

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI
TERVE (TSZT), BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI
SZABÁLYZATA (FRSZ), ÉS A DUNA-PARTI ÉPÍTÉSI
SZABÁLYZATÁNAK (DÉSZ) ESETI MÓDOSÍTÁSA

AZ ÚJ DUNA-HÍD ÉS KAPCSOLÓDÓ KÖZLEKEDÉSI
INFRASTRUKTÚRA I. SZAKASZÁNAK
VONATKOZÁSÁBAN
KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS

1245/2021. (IX. 1.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott dokumentáció

BUDAPEST, 2021. szeptember

**BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE (TSZT),
BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI SZABÁLYZATA (FRSZ), ÉS A DUNA-
PARTI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁNAK (DÉSZ) ESETI MÓDOSÍTÁSA
AZ ÚJ DUNA-HÍD ÉS KAPCSOLÓDÓ KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA
I. SZAKASZÁNAK VONATKOZÁSÁBAN**

KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS

MEGBÍZÓ:

Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.

1052. Budapest, Városház u. 9-11.

MEGBÍZÓ KÉPVISELŐJE:

Albrecht Ute

vezető településtervező, ügyvezető

VÁLLALKOZÓ:

Térinfo Bt.

1185. Budapest, Munkács u. 7.

A VÁLLALKOZÓ KÉPVISELŐJE:

Dr. Kollányi László
(SzTjv Sz-003/2017)

tájépítész, tájvédelmi szakértő, ügyvezető

Budapest, 2021. szeptember

Tartalomjegyzék

1. A KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS KIDOLGOZÁSI FOLYAMATÁNAK ISMERTETÉSE	4
1.1. A környezeti értékelés fogalma és célja	4
1.2. Előzmények, tematika	4
1.3. A környezet védelméért felelős szervek és az érintett nyilvánosság előzetes véleményeinek és észrevételeinek figyelembe vétele	5
1.4. A környezeti értékelés készítése során tett javaslatok hatása a terv alakulására	6
1.5. A környezeti értékelés készítése során felhasznált adatok forrása, az alkalmazott módszer korlátai	6
2. A TERV RÖVID ISMERTETÉSE	8
2.1. A terv tartalma, célja, a környezeti értékelés szempontjából fontos jellemzői	8
2.2. A terv összefüggése más releváns programokkal	10
2.3. A terv összefüggése más releváns tervekkel	18
3. A TERÜLET KÖRNYEZETI ÁLLAPOTÁNAK FELTÁRÁSA	21
3.1. A környezeti elemeinek és rendszereinek ismertetése, a környezetállapot ismertetése, természeti területek bemutatása	21
3.2. Az embert, mint végső hatásviselőt érő hatások értékelése	58
3.3. A fennálló környezeti konfliktusok, tájhasználati konfliktusok, problémák leírása és mindezek várható alakulása, ha a terv nem valósulna meg	59
4. A VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSOK ELŐREJELZÉSE	63
4.1. A környezeti elemekre és rendszereikre gyakorolt hatások (földre, levegőre, vízre, élővilágra, épített környezetre, ez utóbbi részeként az építészeti és régészeti örökségre)	63
4.2. A zöldterületek mérlege	116
4.3. A közvetett módon hatást kiváltó tényezők feltárása	116
5. A TERV KÖRNYEZETI SZEMPONTÚ ÉRTÉKELÉSE	117
6. A KÁROS HATÁSOK ELKERÜLÉSÉRE TETT JAVASLATOK	119
6.1. Levegőtisztaság védelem	119
6.2. Talaj, felszíni- és felszín alatti vizek védelme, árvízvédelem	119
6.3. Zaj- és rezgésterhelés, közlekedési zaj	119
6.4. Hulladékkezelés	120
6.5. Természeti állapot javítása	120
6.6. Kulturális örökség védelme	121
7. KÖRNYEZETI SZEMPONTÚ JAVASLATOK MÁR TERVEK, PROGRAMOK SZÁMÁRA	121
8. MONITOROZÁSI JAVASLATOK	122
9. ÖSSZEFOGLALÁS	123

1. A környezeti értékelés kidolgozási folyamatának ismertetése

1.1. A környezeti értékelés fogalma és célja

A környezeti vizsgálat lefolytatásának eljárásrendjét és a környezeti értékelés elkészítésének tartalmi követelményeit az egyes tervek, ill. programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet (a továbbiakban KÉ rendelet) tartalmazza. A KÉ rendelet 1.§. (3) a) pontja értelmében a település egészére készülő szabályozási terv és helyi építési szabályzat készítése esetén környezeti vizsgálat lefolytatása és környezeti értékelés készítése kötelező. A kormányrendelet alapján, a település egy részére készülő településrendezési eszközök esetén a várható környezeti hatásuk jelentőségének eseti meghatározása alapján dönthető el a környezeti értékelés készítésének szükségessége.

