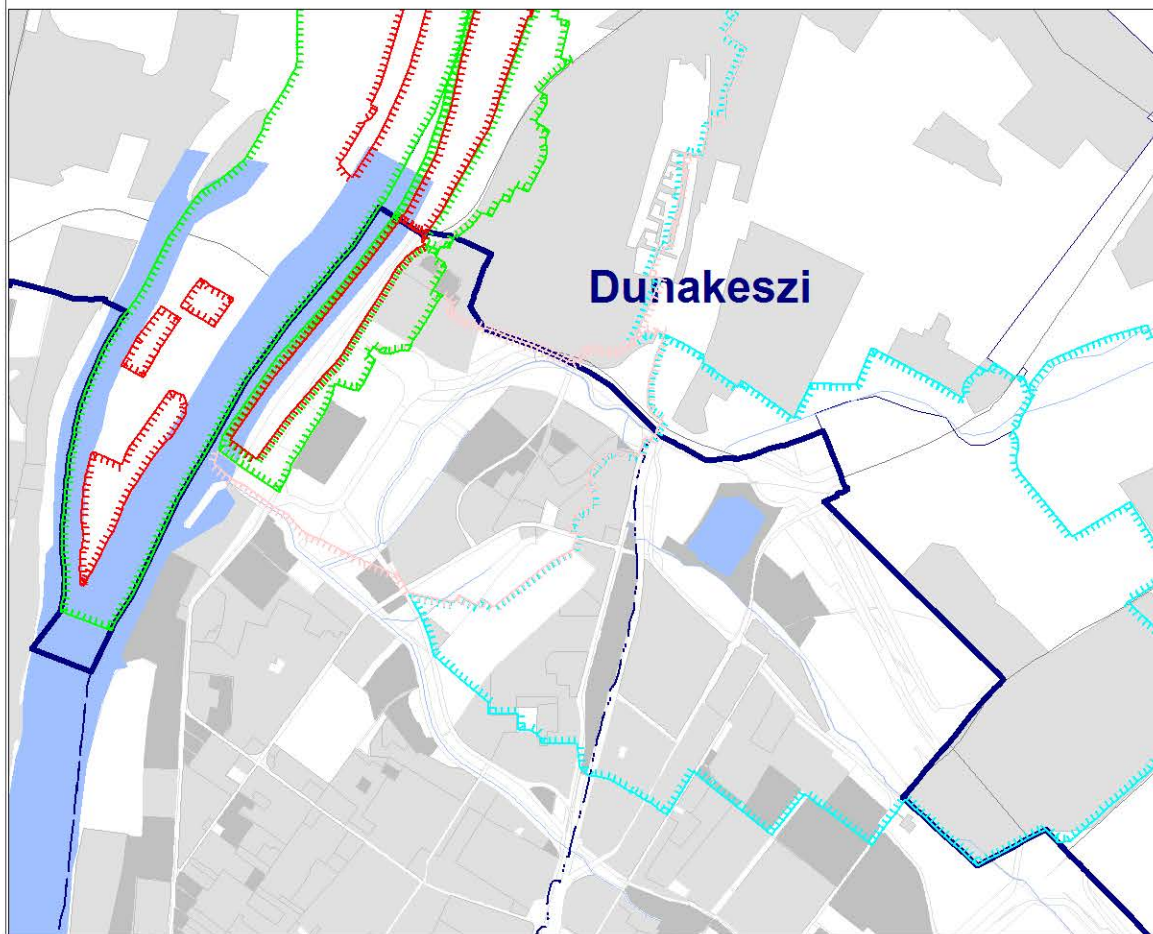
BUDAPEST FŐVÁROS  
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE  
KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA

VÍZELLÁTÁS ÖSSZEFÜGGÉSEI  
(VÍZTERMELŐ KUTAK VÉDŐTERÜLETEI)

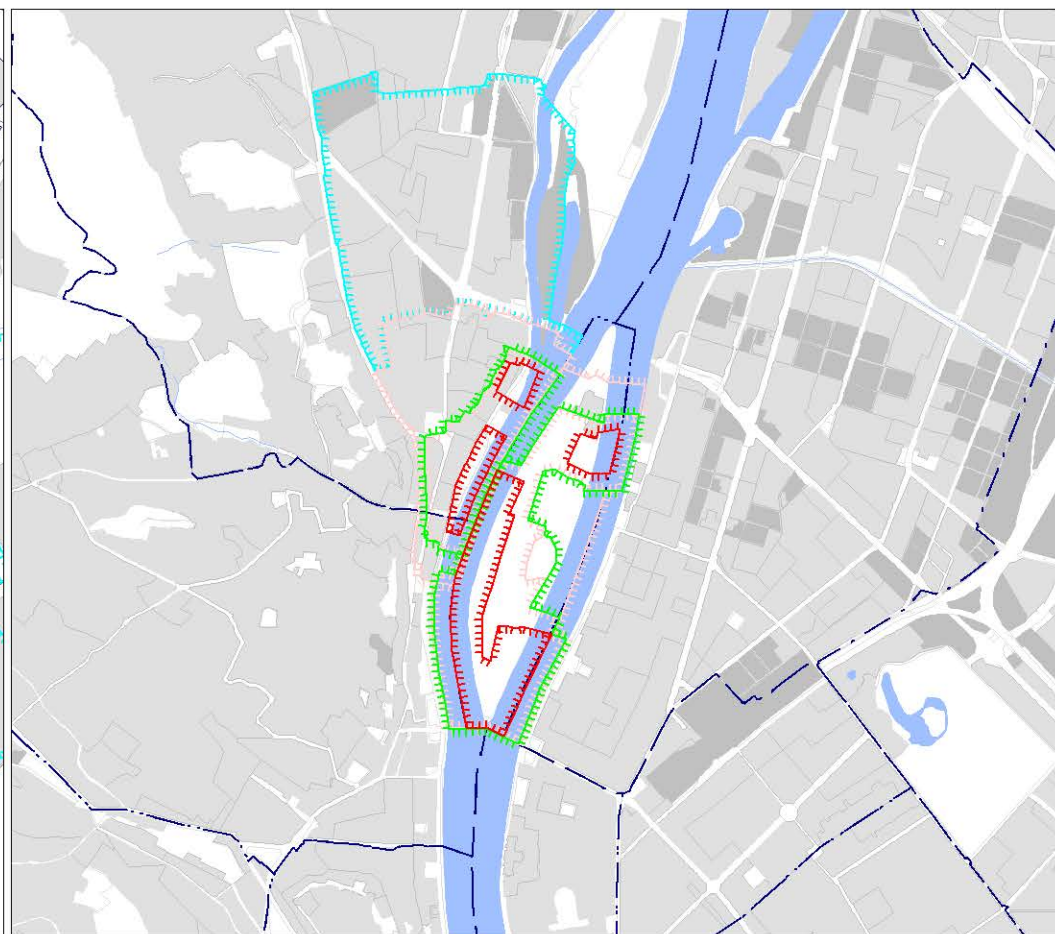
Jelmagyarázat:

-  Víztermelő kút belső védőterülete
-  Víztermelő kút külső védőterülete
-  Víztermelő kút hidrogeológiai "A" védőterülete
-  Víztermelő kút hidrogeológiai "B" védőterülete

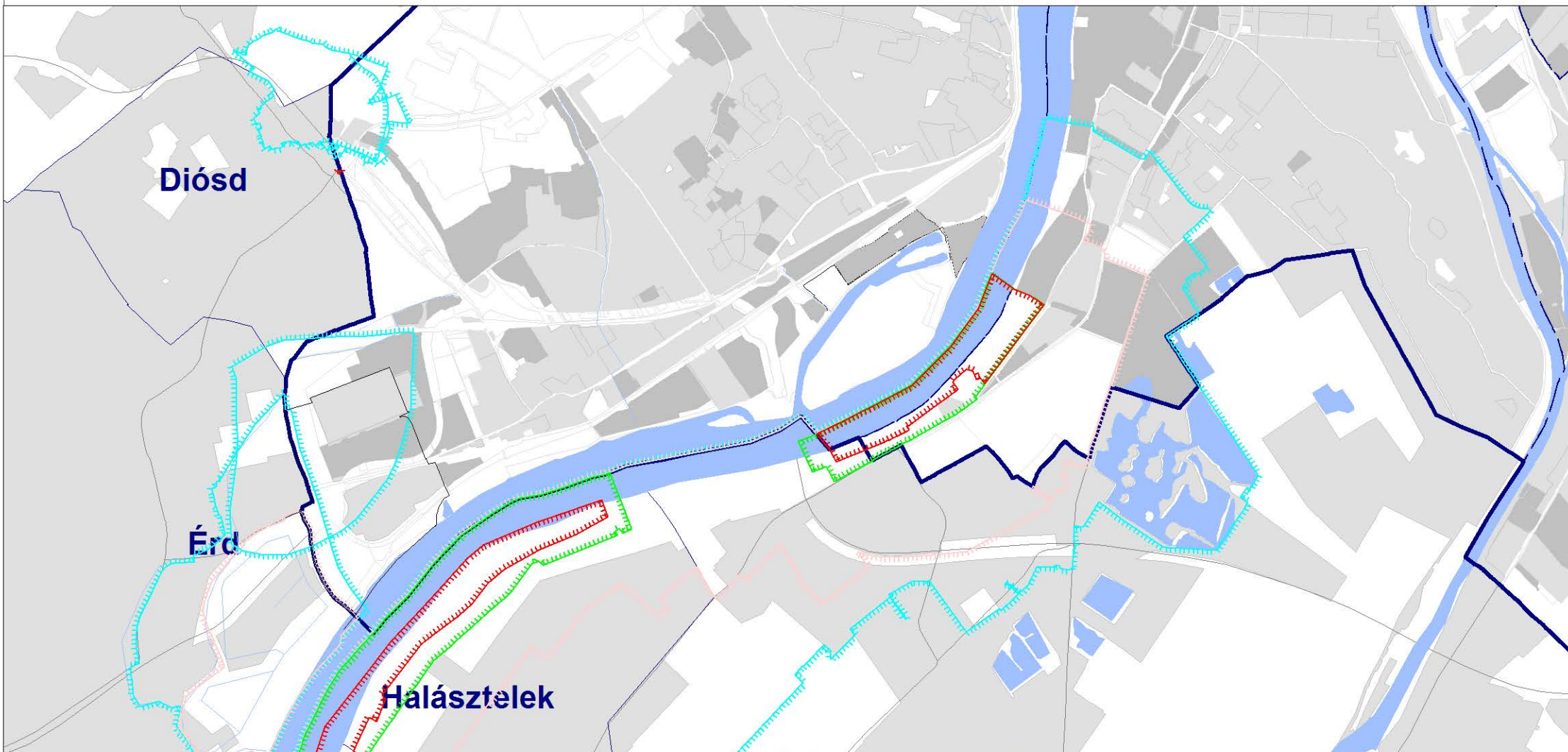
-  Beépítésre szánt terület
-  Változással érintett terület
-  Kerülethatar
-  Közigazgatási határ



Északi vízbázis és környezete



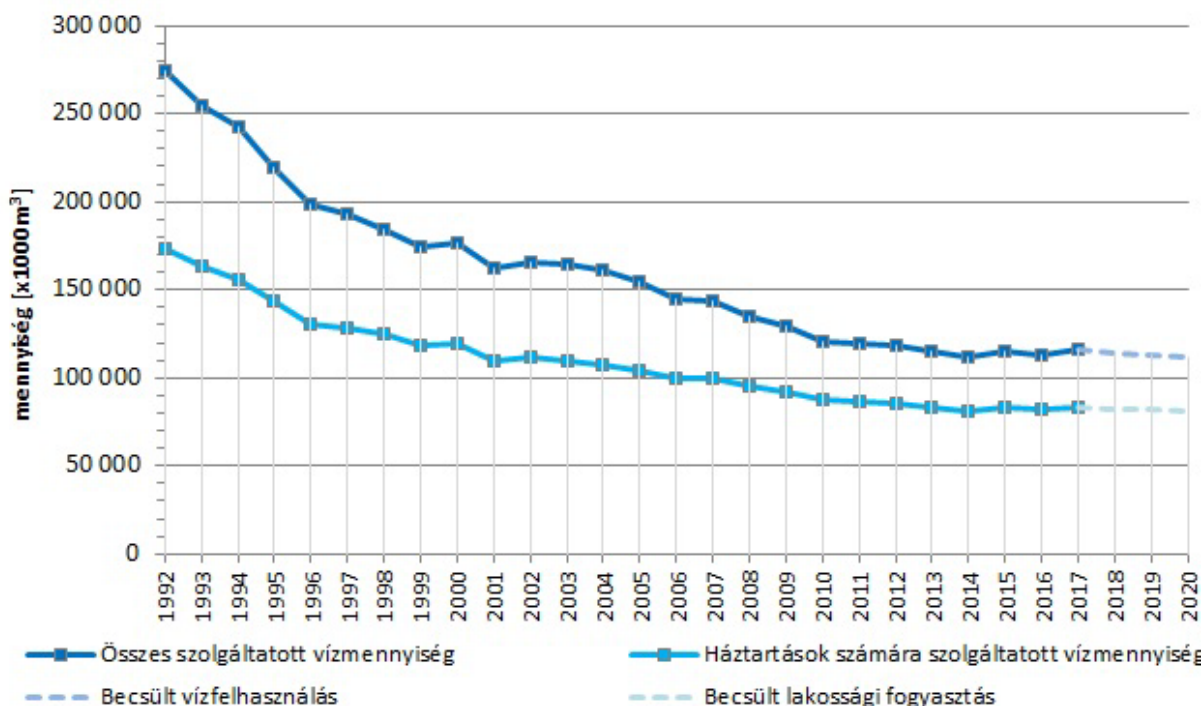
Margitsziget és környezete



Déli vízbázis és környezete



144. ábra: A szolgáltatott vízmennyiség és a lakossági vízfelhasználás



A grafikonok jól szemléltetik a hálózat igénybevételét is. Egyes vezetékszakaszokon mára már pont a lecsökkent fogyasztás eredményez üzemeltetési problémákat.

A jellemzően főnyomóvezetékek felülvizsgálata, és kisebb átmérővel történő átépítése szükséges. Az új nyomvonalakat a távlati fejlesztési igényeknek megfelelően kell kiválasztani.

A kapacitásproblémákkal küszködő nyomászónák szivattyúcserét és gépészeti felújítást igényelnek.



A fent leírtak alapján csak az **elővárosi zóna** területén van ismert és előirányzott fejlesztés: A XXIII. kerület Dél-pestet érinti főnyomóvezetékek csere, valamint tervezett a Budafoki medercső, valamint a Dél-budai főnyomóvezetékek cseréje is.

A többi területen a meglévő hálózat egyedi felülvizsgálatát követően határozhatóak meg azok a hálózati fejlesztések, amelyek a meglévő hálózat alulhasznosíthatósága mellett még szükségessé válhatnak.

Az ivóvízhálózatról biztosított tűzvíz-mennyiségek egyes fejlesztések esetén elosztóhálózati bővítést vonhatnak maguk után. A fővárosban jelentős számban előforduló föld alatti tűzcsapok számos problémával működnek, például télen befagyhatnak, gépkocsi parkolhat föléjük, hó és falevelek fedhetik le, nehezítve ezzel az oltási munkálatokat. Az ilyen tűzcsapok földfeletti tűzcsapra történő cseréjét a fejlesztési területeken kívül, városszerte végre kell hajtani.

A városban megtalálható ipari hálózatok fogyasztói oldalának csökkenése miatt alternatív hasznosításuk javasolt, első sorban a nagy kiterjedésű parkok, zöldfelületek esetén lehet a növények számára kedvezőbb vízminőségű és gazdaságosabban üzemeltethető öntöző-vízhálózatot kialakítani. A szűrt Duna víz vegyszermentes és szolgáltatási ára is jóval kedvezőbb az ivóvíznél.

Az ivóvíztermelésből kivett parti szűrésű kutak, mint például a Margitszigeti 7-es kút, vagy a Parlamenttől északra található kút szintén alkalmas locsolóvíz-hálózatok megtáplálására, önálló rendszerként üzemeltetve.

A főváros területén azonban még számos forrás, karszt és hévízkút található. A fürdőellátásról a Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Zrt. gondoskodik. A fürdők nagy része a közelmúltban átesett valamilyen felújításon. A gépészeti berendezések (vízforgatók, légttechnikai egységek) folyamatos

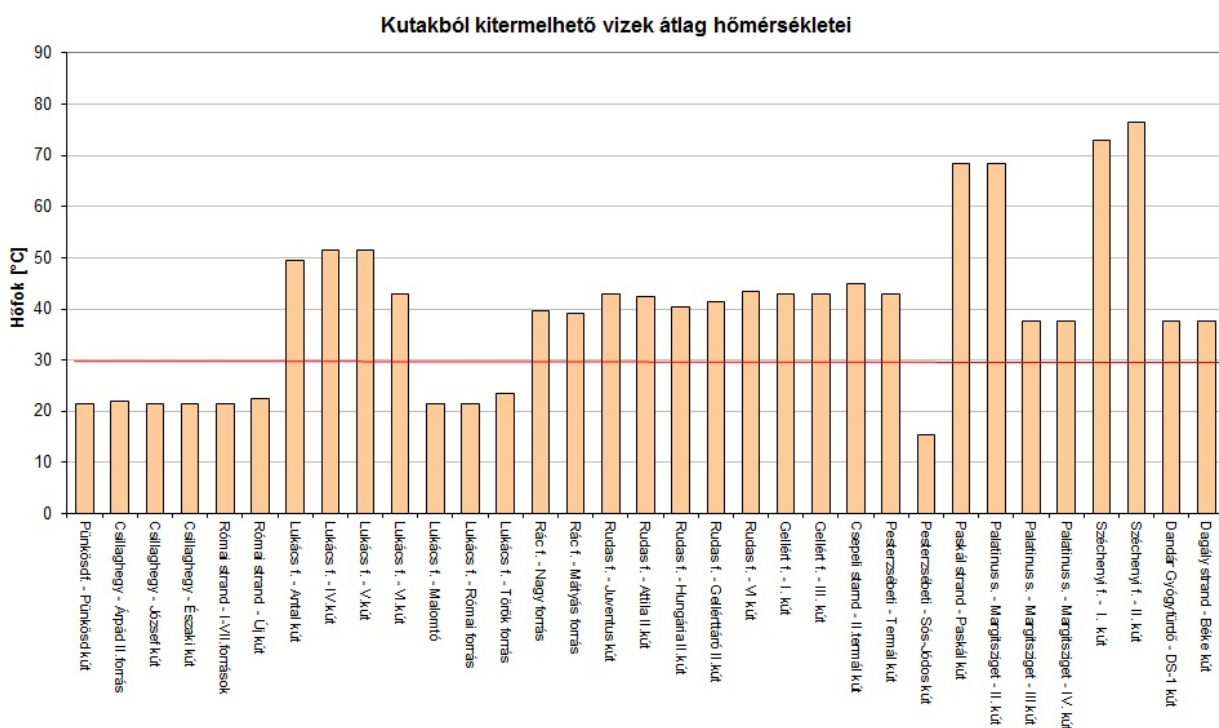
karbantartást igényelnek részben a környezeti (a páratartalom agresszív korrodáló) hatása, részben a jogszabályi változások (határértékek módosulása) következtében.

A Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Zrt. fejlesztési elképzelései között szerepel a:

- Gellért Gyógyfürdő bővítése és gépészeti rekonstrukciója,
- Király Gyógyfürdő bővítése, átépítése, felújítása és rekonstrukciója.

A 30 °C vízhőfokot meghaladó termelő termákvíz-kutak szabad kapacitását a környező létesítmények hőenergetikai hasznosítására is fel lehet használni. Jó példa erre a Széchenyi fürdő és a Fővárosi Állat- és Növénykert között kiépült hőellátó rendszer.

145. ábra: Kutakból kitermelhető vizek átlag hőmérséklete



### 3.5.1.2. CSATORNÁZÁS

A 2005. évi településszerkezeti terv jóváhagyása óta jelentős fejlesztések történtek mind a csatornahálózati, mind a szennyvízkezelés területén.

A csatornahálózati fejlesztések többsége Uniós támogatással valósult meg, azonban még mindig vannak olyan térségek – elsősorban az elővárosi zónában –, ahol a befogadó hálózat nagy távolsága miatt a szennyvízelvezetés megoldatlan.

A fejlesztések, új beruházások megvalósítását igen sok esetben akadályozza a csatornázottság hiánya, vagy a meglévő csatornahálózat kapacitásának korlátozott volta. Közcsatornával ellátatlan területeken fejlesztési terület nem alakítható ki. A kijelölt fejlesztési területek beépítése csak a közcsatorna-hálózat főhálózati elemeinek kiépítését követően lehetséges.

A hiányzó csatornahálózati fejlesztések – a Budapest Komplex Integrált Szennyvízelvezetése (BKISZ) projekt keretein belül – 2020 végére megvalósulnak meg. A csatornázás ezt követően sem tekinthető majd 100%-osnak, de a már több esztendeje beépült területek nagy részének szennyvízelvezetése megoldódottá válik. A BKISZ I. ütem keretében összesen 240 km hosszúságban csatorna épült meg,

amelyre közel 14 ezer fővárosi ingatlan kapcsolódik rá a korszerű szennyvízhálózatra, ezzel pedig mintegy 20 ezer család, azaz 41 ezer fővárosi lakos élete vált komfortosabbá. A BKISZ II. ütemben további 30-32 km csatorna megépítésével 1500-2000 ingatlan csatlakozhat Budapest szennyvízhálózatához 2020 végéig.

### Belső és hegyvidéki zóna



A budai és pesti belső városrészben, ahol a hálózat előregedett, annak és kapcsolódó műtárgyainak a rekonstrukciója folyamatos feladat.

A hegyvidéki zóna csatornázása alapvetően kiépült, a felszíni vízvezetés megoldása az intenzív csapadékok miatt további feladat. Problémát jelent a Hűvösvölgyi út mellett az Ördög-árok nyílt szakasza, amelynek beboltozásával a csatornázási tervek számolnak, de környezetvédelmi szempontból a nyílt szelvény meghagyása javasolt.

A belső zóna pesti oldalán a csatornázottság teljesnek mondható.

*A legfontosabb kiépítendő létesítmények:*

- Budai Duna parti főgyűjtő tehermentesítése
- II. kerület, Bem téri műtárgyak átépítése
- XI. kerület, Budafoki úti tehermentesítő –  $\varnothing$  120,
- XII. kerület, Nagykapocs utca – Irhás árok, Konkoly-Thege Miklós út – Magas út csatornázása,
- XII. kerület, Mátyás király úti (Költő utca – Vilma utca) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  50.

### Átmeneti és elővárosi zóna



#### Északi térség

Az észak-budai főgyűjtő végpontján a szenny- és csapadékvizek átemelésére létesült a Pók utcai szivattyútelep, amely az érkező vizeket már a Duna alatti átvezetés kiépítésének köszönhetően nem a folyamba, hanem az Észak-pesti Szennyvíztisztító Telepre juttatja.

Az észak-pesti térséghez az Újpesti és Angyalföldi szivattyútelepek vízgyűjtő területei tartoznak. Befogadó szintén az Észak-pesti Szennyvíztisztító Telep, amely II. rendű árvédelmi gát által határolt.

*Legfontosabb tervezett létesítmények:*

*Budán:*

- III. kerület, Királyok útjai (Napfény utca – Bivalyos utca között) tehermentesítő főgyűjtő -  $\varnothing$  40-50,

*Pesten:*

- IV. kerület, Nádor utcai (Deák Ferenc utca – Türr István utca – Attila utca) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  136-80,
- IV. kerület, Vécsey utcai (Nádor utca – Attila utca) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  80,
- XIII. kerület, Béke tér tehermentesítő gyűjtő –  $\varnothing$  160-250,
- XV. kerület, Damjanich utcai (Szerencs utca – Arany János utca) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  80,
- XV. kerület, Fő út – Bem utcai (Szódliget utca – Batthyány utca) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  60-50,
- XV. kerület, Károlyi Sándor út – Pozsony utca (Anyácska utca – Rákóczi utca) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  100,
- XV. kerület, Nyírpalota utcai (Madách utca – Gergő utca) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  180,
- XV. kerület, Szerencs utcai (Pattogós utca – Bánk utca) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  50.

#### Kelet-pesti térség

A belső városmagon kívül a kelet-pesti térség csatornázás szempontjából az Angyalföldi, a Ferencvárosi Szivattyútelep és részben a Dél-pesti Szennyvíztisztító Telep vízgyűjtőterülete. Az Angyalföldi szivattyútelep az Észak-pesti, míg a Ferencvárosi a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telephez tartozik.

**Legfontosabb tervezett létesítmények a térségen belül:**

- VIII. kerület Stróbl Alajos utcai főgyűjtőcsatorna felbővítése – 120/180 helyett  $\varnothing$  180,
- X. kerület, Jászberényi úton (Kolozsvári utca – Maglódi út) tehermentesítő főgyűjtő – DN 1800,,
- X. kerület, Maglódi úton (Jászberényi út – Téglavető utca) tehermentesítő főgyűjtő – DN 1650,
- X. kerület, Maglódi úton (Téglavető utca – Kocka utca) tehermentesítő főgyűjtő – DN 1360,
- X. kerület, Maglódi úton (Kocka utca – Algyógyi utca) tehermentesítő főgyűjtő – DN 800,
- X. – XVII. kerület, Keresztúri úti (X. Kabai utca – XVII. 513. utca) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  60.

**Dél-pesti térség**

Jellemzően a Dél-Pesti Szennyvíztisztító Telep vízgyűjtőjéhez tartozó, az elmúlt években jelentős fejlesztésekkel érintett térség, mely gyűjtőcsatornák tekintetében még továbbra is fejlesztésre szorul.

**Legfontosabb tervezett létesítmények:**

- XVIII. kerület, Üllői úti (kerülethatár – Tinódi utca) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  80-60,
- XIX. kerület, Jáhn Ferenc utcai (Jáhn Ferenc utca 54. – Üllői út) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  60,
- XIX. kerület, Üllői út – Vas Gereben utca (Tartsay utca – kerülethatár) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  80,
- XX. kerület, János utcai (Helsinki út – Széchenyi utca) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  100-80,
- XX. kerület, Pesterzsébeti főgyűjtő hiányzó szakasza (Nagykőrösi út – Katona József utca) –  $\varnothing$  140.

**Dél-budai térség**

A dél-budapesti területhez tartozik csatornázási szempontból Csepel és Dél-Buda.

**Csepel-sziget**

A csatornahálózat az északi és a középső részekén kiépült, a dél-keleti térségben is jelentős fejlesztések történtek. A hálózat vizeit a Vas Gereben utcai szivattyútelep továbbítja a szigetcsúcs északi részén található Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telepre.