A településrendezési eszközök készítésekor, ha környezeti vizsgálat lefolytatása szükséges, a környezeti értékelést az „alátámasztó javaslat” munkarészen belül, önálló fejezetként, a KÉ rendeletben meghatározott tartalommal kell kidolgozni.

Jelen Környezeti Értékelés a Fehérvári út – Gubacsi út közötti szakaszra TSZT, FRSZ, DÉSZ módosításához kapcsolódóan készül.

1.2. Előzmények, tematika

Magyarország Kormánya a kiemelt budapesti közösségi fejlesztések keretében a fővárosi közúthálózat fejlesztésének egyes elemeiről szóló 1693/2018. (XII. 17.) Korm. határozatban (továbbiakban: Korm. határozat) döntött a Galvani utca - Illatos út vonalában megépítendő új, kötöttpályás közlekedéssel együtt 2x3 forgalmi sáv szélességű Duna-híd és a Fehérvári út – Üllői út-Határ úti csomópont közötti kapcsolódó közlekedési hálózat, teljes körű előkészítéséről. A Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa (továbbiakban: FKT) 2020. február 27-én megtartott ülésén a 11/2020-02-27/FKT sz. határozatában támogatta a tárgyi projekt előkészítését.

A Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa 2020.02.27-i ülésén tárgyalta tárgyi projekt építésének támogatását. Az FKT határozat 9. pontja alapján a tervezés két szakaszban folytatódik:

- I. szakasz a Fehérvári úttól a Gubacsi úti csomópont térségéig tart.
- II. szakasz az Illatos út irányába vezető, RSD Duna-híddal kapcsolódó közúti csomópont rendszertől az Üllői útig tart.

A módosítással érintett településrendezési tervek:

- 50/2015 (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott Budapest településszerkezeti terve (TSZT);
- a Fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelet (FRSZ);
- a Belváros-Lipótváros, Ferencváros és Csepel Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 50/2018. (XII. 10.) Főv. Kgy. rendelet (DÉSZ XI. ütem);
- Újbuda Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 4/2018. (II. 14.) Főv. Kgy. rendelet (DÉSZ IX. ütem).

A TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítások csak a tervezés első szakaszát érintik ezért a környezeti vizsgálat is csak a Fehérvári út Gubacsi út közötti szakaszra készül.

Az ún. Galvani híd és kapcsolódó körirányú úthálózata 1998 óta szerepel Budapest településszerkezeti tervében. A KÉ rendelet szerinti környezeti vizsgálati eljárás a 2015-ben jóváhagyott (és azóta többször felülvizsgált, módosított) TSZT/FRSZ-hez kapcsolódóan

lefolytatásra került, az akkori környezeti értékelés már tartalmazta az Új Duna híd és kapcsolódó közlekedési létesítmények várható környezeti hatásainak elemzését, a TSZT/FRSZ alapján kidolgozott DÉSZ szintén környezeti értékeléssel együtt készült. Jelen környezeti vizsgálati eljárás tehát a tervezett Új Duna híd és kapcsolódó létesítményeket már adottságként kezeli, az értékelés csak a jelenlegi rendezési tervi módosítások lehetséges környezeti hatásaira terjed ki. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a tervezett létesítmények engedélyezési eljárásának keretében a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerinti környezeti hatásvizsgálati eljárás is lefolytatásra kerül, a részletes környezeti hatástanulmány kidolgozása folyamatban van.

1.3. A környezet védelméért felelős szervek és az érintett nyilvánosság előzetes véleményeinek és észrevételeinek figyelembe vétele

A települési terv módosítását az Új Duna-híd és kapcsolódó közlekedési infrastruktúra elemek részletes tervezés során megállapítást nyert területigényei indokolták. A tervekészítés a település teljes közigazgatási területét nem érinti, ezért az egyes tervek és programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet 1.§(2) értelmében rendezési terv részeként környezeti vizsgálat (továbbiakban: KV) készítése a jogszabály szerinti **érintett szervek véleményétől** függ.

A 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet 7 § (1) bekezdésének és a Trk. rendeletnek megfelelően Budapest Főváros Önkormányzata kikérte az érintett szervek véleményét a környezeti vizsgálat szükségességéről. A választ adó szervek közül a Fővárosi Főjegyző hatáskörében nyilatkozó Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal – Klíma és Környezetügyi Főosztály a környezeti értékelés elkészíttetését szükségesnek tartotta. Ez alapján a Fővárosi Önkormányzat Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottsága döntött a környezeti vizsgálat lefolytatásáról, a KÉ tematikája a KÉ rendelet 2. mellékletében rögzített tartalmi követelmények szerint került meghatározásra.