Az ún. hárosi településrészt a Fővárosi Vízművek Zrt. víztermelő kútjainak külső, illetve belső hidrogeológiai védőterületei érintik, így a terület csatornázása feltétlenül indokolt.

**Legfontosabb tervezett létesítmények:**

- XXI. kerület, II. Rákóczi Ferenc út (Murányi utca – Klapka utca) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  60,
- XXI. kerület, II. Rákóczi Ferenc út (Vas Gereben utca – Nefelejcs utca) tehermentesítő főgyűjtő –  $\varnothing$  100.

**Dél-Buda**

A XXII. kerület csatornázása öblözetként, részben egyesített rendszerrel épült ki. Egy-egy Dunára merőleges völgyeletben kiépített gyűjtő hivatott a vízgyűjtőterületéről a csapadék- és szennyvizet a terepviszonyoknak megfelelően a Duna felé elvezetni. A XXII. kerület jelenlegi és távlati csatornázási rendszere is elválasztott rendszerű.

A korábbi elképzelések szerint a szennyvizet a Dél-budán Érd szomszédságában megvalósuló tisztítótelep fogadta volna, azonban az agglomerációs település önálló szennyvíztisztító fejlesztései miatt meghiúsult. Időközben megépült a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep, amely jelentős tisztítókapacitással rendelkezik.

A XXII. kerületi csatornahálózat által összegyűjtött szennyvizet és az agglomerációból érkező budaörsi szennyvizet is a jelentős méretű főgyűjtői beruházással (dél-budai főművi rendszer) a Duna keresztezését követően a csepeli gyűjtőhálózat végpontjához, azaz a Vas Gereben utcai Szivattyútelepre juttatják. A vizek befogadója a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep.

**Legfontosabb megvalósult létesítmények a térségen belül:**

- a dél-budai szennyvíz főgyűjtő,

- a Vasút utcai szivattyútelep,
- az elválasztott rendszerben csatornázandó területek csapadékvíz-elvezető rendszere.

#### **Legfontosabb tervezett létesítmények:**

- XXII. kerület, Ady Endre út – Albertfalva Szivattyútelep között tehermentesítő főgyűjtő – DN 80//1200,

Az alábbiakban még azok a tehermentesítő gyűjtők kerülnek felsorolásra, melyek távlatban még szükségesek a meglévő hálózat tehermentesítése céljából:

Hegyvidéki zóna területén:

- XII. kerület, Normafa úti főgyűjtő (Eötvös út – Alkony út) -  $\varnothing$  80 – 50.

Dunamenti zóna területén:

- IV. kerület, Garam utcai I. főgyűjtő (Duna sor – Váci út) -  $\varnothing$  40.

Belső zóna területén:

- VI. – VII. kerület, Liszt Ferenc tér – Kertész utca – Akácfa utcai főgyűjtő (Erzsébet körút – Andrássy út) -  $\varnothing$  200-120,
- VIII. kerület, Somogyi Béla utca – Mária utcai főgyűjtő (Baross utca – Blaha Lujza tér) -  $\varnothing$  200.

Belső –Átmeneti zóna területén:

- VII. – XIV. kerület, Verseny utca – Jobbágy utca – Istvánmezei út – Szabó József utcai főgyűjtő (Baross tér – Szabó József köz) -  $\varnothing$  136-120.

Átmeneti zóna területén:

- X. kerület, Bolgár utcai főgyűjtő (Cserkesz utca – Gergely utca) -  $\varnothing$  120,
- X. kerület, Kada utcai főgyűjtő (Sörgyár utca – Mádi utca) -  $\varnothing$  120,
- X. kerület, Maglódi úti főgyűjtő (Akna utca – Sibrik Miklós út) -  $\varnothing$  80-40,
- XIV. kerület, Szabó József köz – Semsey Andor utcai főgyűjtő (Szabó József utca – Gizella út) – 80/120 – 70/105,
- XIV. kerület, Egressy úti főgyűjtő (Kövér Lajos utca – Róna utca) – 60/90.

Elővárosi zóna területén:

- III. kerület, Királyok útjai főgyűjtő (Hatvany utca – Barátpatak között) -  $\varnothing$  40-118,
- IV. kerület, Fóti út – Káposztásmegyeri úti főgyűjtő (Attila u. – Fénycső u.) -  $\varnothing$  100-80,
- IV. kerület, Berda József utcai főgyűjtő (Aradi utca – Pozsonyi utca) -  $\varnothing$  140-160,
- IV. kerület, Berni utca – Madridi utcai főgyűjtő (Gyapjúszővő utca – Berlini utca) -  $\varnothing$  80-60,
- IV. kerület, Desseffy utcai I. főgyűjtő (Szent Imre utca – Mikes Kelemen utca) -  $\varnothing$  80-60,
- IV. kerület, Desseffy utcai II. főgyűjtő (Vécsey Károly utca – Mikszáth Kálmán utca) -  $\varnothing$  50,
- IV. kerület, Klára utcai főgyűjtő (Tél utca – Ősz utca) -  $\varnothing$  40,
- IV. kerület, Lőwy Izsák utcai főgyűjtő (Árpád út – József utca) -  $\varnothing$  100,
- IV. kerület, Pintér József utcai főgyűjtő (Váci út – Megyeri út) -  $\varnothing$  50,
- XX. kerület, Tusnád utca – Vasút sori főgyűjtő (Brassó utca – Lázár utca) -  $\varnothing$  100.

### **Szennyvíztisztítás**

A szennyvíztisztításra, illetve a Duna vízminőségére vonatkozó 2005-ös megállapítások a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep üzembe helyezését követően már elévültek.

A szennyvíztisztító az eddig kezeletlen szennyvízmennyiséget hosszú távon fogadni tudja. A másik két tisztítótelepen is történtek tisztítás-technológiai korszerűsítések, azonban kisebb fejlesztések

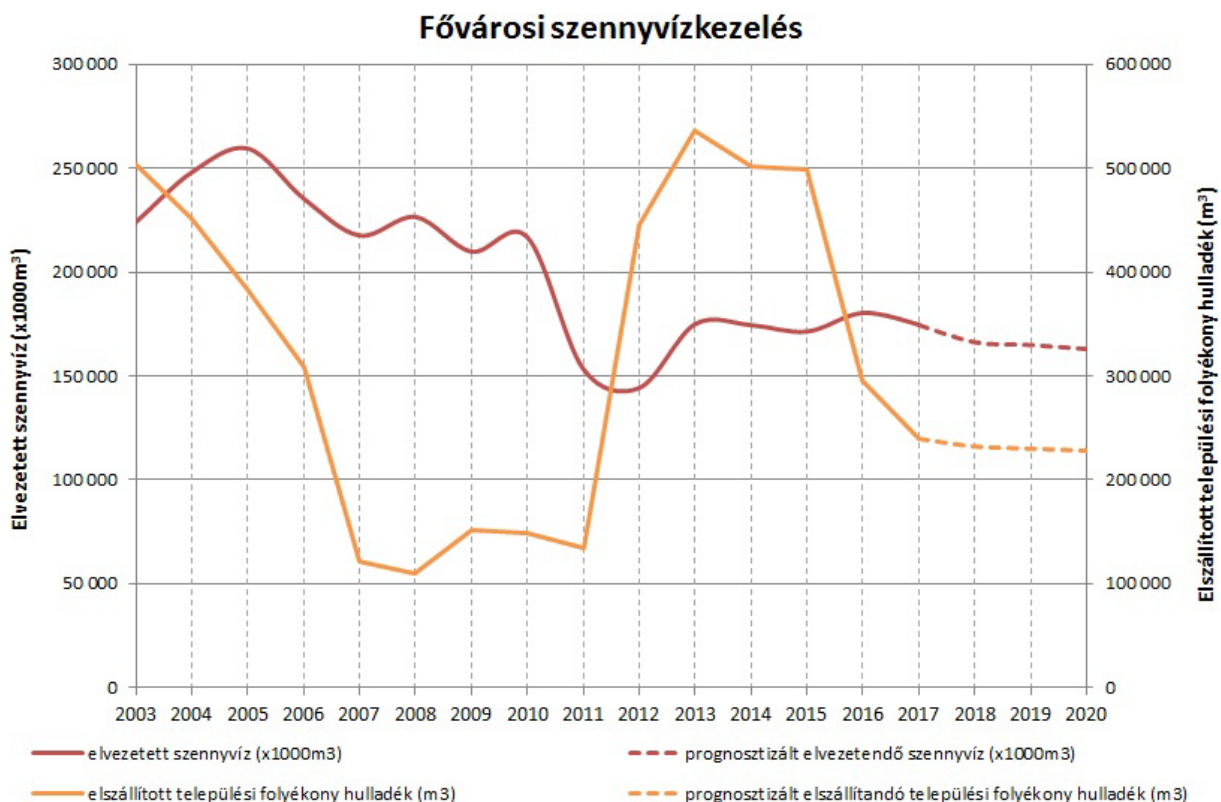
tervezettek. Utalva a vízellátás fejezetben leírtakra, a csökkenő vízfelhasználás következtében a keletkező elvezetendő és kezelendő szennyvizek mennyisége is folyamatosan csökkent a 2000-es évekhez képest, az elmúlt években pedig közel stagnáló képet mutat. A korábban tervezett Dél-budai Szennyvíztisztító Telep megvalósítása részben e miatt, részben pedig az agglomerációs települések önálló szennyvíztisztítási beruházásai miatt már nem indokolt.

11. táblázat: Vízminőségi paraméterek

vízminőségi paraméter	határérték [mg/l]	elfolyó víz paraméterei [mg/l] (2018. évi éves átlag)		
	Észak-p. és Központi (Dél-p.)	Észak-pesti SzvTT	Dél-pesti SzvTT	Központi SzvTT
Dikromátos oxigénfogyasztás	50	38	19	37
5 napos biokémiai oxigénigény	25	11	10	11
összes nitrogén	25 (nyár: 15, tél: 20)	13,6	5,0	10,1
ammónia-ammónium-nitrogén	10 (nyár: 2, tél: 4)	4,0	1,7	3,04
összes foszfor	2 (1,8)	0,9	0,2	0,78
összes lebegőanyag	35	10	<10	11

Mind a tisztítás-technológiai, mind pedig a csatorna művi fejlesztések a keletkező szennyvizek minél nagyobb mértékű ellenőrzött keretek között történő megtisztítását irányozzák elő. A gyűjtőhálózat kiterjedtsége jelentősen javult, így a hálózatilag még nem ellátott területeinek a rendszerbe történő bekapcsolása is egyre könnyebb feltételek mellett valósulhat meg.

146. ábra: Fővárosi szennyvízkezelés

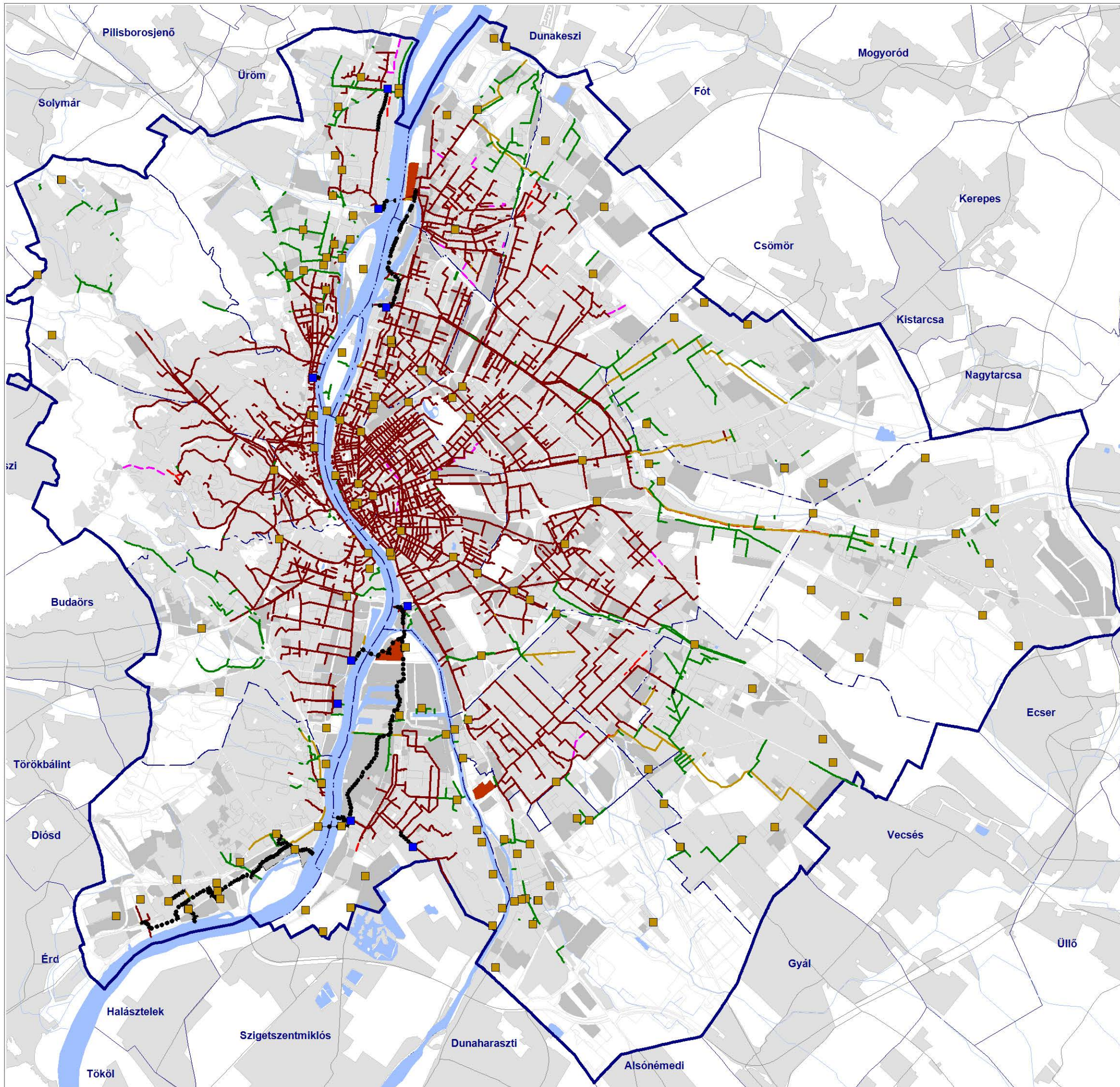


A tengely elszállított szennyvizek 2012. évi jelentős mennyiségi ugrása az akkor márciusban hatályba lépett települési folyékony hulladékkal kapcsolatos fővárosi rendeletre vezethető vissza, mely kizárólagosan a Fővárosi Településtisztasági és Környezetvédelmi Kft. (FTSZV) hatáskörébe sorolta a szennyvizek ilyen jellegű gyűjtését és elszállítását. A mennyiségi ugrás tehát nem kibocsátási, csupán adminisztratív okokra vezethető vissza.

# BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

## KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA

### CSATORNÁZÁS ÖSSZEFÜGGÉSEI



Jelmagyarázat:

Meglévő	Tervezett	
		Egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna
		Szennyvíz főgyűjtőcsatorna
		Csapadékvíz főgyűjtőcsatorna
		Nyomóvezeték
		Tehermentesítő csatorna
		Távlatban megépítendő tehermentesítő csatorna
		Átemelő
		Hálózati végátemelő (szivattyútelep)
		Szennyvíztisztító telep területe

	Beépítésre szánt terület
	Változással érintett terület
	Kerülethatár
	Közigazgatási határ





A jövőt tekintve a 2018. év végig kiépült csatornahálózatoknak köszönhetően a tengelyen történő szállítás jelentős csökkenése várható, így a szennyvíztisztító telepre érkező szennyvizek a rákötések számának köszönhetően rövidtávon növekvő kezelendő szennyvizet eredményez, ugyanakkor a vízfogyasztás csökkenésével a hosszú távú prognosztizáció csökkenő mennyiséget mutat.

A tisztítás-technológiai fejlesztések nem csak a kibocsátási határértékeknek való megfelelés, hanem a befogadó élővizek állapotának javítását is szolgálták, ugyanakkor a Ráckevei (Soroksári)-Dunát (RSD) a Dél-Pesti Szennyvíztisztító Telep tisztított szennyvizei, annak állóvíz jellege miatt koncentráltan terhelik. Az elkeveredési és hígulási arány egy folyóvízhez képest jóval rosszabb, mely így a vízminőség romlásához és a meder feliszapolódásához vezet. A víztest jó állapotának elérése és megőrzése érdekében a tisztított szennyvizet a fő ágba, azaz a Dunába kellene átvezetni.

Fontos kiemelni, hogy még jelenleg is folyik a szennyvíztisztítás során keletkező szennyvíziszapok kezelésének és elhelyezésének vizsgálata. A szennyvíziszapok jelentős víztartalmuk miatt előkezelés nélkül csak költségesen szállíthatók, ugyanakkor összetételük miatt hasznosíthatók energiaforrásként (biogáz előállítás), rekultivációra, vagy tüzelőanyagként. Hulladéklerakóban történő elhelyezésük kevésbé előnyös, így hasznosításuk a tervezett Hulladékhasznosító és Iszapégető Műben javasolt.

### 3.5.1.3. FELSZÍNI VÍZRENDEZÉS

A klímaváltozás hatásai nehezen jellemezhetőek csupán egy-egy éghajlati elem vizsgálatával, de a csapadékhullás tekintetében egyértelműen meghatározható, hogy:

- hosszabb ideig tartanak a csapadékmentes időszakok,
- a csapadékhullás időtartama csökkent, ugyanakkor
- a csapadékhullás intenzitása megnőtt.

Mindezek következménye, hogy az elmúlt évtizedben a rövid idő alatt összegyűlő jelentős mennyiségű felszíni vizek miatt a kisvízfolyásokon minden eddiginél nagyobb eróziós károk, burkolat-meghibásodások keletkeztek. Jellemzően a budai árkok azok, ahol a terepfelszín miatt nagy áramlási sebességek alakulnak ki, illetve az egyre nagyobb és összefüggő burkolt felületek segítik elő a vízáramlást.

A fővároson átfolyó vízfolyások egy részének vízgyűjtő területe kiterjed az agglomerációs településekre, ahonnan nem csak csapadékvizek, hanem tisztított szennyvizek is érkeznek, egyfajta többlet háttérterhelést eredményezve. Az ilyen vízfolyások esetén a fejlesztések összhangját meg kell teremteni, hogy a káros elöntések és eróziós károk elkerülhetők legyenek. A városi környezet és a beépítések sok helyen ellehetetlenítik a meder mélyítését, szélesítését. Az elöntések elkerülése érdekében azonban hosszú távon megoldást kell találni az agglomerációs településekkel összhangban, a főváros külterületi részein tározók kialakításával. A tározókkal egy időben a mederrendezésre, revitalizációra is lehetőség adódik, így komplexen oldható meg a vízjárás szabályozása és a lakosság számára kívánatos természetközeli területhasználat megvalósítása.

A vízvisszatartással – melyre részben már a befogadó vízfolyásokon is szükség van – az elvezetendő vízmennyiségek kiegyenlítetté tehetőek, ez által a káros elöntések nem csak a helyi, de a környező területen is elkerülhetők. Az egyes telkek esetén a csapadékvizek visszatartásával és hasznosításával az ivóvíz-felhasználás fogyasztás is csökkenthető.

A városrendezési és környezetvédelmi szempontok figyelembevételével a kisvízfolyásokat, árkokat, patakokat a tájba illeszkedve nyílt árokként kell rendezni, beboltozásuk és a felszíni területük hasznosítása nem javasolt. A vízfolyások mellett a fenntartási sáv és a lehetőségek szerint minél szélesebb további összefüggő zóldsáv, erdősáv kialakítása a cél, amelyek a városrészek átszellőzését is elősegítik.

A nyomvonalak, a telkek, a telekhatárok a fenntartási sáv hosszú távú biztosítása érdekében mielőbb rendezendők. Sok helyen a vízfolyások átépítését, áthelyezését követően a telekrendezés nem történt

meg, valahol pedig nincs is önálló telke a vízfolyásnak. A jelenleg ismert, és rendezést igénylő, illetve a revitalizációval érintett szakaszokat az alábbiakban soroljuk fel:

- Csömöri patak a Budapest-Vác vasútvonaltól a főváros határáig terjedő szakaszon,
- Mogyoródi-patak a torkolat és a Főváros határa közötti szakaszon,
- Szilas-patak Duna és a Károlyi Sándor utca közötti szakasza,
- Szilas-patak Csobogós utca és M3 autópálya közötti szakasza,
- Szilas-patak Budapesti út és Naplás-tó közötti szakasza,
- Gyáli-patak VI ág Vécsei út – Méta utca közötti szakasz,
- Gyáli-patak VII ág Vécsei út – M0 autópálya,
- Gyáli-patak I ág Virágvölgy utca – M5 autópálya,
- Gyáli-patak VI/F ág Temesvár utca – Gyáli-patak VI ág,
- Gyáli-patak VI/E ág Fiume utca – Gyáli-patak VI ág,
- Aranyhegyi-patak a Keled utcai híd feletti szakaszon a városhatárig,
- Ördög-árok Napraforgó utca és Rezeda utca közötti szakasza,
- XII. kerületi Diós-árok a Béla király útja és a zárt szelvény közötti szakaszon,
- Határ-árok a Budaörsi út és a Péterhegyi út közötti szakaszon,
- Hosszúréti-patak a 7. út és a városhatár között.

A vízfolyások vízminőségét a környezetében élő lakosság illegális szennyvízbevezetésekén át szennyezi, ezért a közvetlen szennyvíz rákötéseket meg kell szüntetni. Továbbá az önálló telekkialakításon kívül meg kell valósítani a kisvízfolyások, patakok megfelelő övezetbe sorolását is.

Az elővárosi zónában sok helyen megoldatlan még a felszíni vizek elvezetése. Az utak mentén árkok, vápák, rosszabb esetben pedig csak zöldfelületek nyelik el a csapadékvizeket. A telkek csapadékvizeinek elvezetése így hosszútávon is megoldatlan marad, ezért új beépítések esetén a csapadékvizek visszatartásának és hasznosításának előírása a kerületek érdeke is.

Az egyesített rendszerű hálózat jelenlegi tehermentesítése mellett, hosszú távon a rendszer szétválasztására, azaz külön szenny- és külön csapadékvíz-elvezető rendszer kiépítésére kell törekedni. Az egyesített csatornák a szennyvizek szempontjából túlméretezettek, így azok állapotuk és kapacitásuk függvényében képezhetik a majdani csapadékvíz-elvezető hálózatot. Ezáltal a víznyelő rákötések is megtarthatóak maradnak. Újjonnan tehát szennyvízcsatorna-hálózatot kell létesíteni a meglévő rendszerrel párhuzamosan, azonban jóval kisebb csőátmérőkkel. Ezen rendszerre azonban az összes érintett ingatlan szennyvízbekötő vezetékét rá kell csatlakoztatni. Sok esetben probléma a létesítmények kivezető csatornáinak magassági kötöttsége, mely által a meglévő hálózat keresztezésére már nincs mód. A nyomás alatti rendszerek kialakítása és üzembe helyezése a felmerülő üzemeltetési költségek miatt irreális, így esetlegesen a meglévő egyesített rendszerű csatorna átépítésével is számolni szükséges. Esetleg keresztmetszeti kialakításuk módosításával, magasságuk csökkentésével érhető el, hogy a házi bekötővezetékek távlatban is gravitációs üzeműek maradhassanak.

#### **A felszíni vízrendezés feladatai** (kapacitáshiányos, rendezésre javasolt vízfolyások, vízfolyás szakaszok)

Az FCSM Zrt. üzemeltetésében álló vízfolyások mindegyike átalakításra szorul a kapacitáshiány és/vagy a meder rendezésének igénye miatt. A vízfolyások burkolatai, műtárgyai elavultak, anyagukat az atmoszferikus hatások tönkretették, a vízfolyások új szemléletű átépítése pedig időszerű feladat. Ezek az igények a teljes vízfolyásrendszert lefedik.

Az FCSM Zrt. üzemeltetésében lévő vízfolyások, vízfolyás szakaszok, amelyek nagyobb stratégiai jelleggel bírnak:

#### **Belső és hegyvidéki zóna**



A két zóna vízrendezési szempontból együtt kezelhető, időszakos vízfolyások érintik, amelyek egyesített rendszerű csatornában folytatódnak.

- a XI. kerület Spanyolréti-árok teljes hosszban.

### Átmenti zóna



A vízfolyások torkolati szakaszai, illetve az ehhez hozzá tartozó kiterjed szélességű medrek, a belvárosi részekben pedig a nagy átmérőjű csatornaszakaszok a jellemzőek.

- a XI. kerület Határ-árok Tétényi út – Solt utca 1+502 – 1+888 árok km szelvények között (386 fm),
- a XIII.-XIV. kerület Rákos-patak a Duna és a Kerepesi út 0+000 – 8+618 árok km szelvények, különösen az Egressy út – Fogarasi út között (8618 fm).

### Elővárosi zóna



A zónában található vízfolyások vízjárása kiegyenlített, ugyanakkor jelentős kiterjedésű vízgyűjtő területtel rendelkeznek, így egyes szakaszain az elöntés veszélye ellen kell hosszútávon megoldást találni:

- a IV., XV. és XVI. kerület Szilas patak teljes hosszban,
- a XI. kerület Hosszúréti-patak teljes hosszában.
- a XIX. kerület Gyáli-patak 6/f ág Autópiac mögött, a 0+457 árok km szelvényben,
- a XXIII. kerület Gyáli patak 2. ág Gyáli patak 1. ág – TSZ bekötő út, 0+000 – 1+191 árok km szelvények között, (1191 fm) + felsőbb szakasz rendezése tározóval (mintegy 2000 fm-en),
- a XXIII. kerület Gyáli-patak 5. ág torkolati átereszt, a 0+005 árok km szelvényben.

A fenti feladatoknak, valamint az egyes vízfolyások revitalizációjának összhangban kell lennie a "Magyarország felülvizsgált, 2015. évi vízgyűjtő-gazdálkodási tervéről szóló" 1155/2016. (III.31.) Kormányhatározat mellékletében szereplő, budapesti víztestekre vonatkozó intézkedési tervekkel, amelyeket a következő táblázat foglal össze. A korábbi 1042/2012 (II.23.) Korm. határozattal elfogadott vízgyűjtő-gazdálkodási tervhez (VGT1) képest a felülvizsgált tervben (VGT2) a főváros közigazgatási területére eső két víztest lehatárolása módosult. A korábbi Duna Szob-Baja között (AEP444) víztest felosztásra került, és a főváros területén külön víztest került kijelölésre Duna-Budapest (AOC752) néven, a Rákos-patak alsó (AEP911) és felső (AEP909) víztestek pedig összevonásra kerültek, így jelenleg egy víztestként Rákos-patak (AOC845) néven szerepelnek a tervben.

Víztest neve (víztest kódja)	Víztestekre vonatkozó ökológiai (ö) és kémiai (k) célkitűzések	Alap és kiegészítő intézkedések
Duna-Budapest (AOC752)	ö: a jó potenciál elérendő (2027) k: a jó állapot fenntartandó	1.1, 1.4, 2.1, 6.2, 6.3a, 6.5, 6.6, 6.12.3, 6.13, 14.2, 17.1, 29.2, 34
Barát-patak (AOH632)	ö: a jó állapot elérendő (2027) k: a jó állapot fenntartandó	2.1, 6.3b, 6.4, 6.5, 17.1, 21.4, 23.1, 23.2, 23.3, 29.2, 30.2, 34
Aranyhegyi- és Határréti-patakok (AEP279)	ö: a jó potenciál elérendő (2027+) k: a jó állapot fenntartandó	1.1, 2.1, 2.3, 2.4, 6.5, 7.1, 7.3.1, 17.1, 17.5, 17.6, 17.8, 21.4, 23.1, 29.2, 30.1, 30.2, 34.2
Nagy-Ördög-árok alsó (AEP825)	ö: a jó potenciál elérendő (2027) k: a jó állapot elérendő (2027)	2.1, 6.3b, 6.4, 6.5, 23.2, 23.3, 29.2
Nagy-Ördög-árok felső (AEP826)	ö: a jó állapot elérendő (2027+) k: a jó állapot fenntartandó	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 6.5, 17.1, 17.5, 17.6, 17.8, 29.2, 30.1, 34

Víztest neve (víztest kódja)	Víztestekre vonatkozó ökológiai (ö) és kémiai (k) célkitűzések	Alap és kiegészítő intézkedések
Hosszúréti-patak (AEP602)	ö: a jó potenciál elérendő (2027+) k: a jó állapot fenntartandó	1.1, 1.3, 2.1, 2.3, 2.4, 6.3b, 6.4, 6.5, 17.1, 17.5, 17.6, 17.8, 21.4, 23.1, 23.2, 23.3, 29.2, 30.1, 30.2, 34
Szilás-patak és vízgyűjtője (AEQ012)	ö: a jó állapot elérendő (2027+) k: a jó állapot fenntartandó	1.1, 1.3, 2.1, 2.3, 2.4, 6.5, 7.1, 17.1, 17.5, 17.8, 21.4, 23.1, 23.2, 27.2, 29.2, 30.1, 30.2, 34
Rákos-patak (AOC845)	ö: a jó potenciál elérendő (2027+) k: a jó állapot fenntartandó	1.1, 1.3, 2.1, 2.3, 2.4, 6.3b, 6.4, 6.5, 7.1, 17.1, 17.5, 17.8, 21.4, 23.1, 23.2, 27.2, 29.2, 30.2
Gyáli 1.,2.-főcsatorna és Szilassy-csatorna (AEP530)	ö: a jó potenciál elérendő (2027+) k: a jó állapot fenntartandó	1.1, 2.1, 2.3, 2.4, 6.2, 6.5, 6.8a, 7.1, 14.2, 17.1, 17.5, 17.6, 17.8, 21.4, 23.1, 23.2, 23.4, 29.2, 30.1, 30.2, 34
Ráckevei–Soroksári-Duna-ág (AIQ014)	ö: a jó potenciál elérendő (2027+) k: a jó állapot fenntartandó	1.1, 1.3, 1.4, 2.1, 2.4, 4a.2, 6.3a, 6.4, 6.5, 7.1, 7.3.4, 17.1, 23.2, 29.2, 34

Az intézkedések rövidítési kódjai az egyes beavatkozások jellegétől függően az alábbiak szerint alakul:

#### **Szennyvíztisztító telepek építése és korszerűsítése**

- 1.1 A Szennyvíz Program megvalósítása. Új szennyvíztisztító telep létesítése, meglévő szennyvíztisztító telepek korszerűsítése (kapacitás növelés, technológia fejlesztés, rekonstrukció), a felszíni befogadóra vonatkozó határértékek betartásával.
- 1.3 Alternatív tisztított szennyvíz elhelyezési mód (pl. tisztított szennyvíz nyárfás elhelyezése, átvezetés másik befogadóba), a befogadó felszín alatti vagy felszíni víztest jó állapotának veszélyeztetése nélkül.
- 1.4 A szennyvíztisztító telep záportároló kapacitásának növelése, a kezelési technológia fejlesztése

#### **Mezőgazdasági eredetű tápanyagszennyezés csökkentése**

- 2.1 A mezőgazdasági termelés tápanyag szennyezésének csökkentésére vonatkozó általános szabályrendszer, a tápanyag kihelyezés tényleges korlátozása szántó és ültetvény területeken
- 2.2 Tápanyag kihelyezés tényleges korlátozása az alapot meghaladó mértékben önkéntes agrár-környezetgazdálkodási program (AKG) keretében
- 2.3 Tápanyag-gazdálkodási terv alapján történő tápanyag kihelyezés szántók esetében, agrár-környezetgazdálkodási programok (AKG) keretében
- 2.4 Művelési ág váltás (szántó-gyep, szántó - erdő, szántó-vizes élőhely konverzió)

#### **Bekövetkezett szennyezések csökkentése, felszámolása, beleértve a felhagyott szennyezett területek kármentesítését**

4a.2 Üledék szennyezettségének csökkentése, megszüntetése, vízfolyásokban és állóvizekben

#### **A hidromorfológiai viszonyok javítása, a hosszirányú átjárhatóságon kívül**

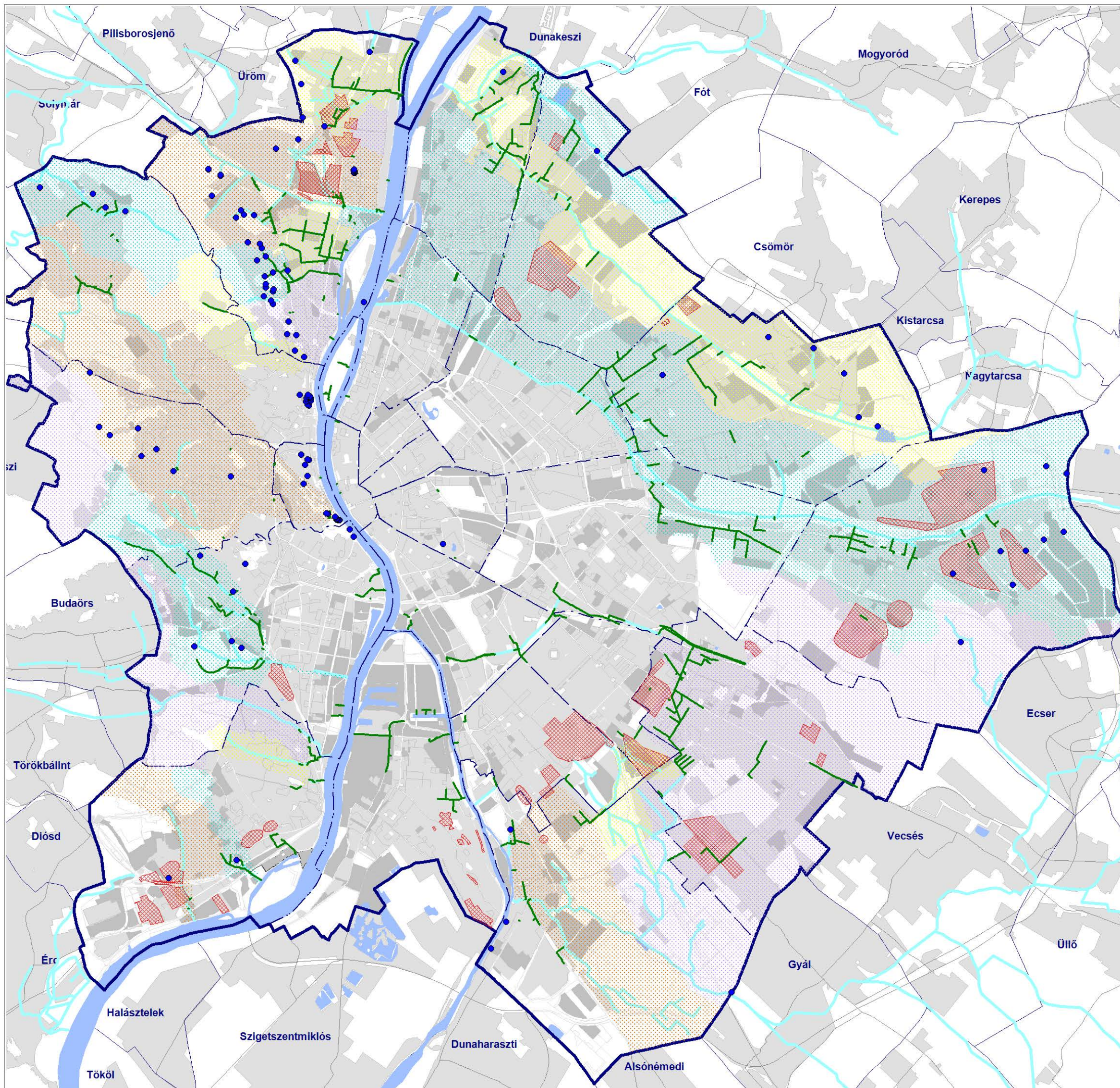
- 6.2 A hullámtér megfelelő növényzetének kialakítása
- 6.3a Vízfolyásokon és állóvizekben felhalmozódott iszap egyszeri eltávolítása
- 6.3b A mederforma és a meder vonalvezetésének a természetest megközelítő átalakítása, az elismert emberi igények egyidejű kielégítésével
- 6.4 Vízfolyások és állóvizek parti zónájában a víztípustól függő zonáció rehabilitációja
- 6.5 Vízfolyások és állóvizek jó ökológiai állapotának, potenciáljának fokozatos elérése és megtartása fenntartási munkák keretében

# BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA FELSZÍNI VÍZRENDEZÉS

Jelmagyarázat:

Meglévő	Tervezett	
		Csapadékvíz fogyóútcsatorna
		Patak, nyílt vízfolyás
		Vízgyűjtőterület
		Vízgyűjtőterület
		Vízgyűjtőterület
		Vízgyűjtőterület
		Mélyfekvésű terület
		Forrás

	Beépítésre szánt terület
	Változással érintett terület
	Kerülethatár
	Közigazgatási határ





- 6.6 Mederben található, funkcióját veszített létesítmények bontása, a környezet jó ökológiai állapotának illetve potenciáljának fokozatos elérése
- 6.8a Levágott kanyarulat, feliszapolódott holtágak és mellékágak főággal való kapcsolatának helyreállítása, a hullámtér vagy nyílt ártér rendszeres elöntésének biztosítása
- 6.12.3 Mederben lévő létesítmények átépítése, karbantartása, beleértve a természet közeli megoldások, anyagok alkalmazását
- 6.13 Hajózás adaptációja a folyó vagy állóvíz adottságaihoz

#### **A vízjárési viszonyok javítása illetve az ökológiai kisvíz helyreállítása**

- 7.1 A belvízelvezető rendszer módosítása
- 7.3.1 Völgyzárógátas tározókból történő vízleeresztés szabályozása
- 7.3.4 A vízmegosztás módosítása az ökológiai kisvíz biztosítása érdekében

#### **Kutatás, tudásbázis fejlesztés a bizonytalanság csökkentése érdekében**

- 14.2 Monitoring rendszerek és információs rendszerek fejlesztése és működtetése

#### **Talajerózióból és/vagy felszíni lefolyásból származó hordalék-és szennyezőanyag terhelés csökkentése**

- 17.1 Szennyezőanyag és hordalék lemosódás csökkentése gyepesítéssel, fásítással, lejtős területeken teraszolással, beszivárgó felületekkel, belterületi növénytermesztés izolálásával
- 17.5 Szennyezőanyag lemosódás csökkentése síkvidéki területen agrár-környezetgazdálkodási program (AKG) keretében (pl. táblamenti szegélyek, mélyszántás....)
- 17.6 A legeltetés és a takarmánygazdálkodás jó gyakorlata legelőkre.
- 17.8 Vízfolyások és tavak melletti pufferzónák kialakítása gyepesítéssel vagy agrár-erdészeti módszerrel (összehangolás a parti növényzónák rehabilitációjával, árvízvédelmi és fenntartási szempontok figyelembevételével)

#### **Településekről, épített infrastruktúrából és közlekedésből származó szennyezések megelőzése és szabályozása**

- 21.4 Települési eredetű, belterületi növénytermesztésből, állattartásból, közterületekről származó terhelések csökkentése

#### **A természetes vízviszatartást elősegítő intézkedések**

- 23.1 Belterületi vízviszatartási lehetőségek megteremtése, épületekről (zöld tető, ciszterna), ingatlanokról és közterületekről (záportározó medencék, tavak)
- 23.2 Csapadékgazdálkodás, táblaszintű vízviszatartás a táblákon belül a beszivárgás növelése és a lefolyás csökkentése érdekében
- 23.3 Vízviszatartás tározással dombvidéki területeken, kisvízfolyásokon záportározókban, esetleg állandó tározókban
- 23.4 Vízviszatartás tározással síkvidéken belvíztározókban, illetve medertározás öbölszerűen kiszélesített szakaszokon

#### **Termálvizek kezelése a vízfolyásokba történő bevezetés előtt**

- 27.2 Fürdésre és gyógyászatra használt termálvizek kezelése

#### **Mezőgazdasági telepekről (állattartásból) származó terhelés csökkentése**

- 29.2 Állattartótelepek korszerűsítése az EU Nitrát Irányelv alapján

#### **Hordalék-és tápanyag-visszatartás felszíni befogadóba történő bevezetés előtt**

- 30.1 Mezőgazdasági területről származó belvizek szűrése a befogadóba történő bevezetés előtt (szűrőmező)

30.2 Elválasztott rendszerrel összegyűjtött csapadékvíz szűrése a befogadóba történő bevezetés előtt (szűrőmező, homokfogó, olajfogó)

**Károsodott vízi és vizes és szárazföldi élőhelyek védelme a vízjárást befolyásoló hatásokkal szemben, az egyéb intézkedéseken felül**

33.2 A védett természeti területek állapotát javító speciális hidromorfológiai intézkedések, beleértve a vízkivételek speciális szabályozása, vízkormányzás és vízpótlás megoldása a természetvédelmi igények kielégítésére

**Károsodott vízi és vizes és szárazföldi élőhelyek védelme vízminőségi hatásokkal szemben, az egyéb intézkedéseken felül**

34.2 A természetvédelmi szempontból megkövetelt vízminőség biztosítása, az egyéb vízminőség-védelmi intézkedéseken felül.

#### 3.5.1.4. ÁRVÍZVÉDELEM

A főváros árvízvédelméről fővédvonalak (I. rendű védvonal) és II. rendű védvonalak gondoskodnak, amelyeket az elmúlt tíz évben ért árvízszintek mind állékonyság, mind pedig magassági értelemben is próbára tettek.

A mértékadó árvízszint és a Budapesten előírt +1,3 méteres magassági biztonság felülvizsgálata megtörtént a 2013. évi rekordszintű árvízszint tapasztalatai alapján, a MÁSZ szinteket a 74/2014 (XII.23) BM rendelettel módosították. A védvonalak megerősítése és magasítása is szükséges, amelyet elsősorban a város északi és középső részén kell végrehajtani.

A védművek, védvonalak jogi rendezése szükséges, mivel számos helyen a nyilvántartott fővédvonal és a tényleges nyomvonal között értékes, beépült területek helyezkednek el. A jogszabályi előírások szerint a védekezési munkálatokat az I. rendű védvonalon, illetve a mögöttes területeken kell végrehajtani, a hullámtereken nem. A hullámtéren, illetve a nagyvízi mederben csak a 83/2014. (III. 14.) Korm. rendeletben meghatározott jellegű beépítések és területhasznosítás engedhető meg. E területeken lévő egyéb beépítések árvízvédelme a tulajdonos feladata. A fejlesztési területként kijelölt hullámtéren a beépítés és területhasználat előfeltétele az árvízmentesség biztosítása. Az épített földművek helyigénye és a védekezési munkálatok részére biztosítandó 10 méter széles fenntartási sáv helyenként jelentős hasznosítható területet foglalna le, így hosszútávon az árvízmentességet feltöltéssel, magas parttal javasolt megvalósítani.

A jogilag rendezendő védvonalak az alábbi területeket érintik:

- a IV. kerület az Észak-pesti Szennyvíztisztító Telep körüli körtöltés,
- a IX. kerület a Bálna épületétől a Lágymányosi hídig, ahol a Duna mentén partfal található, ugyanakkor az I. rendű védvonal a Közraktár utca – Soroksári út nyomvonalán van kijelölve,
- a XXII. kerület 6-os úttól és az Ánizs utcától délre eső terület, ahol a védvonal kiépült és a terület feltöltése folyamatban van.

A beavatkozást igénylő védvonalszakaszok és védművek három kategóriába sorolhatóak:

##### 1) Magasságihiányos töltésszakaszok:

- A magasságihiányos töltésszakaszok a mértékadó árvízszinthez viszonyított +1,3 méteres többlet magassággal nem rendelkeznek. A kiépítési biztonság elmaradása azt jelenti, hogy 870 cm-es Vigadó téri vízállás esetén a folyó vízállása a védmű koronaszintjével egyezne meg.



## 2) Keresztmetszet hiányos védvonal szakaszok:

- Keresztmetszet hiányosnak azt a védvonalszakaszt tekintjük, amelynek keresztmetszeti geometriai jellemzői a vonatkozó jogszabályokban előírt méreteknél nem felelnek meg, így például koronaszélességük, rézsűjük meredeksége. Az ilyen jellegű védművek nem tesznek eleget a statikai, közvetve a geotechnikai és szivárgáshidraulikai állékonysági biztonságoknak, veszélyes vízállás esetén havária helyzetet idézhetnek elő. Külön meg kell említeni, hogy a legtöbb védműről nem áll rendelkezésre megfelelő geotechnikai adat, így a 800 cm feletti vízállásnál különösképp számítani lehet altalaj jellegű hibajelenségre.

## 3) Életkoruk miatt elavult, felújításra szoruló létesítmények:

- Minden műszaki létesítmény jellemezhető egy olyan élettartammal, amelynek elérésekor a szerkezet átfogó felújítás nélkül rendes fenntartás mellett sem biztosíthatja a megfelelő védképességet, illetve az elvárt feladatát maradéktalanul már nem tölti be. Ez leginkább az épített szerkezetekre igaz, amelyek anyaga, szerkezete látványosan öregszik. Mélységükben alakulhatnak ki olyan, a szerkezet teherbírását károsan befolyásoló zónák, amelyek csak elemek jelentős számú cseréje, részleges vagy teljes újjáépítése révén javíthatók ki.
- Ebbe a körbe tartoznak az épített lépcsős és rézsűs partvédő művek és rakparti támfalak, amelyek a XX. század történelméből ismert jeges árvizek okozta sérüléseket hordozzák magukon. A kőanyag jelentős része a közlekedés és az útfelületek sózása stb. miatt mállásnak indult. A Duna vízállásának kitett felületek jelentős hosszokon aláüregelődtek, megmozdultak, néhol beszakadtak, vagy balesetveszélyes, – beszakadás előtti állapotban vannak.
- Ezeknek a létesítményeknek közvetlen árvízvédelmi jelentősége van, ha a mögöttes terület mély fekvésű. A partvédő művek sokszor olyan létesítmények állékonyságát biztosítják, amelyek működésetől nem lehet eltekinteni még időlegesen sem, mint pl. az új budai főgyűjtő, az alsó rakparti nagytármérőjű ivóvíz és egyéb közművezetékek, utak, stb.
- A létesítményekről állapotfelmérő – építésük óta keletkezett, sokszor szemrevételezéssel fel nem deríthető, rejtett meghibásodásokat feltáró – műszaki tervek készítése szükséges. A szakértői vélemény kialakítását a létesítmények sokfélesége, anyaguk és a sokszor kiemelt esztétikai elvárások is (világörökségi területek) indokolják.

Tekintettel arra, hogy a védművek mindegyike a Duna menti zónában helyezkedik, ezért az elvégzendő feladatok körét a védekezési szakaszoknak megfelelően csoportosítva szerepeltetjük az alábbiakban.

A *magassághiányos védműszakaszok* a hiány nagysága és az érintett szakasz hossza szerint a következők (2017-es adatszolgáltatás szerint):

Hely	jellemző magassághiány [cm]	érintett szakasz hossza [m]
<b>Buda-Észak árvízvédelmi szakasz</b>		
Barát patak	60-120	1300
Püspökfürdői töltés	80-120	1494
Kossuth üdülőpart	80-100	490
Királyok útja – Nánási úti töltés	100-130	3300
Aranyhegyi-patak bal parti töltése	30-130	1180
Aranyhegyi-patak bal parti töltése Mocsáros dűlő felvén	10-70	200
Aranyhegyi-patak jobb parti töltése	50	220
Aranyhegyi-patak jobb parti töltése Mocsáros dűlő felvén	20-120	400
Gázgyári védmű parapetfala	20-120	2105
<b>Buda-Közép árvízvédelmi szakasz</b>		
Óbudai rakpart, HÉV pálya	80-120	3200

Újlaki rakpart	80-110	1100
Bem rakpart	60-90	1856
Várkert rakpart	60-90	1052
Szent Gellért rakpart	16-60	180
Műgyetem rakpart	10-110	750
Pázmány Péter rakpart	25-120	1094
Dombóvári út, magaspart	15-25	450
Albertfalva-Észak, magaspart	5-60	1610
Határ árok bal parti töltés	50-110	1650
<b>Buda-Dél árvízvédelmi szakasz</b>		
Határ árok jobb oldali töltés	50-110	1450
Albertfalvai töltés	20	50
Hosszúréti-patak bal parti töltés	10-100	150
Hosszúréti-patak jobb parti töltés	0-110	75
MÁV töltés	0-40	1250
<b>Pest-Észak árvízvédelmi szakasz</b>		
2-es út és külső váci út között	70	1633
Mogyoródi-patak bal parti töltés	40-120	2800
Mogyoródi-patak jobb parti töltés	60-120	2800
Csömöri-patak bal parti töltés	0-115	120
Csömöri-patak jobb parti töltés	0-100	120
Szilas-patak bal parti töltés	0-100	1200
Szilas-patak jobb parti töltés	0-100	750
Váci út (Szilas-pataktól a Megyeri Csárdáig)	65	721
Vízművek melletti töltés	75-80	1241
Dunasori magasparton	20-100	416
Észak-Pesti Szv. tisztító körtöltése	60-110	1579
Komp utcai árvízvédelmi fal	90-140	700
Váci út melletti védmű	100-140	900
Marina part	80-130	2628
Rákos-patak jobb oldali töltésén	30-85	1434
Rákos-patak bal oldali töltésén	0-85	1434
Közép Angyalföldön	70-85	250
Dél-Angyalföldön	0-85	972
<b>Pest-Közép árvízvédelmi szakasz</b>		
Újpest rakpart	50-85	1600
Széchenyi rakpart	60-80	1550
Duna korzó	0-70	780
Belgrád rakpart	0-130	770
Közraktárak villamospálya	20-80	800
Soroksári út	50-80	700
<b>Pest-Dél árvízvédelmi szakasz</b>		
Hajóállomás utcai védmű	10-40	450
Kvassay-zsilip és töltései (Állami kezelésben)	0-25	305
Olajkikötő töltése	5-25	70
Csepel Művek magaspart	40-110	370
Csepel Rózsadomb	50	30
<b>Margitsziget árvízvédelmi szakasz</b>		
A teljes partvonal	0-220	5632

Keresztmetszet hiányos védműszakaszok az érintett szakasz hosszával:

Hely	érintett szakasz hossza (m)
<b>Buda-Észak árvízvédelmi szakasz</b>	
Királyok útja – Nánási úti töltés	3100
Aranyhegyi-patak balpartja a Pók utcánál	520
Aranyhegyi-patak Mocsáros dűlői töltése	750
<b>Buda-Közép árvízvédelmi szakasz</b>	
HÉV töltés a Mozaik utca és Árpád híd között	350
HÉV töltés az Árpád híd és Komjádi Béla utca között	750
<b>Buda-Dél árvízvédelmi szakasz</b>	
Alberfalvai gát	1060
Hosszúrét-i-patak Duna utcai töltése	150
<b>Pest-Észak árvízvédelmi szakasz</b>	
Megyeri csárda – Észak-Pesti Szv. tisztító körtöltése	1480
Komp utca József Attila utcai átjáró	470
József Attila utcai átjáró – Marina-part északi terület	650
<b>Pest-Közép árvízvédelmi szakasz</b>	
- (nincs)	
<b>Pest-Dél árvízvédelmi szakasz</b>	
Corvin utcai gát	450
Olajkikötő gátja	620
<b>Margitsziget árvízvédelmi szakasz</b>	
A teljes partvonal	5632

Az életkoruk miatt elavult, felújításra szoruló létesítmények szakaszai, amelyeknél állapotfelmérő terv készítése indokolt:

Hely	érintett szakasz hossza
<b>Buda-Észak árvízvédelmi szakasz</b>	
- (nincs)	
<b>Buda-Közép árvízvédelmi szakasz</b>	
Bem rakpart alsó lépcsősorai a Margit hídtól délre	470
Bem rakpart felső rakparti támfala	1769
Várkert rakpart felső rakparti támfala	1008
Várkert rakpart alsó lépcsősorai az Ördögároktól délre	240
Szent Gellért rakpart alsó lépcsősorai	737
Műgyetem rakpart, alsó rakparti lépcsők és burkolatok	950
Pázmány Péter rakpart alsó rakparti burkolata	1110
<b>Buda-Dél árvízvédelmi szakasz</b>	
- (nincs)	
<b>Pest-Észak árvízvédelmi szakasz</b>	
Téli kikötő partburkolata	1140
Rákos-patak torkolata és Dráva utca közötti rézsűburk.	2180
<b>Pest-Közép árvízvédelmi szakasz</b>	

Széchenyi rakparti lépcsők	415
Március 15-e tér, alsó rakparti lépcsősor	140
Közraktáraktól délre húzódó függőleges partfal	2250

**Pest-Dél árvízvédelmi szakasz**

Ferencvárosi kikötő alsórakparti rézsúburkolata	970
---	-----

**Margitsziget**

Teljes rézsúburkolat a sziget partján	5632
---------------------------------------	------

A Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. 2019-es tájékoztatása alapján a budapesti árvízvédelmi vonalak felmérése és javaslattételi munkarészei alapján a teljes védvonalrendszerre fejlesztési javaslat elkészült. A javaslat megvalósításához prioritási sorrend lett felállítva a feladatok fontossági sorrendjének megállapítása érdekében. A sürgősség a prioritási lista osztályozási szempontjai szerint értelmezendő. Az előzőek alapján „A”, „B” és „C” prioritású fejlesztések lettek meghatározva:

**"A" prioritású fejlesztések:****Pest-Észak árvízvédelmi szakasz**

2. főút - Szilas-Mogyoródi - Csömöri patakok és a külső Váci út a Megyeri Csárdáig  
Vízművek mögötti töltés fejlesztése a Megyeri Csárdától, az Észak-Pesti Szennyvíztisztító körtöltése és a Téli kikötő melletti védvonal a Marina partig  
Marina parti töltésfejlesztése, Rákos-patak visszatöltésének fejlesztése

**Buda-Közép árvízvédelmi szakasz**

Budai rakparti fővédvonal a Bogdáni út és a Zsigmond tér (Dara utca) között  
Budai rakparti fővédvonal Zsigmond tértől (Dara utca tengelye) a Szabadság hídig  
Budai rakparti fővédvonal a Szabadság hídtól a Déli összekötő vasúti hídig  
Lágymányosi öböl északi végétől a Határ árok torkolatáig, a vízfolyás töltéseivel együtt értendő szakasz

**"B" prioritású fejlesztések:****Buda-Dél árvízvédelmi szakasz**

Albertfalvai töltés a Hosszúréti patak töltéseivel, és Pest-Északter-Pál u.-i árok zsilip és átemelő fejlesztés, rekonstrukció  
MÁV töltés a Duna parti úttal, és XXII. ker. Kastélypark utca kulisszanyílás korszerűsítés  
Gyárháromszög árvízvédelme  
Hárosi-sziget menti terület védelme

**Pest-Közép árvízvédelmi szakasz**

Pesti belvárosi Duna part az Árpád hídtól a Petőfi hídig  
Pesti belvárosi Duna part a Petőfi hídtól a Déli összekötő vasúti hídig  
Csepeli védvonalfejlesztések

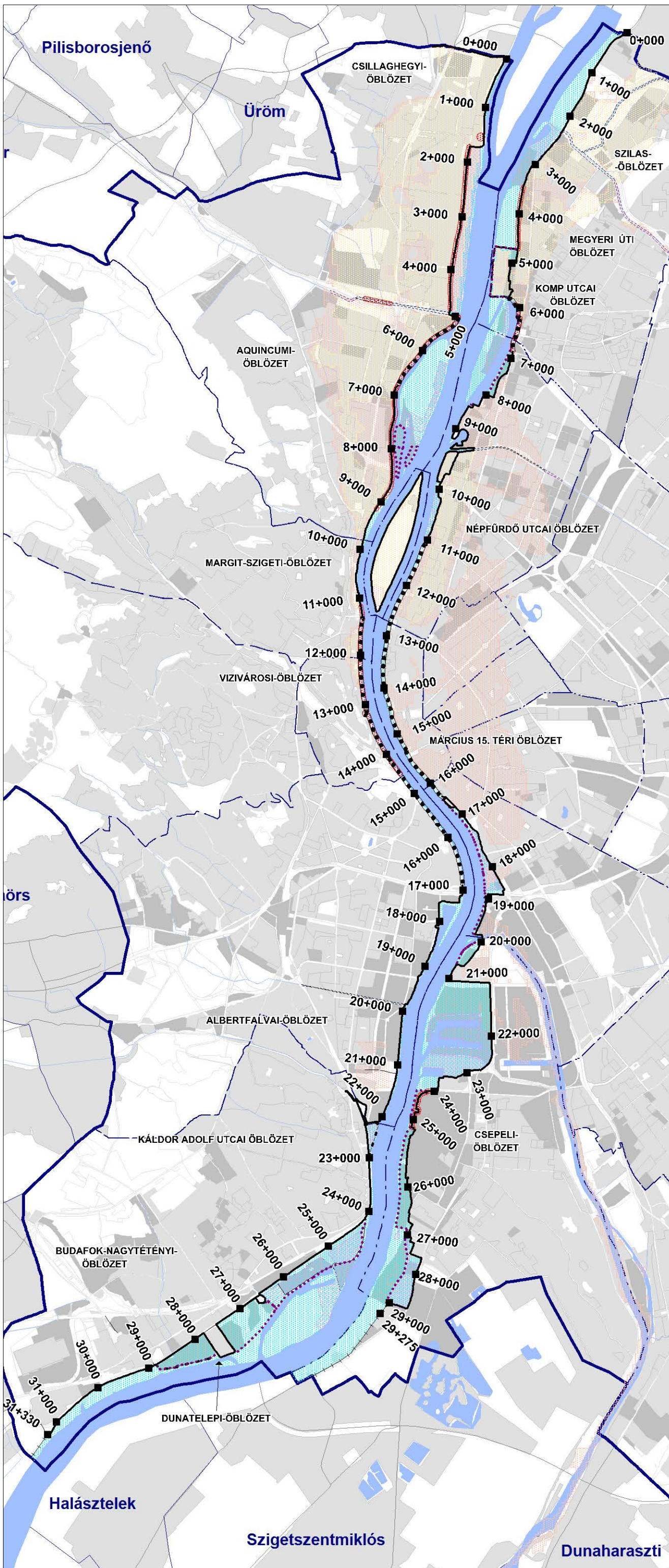
**"C" prioritású fejlesztések:****Buda-Észak árvízvédelmi szakasz**

Gázgyári rakpart magassághányának és szerkezeti avultságának megszüntetése, és a Kossuth II. kapu, Zsófia utcai átemelő kiváltása

**Margitsziget**

Margitsziget védelme

A védekezési munkálatokkor a fővárosi árvízvédelmi vonalakat keresztező közutak, vasútvonalak, nyílásait le kell zárni. Ez jelenleg fa betétgerendákkal és a közéjük betömörített agyaggal történik. Az eljárás gép-, szállítóeszköz-, emberi erő-, és időigényes. A gerendákat – gyors elöregedésük miatt – időről-időre selejtezni, pótolni szükséges. Gazdaságossági és hatékonysági szempontok alapján is javasolható az összes állandó keresztezés (kulissza) korszerű, könnyű szerkezetekkel történő zárása.



Jelmagyarázat:

Meglévő	Tervezett	
		Fővédvonal (földmű, magaspárt)
		Fővédvonal (partfal)
		Országos I. rendű védvonal
		II. rendű védvonal
		Nem minősített védvonal
		Üzemi gát
		Lokalizációs gát
		Patak visszatöltésezés
		Védvonal vagy mögöttes terület feltöltése
11+000		Szelvényszám
		Felújítandó védműszakasz
		Hullámtér
		Beépített hullámtér
		1%-os elöntési valószínűségű öblözet
		1%-es elöntési valószínűségű öblözet
		Beépítésre szánt terület
		Változással érintett terület
		Kerülethatar
		Közigazgatási határ





### 3.5.2. ENERGIAELLÁTÁS

A közművekre vonatkozó szintézis alapján energia közművesítéssel összefüggő feladatként a megújuló energiaforrás részarány növekmény elérése a cél, amely az erősségekre építve potenciális kitörési lehetőséget biztosít több vonatkozásban is. A beruházások gazdaságélénkítő hatása mellett csökken a földgázimport-függőség és az üvegházhatású gázok kibocsátása, új munkahelyek jönnek létre, a K+F+I erősödése hozzáadott érték teremtést vált ki. Persze mindez csak megfelelő jogszabályi környezet kialakulása mellett (pl. METÁR és a Budapesti Táv hőfejlesztési Stratégia kidolgozása) képes fenntarthatóan működni, elősegíteni a városfejlesztési koncepcióban megfogalmazott fokozott klímavédelmi és energiahatékonysági törekvéseket.

A meglévő távhőrendszer folyamatos fejlesztése, a megújulóakra épülő hőforrások beépítése, energiaparkok létesítése az energiarendszer új alapokra helyezésének kezdeti lépései. Középtávon viszont a jelenleg alapvetően fosszilis energiahordozóra (földgáz) épülő energiarendszer további energiahatékonysági korszerűsítése, fejlesztése indokolt, biztosítva az elérhető legjobb technológiák (BAT) alkalmazását, amelyek legkevesbé terhelik a környezetet, és gazdaságilag is reálisan alkalmazhatók. Jelen tervhez kapott adatszolgáltatásban nevesített tervezett létesítmények és kapcsolódó nyomvonalaik helybiztosítását a kerületi terveszközök készítésekor kell figyelembe venni, azok pontos helyét a hálózati engedéllyessel egyeztetni szükséges.

A vizsgálatok alapján a felszín felett, tartószerkezeten elhelyezett elektromos, forróvíz, valamint gőz távvezetékek a lakó- és intézményi területeken nem környezetükbe illően elhelyezettek, a beépíthető területeken a hasznosítást akadályozzák, út feletti átvezetések esetén magassági korlátozást jelentenek. Gyakran ez a kedvezőtlen, konzerválódott állapot a városfejlesztési elképzeléseket gátolhatja egy-egy terület átalakulását, városközpont kívánt kialakítását, mivel a nyomvonalak és energiaátalakító létesítmények kiváltása csak jelentős ráfordítással végezhető el. Egy-egy ilyen területen ingatlan-beruházáskor megvalósuló esetenkénti oszlopáthelyezés vagy vezetékszakaszk kiváltás csak elaprózódott rövid szakaszokon történik, amelyek nyomvonala viszont hosszú időre a városi szövetbe ágyazódhat. Ilyen például a XIII. kerületben a Cserhalom utcával párhuzamosan haladó, a 120 kV-os Angyalföldi alállomás és Kötér alállomás kapcsolatát biztosító, 1,3 km-es, kétrendszerű 120 kV-os távvezetékszakaszk, amely 34 méter szélességű biztonsági övezetet igényel.

A főváros területén az Országos Atomenergia Hivatal (OAH) hatáskörébe tartozó létesítményként az MTA Energiatudományi Kutatóközpont kutatóreaktora, valamint a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem oktatóreaktora üzemel. A reaktorok 30 km-es körzete felügyelt terület, amelyen az egyes feladatokat a nukleáris létesítmény és a radioaktív hulladék-tároló biztonsági övezetéről szóló 246/2011. (XI. 24.) Korm. rendelet előírásai szabályozzák.

#### 3.5.2.1. VILLAMOSENERGIA-ELLÁTÁS

A főváros villamosenergia-ellátása teljes körű, az energiatermelő létesítmények jelentős tartalékkapacitásokkal és további fejlesztési lehetőségekkel rendelkeznek. Az elmúlt időszakban a nagy hatékonyságú kapcsolt energiatermelés a megváltozott jogszabályi környezet miatt nem kellőképpen kihasznált. Az egy háztartási fogyasztóra jutó villamosenergia-felhasználás a KSH adatai alapján 2010 óta csökkenő tendenciát mutatott, viszont 2015. évtől kezdődően folyamatosan emelkedik. 2018-ban ez az érték 168 kWh volt.

Az ALPIQ vállalatcsoport Csepel III Erőmű néven új, korszerű kombinált ciklusú gázturbinás erőmű előkészítési munkálatait végzi, az erőmű területének rendezése és az engedélyeztetés 2012. év végére befejeződött. Az erőművi blokk tervezett kapacitása közel 450 MWe villamos teljesítményű. A tervek szerint a Csepel III Erőmű – a már meglévő Csepel II Erőművel közösen – az összekapcsolt budapesti távhőrendszer részére biztosíthat majd kedvezőbb árú hőforrást.

A tervek között szerepel a Kelenföldi Erőmű energiatermelő berendezéseinek, kazánjainak fejlesztése, valamint a Kispesti Erőmű területén 15 MW szilárd biomassza tüzelésű kazán létesítése is, amelynek részletes vizsgálata és tervezetése folyamatban van.

A rendszerirányításért felelős MAVIR Zrt. hálózatfejlesztési terve alapján Ócsa–Zugló átviteli vezeték fejlesztése tervezett 2023. év végéig:

- Kerepes 400/132 kV-os táppont bővítése 220 kV-os kapcsolóberendezéssel és 1x500 MVA 400/231 kV-os transzformátorral, Ócsa–Zugló 220 kV-os távvezeték felhasítása és beforgatása Kerepes 220 kV kapcsolóberendezésbe, az így létrejövő Kerepes–Zugló 220 kV-os távvezeték átépítése kétrendszerűre.

Fenti átviteli hálózati fejlesztés érdemi helybiztosítást nem igényel, az átviteli vezetékek nyomvonala nem változik. Mindössze a biztonsági övezet kismértékű növekedése várható a 220 kV-os szabadvezetékek mentén.

Az elosztóhálózatot érintően az ELMŰ Hálózati Kft. adatszolgáltatása alapján 2013-2014 között megvalósult állomásfejlesztések az alábbiak.

Név	Feszültség szint	Fejlesztés	Megjegyzés
Csepel	120/10	rekonstrukció	3x40 MVA-es trafók cseréje 2x40 MVA-re (összesen 2x40 MVA)
Laczkovich	120/10	új (2012)	új állomás 1x31,5 MVA TR-ral
Városliget	120/10	bővítés (2012)	harmadik 120/10 kV-os, 31,5 MVA TR beépítése (összesen 3x31,5 MVA)

A 2013-2014 között megvalósult transzformátorcserék, illetve új beépítések az alábbiak szerint történtek.

Végpont 1	Fesz. áttétel	Ág	Gyártás/felújítás éve	S <sub>n</sub> (MVA)
Csepel (Erőmű)	120/10	A	1979	40
Csepel (Erőmű)	126/11	B	206	40
Laczkovich	126/11	1	2012	31,5
Városliget	126/11	2	2011	31,5

Évek óta megfigyelhető – az országos tendenciához hasonlóan – a villamosenergia-igények folyamatos növekedése Budapesten, amely a villamos elosztóhálózat csúcsterhelésének jelentős növekedésében is megmutatkozik. Az elosztóhálózati engedélyes tájékoztatása szerint az elkövetkezendő 10 évben mintegy 14 db új elektromos alállomás (összesen 709 MVA beépített gépteljesítmény) létesítése válik szükségessé a növekvő energiaigények és az üzembiztonság fenntartása érdekében, amelyek terhelésfelfutástól függően, különböző prioritással épülhetnek meg. A villamoshálózati táppontok számára helybiztosítás szükséges, amely településrendezési szempontból is vizsgálandó. Az ELMŰ az új elektromos alállomások létesítését, bővítését az alábbi táblázatban szereplő helyszíneken tartja szükségesnek, amelyek településrendezési szempontú alkalmassági vizsgálata szükséges.

SOR SZ.	ALÁLLOMÁS	HRSZ	CÍM	BEAVATKOZÁS
1	Őrmező új alállomás	43999/3	XI. ker. – Egér út – Bazsalikom u. – Vasút által határolt terület	Új alállomás létesítése 2 db 132/11kV-os, 31,5 MVA-es transzformátorral
2	Tahi utca új alállomás	26648/1	XIII. kerület, Tahi utca 102-108	Új alállomás létesítése 2 db



				132/11kV-os, 31,5 MVA-es transzformátorral
3	Garay utca új alállomás	33109	VII. ker. - Garay utca 6-14	Új alállomás létesítése 2 db 132/11kV-os, 31,5 MVA-es transzformátorral
4	Kolosy tér új alállomás		a) II. ker. Nagyszombat u. – Slachta Margit rkp.– Szépvölgyi út – Seregély u. - Kecse u. által határolt terület b) II. ker. Szépvölgyi út – Slachta Margit rkp.– Komjádi Béla u. – Frankel Leó út – Ürömi u. által határolt terület	Új alállomás létesítése 2 db 132/11kV-os, 31,5 MVA-es transzformátorral
5	Esztergomi utca új miniállomás	25776/36; 25714/40	XIII. ker. Dunavirág u. 8	Új miniállomás létesítése 1 db 132/11kV-os, 16 MVA-es transzformátorral
6	Pók utca új alállomás		III. ker. - Pók u. – Városhal u. által határolt terület	Új alállomás létesítése 1 db 132/11kV-os, 31,5 MVA-es transzformátorral
7	Laczkovich utca bővítés		IX. ker. - Laczkovich utca	132kV-os gyűjtősín kiépítése, +1 db 132/11kV-os, 31,5 MVA-es gép beépítése
8	Westend új alállomás		VI-XIII. ker. - Alba u. - Vágány u. - Podmaniczky u. - Bulcsú u. - Lehel út által határolt terület	Új alállomás létesítése 2 db 132/11kV-os, 31,5 MVA-es transzformátorral
9	Galvani utca új alállomás		XI. ker. Hengermalom út – Duna - Kondorosi út – Kondorfa u. által határolt terület	Új alállomás létesítése 2 db 132/11kV-os, 31,5 MVA-es transzformátorral
10	Gazdagrét új alállomás		XII. ker. Érdi út – Dayka G. u. – Vadon u. – Birs u. – Rétiköz u. Hosszúréti u. – Lidérc u. – Törökbálinti út által határolt terület	Új alállomás létesítése 1 db 132/11kV-os, 31,5 MVA-es transzformátorral
11	Illatos út új alállomás		IX. Soroksári út – Duna által határolt terület az Illatos út és a Tagló utcák közötti szakaszon	Új alállomás létesítése 2 db 132/11kV-os, 31,5 MVA-es transzformátorral
12	Orczy tér új alállomás		VIII. ker. Baros u. - Orczy út – Üllői út - Szigony u által határolt terület	Új alállomás létesítése 2 db 132/11kV-os, 31,5 MVA-es transzformátorral
13	Rákospalota új alállomás		XV. ker. M3 bevezető - Szilas pihenőhely – Régi főtí út – Mogyoród útja által határolt terület	Új alállomás létesítése 1 db 132/11kV-os, 31,5 MVA-es transzformátorral
14	Vizafogó új alállomás	25884/4	XIII. ker. Vizafogó u. – Váci út – Dagály u. – Népfürdő u. Duna által határolt terület	Új alállomás létesítése 2 db 132/11kV-os, 31,5 MVA-es transzformátorral

Az új alállomási táppontok elhelyezéséhez kapcsolódnak a nagyfeszültségű főelosztóhálózati tervezett nyomvonalak, az alábbiak szerint.

SORSZ.	Távvezeték	Érintett terület	BEAVATKOZÁS
1	Őrmező 132kV-os csatlakoztatása	XI. ker. - Egér út	Albertfalva - Kelenföld II. felhasítása, 2x300m új kábel létesítése
2	Tahi utca 132kV-os csatlakoztatása	XIII. ker. - Tahi utca	Angyalföld - Zuglói I-II. kettős-T megcsatlakozása, 2x100m új kábel létesítése
3	Garay utca 132 kV-os csatlakoztatása	VII. ker. - Bethlen G. u. – Garay u. – Rottenbiller u.	Városliget - Erzsébetváros felhasítása, 500m + 400m új kábel létesítése

4	Kolosa tér 132kV-os csatlakoztatása	II. ker. - Szépvölgyi út – Lajos utca	Budaközép - Kaszásdűlő felhasítása, 2x300m új kábel létesítése
5	Esztergomi u. 132kV-os csatlakoztatása	XIII. ker. - Dunavirág utca	Angyalföld - Kötér I. felhasítása, 2x50m új kábel létesítése
6	Pók utca 132kV-os csatlakoztatása	III. ker. - Városhal utca	Angyalföld - Kaszásdűlő I. T megcsatlakozása, 100m új kábel létesítése
7	Laczkovich utca 132kV-os megerősítése	IX. ker. - Laczkovich utca – Soroksári út – Szabadkai út	Laczkovich utca - Pesterzsébet új létesítés, 4,1 km új kábel létesítése
8	Westend 132kV-os csatlakoztatása	VI-XIII. ker. - Bulcsú u. – Szabolcs u.	Angyalföld - Katona felhasítása, 2x1km új kábel létesítése
9	Fót 132kV-os megerősítése	XV-XVI. ker. - Szlovák út – Külső Fóti út	Fót - Mátyásföld összekötő új létesítés, 10km új kábel létesítése
10	Galvani utca 132kV-os csatlakoztatása	XI. ker. - Galvani utca	Albertfalva - Kelenföld I. felhasítása, 2x500m új kábel létesítése
11	Gazdagrét 132kV-os csatlakoztatása	XI. ker. - Sasadi út	Órmező - Gazdagrét új létesítés, 5km új kábel létesítése
12	Illatos út 132kV-os csatlakoztatása	IX. ker. - Illatos út	Tervezett Laczkovich - Pesterzsébet felhasítása, 2x100m új kábel létesítése
13	Orczy tér 132kV-os csatlakoztatása	VIII. ker. - Korányi Sándor utca	Népliget - Csarnoktér I. felhasítása, 2x500m új kábel létesítése
14	Rákospalota 132kV-os csatlakoztatása	XV. ker. - Külső Fóti út	Tervezett Fót - Mátyásföld felhasítása, 2x100m új kábel létesítése
15	Vízafogó 132kV-os csatlakoztatása	XIII. ker. Vízafogó u.	Angyalföld - Kötér II. felhasítása, 2x200m új kábel létesítése

A településszerkezetre hatást gyakorol a nagyfeszültségű távvezetékek nyomvonala és biztonsági övezete, valamint a légvezetékes hálózatra kapcsolódó elektromos állomások területigénye.

Jellemzően önkormányzati megkeresések alapján több helyen tervezett a 120 kV-os távvezetékek kábeles kiváltása, amely a műszaki-gazdasági megállapodások sikerességének függvényében tud megvalósulni.

A XIII. kerületben az Angyalföldi alállomás és Kötér alállomás közötti, az Esztergomi út mentén 1,3 km hosszú szakaszon húzódó 120 kV-os rendszer földkábeles kiváltása hosszabb ideje kerületi szándék. Szintén jelentős és költséges beavatkozást igényel a Zuglói–Angyalföld alállomások közötti, a Rákospatak, majd a Göncöl utca mentén az Angyalföldi alállomás felé haladó, 5,2 km hosszú távvezeték szakasz átépítése, amelynek közterületen történő földkábeles kiváltásával a patak tervezett revitalizációja rendezettebb formában valósulhat meg, valamint a Tahi utca menti tervezett alállomás is kisebb területigénnyel épülhet meg.

A III. kerületi Aranyhegy térségében a Kaszásdűlő alállomásból kiinduló 120 kV-os távvezeték 3,8 km-es szakaszának kiváltása szintén a lakóövezettel való konfliktus feloldása miatt javasolható.

A X. kerületben, Újhegy térségében a Kóbánya alállomás 120 kV-os távvezetékei – amelyek a XVIII. kerületet is érintik – hasonlóan konfliktust jelentenek a lakóterületi környezettel, azok kiváltása szintén előnyös.

A XXII. kerületben a 220 kV-os és 120 kV-os távvezetékek jellemzően családi házak felett haladnak, ezen kívül a hegygerincet átszelő nyomvonaluk tájképromboló hatású, emiatt földkábeles kiváltásuk javasolt. Ezek a légvezetékek a XI. kerületi Albertfalva 220/120/10 kV-os alállomásba haladnak egymástól független, de közel párhuzamos nyomvonalvezetéssel (a 220 kV-os távvezeték a Dunamenti Hőerőmű irányából, míg a kétrendszerű 120 kV-os távvezeték Diósd alállomás felől érkezik). A 120 kV-os kétrendszerű távvezeték egyik rendszere a szintén a kerületben található, Rózsakert alállomást táplálja meg.

Távlati javaslatként fogalmazható meg továbbá több, településszerkezetet befolyásoló elektromos alállomás átépítése vagy áthelyezése, amelyek jövőbeni megvalósulása egyes területek fejleszthetőségének akadályait feloldják:

- a Népliget alállomás gazdasági területre történő áthelyezésével a jelenleg elfoglalt terület új, a környezetébe jobban illő funkciót kaphat,
- a Kelenföld alállomás áthelyezésével lehetőség nyílna az Infoparkkal szomszédos terület fejlesztésére,
- az Albertfalva alállomás átépítésével vagy áthelyezésével a XI. kerületben jelentős fejlesztési korlát szűnhet meg.

Folyamatban vannak továbbá olyan irányú fejlesztések is, amelyek lehetővé teszik, hogy kisebb térszerkezeten nagyobb mennyiségű energiát továbbítson a hálózat, ezek az ún. kompakt távvezetékek. Ezek a rendszerek keskenyebb nyomvonalat és kisebb védőtávolságot igényelnének.

A középvezetési hálózaton tervezett fejlesztéseket tekintve az ELMŰ stratégiai céljainak megfelelően a fogyasztói igényekhez, egyéb városfejlesztésekhez igazodva a közvetlen ellátásokon, kiváltásokon túl a fogyasztókat terhelő költségek és ellátásbiztonság érdekében folytatni kívánja a hálózat egyszerűsítését, ívesítését, a legrosszabb hibastatisztikával rendelkező kábelek cseréjét, a nagy fogyasztói számú, hosszú középvezetési vonalak rövidítését, a fent említett 120 kV/KöF alállomások hálózati beillesztését.

### **Fényszennyezés elleni védelem**

Az OTÉK a fényszennyezést a következőképpen definiálja: olyan mesterséges zavaró fény, ami a horizont fölé vagy nem kizárólag a megvilágítandó felületre és annak irányába, illetve nem a megfelelő időszakban világít, ezzel káprázást, az égbolt mesterséges fénylését vagy káros élettani és környezeti hatást okoz, beleértve az élővilágra gyakorolt negatív hatásokat is. (Utóbbi a rovarvilág és madárvilág életmódváltozását, élettér áthelyeződését, a tápláléklánc módosulását takarja.)

Budapest, mint Magyarország legnagyobb városa, egyben a legjelentősebb fényszennyezéssel is érintett az országban. Az épületek belső megvilágítása és a közvilágítás mellett jelentős fényszennyezési tényezők a reklámfelületek, és a díszvilágítással ellátott épülethomlokzatok.

A mesterséges fény káros és általában megszüntethető (csökkentendő mértékű) elemei az eltékozolt energia, a káprázást kiváltó hatások, birtokháborítás fényvel (az ablakon beszűrődő fény), az állatvilág zavarása, az éjszakai égbolt fényeinek észlelhetetlensége, valamint az élettani éjszaka egészségkárosító zavarása, mely hormonháztartási problémákkal járhat. A fényszennyezés káros hatásainak kutatás még kezdeti fázisban tart, de már több országban, így hazánkban is megkezdődött a fényszennyezés mérséklésére irányuló szabályozás megalkotása. Magyarországon az OTÉK tartalmaz előírásokat e speciális környezetterhelésre vonatkozóan:

- az építményt és részeit, az önálló rendeltetési egységet, helyiséget úgy kell megvalósítani, hogy a környezet higiéniáját és a rendeltetésű használok egészségét ne veszélyeztesse fényszennyezés;

- az építmény és annak részeinek tervezése, megvalósítása és bontása során törekedni kell a fényszennyezés mérséklésére;
- az építmény megvilágítását, a köz- és díszvilágítást, a fényreklámot és a hirdetőberendezést úgy kell elhelyezni és kialakítani, hogy a fényhatás fényszennyezést ne okozzon.

A rendelet utóbbi előírása gyakorlatilag minden kültéri világításra vonatkozik. Az úttest és járda szabványos megvilágításánál alapkövetelmény elkerülni a túvilágítást és a definíciónak megfelelően olyan világítási berendezéseket használni, amelyek a leghatékonyabban csak a szükséges helyre világítanak. Ezzel megvalósíthatók a rendelet előírásai, egyben korszerű energiahatékony megoldások születhetnek.

Példaként: a világörökségi belváros vonzó városképéhez hozzájárul a műemlékek esti megvilágítása, így azok megszüntetése természetesen nem lehet cél, de a fényszennyezés mérséklendő a megvilágítás optimalizálásával, valamint a megvilágítás időbeli korlátozása által. Díszvilágítás esetén elkerülendő a megvilágítandó épületet elkerülő jelentős mennyiségű, az égboltot megvilágító fény. Számos példát találunk arra, hogy csak a kibocsátott fény töredéke hasznosul. Megfelelő ernyőzéssel technikailag már megoldható, hogy csak oda világítsunk, ahol arra szükség van.

A reklámra szolgáló világítások tényleges haszna sok esetben megkérdőjelezhető. Az égboltot megcélzó fénynyalábok, amelyek több tíz kilométeres távolságra is elcsúfítják az égboltot, zavarják az élővilágot (pl. a költöző madarakat), egyértelműen kiszűrendők a rendelet alapján. Az elterjedten alkalmazott járdába süllyesztett, felfelé világító fényvetők sem felelnek meg a szabályozásnak. Megvalósítják a definíció szerinti fényszennyezést, káprázást és azzal balesetet okozhatnak.

A kiforrott LED technológia energiahatékonyság szempontjából kedvező megoldásokat nyújt, de csak körültekintő alkalmazás esetén. Többek között a hideg fehér LED-ek erős kék fényű komponense jelentősen hozzájárulhat a fényszennyezéshez mind egészségügyi, mind pedig éjszakai tájképi szempontból is.

A fényszennyezés elleni védelem alapja a jól átgondolt, (energia)takarékos, célirányos (felesleges kibocsátástól mentes), önkorlátozó világítás, illetve világítási technológiai alkalmazása.

### Közvilágítás

A közelmúltban az energiahatékonysági projektek és fejlesztések a főváros közvilágítási hálózatát is érintették. A korszerűtlen lámpatestek fokozatos cseréjéhez – ugyanazon megvilágítási szint tartása mellett – a beépített teljesítmény csökkenése párosul, ezáltal az energiafelhasználáshoz kapcsolható környezetterhelés és üzemeltetési költség mérséklődik. A közvilágítási hálózaton mára mintegy 9000 db LED-es lámpatest működik.

2014 őszén valósult meg a Rákóczi-híd világításának LED-es technológiával történő fejlesztése. A világítás beépített teljesítménye a korábbi 32 kW-ról a felére csökkent, ez évente több mint 74 000 kWh megtakarítást jelent.

2016. évben megvalósult korszerűsítések a következők:

- IV. kerület Füredi úti lakótelepen 341 db LED-es lámpatest cseréje;
- X. kerület Kőbánya kertváros területén 276 db szabályozható LED-es lámpatest cseréje valósult meg, mely berendezések távfelügyeleti rendszerrel együtt épültek ki;
- Petőfi híd korszerűsítése, amely során 34 db meleg fehér fényű LED világítótest került felszerelésre, ezzel befejeződött a budapesti hidak BDK Kft. által elvégezhető LED-es közvilágítás korszerűsítése (Rákóczi híd, Árpád híd, Petőfi híd), a Lánchíd köz- és díszvilágításának megújítása a híd teljes korszerűsítésével egyidejűleg valósul meg.

A 2016-ban megvalósított beruházások beépített teljesítmény csökkenéséből fakadó 2017. évre vonatkozó megtakarítás 34 kW-ot képvisel.

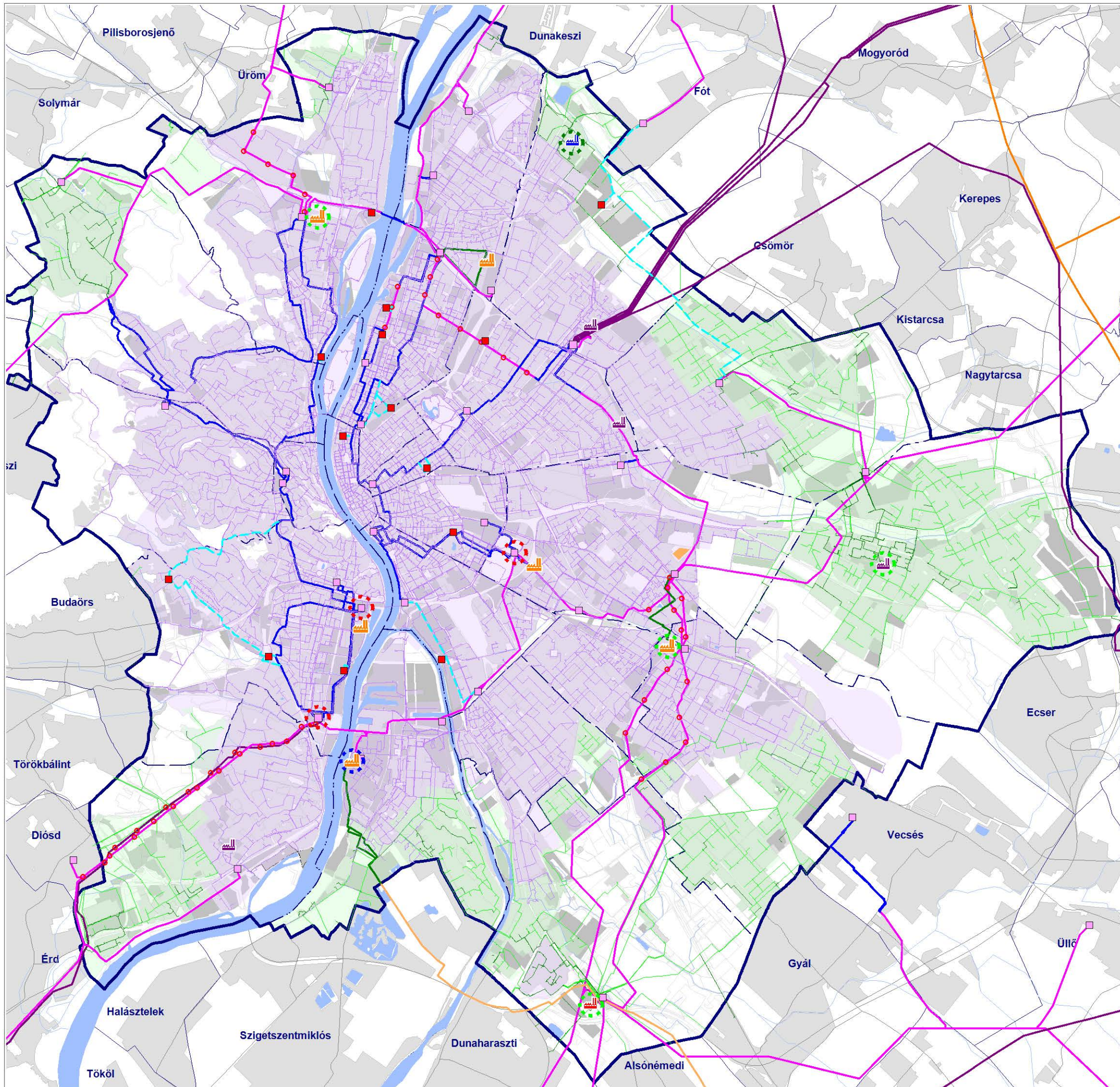
# BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

## KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA

### VILLAMOSENERGIA-HÁLÓZATOK ÖSSZEFÜGGÉSEI

Jelmagyarázat.

Meglévő	Tervezett	
		400 kV-os átviteli hálózati távvezeték (MAVIR)
		220 kV-os átviteli hálózati távvezeték (MAVIR)
		120kV-os átviteli hálózati távvezeték (MAVIR)
		120 kV-os átviteli hálózati földkábel (MAVIR)
		120 kV-os főelosztóhálózati szabadvezeték (ELMŰ)
		120 kV-os főelosztóhálózati földkábel (ELMŰ)
		20 kV-os légvezeték
		20 kV-os földkábel
		10 kV-os kábel
		10 kV-ról ellátott terület
		20 kV-ról ellátott terület
		Megújuló energiaforrások hasznosítására kijelölt terület
		Erőmű
		Fűtőmű
		Hulladékhasznosító Mű
		Állomás
		Átépítendő távvezeték
		Átépítendő elektromos állomás
		Erőművi fejlesztés
		Megújuló energiaforrások, hulladékok energetikai hasznosítása
		Beépítésre szánt terület
		Változással érintett terület
		Kerülethatar
		Közigazgatási határ





A 2017. évben Budapest XIV. kerület Füredi úti lakótelep II. ütemének kapcsán 139db LED-es lámpatest cseréje, valamint a Szentendrei út 11-es út szakaszán 326 db LED-es lámpatest cseréje történt meg. A 2017-es évben megvalósult beruházások kapcsán a beépített teljesítmény 37 kW-tal csökkent.

A nem szabályozható nátrium lámpák LED-re való lecserélése folyamatban van, a Fővárosi Közgyűlés 2017. augusztus 30-i ülésén jóváhagyta a mintegy 7000 db lámpatest LED-es korszerűsítését 2018-2019 között.

2018-ban 4052 db világítótest felszerelése történt meg, néhány területen, a szabványos megvilágítás biztosítása érdekében felszerelésre került további 153 db LED világítótest. A 2018-as beruházásokból fakadóan a beépített teljesítmény csökkenése 195 kW volt.

2020-ban további mintegy 2000 db világítótest LED korszerűsítése tervezett, aminek várható energiamegtakarítása további mintegy 77 kW-ot jelent.

A BDK Innovációs és Technológiai Minisztériumnak benyújtott előzetes projekt tervezete 40 ezer lámpatest LED-esítését tartalmazza a 2021–2024 közötti időszakban. A projekt által jelentős költségmegtakarítás lenne elérhető, hiszen az energiahatékony, (okos eszköz csatlakoztatóval ellátott) LED-es eszközök beszerelése mellett az okos mérés távfelügyeleti, illetve le/felszabályozó eszköz és a mérést szolgáló kapcsolószekrények telepítése is a projekt részét képezheti.

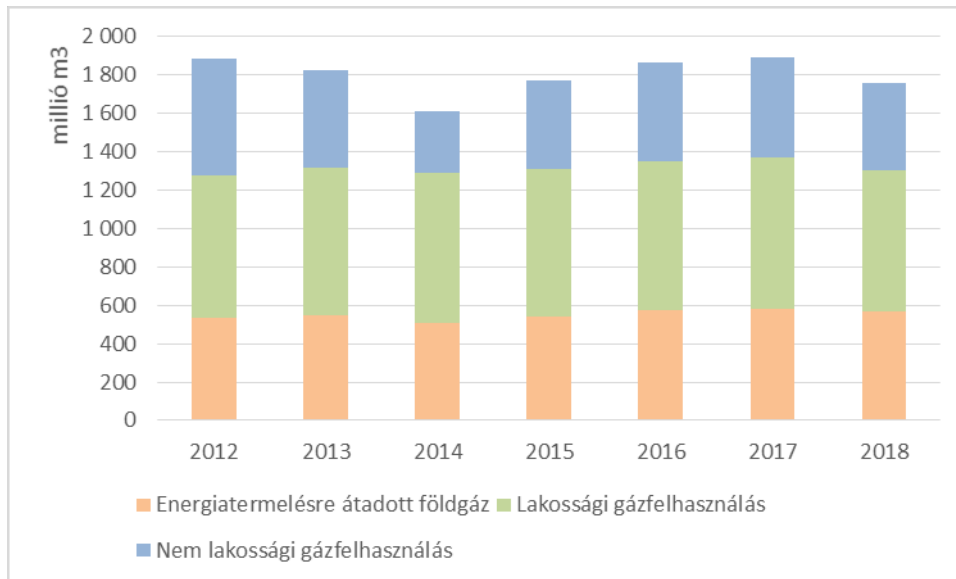
A „Smart Pole” projekt az ELMŰ-ÉMÁSZ és Budapest Főváros Önkormányzata közötti szoros együttműködés és a kísérleti projekt társfinanszírozásában ugyancsak résztvevő BDK, valamint stratégiai partnereik, a Hofeka és a NETvisor közreműködésének eredményeként valósult meg.

A digitalizáció elsősorban a városi környezetben hoz változást a munkánkban és életünkben. A változásokra adott válaszként és annak élenjárójaként öt okos közvilágítási oszlopot létesítettek Budapest belvárosában. Az oszlopok innovatív funkciói – WiFi, videós térfigyelés, vészvívó, rendelkezésre állást kijelző elektromos járműtöltők, környezetérzékelő szenzorok, programozható LED-kijelzés (reklámfelület), magas színvonalú LED fényforrások – gazdagítják a közterületek funkcióit, az utca képét.

### 3.5.2.2. GÁZELLÁTÁS

A fővárosi gázhálózat kiépítettsége közel 100%-os, emellett jelentős tartalékkapacitással rendelkezik. A kizárólagosság szabályozásának hiányában a gázellátás infrastruktúrájával párhuzamosan – az V., VI., VII., XVI. és XXIII. kerületek kivételével – elérhető a távhőszolgáltatás is. A párhuzamos infrastruktúrák megléte többlet üzemeltetési költséget jelent. A kihasználtság mindkét rendszeren alacsonyabb, a változó fogyasztói igényekhez a költséges infrastruktúra nem illeszthető folyamatosan. Az energiatermelésre felhasznált földgáz mennyiségében az földgáz elosztóhálózati engedélyes adatai alapján 2014. évi mélypont óta növekedés figyelhető meg, 2018-ban energiatermelésre mintegy 565 millió m<sup>3</sup> került átadásra. A lakossági fogyasztók 2018. évben mintegy 741 millió m<sup>3</sup> földgázt használtak fel Budapesten, amely az előző évhez képest 6%-kal volt alacsonyabb. Az alábbi diagram az NKM Földgázhálózati Kft. (korábban: FŐGÁZ) adatai alapján mutatja az éves földgázfelhasználás szerkezetét Budapesten.

147. ábra: Éves földgázfelhasználás alakulása Budapesten



(Forrás: NKM, FŐGÁZ, 2019)

A villamosenergia-ellátás alfejezetben említett Csepel III Erőmű gázellátása érdekében Taksony–Csepel DN600, PN63 szállítóvezeték építése tervezett, amely kb. 14 km új szállítóvezeték építését jelenti a meglévő Csepel csomópont és a Vecsés–Ercsi DN600-as földgázszállító vezeték között. A tervezett nyomvonallétesítéshez jelen pillanatban részletes adat nem áll rendelkezésre.

A Hárshely gázátadó állomás és az azt megtápláló Solymárvölgy–Hárshely DN250, PN40 kb. 7 km földgázszállító vezeték biztonsági sávjának környezetében az elmúlt időszakban bekövetkezett beépítettség növekedés miatt a gázátadó megszüntetése javasolható, amennyiben a jelenlegi és jövőbeni felhasználói igények a meglévő egyéb gázátadó állomásokról kielégíthetők.

A főváros energiaellátása alapvetően gázbázisú, a gázhálózat a fogyasztók ellátásához kellő mértékben kiépült. A városfejlesztési koncepció célkitűzéseivel összhangban a megújuló energiaforrások részarányát növelni kell, hozzájárulva hosszú távon a gázigények csökkenéséhez és a földgázimport-függőség mérséklődéséhez. A megújuló energiaforrások fokozatos energiaellátó-rendszerbe integrálására a fővárosi távhőhálózat megfelelő alapot biztosíthat.

2018-ban az NKM (korábban: FŐGÁZ) az Óbudai Gázgyár területén üzemelő nyomásszabályzót és a Szentendre felől érkező nagynyomású gázvezetékét átállította 6 bar nagyközepnyomásra. Az elmúlt években egyéb, jelentős hálózatfejlesztés a fővárosi gázhálózaton nem történt.

### 3.5.2.3. TÁVHŐ- ÉS GŐZELLÁTÁS

A legtöbb távfűtött lakás (a bekapcsolt állomás 37%-a) Budapesten található, a fővárosi lakások 26%-ában érhető el a távhőszolgáltatás. A fővárosban az elmúlt néhány évben a távfűtött lakások száma növekszik, az értékesített hőmennyiség 10 000 TJ körül ingadozik.

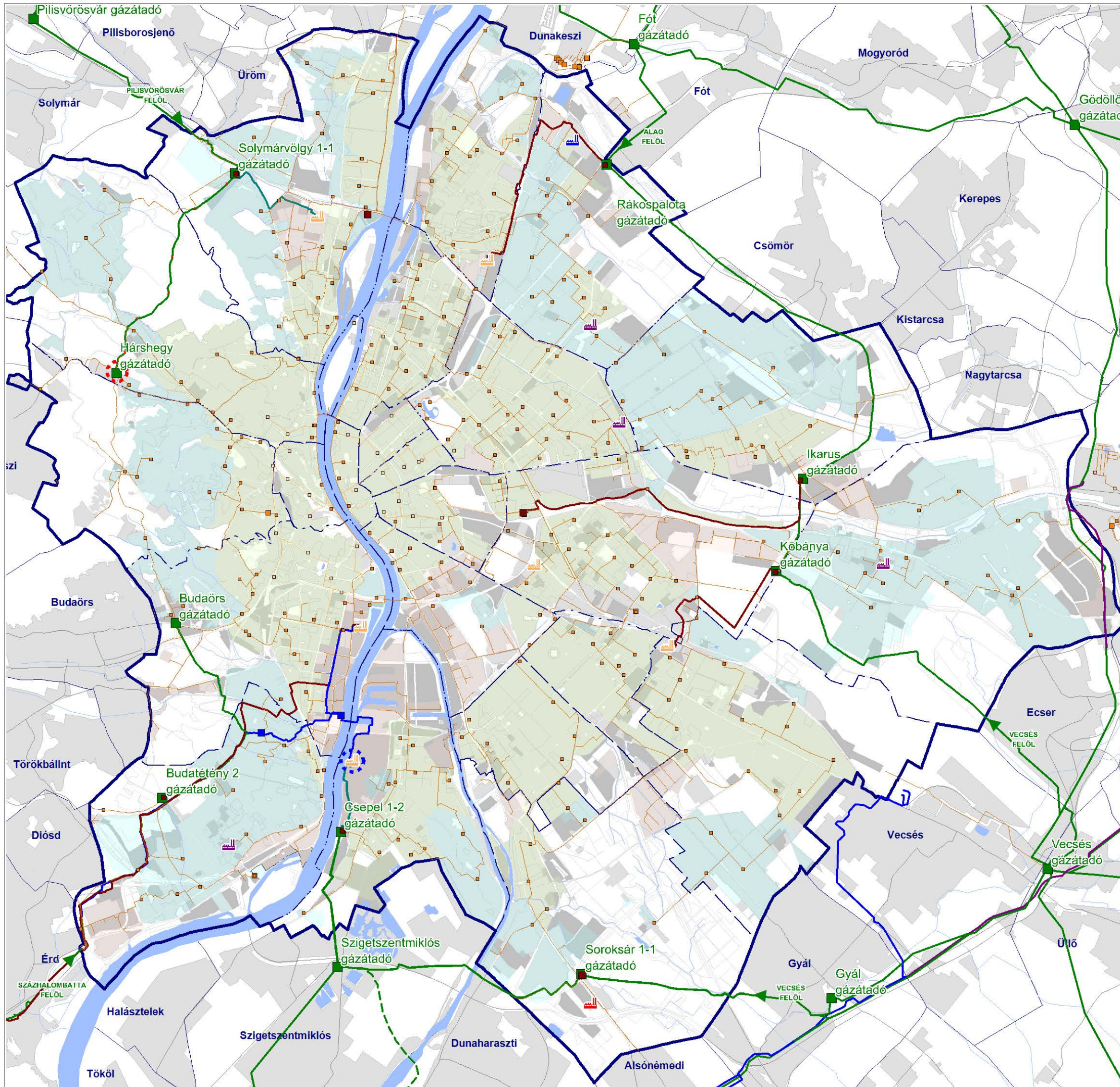
A szolgáltatott hő jelentős mértékben (több mint 50%-ban) energetikailag hatékony módon, villamos energiával kapcsolatosan kerül előállításra. A távhőszolgáltatás környezetvédelmi szempontból is előnyös, mivel az alternatívájaként elsősorban alkalmazott gázfűtés és az egyéb egyedi fűtési rendszerek növelik a szén-dioxid és egyéb légszennyezők, köztük a szállópor kibocsátást.



# BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

## KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA

### GÁZHÁLÓZATOK ÖSSZEFÜGGÉSEI

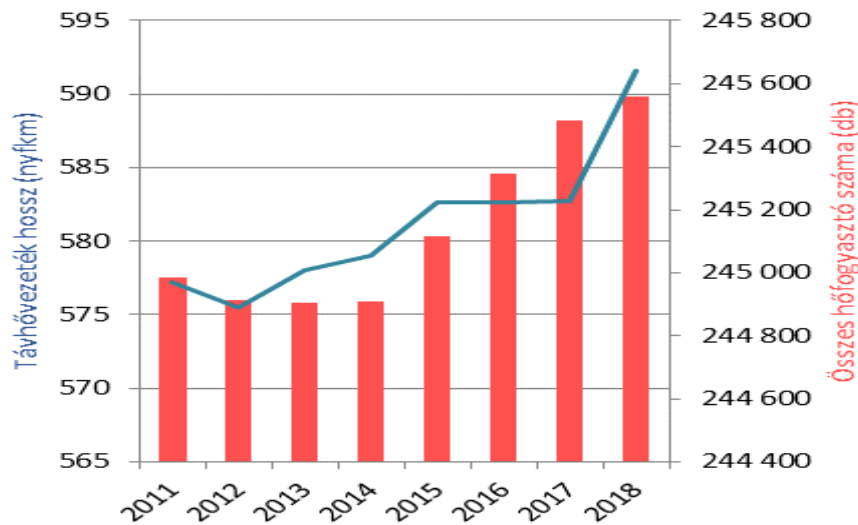


**Jelmagyarázat:**

Meglévő	Tervezett	Leírás
		Nagynyomású földgáz szállítóvezeték (FGSZ, MGT)
		Nagynyomású földgáz célvezeték
		Nagynyomású földgáz elosztóvezeték (NKM)
		Nagyközépnomású elosztóvezeték (NKM, TIGÁZ)
		Középnomású gázvezeték (NKM, TIGÁZ)
		Kőolajvezeték (MOL)
		Termékvezeték (MOL)
		Gázátadó állomás (FGSZ)
		Szakaszoló állomás (MOL)
		Nagynyomású nyomásszabályzó (NKM)
		Nagy-középnomású nyomásszabályzó (NKM)
		Középnomású nyomásszabályzó (NKM)
		Erőmű
		Fűtőmű
		Hulladékhasznosító Mű (FKF)
		Megszűnő gázátadó állomás
		Erőművi fejlesztés
		Megszűnő gázvezeték
		Nagy-középnomással ellátott terület
		Növelt kisnyomással ellátott terület
		Kisnyomással ellátott terület
		Beépítésre szánt terület
		Változással érintett terület
		Kerülethatár
		Közigazgatási határ



148. ábra: Fővárosi távhálózat jellemző éves adatai



(Forrás: FŐTÁV, 2019)

Energiahatékonyság növelése céljából folyamatban van a budapesti hőgyűrű kiépítése, illetve a Kéménymentes belváros projekt megvalósítása, amely az energiahatékonyság növelése mellett nagy hatással van a fenntartható, élhetőbb környezet megteremtésére a szállópor nagymérvű csökkentése révén, illetve jelentős klímavédelmi hatást is elér a CO<sub>2</sub> csökkentésen keresztül (a budapesti hőgyűrű kiépítésével 162 ezer tonna/év CO<sub>2</sub> kibocsátás megtakarítása realizálható a tervek szerint). Az energiahatékonyság fokozását és a megújuló energiák használatának növelését érintő EU-s és hazai célok eléréséhez a távhőszektor ez irányú fejlesztései szükségesek.

A fővárosi távhálózat független távhőközreiteinek összekapcsolása céljából kooperációs gerinchálózat kialakítása jellemzően DN600–DN800 átmérővel valósul meg, amelynek elemei ütemezetten épülnek meg. Ezen stratégiai cél megvalósulásával lehetőség nyílik új, versenyképes hőforrások hőtermelésbe vonására, valamint új területek ellátására is.

A stratégiai gerincevezetékek fejlesztésének köszönhetően 2018-ban több mint 40 MW új fogyasztó kapacitás került bekötésre a fővárosi távhőrendszerbe. A szigetüzemű hőközreiteket összekötő távvezetékek a becslések szerint összesen mintegy 200 MW (1080 TJ/év) fogyasztói piacbővítés lehetőségét hordozzák magukban.

Jelenleg folyamatban van a távhővezeték Budáról Pestre történő Erzsébet hídi átvezetése, valamint a gerincevezeték megvalósítása a belvárosi Városháza végponttal.

Tervezett stratégiai célú gerincevezeték fejlesztések:

- Észak-budapesti hőközreitek összekapcsolása az Árpád hídon keresztül a Budapest XIII. kerületében lévő távhővezeték hálózattal;
- Belváros (elsőként a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal) elérése a dél-budai rendszerből az Erzsébet hídon keresztül, a kéménymentes Belváros megalapozása;
- Az észak-pesti körzet és a Dél-Buda-Belvárosi ág összekapcsolása (Párkány utca-Erzsébet híd pesti hídfő);
- Városligeti kooperáció kialakítása (XIII. kerület, Kassák L. u.-Városliget, Füredi FM, Kispesti Erőmű);
- Újpalotai és kispesti hőközreitek kapcsolatának kialakítása (Újpalotai FM-Füredi FM-Kispesti Erőmű) a „hulladékból energia” kapacitások minél teljesebb körű nyári kihasználtságának biztosítására;

- Rákóczi hídi vezeték kapacitásbővítése a Budafoki út - Vágóhíd utca közötti szakaszon, új vezeték kiépítése a Rákóczi hídon, növelve ezzel a VIII. és IX. kerületi fogyasztók ellátásbiztonságát, valamint megvalósítva új fogyasztók távhőre csatlakoztatásának lehetőségét;
- XXI. Csepeli erőműtől a Weiss Manfréd úti csomópontig DN800-as távhő gerincvezeték megvalósítása;
- Weiss Manfréd úti csomóponttól a Kőbánya-Kispest összekötő gerincvezetékig DN700-as távhő gerincvezeték megvalósítása;
- Weiss Manfréd úti csomóponttól a Kelenföldi hőköri ellátóvezetékének 2 x DN 800-as dimenzióban történő megvalósítása.

A távhőrendszerek összekapcsolása jelentősen hozzájárul a főváros környezetvédelmi célkitűzéseinek eléréséhez, mivel a kevésbé hatékony egyedi fűtési módok energetikailag kedvezőbb hőtermelési módokkal történő kiváltásával, új fogyasztók távhővel történő ellátásával jelentős mennyiségű tüzelőanyag megtakarítást tesz lehetővé, ezáltal számottevően hozzájárul a szabályozatlan helyi kibocsátás és az üvegházhatású gázkibocsátás csökkentéséhez. Az új gerincvezetékek megvalósításával a kéménymentes belváros lehetősége megteremthető, amely révén nagymértékben csökkenhet a főváros szállópor terhelése (helyenként még szilárd tüzelőanyag felhasználása kerül kiváltásra), jelentősen javítva az érintett lakosság életkörülményeit. A számítások szerint csak Budapesten 45 ezer belvárosi lakás távhőre állítása 67 ezer tonna CO<sub>2</sub> és 80 tonna egyéb káros anyag csökkenést eredményezne.

A településszerkezetre gyakorolt hatást tekintve megemlítendő, hogy a távhőhálózat egyes – vizsgálat szerinti – szakaszai magasvezetésben létesültek, ami együtt jár az érintett területek hasznosíthatóságának korlátozásával. Másrészt városképi szempontból is előnytelen megjelenésű a tartószerkezeten elhelyezett csőhálózat, így javasolt a mélyvezetésűvé alakítás elsősorban:

- a Mocsáros dűlő területén,
- a Szerémi út mentén és
- az Elem utca mentén.

A X. kerületben ipari létesítmények gőzellátását biztosító, a BERT és a Veolia Energia Magyarország Zrt. tulajdonában lévő Kőbányahő Kft. gázturbinás erőművet üzemeltet, ipari és egyéb (pl. sportlétesítmények) fogyasztókat lát el gőzzel. A gőzhálózat tartószerkezeten elhelyezett magasvezetésű nyomvonalai korlátozást jelentenek, nyomvonalukat érintő egyéb fejlesztés alkalmával mélyvezetésre történő kiváltásuk javasolt, valamint a feleslegessé vált üzemen kívüli vezetékszakaszok megszüntetése kívánatos.

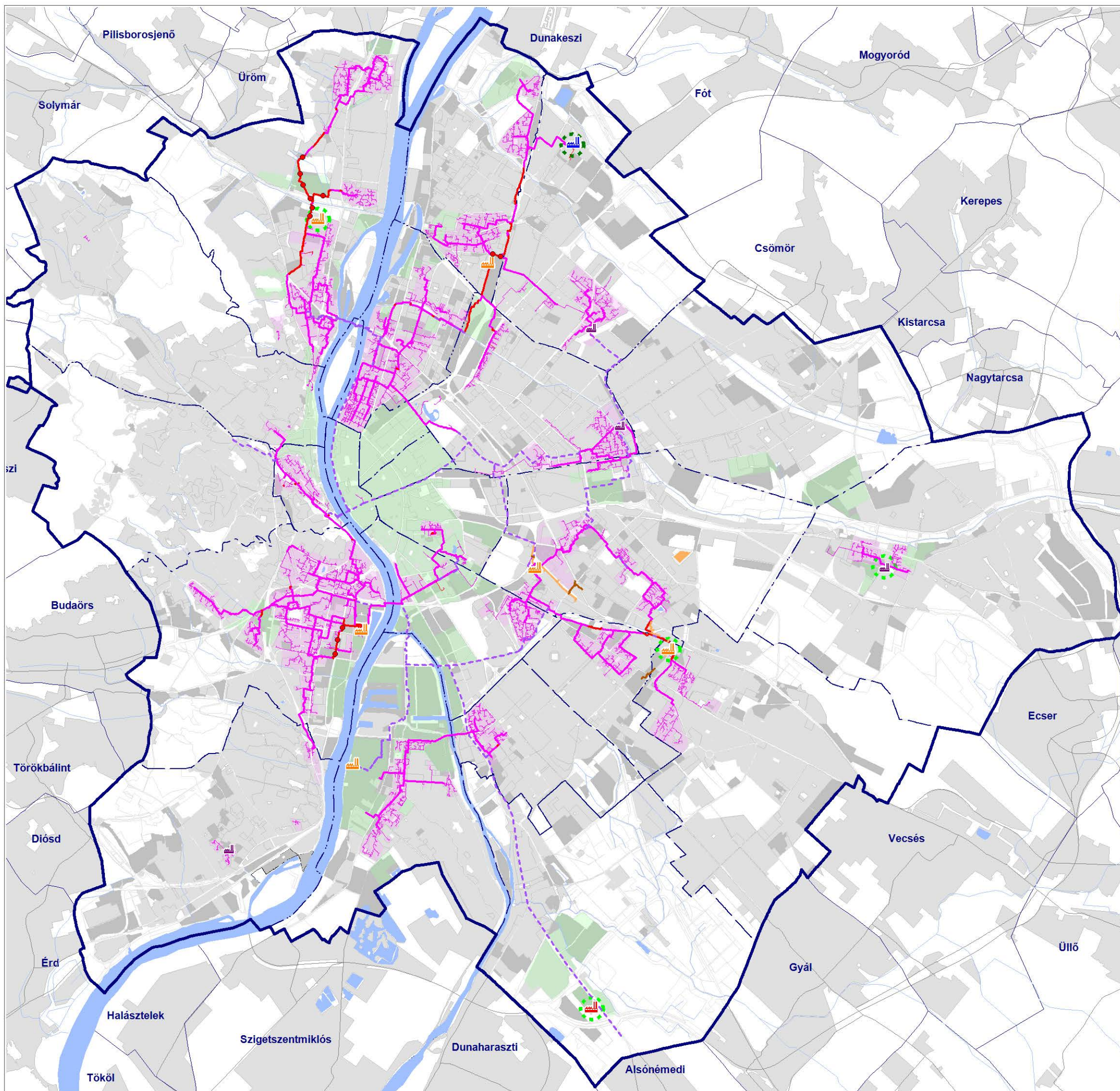
# BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

## KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA

### TÁVHŐHÁLÓZATOK ÉS MEGÚJULÓ ENERGIAFORRÁSOK HASZNOSÍTÁSÁNAK ÖSSZEFÜGGÉSEI

Jelmagyarázat:

Meglévő	Tervezett	
		Távhő gerincvezeték (magasvezetésű)
		Távhő gerincvezeték (mélyvezetésű)
		Távhő elosztóvezeték
		Gőzvezeték (magasvezetésű)
		Gőzvezeték (mélyvezetésű)
		Erőmű
		Fűtőmű
		Hulladékhasznosító Mű (FKF)
		Átépítendő vezeték
		Távfűtéssel ellátott terület
		Megújuló energiahasznosítás céljára szolgáló terület
		Erőművi fejlesztés
		Megújuló energiaforrások, hulladékok erőművi hasznosítása
		Beépítésre szánt terület
		Változással érintett terület
		Kerülethatar
		Közigazgatási határ





### 3.5.3. ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS

A főváros vezetékes és vezeték nélküli táv- és hírközlési hálózata a vizsgálatok alapján megfelelő, a helyzetelemzés és értékelés alapján folyamatos fejlődés figyelhető meg mind a szolgáltatások területi lefedettsége, mind az elérhető sávszélesség terén.

Az elektronikus hírközlésről szóló 2003. évi C. törvény szerint a település tervezésénél, rendezésénél, utak és közművek építésénél, korszerűsítésénél, egyéb építmények és más létesítmények megvalósításánál, felújításánál – a külön jogszabályban meghatározott módon – biztosítani kell az elektronikus hírközlési építmények elhelyezésének lehetőségét. Az elhelyezés területét a 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet 26. § (1) bekezdése szabályozza, további műszaki iránymutatást az MSZ 7487 számú szabvány ad, míg az elhelyezés engedélyezésének feltételeit a 14/2013. (IX. 25.) NMHH rendelet, továbbá a 8/2012. (I. 26.) NMHH rendelet határozza meg.

A hírközlési szolgáltatók elkötelezettek a "Digitális Jólét Program" mellett, így a Közép-Magyarországi régióban is jelenleg jelentős hálózatfejlesztéseket hajtanak végre vezetékes és vezeték nélküli hálózataikon egyaránt. E fejlesztések közt saját és állami finanszírozású optikai hálózat fejlesztési projektek is futnak, amelyek több tízezer háztartást érintenek. Az Újgenerációs NGA és felhordó hálózatok fejlesztéséhez nyert támogatások nemzetgazdasági szempontból kiemelt ügyek.

A Digitális Nemzet Fejlesztési Program keretein belül megvalósuló fejlesztések kapcsán túlnyomóan optikai hozzáférési hálózatot építenek ki a szolgáltatók, amelyhez település beépített környezetben elsősorban a meglévő alépítmény hálózatokat, míg a külterületeken, illetve ritkábban beépített területeken saját, vagy az elektromos kifeszültségű, meglévő oszlopsorokat terveznek igénybe venni.

Általánosságban elmondható, hogy minden profitorientált szolgáltató – működjön az bármely iparági területen – alapvetően valós vagy vélelmezett ügyféligények alapján jelöli ki a fejlesztési területeit, kivételt képeznek ez alól a szerződésekben vállalt kötelezettség miatti fejlesztések.

#### *Vezetékes elektronikus hírközlés*

A szolgáltatók között verseny folyik az előfizetők minél jobb kiszolgálása érdekében. Ennek kapcsán mindent megtesznek azért, hogy a vezetékes hozzáférési hálózatuk minél nagyobb, de legalább 30–100 Mbps, sávszélességűvé váljon, melyhez sok esetben utcai rendezők, föld feletti szekrények cseréje szükséges. A fejlesztések során elsősorban optikai, FTTH hálózatok fejlesztése a cél.

A főváros területén a Magyar Telekom rendelkezik a legnagyobb kiterjedésű alépítmény hálózattal. Sok helyen a szolgáltatók egymással párhuzamos alépítményeket építettek ki, de az új kábeleket sok esetben bérelt csőhálózatban helyezik el.

A magyar Nemzeti Infokommunikációs Stratégia 2014–2020 (NIS) célkitűzése a teljes lakosság számára legalább 30 Mbps, 2020-ra pedig a háztartások felének 100 Mbps sebességű, új generációs hozzáférési hálózati (NGA) lefedettséget biztosítson.

További jelentős célkitűzések:

- a digitálisan írástudatlanok aránya csökkenjen 30% alá,
- a felnőtt lakosság legalább 85%-a váljon rendszeres internethasználóvá,
- a felnőtt lakosság 50%-a vásároljon online.

### Vezeték nélküli elektronikus hírközlés

A mobil ellátás piaci alapokon és saját szolgáltatói előírásokon létesül, amelynek a törvényi háttére biztosított.

A mobilszolgáltatók hálózatában több százas nagyságrendben üzemelnek önálló antennatartó szerkezetek (tornyok) és társasházakon elhelyezett – jellemzően 6 méteres oszloptartó magasságot nem meghaladó – antennatartó szerkezetek.

A szolgáltatók törekszenek arra, hogy a műszaki lehetőségek és ésszerűség szem előtt tartása mellett a lehető legnagyobb számosságban más társszolgáltatókkal közös tartószerkezetekről biztosítsák a szolgáltatásaikat.

Az elkövetkező 5 éves időtávban kezdetét veszi az 5G hálózatok kiépítése, mely városi környezetben feltételezi a "small cells" cellás elv alkalmazását, melynek velejárója, hogy nagyon nagyszámú új sugárzó elhelyezése válik szükségessé, melyek segítségével a mai 4G hálózatok által nyújtott sávszélességhez képest nagyságrendileg nagyobb sávszélesség válik biztosíthatóvá és elérhetővé az előfizetők számára.

A szolgáltatók folyamatos lefedettség növelésre és üzembiztonságra vonatkozó fejlesztéseinek köszönhetően a nagyfontosságú pont-pont összeköttetések száma, és ezáltal a magassági korlátozással érintett terület csökkent. Az optikai hálózatfejlesztések eredményeként számos korlátozás létjogosultsága megszűnt. A Táv- és hírközlési szakági tervlapon, valamint a Védelmi, korlátozási területek tervlapon a figyelembe veendő mikrohullámú összeköttetések megjelenítésre kerültek. A jelenleg meglévő és megszűnt magassági korlátozások adatait a melléklet 1.15.18-as táblázata foglalja össze. Mivel a mikrohullámú pont-pont összeköttetés első Fresnel zónájába nem kerülhet más tereptárgy, az 1.15.18-as táblázatban szereplő magasságot meghaladó építmény elhelyezése esetében tervezői egyeztetés szükséges az üzemeltetővel.

A korábbi időszakban (jellemzően 1989 előtt) az építési korlátozást jelentő, szolgáltatáshoz kapcsolódó mikrohullámú összeköttetésekre, az ügyfél (szolgáltató) kérésére a területileg illetékes önkormányzat képviselő-testületének határozata alapján jegyezte be a Földhivatal az érintett ingatlanokra a magasság korlátozást. Ennél fogva az NMHH ezzel kapcsolatosan nem rendelkezik információval.

### 3.5.4. MEGÚJULÓ ENERGIAFORRÁSOK ALKALMAZÁSA ÉS ENERGETIKAI CÉLÚ HULLADÉKHASZNOSÍTÁS

Megújuló energiák használatát illetően a FŐTÁV Zrt. jelenleg a Hulladékhasznosító műből származó hőt hasznosítja rendszereiben, amelynek egy jelentős része megújuló energia (a biológiailag lebomló hulladék részarányából keletkező hőenergia).

A távhőhálózatra kiadható megújuló energiaforrásból származó hő részarányának további növelése érdekében az alábbi beruházások, hőforrás-fejlesztések tervezettek:

- 20 MW hőteljesítményű faapríték tüzelésű forróvízkazán létesítése az Észak-Budai Fűtőmű területén. A szükséges fejlesztési terület a telephelyen rendelkezésre áll;
- 20 MW hőteljesítményű faapríték tüzelésű forróvízkazán létesítése X. kerület rozsdáövezetében. A biomassza fűtőművekben fenntartható erdőgazdálkodásból származó faapríték kerülhet felhasználásra;
- II. számú Hulladékhasznosító és Iszapégető Mű létesítése az Ócsai út mellett erre a célra kijelölt területen. Az energetikai célú hulladék- és szennyvíziszap-hasznosítása közös projektben valósulhat meg, technológiától függően 50–65 MW kapcsolt hő-, illetve mintegy 20 MW kapcsolt



# BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

## KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA

### ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉSI HÁLÓZATOK ÖSSZEFÜGGÉSEI

Jelmagyarázat:

Meglévő	Tervezett	
		Alépitmény, földkábel (Magyar Telekom)
		Légkábel (Magyar Telekom)
		Alépitmény (NSN Trafficom)
		Légkábel (NSN Trafficom)
		Hírközlési hálózat (CanalCOM)
		Hírközlési légkábel (MVM Net, AH, ELMŰ)
		Hírközlési kábel, alépitmény (MVM Net, AH, ELMŰ)
		Bányaüzemi hírközlőkábel (FGSZ)
		Bázisállomás (Magyar Telekom, Telenor, Vodafone)
		Központ (Invitel)
		Központ (Magyar Telekom)
		Központ (NSN Trafficom)
		Adótorony
		Mikrohullámú összeköttetés (Antenna Hungária, Magyar Telekom)

	Beépítésre szánt terület
	Változással érintett terület
	Kerülethatar
	Közigazgatási határ



villamosenergia-termelő kapacitással. Az új mű 10–12 km nyomvonalhosszúságú távhővezeték-pár létesítését teszi szükségessé;

- 4-5 MW hőteljesítményű faapríték tüzelésű forróvízkazán létesítése a Rákoskeresztúri Fűtőműben. A tervezett biomassa tüzelésű kazán a Fűtőmű területén elhelyezhető, napi faapríték igénye mintegy 35 t, amelynek beszállítása napi 1-2 kamion forgalmat generál;
- A Rákoskeresztúri hőközetben geotermikus erőmű létesítése;
- A Kispesti Erőmű területén 15 MW szilárd biomassa (faforgács) tüzelés valósulhat meg.

Megújuló energia hasznosul továbbá a Fővárosi Állat és Növénykertben is, amely a Széchényi fürdő hulladék hőjéből származik.

Az ELMŰ Hálózati Kft. 2019. évi adatai alapján biogáz alapú kiserőművi villamosenergia-termelés a VII. kerületben 1 db kiserőműben, valamint a XI. kerületben 1 db HMKE-ben valósul meg Budapesten.

Megújuló energiaforrásokat hasznosító létesítmények céljára a településszerkezeti terv külön területfelhasználási egységet jelöl. A kijelölt területen energiapark létesítése valósulhat meg, amely biogáz hasznosításra, napelem-park létesítésére is lehetőséget biztosít.

A legnagyobb energia-megtakarítási potenciál az épületenergetikában és a közlekedésben rejlik. A megújuló energiaellátási mód Európához képest nemcsak a fővárosban, de az egész országban kezdetleges stádiumban van. Eredménynek tekinthető azonban, hogy Budapest szennyvíztisztító telepein megvalósult a biogáz felhasználás, az így megtermelt villamos- és hőenergia ellátásuk nagy részét biztosítja.

Egyre jelentősebb országszerte és Budapesten is a napenergia hasznosítása, több lapos- és magastető épület tetején jelentek meg napkollektorok, amelyekkel használati melegvizet, illetve fűtési hőenergiát állítanak elő. A támogatási rendszer megváltozásával a hőtermelésre használt napkollektorok térnyerése az elmúlt években ugyanakkor visszaesett, helyette a rövidebb megtérülési idővel rendelkező napelemes rendszerek vették át a napenergia hasznosítás piacát.

Budapesten az elosztóhálózatra csatlakozó napelemes kiserőművek és HMKE-k darabszáma 2019-ben meghaladta a 4200-at, az összes beépített teljesítmény az elosztóhálózati engedélyes adatai alapján mintegy 35,1 MVA-t képvisel.

Szélenergia hasznosítására vannak hazai lehetőségek, de a beépített kapacitások jelentős növelését ma a szélkerekek és a villamosenergia-rendszer összhangjának és szabályozhatóságának megoldása eredményezheti.

Az elosztóhálózati engedélyes adatai alapján 2019-ben négy háztartási méretű kiserőműnek minősülő csatlakozik a hálózatra (IV., XVI., XVII., XXIII. kerületekben 1-1 db).

A geotermikus energia elsősorban hőtermelésre, azonban a fővárosban főleg gyógyászatra, emellett kísérleti jelleggel használati melegvíz céljára hasznosítható. Kisebb mértékű a hőszivattyúk alkalmazása, amelyekkel elsősorban a földhő közvetlen hasznosítása történik. Lehetőségek rejlenek a +6 °C-os folyóvizek hőenergiájának kinyerésében, az erőművek elfolyó hűtővizeiben, a fürdőmedencék kifolyóvizeiben és a tisztított szennyvizek hőenergiájában, de a hasznosítás egyik esetben sem kapott eddig kellő hangsúlyt.

A megújuló energia kihasználásának növelésében elsősorban a biogáz előállításra, biomassa erőmű létesítésére és távhőrendszerbe integrálására, valamint a geotermikus energia hasznosítására célszerű hangsúlyt fektetni. Geotermikus energia hasznosítás esetében Budapesten földhőszivattyús rendszerek alkalmazhatók, valamint lehetőség van szeizmikus kutatásokat követő mélységi geotermikus program indítására, erőmű létesítésére, a távhőellátás megújuló energiával történő kiegészítésére. A Kárpát-medencében, de hazánkban különösen a geotermikus gradiens magas, a Föld belsejéből a felszín felé irányuló hőáram átlagértéke 90–100 mW/m<sup>2</sup>, ami mintegy kétszerese a kontinens átlagának. Magyarországon – a külföldön már elterjedt geotermikus energiahasznosítás mintájára – több településen készültek és készülnek tanulmányok, kutatások, fúrások a földhővel történő hőellátás és

villamosenergia-termelés megvalósíthatóságának reményében. Földhőszivattyús rendszer hazánkban is már számos üzemel, geotermikus erőműre itthon működő példa még nincs, Németországban viszont több is. A geotermikus erőművek közvetlenül az energiaforrásra települnek, így nincs szükség tüzelőanyag szállítási infrastruktúrára és ebből környezetterhelés sem adódik.

A fővárosi adottságokat figyelembe véve egy geotermikus erőművel egyszerű megtérülési számítás alapján 300 ezer m<sup>3</sup> földgáz váltható ki évente egy nagyságrendileg 5 mrd Ft-os, 10 éven belül megtérülő beruházással, amelyhez EU-s pályázat útján szerezhető támogatás.

Fentiek mellett támogatni szükséges az energiatudatos építészetet, és helyi jelleggel a napelemek, napkollektorok és kisebb szélkerekek elhelyezését. A megújuló energiapotenciál kihasználása járulékosan a foglalkoztatásra, a kutatás-fejlesztésre és az építőiparra kedvező hatást gyakorol.

### 3.6. KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvt.) előírása alapján a helyi környezetvédelmi célokat, feladatokat meghatározó Nemzeti Környezetvédelmi Programban és a települési környezetvédelmi programban foglaltakat érvényesíteni kell a településrendezés és településfejlesztés területén. Fenti dokumentumok mellett az érvényesítendő környezetvédelmi célok és feladatok tekintetében irányadóak továbbá a különböző tematikus környezetvédelmi tervek, így pl. a stratégiai zajtérképen alapuló Zajcsökkentési intézkedési terv (2019.) és Budapest Fenntartható Energia Akcióterve.

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvt.) 43. § (4) és (5) bekezdés alapján, valamint az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005.(I.11.) Korm. rendelet (KÉ rendelet) 1. § (2) bekezdése és 1. számú mellékletének megfelelően a főváros egészére vonatkozó településszerkezeti terv felülvizsgálatához **környezeti értékelés dokumentáció készült a terv környezeti vizsgálati eljárásának keretében**. Ennélfogva a terv környezeti hatásainak és feltételeinek részletes kifejtését a környezeti értékelés dokumentáció tartalmazza.

Mivel a terv felülvizsgálata Natura 2000 besorolású területeket érint, ezért a környezeti értékelés kiegészült a 275/2004. Korm. rendelet 14. sz. melléklete szerinti (előzetes) hatásbecslési dokumentációval.

A korábban hatályos településszerkezeti terv felülvizsgálatához kapcsolódóan készült környezeti értékelés („BFVT Kft. 2017.: Környezeti értékelés – Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének felülvizsgálatához”) a konkrét tervmódosítások mellett tartalmazta a környezeti szempontból jelentős, fejlesztési tartalékkal bíró, változással érintett területek és a tervezett nyomvonalas infrastruktúra elemek várható környezeti hatásait is.

A jelen felülvizsgálattal összefüggésben készült környezeti értékelés a jogszabályi követelmények alapján a következők vizsgálatára terjedt ki:

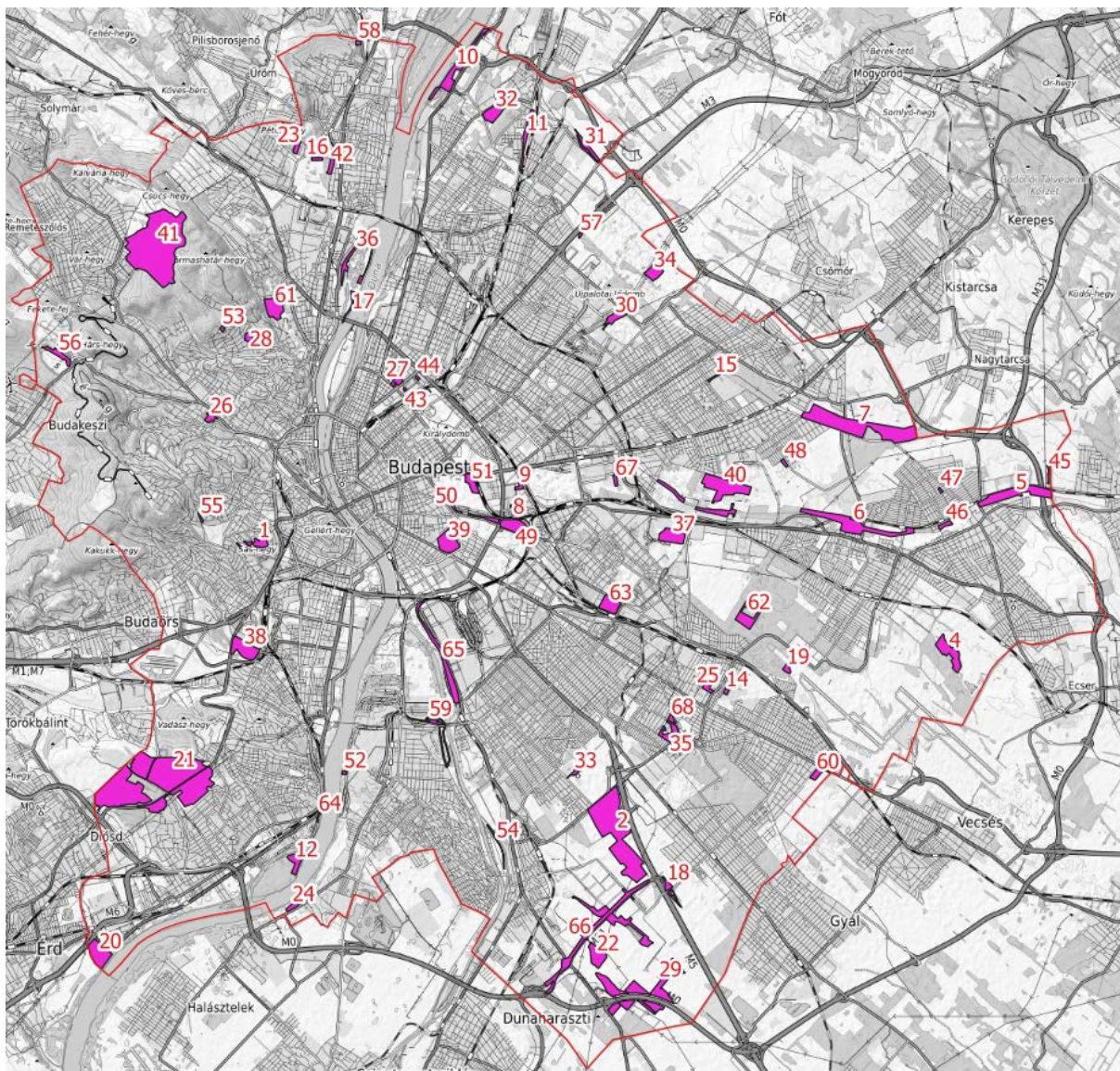
- a szerkezeti tervi változtatások elemzése,
- a tervben megfogalmazott területfelhasználási változások várható környezeti hatásai,
- a területhasználatokhoz kapcsolódó építési feltételek várható környezeti hatásai.

Jelen fejezetben az elvégzett környezeti értékelések módszertana és a főbb környezeti hatások kerülnek összefoglalóan bemutatásra.

#### 3.6.1. A TERVMÓDOSÍTÁSSAL ÖSSZEFÜGGŐ KÖRNYEZETI HATÁSOK

A hatályos TSZT területfelhasználási egységeit jelen felülvizsgálat alapján több mint 400 módosítás érinti, összesen több, mint 1800 ha területen, de ebből a területi kiterjedést és aktivitásérték változást tekintve csak 67 terület részletesebb elemzése volt indokolt.

**149. ábra: A TSZT jelen felülvizsgálatához készült környezeti értékelésben részletesen elemzett, területfelhasználási módosítással érintett területek**



A környezeti értékelési dokumentációban megvizsgálásra került a terv összefüggése más releváns országos és fővárosi szintű tervekkel (pl. Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia, Országos Területrendezési Terv és a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve, Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció, Budapest Környezeti Programja). Az értékelés alapján megállapítható, hogy a terv a környezeti program célkitűzéseinek és egyúttal a magasabb szintű programoknak, stratégiáknak, szakágazati dokumentumoknak megfelel. A vizsgálat kiterjedt arra is, hogy a TSZT szempontjából releváns nemzetközi, közösségi, országos vagy helyi szinten kitűzött környezet- és természetvédelmi célok és szempontok miként jelennek meg a tervben.

A dokumentumban bemutatásra került Budapest jelenlegi környezeti állapota és a fennálló környezetvédelmi konfliktusok.

A környezeti értékelési dokumentumban részletesen megvizsgálásra került a tervben szereplő valamennyi – környezeti szempontból – releváns módosítással érintett terület lehetséges hatása a környezeti elemekre, az élővilágra, valamint az emberi egészségre nézve. Az értékelés részletesen elemzi a tervmódosítások által bekövetkező biológiai aktivitásérték változásokat.

A javasolt módosítások a hatályos településszerkezeti terv alapján a főváros egészére számított biológiai aktivitásérték mintegy 1%-os csökkenését idézik elő. A csökkenés oka az erdőterületek átsorolása természetközeli területté, amelynek a jogszabály szerint biológiai aktivitásértéke 9 helyett csak legfeljebb 8-as értékű. A csökkenés természetesen az ökológiai állapotban nem okoz változást és a természetközeli területté történő átminősítés csak elősegíti a terület megfelelő kezelését, szabályozását településrendezési szinten is.

A TSZT módosítások, változtatások hat helyen Natura 2000 területet és az Ökológiai Hálózat területét is érintik. A változások hatásainak elemzésére Natura2000 hatásbecslési dokumentáció készült. A változtatások egyike sem okoz területhasználat változást, nem fokozza a beépülés veszélyét, nem növelik a területek terhelését.

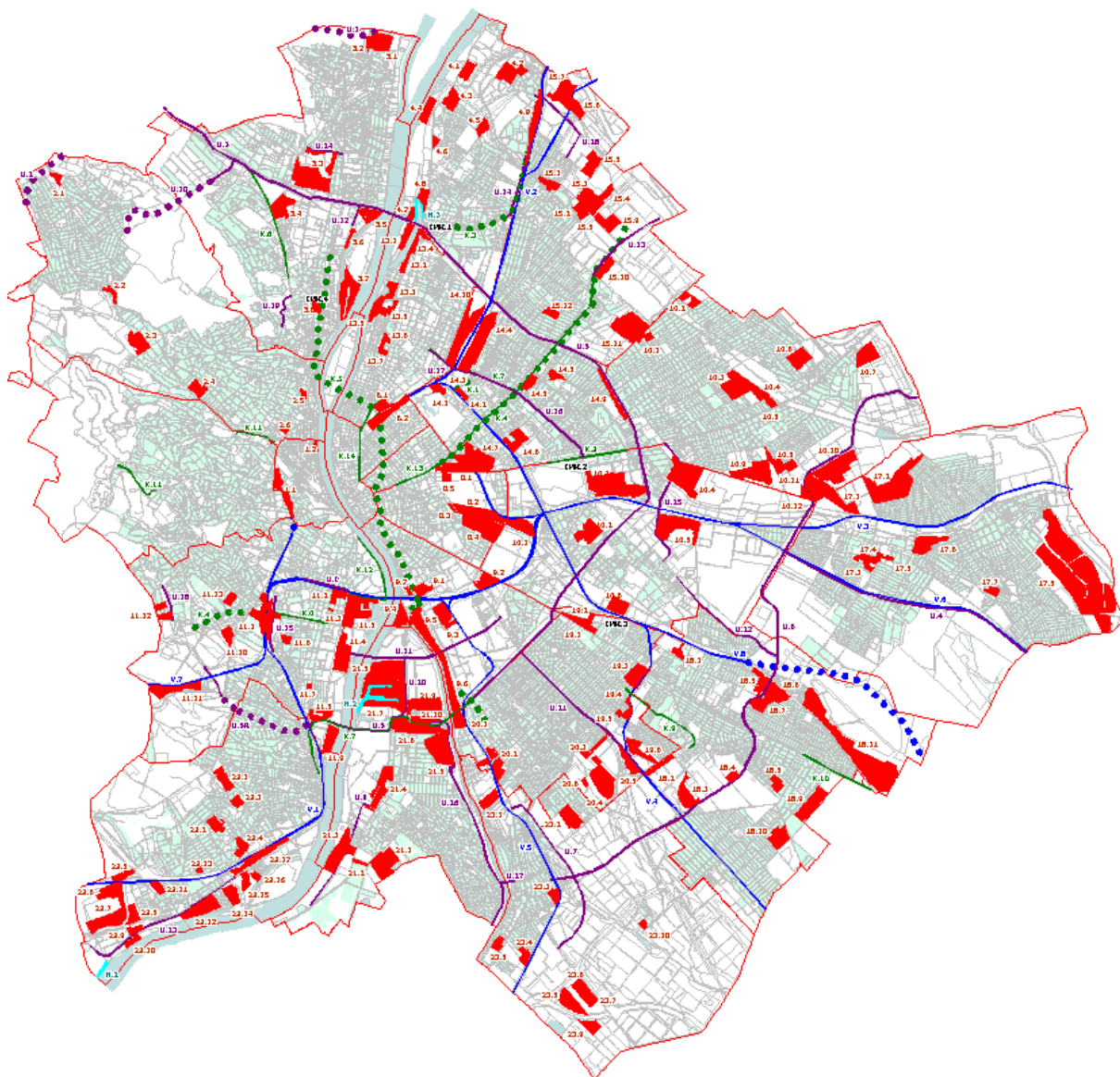
Az értékelés alapján összefoglalva megállapításra került, hogy a tervezett TSZT módosítások nem okoznak jelentős változásokat az ökológiai rendszerekben. A tervezett módosítások területén nincsenek olyan élővilág védelmi értékek, amelyekre az átminősítés jelentős hatást gyakorolna. Az átminősítések nem okoznak terhelésnövekedést, többségükben a valós jelenlegi területhasználatot követik.

A felülvizsgálat eredményeként várható környezeti hatások részletes elemzését „*Környezeti értékelés - Budapest Főváros Településszerkezeti tervének felülvizsgálatához*” című dokumentáció tartalmazza.

### 3.6.2. A VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT ÉS TERVEZETT INFRASTRUKTÚRA ELEMekkel ÖSSZEFÜGGŐ KÖRNYEZETI HATÁSOK

A TSZT 2017-es átfogó felülvizsgálatához készült környezeti értékelési dokumentumban részletesen megvizsgálásra került a TSZT-ben szereplő valamennyi – környezeti szempontból – releváns változással érintett terület, tervezett (infrastrukturális) fejlesztés lehetséges hatása a környezeti elemekre, az élővilágra, valamint az emberre nézve. Az értékelés összesen 226 területi és lineáris fejlesztés hatásainak vizsgálatára terjedt ki. Az értékelésben szereplő fejlesztési elemek néhány kivételtől (pl. OTrT alapján törölt, korábban tervezett Dunai teherkikötő) eltekintve továbbra is aktuálisnak tekinthetők.

**150. ábra: A TSZT 2017-es felülvizsgálatához készült környezeti értékelésben részletesen elemzett, jelentős területfelhasználási módosítással és változással érintett területek**



Az ember – mint hatásviselő – esetében a hatások értékelésénél az esetleges társadalmi, gazdasági, illetve város-komfort változási hatások is a vizsgálat tárgyát képezték. A közlekedési fejlesztések esetében megkülönböztetésre került a közvetlen illetve közvetett hatásterületet. Az esetek többségében a közvetlen hatásterületen egyes környezeti elemek terén kisebb terhelés növekedés,



vagy kiegyenlített hatásrendszer állapítható meg, míg a közvetett hatásterületen általában jelentős terhelés csökkenés prognosztizálható.

A TSZT tervműfajából fakadóan nincsenek változatok (leszámítva néhány még bizonytalan közlekedési nyomvonalat), így a tervezett fejlesztések hatásai mellett az esetlegesen elmaradó fejlesztések – „0” változat – lehetséges hatásai ugyanolyan módon kerültek értékelésre.

Az értékelés alapján összefoglalva az alábbi környezeti hatásokkal lehet számolni:

- A közlekedési infrastruktúra elemek közvetlen környezetükben a **levegőterheltséget** növelik, de városi szinten a nagyobb laksűrűségű területekről elvonják a terhelést. A kötöttpályás közlekedési vonalak bővítése a villamosenergia-használatuk révén a levegőminőségre nézve nem jelentenek többletterhelést. Az új beépítések a kondicionáló zöldfelületek csökkenését vonják magukkal, mely tovább növelheti a helyi klimatikus viszonyok kedvezőtlen alakulását (hősziget hatás). A probléma ellentételezésére intenzív zöldfelület-fejlesztés szükséges minden fejlesztés esetén.
- A **zajterhelés** számottevő növekedése a fejlesztések többségénél nem várható. Egyes területi fejlesztések (pl. II. HÉV üzemi terület) lokális zajterhelés növekedést eredményeznek. A közlekedési infrastruktúra-fejlesztések lokális terhelés növekedést eredményeznek, de városi szinten (a generált forgalmi átrendeződés következtében) a hatásuk többnyire kedvező.
- Evidencia, hogy az eddig beépítetlen területek fejlesztése a beépítés növekedését vonja magával, mely a lokálisan a **talaj** pusztulásához vezet. A terv ugyanakkor az értékes termőföldek megóvását alapvető szempontként tűzte ki, a fejlesztések zöme kevésbé értékes talajú területen valósulhat meg.
- A **felszíni vizek** szempontjából a tervben jelölt fejlesztések többnyire semleges hatótényezőkként értékelhetők. A burkolt felületek a lefolyási viszonyok lokális megváltoztatását eredményezik. A közúti közlekedési elemek csapadékvíz elvezetésénél különös figyelmet kell fordítani a szennyezések megkötésére. A felszíni vízfolyások medrének és a természetes vízáramlások kismértékű megváltoztatását eredményezik a tervezett útátvezetések, hidak.
- A **felszín alatti vizekre** nézve elsősorban a vízbázis védelmi területeket érintő fejlesztések jelentenek potenciális veszélyt az esetleges szennyezőanyag kibocsátásuk révén (pl. Metro 5 (É–D) gyorsvasút átvezetése a margitszigeti vízbázis területen). A felszín alatti vizek áramlását kedvezőtlenül befolyásolhatja minden új beépítés, különösen a nagyobb mélységű beavatkozások (mélygarázsok, alagutak). A felszín alatti vizek áramlásának biztosítása a műszaki tervezés fázisában történhet meg.
- Az **élőhelyeket** érintő fejlesztési területek minden esetben kedvezőtlenek az állat és növényvilág szempontjából (pl. Mocsáros dűlő **egy részének** lakóterületi fejlesztése). Az új beépítések jelentős felületű inaktív területek keletkezésével járnak együtt. A biológiai aktivitásérték mutató csökkenésével számolhatunk ezeken a területeken. A tervben a természeti szempontú védelem alatt álló, különösen értékes élőhelyek megőrzése alapvető szempont volt, ugyanakkor a szabadterületeket átszelő lineáris infrastruktúra elemek az ökológiai kapcsolatok romlását eredményezik (pl. Külső keleti körút). **Közvetlen élőhely pusztulást eredményezne a Hamzsabégi út megépítése.** Mindezen negatív hatásokat a

jelentős nagyságú zöldfelület (erdő, zöldterületek) kijelölésével kívánja ellentételezni a terv, ezért azok megvalósítása a fejlesztési területekkel párhuzamosan szükséges.

- A **táj, városkép** tekintetében a fejlesztések többsége nem eredményez negatív hatást, a jelenleg alulhasznosított, barnamezők hasznosítása településképi szempontból kedvezőnek mondható. Az infrastruktúra fejlesztések tájra gyakorolt hatása (megfelelő kialakítás, a tervben szereplő zöldfelületi fejlesztések megvalósítása esetén) elfogadható mértékű.

**Az egyedi létesítmények által okozott esetleges konfliktusokat a későbbi környezetvédelmi engedélyezési eljárások során kell feloldani.**

Budapest területén összesen 4 db **Natura 2000 terület** található, amelyből a tervezett infrastrukturális fejlesztések (Dél-Budapesti közlekedési kapcsolatokat biztosító közúti hidak) a Duna és ártere – HUDI 20034 és Ráckevei Duna-ág – HUDI 20042 – kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területeket érintik.

A felsorolt fejlesztések várható hatása egyenként megvizsgálásra került. Ennek alapján megállapítható, hogy a változással érintett területek fejlesztésének hatása a Natura 2000 területekre nézve semleges, vagy inkább kedvező: zömében barnamezős területek, melyek rendezése kedvezőbb a városkép és a környezetállapot szempontjából (új zöldfelületek létesítése, fennálló talajszennyezettségek felszámolása). A tervezett közlekedési létesítmények konfliktusokat eredményeznek, különösen az építés fázisában. A tervezett útátvezetések nyomvonalának megváltoztatására gyakorlatilag nincs lehetőség, az új közlekedési kapcsolatok összvárosi érdekeket szolgálnak.

A Natura 2000 terület határán létesülő, illetve azt keresztező építmények, műtárgyak ideiglenes/végleges területfoglalása:

- Kikötő parthossz (Duna főág) 1 db, 300-500 m
- Hídfői parthossz (Duna főág) 4 db, kb. 75-75 m-es szakaszok ( $\Sigma$  300 m)
- Hídfői parthossz (RSD ág) 2 db, kb. 75-75 m ( $\Sigma$  150 m)
- Hídfői parthossz (RSD ág) 2 db, kb. 20-30 m ( $\Sigma$  40-60 m)

A Duna partra tervezett létesítmények megvalósulása során az élőhelyek (függetlenül azok „minőségétől”) szakaszosan bolygatottá válnak, helyenként pedig megszűnnek, optimális esetben – megfelelő előkészítéssel – „áthelyezésre” kerülnek.

**A projekt szintű Natura 2000 hatásbecslés a konkrét tervekhez kapcsolódó környezeti hatásvizsgálati eljárásokon belül kerül lefolytatásra, amely során a részletes helyszíni bejárásra alapozott szakértői dokumentáció alapján állapítható meg a becsült hatások mértéke illetve azok hatása a közösségű jelentőségű élőhelyekre valamint az állat és növényfajokra.**

### 3.6.3. A TERVBEN FELTÁRT KÖRNYEZETI KONFLIKTUSOK ALAKULÁSA MEG NEM VALÓSULÁS ESETÉN

A TSZT 2017-es átfogó felülvizsgálatához készült környezeti értékelésben megvizsgálásra és értékelésre került, hogy a fennálló környezeti konfliktusok tekintetében mi várható abban az esetben, ha a terv nem valósulna meg. A következő táblázat tartalmazza a jelentős konfliktusokat, a várható alakulásukat és a terv ráhatását a folyamatokra.

- 0:** a terv műfajából adódóan a konfliktus kezelésére nem alkalmas
- :** a terv meg nem valósulása a konfliktus szempontjából inkább kedvezőtlen
- +:** a terv meg nem valósulása a konfliktus szempontjából inkább kedvező

Környezeti problémák Budapesten	Várható alakulás a terv meg nem valósulása esetén
A lakosság egyik legjelentősebb környezeti ártalma az állandósult rezgés- és zajterhelés.	<p style="text-align: center;">-</p> <p>Belső városrészek forgalma és ez által a zajterhelés is növekedne az útkapacitás mértékéig. (Elkerülő, alternatív nyomvonalak nem épülnek meg, kibocsátás-csökkentési zóna nem kerül kijelölésre.)</p> <p>A lakossági érintettség tovább növekedne, ami hosszú távon közegészségügyi problémákat indukálna (területhasználat optimalizálása, lakófunkció kizárása egyes útvonalak mentén nem valósul meg).</p>
A környezeti levegő nitrogén-dioxid és szálló por (PM <sub>10</sub> ) szintje a megengedettnél többször meghaladja az egészségügyi határértékeket. A kedvezőtlen légszennyezettségi helyzet elsősorban a főváros belső, sűrűn lakott területeit érinti.	<p style="text-align: center;">-</p> <p>A belső városrész terheltsége tovább növekszik. A szennyezettséget mérséklő zöldfelületek aránya csökken. (kibocsátás-csökkentési zóna nem kerül kijelölésre)</p>
A főváros energiaellátása szénhidrogén alapú, a megújuló energiaforrásból előállított energia a fővárosra vonatkoztatva alacsony mértékű.	<p style="text-align: center;">-</p> <p>A megújuló energiaforrásból előállított energia aránya csak kis mértékben növekszik, a város továbbra sem tud felmutatni jelentősebb területet a megújuló energiák hasznosítására. (A tervben kijelölt megújuló energiatermelésre szolgáló terület példaértékű kezdeményezést szolgál)</p>
A talajra és rétegvizekre még hosszasan károsak lehetnek az egykori hulladéklerakók és nagyipari telepek csak részben ismert talajszennyezései.	<p style="text-align: center;">0/-</p> <p>A terv közvetlenül nem tudja szolgálni a szennyezett területek mentesítését, ugyanakkor biztosítja barnamezős területek hasznosításának településrendezési kereteit.</p>

<p>A talajokhoz kapcsolható reális veszélyforrás a szennyvízszikkasztás, ami a talaj és közvetetten a talajvíz elszennyeződést vonja maga után a csatornázatlan területeken.</p>	<p>–</p>	<p>Csatornázatlan területek maradnak Budapest területén, tovább veszélyeztetve a talaj és talajvíz minőségét (az FRSZ az összes beépítésre szánt területre vonatkozóan előírja a teljes közművesítettséget).</p>
<p>A főváros környékének egyedülálló ivóvízbázisai (többek között az illegális hulladéklerakók, szennyvíz-bevezetések miatt) továbbra is veszélyeztetettek.</p>	<p>0</p>	<p>A tervnek nincs ráhatása az illegális tevékenységekre.</p>
<p>Budapest kisvízfolyásainak vízminősége a budapesti szakaszon – feltehetőleg az illegális szennyvízbevezetések következtében – lényegesen romlik, és több paraméter alapján is az „erősen szennyezett” osztálynak megfelelő minőségben érik el a Dunát.</p>	<p>–</p>	<p>A kisvízfolyások vízminősége nem javul, vagy tovább romlik. A tervben tervezett patak revitalizációk elmaradása esetén a vízi élővilág és az ökológiai kapcsolatok degradálódnak.</p>
<p>A Ráckevei (Soroksári) Duna-ág a főágénál rosszabb értékeket mutat. A part menti települések jórészt csatornázatlan üdülőterületeiről érkező tisztítatlan szennyvíz komoly terhelést jelent a folyónak</p>	<p>–</p>	<p>Az RSD vízminősége nem javul, vagy tovább romlik. A tervben tervezett revitalizációk elmaradása esetén a vízi élővilág és az ökológiai kapcsolatok degradálódnak.</p>
<p>Lokális problémát okoznak a szélsőségesen nagy mennyiségű csapadékok. A csapadékvíz-elvezető rendszer kisebb elvezetési kapacitású részein egyre gyakrabban okoznak jelentős anyagi károkkal járó elöntéseket.</p>	<p>–</p>	<p>A csapadékvíz okozta elöntések száma tovább növekszik (a felszíni vízvezető-rendszer fejlesztésének hiányában és a tervezett vízfolyás revitalizációk elmaradása miatt).</p>
<p>Speciális hulladékkezelési-köztisztasági probléma az illegális hulladéklerakások nagy száma a periférikus területeken. Az elhagyott hulladék veszélyezteti a talajt, a felszíni és felszín alatti vizeket és az ökoszisztémákat.</p>	<p>0</p>	<p>A tervnek nincs ráhatása az illegális tevékenységekre.</p>

Környezeti problémák Budapesten	Várható alakulás a terv meg nem valósulása esetén	
A szelektív gyűjtés jelentős kibontakozása ellenére az anyagában újrahasznosításra/újrafelhasználásra kerülő hulladékok aránya elmarad a kívánt értéktől.	0	A tervnek nincs ráhatása a hulladékgazdálkodás rendszerének fejlesztésére.
A jelentős anyagi ráfordítások ellenére a közterületek szennyezettsége általános probléma. A közterületek elhanyagoltak, elterjedt a kutyapiszok, az illegális plakátok, falfirkák és az elhagyott hulladékok.	0	A tervnek nincs ráhatása az illegális tevékenységekre és a köztisztaság fejlesztésére.
A természetközeli területeket, az élőhelyeket beépítések (pl. zöldmezős beruházások), és egyéb műszaki létesítmények (pl. MO) izolálják.	-/+	<p>–: Az élőhelyek közötti kapcsolat nem javul a tervezett zöldfelület-fejlesztések, erdőtelepítések, és patak revitalizációk elmaradása miatt.</p> <p>+ : Az élőhelyek nagysága nem csökken a kijelölt fejlesztési területek (új beépítésre szánt területek) és új infrastruktúra elemek meg nem valósulása miatt. Az izoláció mértéke nem növekszik.</p>
Budapest zöldfelületi rendszere hiányosnak mondható: a zöldfelületi ékek a belső területeken fokozatosan elkeskenyednek és megszakadnak. Hiányoznak továbbá az ékeket összekötő, gyűrű irányú zöldfelületi rendszerelemek	–	A zöldfelületi rendszer hiányos marad a tervezett zöldfelület-fejlesztések, erdőtelepítések elmaradása miatt.
Az egy főre jutó közhasználatú zöldfelületek aránya elmarad a nemzetközi ajánlástól. A közparkok, közkertek területi eloszlása nem egyenletes.	–	A zöldfelületek arány és területi eloszlása nem javul, a meglévő zöldterületek állapota tovább romlik a túlhasználat miatt.
A zöldfelületek kritikusan alacsony aránya jellemzi a belső és az átmeneti zónát, a zöldfelületi intenzitás ez elmúlt időszakban Budapesten csökkenő tendenciát mutat. Az egyenetlen elrendeződésű biológiailag aktív-felületek és a jelentős kiterjedésű épített felületek miatt a belső városrészekben jelentős mértékű hősziget alakult ki.	–	Az aktív zöldfelületek aránya továbbra is a kívánt érték alatt marad, így a városbelső hősziget-hatása fennmarad, az egyébként globálisan jelentkező klímaváltozás nem kívánatos hatásait lokálisan megnövelve. Növekvő energiafelhasználás, a város népességmegtartó-ereje csökken.

**Az értékelés során megállapítható volt, hogy a terv meg nem valósulása a fennálló környezeti konfliktusok szempontjából inkább kedvezőtlen, tehát a terv szisztematikus megvalósítása városi szinten a környezeti konfliktusok csökkenésével járhat. E megállapítás „üzemelési” időszakra vonatkozik és feltételezi az optimális szakmai, szervezési és anyagi feltételek meglétét. A megvalósulás időszakában lokális és ideiglenes negatív hatások felléphetnek, de ezek kezelhetőek, megfelelő előkészítéssel részben meg is előzhetőek, de minden esetre korrigálhatók.**

## OTÉK ELTÉRÉS - TSZT

**Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület (Gksz-1)** területfelhasználási egységbe azok a kereskedelmi, szolgáltató létesítmények tartoznak, amelyek nem a lakóterületek integrált részeként vesznek részt a lakosság kiszolgálásában. Egy részük kisebb, lokális vonzáskörzettel rendelkezik, de ide soroljuk a nagy területigényű és elsősorban gépkocsival megközelíthető kereskedelmi létesítményeket is. Ide tartoznak azok a korábbi iparterületek is, ahol a korábbi nagyüzemi termelés megszűnt, a területek elaprózódtak és jellemzően a kereskedelem és szolgáltatás, és kevésbé a tényleges ipari termelés helyszínévé váltak, vagy válhatnak a jövőben. **A területen a vegyesség érdekében irodafunkció, K+F (kutatás-fejlesztés) célú rendeltetések, környezetbarát termelői funkció is létesíthető a környező beépítés zavarása nélkül. A TSZT e területek funkcióváltásának elsődleges irányát határozza meg.**

A gazdasági kereskedelmi, szolgáltató területeken az **OTÉK szerint megengedett legnagyobb beépítési sűrűség (2,0 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>)** Budapest területein nem teszi lehetővé a területek környezetbarát átalakulását, kezelését, mert az elsődlegesen iroda és K+F funkcióhoz lényegesen több parkoló fh. biztosítása szükséges, mint a hagyományos gazdasági területeken.

Budapest főváros településszerkezeti tervében rögzítésre kerültek két érték közötti tartományban (-tól -ig) az egyes területfelhasználási egységekben meghatározható legnagyobb beépítési sűrűség értékek (bs), és a bs értéken belül meghatározásra került a területfelhasználási kategória szerint általánosan elhelyezhető funkciók (bsá) értéke, és a kizárólag épületen belül elhelyezett parkolók – a belső közlekedő területtel együtt – számára igénybe vehető (bsp) érték.

A gazdasági területekre országosan jellemző, hogy alacsony intenzitású beépítéssel rendelkeznek, amelyhez a nagy telekméret miatt szinte minden esetben felszíni parkolás párosul. A Budapesten koncentráltan jelen lévő kutatás-fejlesztési potenciál és irodafunkció sok esetben megjelenik a gazdasági területeken, jelentősen meghatározva azok beépítését is. Ezekben a termelést a fejlesztéssel összekapcsoló területeken magas a kvalifikált szakemberek száma, amely a parkolási igények nagyságában is tetten érhető. A terület-takarékosságra törekedve, a nagy kiterjedésű felszíni parkolók helyett célszerű könnyűszerkezetes parkolóházak létesítése. Ennek biztosítására indokolt a (bsp) viszonyszám 0-nál magasabb értékben történő megadása.

A hatályos TSZT folyamatban lévő felülvizsgálati eljárása keretében a kerületi önkormányzatok is véleményezték a tervet. Budapest Főváros **III. kerület Önkormányzata** indítványozta az FRSZ területfelhasználási mellékletén a beépítési sűrűség érték módosítását a gazdasági területeken belül, a kizárólag épületen belül elhelyezett parkolók – a belső közlekedő területtel együtt – számára igénybe vehető 0,5 bsp értékkel.

Ehhez azonban szükséges a **TSZT-ben a Gksz-1 területfelhasználási egységre** meghatározott bsp határértéket 0,5 értékre, és ezzel egy időben a **bs értéket 2,5 értékre módosítani.**

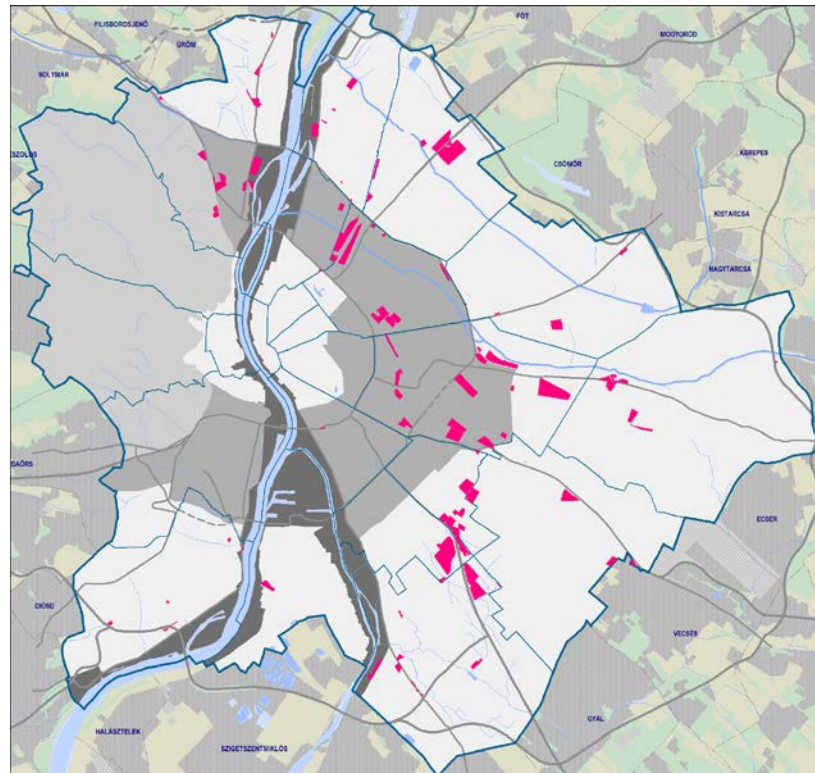
Területfelhasználási egység	Meglévő beépítési sűrűség	TSZT tervezett legnagyobb beépítési sűrűség bs	bs		OTÉK –ban megengedett legnagyobb beépítési sűrűség	
			bs <sub>a</sub>	bs <sub>p</sub>		
	(m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	
<b>Gazdasági területek területfelhasználási egység</b>						
Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület	Gksz-1	0,0 – 2,5	1,0 - 2,5**1	<b>1,0 - 2,0**</b>	0,5 <sup>2</sup>	2,0

\*\*a hegyvidéki zóna területén legfeljebb 1,5

<sup>1</sup> ÉHAT/.../2020. számú OTÉK-tól való eltérési engedély alapján

<sup>2</sup> ÉHAT/.../2020. számú OTÉK-tól való eltérési engedély alapján

151. ábra Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató területek elhelyezkedése a TSZT szerint (812,22 ha)



## OTÉK 111. §-NAK VALÓ MEGFELELÉS

Az OTÉK 111. § (2) bekezdése szerint az OTÉK II.–III. fejezeteiben meghatározott követelményeknél megengedőbb követelményeket a településrendezési eszköz akkor állapíthat meg, ha

- *azt különleges településrendezési okok vagy a kialakult helyzet indokolja, továbbá*
- *közérdeket nem sért, valamint*
- *a 31. § (1) bekezdésében foglalt követelmények teljesülnek, amely szerint*

*az építményeket csak úgy szabad elhelyezni, hogy azok együttesen feleljenek meg a településrendezési, településképi, illeszkedési, a környezet-, a táj- és természet- és a műemlékvédelmi, továbbá a rendeltetési, az egészség-, a tűz-, a köz- és más biztonsági, az akadálymentességi követelményeknek, valamint a geológiai, éghajlati, illetőleg a terep, a talaj és a talajvíz fizikai, kémiai, hidrológiai adottságainak, illetőleg azokat ne befolyásolják károsan.*

Az OTÉK 111. § (2) bekezdésében meghatározottaknak a TSZT tervezetében javasolt, az OTÉK-tól eltérő paraméter megfelel, mivel

- a főváros esetében az ország települési hálózatában betöltött szerepe miatt különleges településrendezési megoldásokat szükséges alkalmazni,
- a tervezet közérdeket nem sért,
- a javasolt előírás esetében az OTÉK 31. § (1) bekezdésében foglaltak teljesülnek, az abban felsorolt követelményeknek megfelel, illetőleg azokat nem befolyásolja károsan.





# FOGALOMMAGYARÁZAT



## FOGALOMMAGYARÁZAT

1. *Alagút:* a közúti vagy vasúti pálya azon mőtárgya, amelynek térszín alatti, fedett szakasza meghaladja a 100 m-es hosszúságot.
2. *Ártéri öblözet:* A folyó árterének természetes vagy mesterséges elhatárolásokkal elkülönülő rész-vízgyűjtője, amelyet az öblözeti szakaszon a mederből kilépő árvizek (védművek nélkül vagy azok tönkremenetele esetén) elönthetnek.
3. *B+R kerékpártároló:* jellemzően a munkahelyre irányuló forgalom számára a hosszú idejű kerékpártárolással az eszközváltási lehetőség biztosítását szolgáló parkolási létesítmény.
4. *Biológiailag aktív felület:* a növényzettel borított felület, azaz a zöldfelület, illetve a szabad vízfelület, amelyek fizikai és fiziológiai folyamatokkal szabályozottan hatnak a környezetre.
5. *Biológiai aktivitásérték:* egy adott területen a jellemző növényzetnek a település ökológiai állapotára és az emberek egészségi állapotára kifejtett hatását mutató érték.
6. *Budapest zónarendszere:* a főváros területét jellemző, különböző morfológiai adottsággal, eltérő várostörténeti sajátossággal, különféle területfelhasználási és beépítési jellemzőkkel rendelkező öt eltérő zóna, amelyek az általános helyzetük, szerkezeti meghatározottságuk alapján eltérő kezelést és fejlesztést igényelnek.
7. *Differenciált központrendszer:* a funkcionális szerkezet szempontjából a főváros főközpontja, az azt tehermentesítő mellékközpontok, a kiemelt jelentőségű helyi központok és a lokális központok által alkotott rendszer.
8. *Egybefüggő, jelentős kiterjedésű gazdasági területek:* a funkcionális szerkezet szempontjából jellemzően gazdasági területeket tömörítő nagy egybefüggő területek, amelyekben a lakófunkciójú területhasználat nincs jelen.
9. *Fejlesztési potenciállal rendelkező területek:* a funkcionális városszerkezet fejlesztése szempontjából a jelentős változással érintett alulhasznosított, vagy használaton kívüli területek és az infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető területek összessége a szerkezetalakító fejlesztési céltárségek területén kívül.
10. *Funkcionális szerkezet:* a városszerkezetet a funkcionális jellemzők alapján meghatározó szerkezetalkotó területi elemek, a kapcsolatokat meghatározó műszaki- és zöld infrastruktúrát jelentő fő hálózati elemek és a központrendszert képező pontszerű szerkezeti elemek összessége.
11. *Gyorsforgalmi út:* a közúthálózat autópálya vagy autótűt hálózati szerepkörrel rendelkező elemei.
12. *Helyi autóbussz-pályaudvar:* legalább öt helyi járat végállomásaként kialakított közlekedési terület, vagy létesítmény.
13. *Hullámtér:* A folyók partélei és az árvízvédelmi töltések közötti - vagy ahol töltések nincsenek, a magasparkok közötti - terület.
14. *Intermodális:* többféle közlekedési mód, illetve hálózat közötti átszállási kapcsolat, választási lehetőség.
15. *Interoperábilis:* többféle közösségi közlekedési eszköz közös pályahasználaton alapuló együttműködése.
16. *Jelentős közösségi rekreációs célú területek:* a funkcionális szerkezet szempontjából a városi rekreációt szolgáló jelentős méretű parkok (közpark, városi park), továbbá a szabadtéri sport és rekreáció egyéb lehetőségeit szolgáló beépítésre szánt területek összessége.
17. *Jelentős ökológiai potenciállal rendelkező összefüggő területek:* a funkcionális szerkezet szempontjából meghatározó, jellemzően egybefüggő erdőterületek, mezőgazdasági területek, a vízfolyások menti zöldfelületek és egyes zöldterületek összessége.

18. *Jelentősebb sűrűséggel rendelkező, vegyes használatú térség:* a funkcionális szerkezet szempontjából intenzitásában meghatározó, a vegyes használatú laza városias területeken kívüli térség, amelyet a főközpont, a központrendszer mellékközpontjai, a szerkezetalakító fejlesztési céltérségek, valamint az legsűrűbb infrastruktúra hálózat és mindezek fejlesztése területileg érint.
19. *Kármentesítés:* olyan helyreállítási intézkedés, amely a felszín alatti víz és földtani közeg károsodásának enyhítésére, az eredeti állapot vagy ahhoz közeli állapot helyreállítására, valamint a felszín alatti víz által nyújtott szolgáltatás helyreállítására vagy azzal egyenértékű szolgáltatás biztosítására irányul, így különösen az a műszaki, gazdasági és igazgatási tevékenység, amely a veszélyeztetett, szennyezett, károsodott felszín alatti víz, illetőleg földtani közeg megismerése, illetőleg a szennyezettség, károsodás és a kockázat mértékének csökkentése, megszüntetése, továbbá monitorozása érdekében szükséges.
20. *Kerékpáros infrastruktúra:* a kerékpározásra alkalmas közterületi vagy közhasználatú közlekedési építmények összessége.
21. *Kerületi építési szabályzat:* a fővárosi kerületben az építés rendjét a helyi sajátosságoknak megfelelően megállapító és biztosító önkormányzati rendelet.
22. *Környezeti elem:* a földtani közeg, a levegő, a víz, az élővilág, valamint az ember által létrehozott épített (mesterséges) környezet, továbbá ezek összetevői;
23. *Környezetterhelés:* valamely anyag vagy energia közvetlen vagy közvetett kibocsátása a környezetbe;
24. *Környezetszennyezés:* a környezet valamely elemének a kibocsátási határértéket meghaladó terhelése;
25. *Kötőpályás közösségi közlekedési eszköz:* vasút, gyorsvasút, közúti vasút.
26. *Közúti vasút:* a közösségi közlekedési rendszer villamos hálózatba tartozó eleme.
27. *Magasépület:* a magasépítmények körébe tartozó toronyház és magasház gyűjtőfogalma.
28. *P+R parkoló:* jellemzően a munkahelyre irányuló forgalom számára a hosszú idejű személygépjármű tárolással az eszközváltási lehetőség biztosítását szolgáló parkolási létesítmény.
29. *Rekultiváció:* egy terület újrahasznosításra való alkalmassá tétele. Azon technikai, biológiai és agronómiai eljárások összessége, melyek során a természeti, vagy az emberi tevékenység károsító hatására terméketlenné vált földterület alkalmassá válik mezőgazdasági, erdőgazdasági művelésbe való visszaállításra vagy egyéb módon történő újrahasznosítására.
30. *Revitalizáció:* a leromlott élőhelyek, természeti képződmények újra élővé, természetközelié, természetessé alakítása.
31. *Szerkezetalakító fejlesztési céltérségek:* a funkcionális szerkezet szempontjából a városfejlesztési koncepcióban meghatározott azon fejlesztési területek, amelyek jellemzően az átmeneti zóna vegyes használatú térségében jelentős változtatással érintettek, és átalakulásuk a városszerkezet területi és infrastrukturális fejlődésével jár.
32. *Telek zöldfelülete:* a teleknek azon növényzettel borított területe (legkisebb zöldfelülete), ahol a termőtalaj és az eredeti altalaj, illetve a talajképző kőzet között nincs egyéb más réteg.
33. *Település zöldfelületi rendszere:* a telkek növényzettel fedett részéből, a zöldterületekből és az erdőkből álló egységes és összefüggő rendszer.
34. *Településszerkezeti egység:* a környezet sajátosságai, adottságai, karaktere szempontjából egy egységként kezelendő gyűjtőút vagy magasabb rendű út, vasútvonal, vízfolyás, természeti elem által határolt összefüggő településrész
35. *Településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút:* a gyűjtőúthálózat elemei közül a településszerkezeti tervben KÖu területfelhasználási egységbe sorolt út.
36. *Természeti érték:* a természeti erőforrás, az élővilág és a fennmaradásához szükséges élettelen környezete, valamint más természeti erőforrásnak nem minősülő környezeti beleértve a védett természeti értéket is.

37. *Természeti terület:* valamennyi olyan földterület, melyet elsősorban természetközeli állapotok jellemeznek.
38. *Természetközeli terület:* az az élőhely, táj, életközösség, amelynek kialakulására az ember csekély mértékben hatott (természeteshez hasonlító körülményeket teremtve), de a benne lejátszódó folyamatokat többségükben az önszabályozás jellemzi és közvetlen emberi beavatkozás nélkül is fennmaradnak.
39. *Területi mérleg:* a település közigazgatási területének egészére vonatkozó, az eltérő területfelhasználási kategóriába tartozó meglévő és tervezett területek meghatározása és összegzése hektárban.
40. *Városi gyorsvasút (gyorsvasút):* metró, HÉV, regionális gyorsvasút.
41. *Vegyes használatú, eltérő intenzitású városias területek:* a funkcionális szerkezet szempontjából olyan egybefüggő városon belüli térségeket alkotó területek, amelyekben a használat jellemzője, hogy a lakóterületek mellett többféle funkciójú terület egymás zavarása nélkül van jelen, és amelyek általános intenzitásukban egymástól eltérnek.
42. *Védmű:* A vizek kártételei elleni védekezéshez szükséges vízi létesítmény.
43. *Zajgátló védőövezet:* a repülőtér környezetének az a része, amelyen a repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zajterhelés meghaladja a közlekedésből származó környezeti zajnak külön jogszabályban meghatározott zajterhelési határértékeit. Nem tartozik a zajgátló védőövezetbe a repülőtér telekhatárán belül lévő terület.
44. *Zöldfelület:* növényzettel fedett felület
45. *Zöldfelületi intenzitás érték:* a zöldfelület intenzitás érték adott területre eső összes zöldfelület (növényzettel fedett felület) területi kiterjedését és borítottsági minőségét kifejező mutatószám százalékban megadva.
46. *Zöldterület:* állandóan növényzettel fedett közterület (közpark, közkert), amely a település klimatikus viszonyainak megőrzését, javítását, ökológiai rendszerének védelmét, a pihenést és testedzést szolgálja.
47. *Zöldterületi ellátottság:* az egy főre, vagy területegységre jutó, a közösség által igénybe vehető zöldfelületek (zöldterületek) nagysága és azok térbeli elhelyezkedése.

# RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE





## RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

- 3G/UMTS: Universal Mobile Telecommunications System (univerzális mobil távközlő-hálózat)
- 4G/LTE: Long Term Evolution (továbbfejlesztett vezeték nélküli kommunikációs technológia)
- AXE: Automatic Cross-Connection Equipment (Ericsson digitális távbeszélőközpont)
- BÁH: Budapesti Átkérő Hálózat
- BATrT: Trtv. harmadik része (Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve)
- BDK: Budapesti Dísz- és Közvilágítási Kft.
- BERT: Budapesti Erőmű Zrt.
- BKISZ: Budapesti Komplex Integrált Szennyvízelvezetési és Szennyvíztisztítási Program
- BKSZT: Budapesti Központi Szennyvíztisztító
- BM OKF : Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság
- BOH: Belvárosi Optikai Hálózat
- BRF: Budapest Research Forum
- bs: beépítési sűrűség
- bsá: a területfelhasználási kategória szerint elhelyezhető funkcióra vonatkozó általános sűrűségi érték
- bsp: az épületen belül elhelyezhető parkoló férőhelyek számára igénybe vehető parkolási sűrűségi érték
- BTI: Budapesti Temetkezési Intézet
- BUBI: Közösségi Kerékpár Rendszer
- Budapest 2030: Budapest Városfejlesztési koncepciója
- BVK: Budapesti Városüzemeltetési Központ
- BVKSZ: Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályzat
- CABERNET: Concernet Action on Brownfields and Economic Regeneration Network
- CBD: Central Business District – Központi üzleti negyed
- CHP: Nagyhatásfokú kapcsolt villamosenergia-termelés
- CNG: compressed natural gas
- CoM: Covenant of Mayors
- ELMŰ: Budapesti Elektromos Művek Nyrt.
- ÉM: Érintettségi mutató
- EMMI : Emberi Erőforrások Minisztériuma
- Étv.: 1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről
- EU-BSS: Euratom Basic Safety Standards Directive
- EWSD: Elektronisches WählSystem – Digital (Siemens digitális távbeszélőközpont)
- FAVI Felszín alatti víz és földtani közeg információs rendszer
- FAVI-KÁRINFO: FAVI Kármentesítési Információs alrendszer
- FCSM: Fővárosi Csatornázási Művek Zrt.

### Felügyelőség:

- 2014. január 1. előtt: Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség
- 2014. január 1-től: Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség

FKF: Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt.

FÖMI: Földmérési és Távérzékelési Intézet

FŐGÁZ: Fővárosi Gázművek Zrt.

FŐKERT: Fővárosi Kertészeti Nonprofit Zrt.

FŐTÁV: Budapesti Távhőszolgáltató Zrt.

FRSZ: Fővárosi rendezési szabályzat

FSZKT: Fővárosi Szabályozási Keretterv

FTSZV: Fővárosi Település-tisztasági és Környezetvédelmi Kft.

FTTH: Fiber to the Home (végpontok között optikai hálózati technológia)

GDP: Bruttó hazai termék

GIK: Gazdaságkutató Intézet

GWEC: Globális Szélenergia Tanács

HÉSZ: Helyi Építési Szabályzat

HM : Honvédelmi Minisztérium

HMKE: Háztartási méretű kiserőmű

HuHa: FKF Zrt. Rákospalotai Hulladékhasznosító Műve

HYTAS: Hybrides Teilnehmer Anschlussystem (Hibrid előfizetői hurokrendszer)

ISDN: Integrated Services Digital Network (Integrált Szolgáltatású Digitális Hálózat)

ITS : Integrált területfejlesztési stratégia

ITU: Nemzetközi Távközlési Egyesület

KÁT: Kötelező átvételi rendszer

KÉSZ: Kerületi Építési Szabályzat

KFKI: Központi Fizikai Kutató Intézet

kkv:kis- és közép vállalkozások

KLIK: Klebelsberg Intézményfenntartó Központ

KöTv.: A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény

KSH: Központi Statisztikai Hivatal

KSZT: Kerületi Szabályozási Terv

KTV: Kábeltelevízió hálózati és szolgáltatási rendszer

KVSZ: Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzat

Kvt: 1995. évi LIII. törvény a környezet védelmének általános szabályairól



LANFLEX: Local Area Network-Flexible (ATM-technológián alapuló, nagy kapacitású digitális adatátviteli szolgáltatás)

LED: Light Emitted Diode (fényemittáló dióda)

MATÁV: Magyar Távközlési Rt.

MAVIR: Magyar Villamosenergia-ipari Átviteli Zrt.

MÁV: Magyar Államvasutak Zrt.

MÁFI: Magyar Állami Földtani Intézet

METÁR: Megújuló és alternatív energiaforrásokból előállított hő- és villamosenergia-átvételi támogatási rendszer

MGSZ: Magyar Geológiai Szolgálat

MFAV: Millenniumi Földalatti Vasút

MJT: Műemléki jelentőségű terület

MLLN: Managed Leased Line Network (menedzselt bérelt vonali hálózat)

MNB: Magyar Nemzeti Bank

MOL: Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt.

MTA: Magyar Tudományos Akadémia

MTv: OTrT-t módosító 2013. évi CCXXIX. törvény

MVM: Magyar Villamos Művek Zrt.

NeKI: Nemzeti Környezetügyi Intézet

NÉBIH: Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatal

**NKM: Nemzeti Közűvek**

NUTS: az Európai Unió hierarchikus, statisztikai, földrajzi alapú kódolási rendszere

OFTK: Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió

OKF: Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság

OLM: Országos Légszennyezettségi Mérés-hálózat

OMK: Országos Mikrohullámú Központ

OMSZ : Országos Meteorológiai Szolgálat

OTÉK: 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről

OTrT: **Trtv. második része** (Országos Településrendezési Terv)

PGA: maximális horizontális gyorsulás érték

PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>: szálló por - a levegőben elosztatott finomszemcsés (10 µm, ill. 2,5 µm alatti részecskeátmérőjű) szilárd vagy folyékony halmazállapotú anyagok gyűjtőneve

PMTFK: Pest Megyei Területfejlesztési Konceptió

PSTN: Public Switched Telephony Network (kapcsolt közcélú hálózat)

REVPAR: az egy kiadható szállodai szobára jutó árbevétel

RSD: Ráckevei–Soroksári-Duna-ág

SCC: shared-service-center

SZVTT: szennyvíztisztító telep

TIM: Talajvédelmi Információs és Monitoring Rendszer

TrK.: A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet

Trtv.: 2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről

TSZT: Budapest főváros településszerkezeti terve

UNESCO: Egyesült Nemzetek Oktatási, Tudományos és Kulturális Szervezete

ÜHG: üvegházhatású gáz

VET: Villamos energia törvény (2007. évi LXXXVI. törvény a villamos energiáról)

WHO: Egészségügyi Világszervezet

ZFI: zöldfelületi intenzitásérték

# IRODALOMJEGYZÉK





## IRODALOMJEGYZÉK

### 1.2 A területfejlesztési dokumentumokkal való összefüggések vizsgálata

Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK)

Pest megyei Területfejlesztési Konceptió

Pest Megyei Területfejlesztési Program

Pest Megyei Duna Stratégia

### 1.5 A hatályos fejlesztési koncepció megállapításai

Budapest 2030 Hosszú távú fejlesztési koncepció

Budapest 2020 Integrált Településfejlesztési Stratégia

#### 1.10. Településüzemeltetési szolgáltatások

Budapest Főváros Környezeti Állapotértékelése 2018.

Budapest zöldfelületi rendszerének fejlesztési koncepciója (Budapest Zöldinfrastruktúra Konceptiója, 2017)

#### 1.13.1.5. Konfliktussal terhelt (szlömösödött, degradálódott) területek

Szociális Városrehabilitáció Tematikus Fejlesztési Program, 2014.

### 1.12 Zöldfelületi rendszer vizsgálata

Budapest zöldfelületi rendszerének fejlesztési koncepciója (Budapest Zöldinfrastruktúra Konceptiója, 2017)

Dr. Jombach Sándor (Greenscope Kft.) infravörös műholdfelvételen alapuló kutatási eredményei

#### 1.15.2 Energia

BP Statistical Review of World Energy 2019

Megújuló energiaforrások felhasználásának részaránya 2005–2018., MEKH

Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (23/2018. (X. 31.) OGY határozat)

Budapest 2018. évi Környezeti állapotértékelése

#### 1.15.3 Elektronikus hírközlés

Ericsson Mobility Report, 2019. augusztus Hootsuite Global Report (2019 Q3)

International Telecommunication Union – Latest global technology development figures (Geneva, 27 February, 2013)

Tiner Tibor (2001): A Budapesti agglomeráció távközlési térszerkezete. *Földrajzi Értesítő*, 2001. L. évf. 1–4. füzet, pp. 237-253.

Magyar Telekom Nyrt. cégtörténete (<http://www.telekom.hu/rolunk/cegtortenet>)

Németh Krisztián (2012): *Hálózati technológiák és alkalmazások*. BME, Távközlési és Médiainformatikai Tanszék, Budapest.

Jakab Tivadar (2012): *Hálózati architektúrák*. BME, Híradástechnika Tanszék, Budapest.

Lapsánszky András: *A távközlés nyilvános piaci közszolgáltatási rendszerének fejlődése és szerkezeti reformja*. (PhD dolgozat)

### 1.16 Környezetédelem

Budapest Főváros Környezeti Állapotértékelése 2013.

Budapest Főváros Környezeti Állapotértékelése 2018.

Stratégiai Zajtérkép Megújítása Budapest Fővárosra 2017

Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Stratégiai Zajtérkép 2017

Dr. Kolláth Zoltán (2002): *Mi a fényszennyezés?* Világítástechnikai Évkönyv 2002-2003.

Dr. Pécsi Márton: Budapest természeti földrajza, 1959.

### 1.17. Katasztrófavédelem

Budapest Főváros Környezeti Állapotértékelése 2018.

### 1.19. Városi klíma

Budapest zöldfelületi rendszerének fejlesztési koncepciója (Budapest Zöldinfrastruktúra Koncepciója, 2017)

### 1.17 Katasztrófavédelem

Győri E., Mónus P., Tóth L., Bus Z. (2010): *Budapest földrengés-veszélyeztetettsége*. MTA GGKI, Szeizmológiai Főosztály, <http://www.mageof.hu/arch/ujutakgyori.pdf>

### 1.19 Városi klíma

Szilágyi K., Berbekár É., Kristóf G., Zöld A., Szegedi S., Mika J., Barholy J., Pongrácz R., Bozsó B., Lohász C., Ongjerth R., Baranka Gy., Gál T., Gulyás Á., Kántor N., Makra L., Unger J., Kohán Z., Péti M., Rideg A. (2011): *Városklíma kalauz*. Magyar Urbanisztikai Tudásközpont Nonprofit Kft., Budapest.

Budapest Főváros Fenntartható Energia Akció Programja (2011)