A szerződéskötésre 2021 májusában került sor a kidolgozóval. A tematika véglegesítése során figyelembe vételre került az az általános elv, miszerint a környezeti értékelést az adott terv vonatkozásában értelmezhető pontok, azaz kizárólag a jelenlegi településrendezési tervi eljárások keretében tervezett tervmódosítási elemek tekintetében kell elkészíteni.

Partnerségi egyeztetés

A partnerségi egyeztetés keretében az információk az alábbi csatornákon keresztül az érdeklődők számára is hozzáférhetővé váltak. Széleskörű lakossági bevonásra nem került sor, a területen élők, önkormányzatok, egyéb szervezetek stb. közvetlen megkeresése a környezeti értékelés véleményeztetése kapcsán nem történt.

Honlap

A környezeti értékelés egyeztetési dokumentációja és az eljárással összefüggő összes nyilvános dokumentum közzétételre került a Budapest Főváros weboldalán (budapest.hu).

Papír alapú hozzászólás

Nyomtatott dokumentáció megtekintésére Budapest Főváros Önkormányzata hivatali helyiségében (1052 Budapest, Városház utca 9-11.) volt lehetőség.

Általános véleményadási lehetőség

A honlapon a munka aktuális anyagai elérhetők, velük kapcsolatban bárki véleményt és észrevételt küldhet levélben (Budapest Főváros Önkormányzata, 1052 Budapest, Városház utca 9-11.). A vélemények és észrevételek megadására az önkormányzat a nyilvánosságra hozatal időpontjától legalább 30 nap határidőt biztosított.

A beérkező társadalmi vélemények figyelembevétele

Az előzetes környezeti értékelés határidőre beérkezett véleményeit feldolgozzuk és a vizsgálatban résztvevő szakértők azokat figyelembe veszik a dokumentációk véglegesítésekor.

1.4. A környezeti értékelés készítése során tett javaslatok hatása a terv alakulására

A környezeti értékelés az Étv. 9. § (3) bekezdés szerinti véleményezésre kidolgozott dokumentáció részét képezi. A környezeti vizsgálat elvégzésére a TSZT, FRSZ és DÉSZ módosításának keretében került sor, annak önálló munkarészeként. Ennek következtében a környezeti értékelés során megismert eredmények befolyásolhatták a településrendezési tervek egyes részleteit és meghatározhatták a tervezés lehetőségeit, korlátait egyaránt.

A környezeti értékelések készítésének elsődleges célja, hogy az iterációs jelleggel megvalósuló egyeztetési, konzultációs folyamatokon keresztül folyamatos kapcsolat alakulhasson ki a tervezés és környezeti vizsgálat készítése között. A párhuzamosan készülő, a tervbe folyamatosan beépülő környezeti vizsgálat jelentheti a garanciát a döntéshozók számára, hogy a terv törekszik elkerülni, minimalizálni a nem kívánt környezeti konfliktusokat.

Jelen környezeti értékelés dokumentáció a Budapest Főváros Településszerkezeti Terve (TSZT), Budapest Főváros Rendezési Szabályzata (FRSZ), és a Duna-parti Építési Szabályzatának (DÉSZ) eseti módosításához készült a 2021.04.30-án rendelkezésre bocsájtott változata alapján. A TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítás kidolgozói konstruktív hozzáállással segítették az SKV munkacsoport tevékenységét és ez a pozitív hozzáállás számottevően hozzájárult ahhoz, hogy a környezeti értékelés elkészült.

1.5. A környezeti értékelés készítése során felhasznált adatok forrása, az alkalmazott módszer korlátai

A KÉ tematika kialakításánál alapelveként került rögzítésre, hogy az értékelés csak a jelen településrendezési tervi módosítások várható környezeti hatásait értékeli. Nem vállal fel olyan feladatokat, melyeket más tervezési feladatok során kell megoldani (pl.: környezeti hatásvizsgálat, települési környezetvédelmi program, környezeti állapot mérések, vízgazdálkodási terv, rekultivációs terv, stb.) Jelen dokumentum ezért a rendelkezésre bocsájtott tervezői elképzeléseken, fejlesztési szándékokon, valamint a tervezők által biztosított dokumentumokon alapszik. A tervmódosítás egyeztetési dokumentuma tartalmazza a környezeti értékelés kapcsán

felmerülő környezeti konfliktusokat feloldó területfelhasználási-, szabályozási megoldásokat, környezetvédelmi intézkedési javaslatokat.

A környezeti értékelés a szabályzat várható környezeti hatásait nézi, ezért az értékelés tárgya alapvetően a következők vizsgálatára terjedt ki:

- a tervben szereplő területhasználat-módosítások várható környezeti hatásai,
- a szabályozási tervi változtatások környezeti hatásai,
- a területhasználatokhoz, építési övezetekhez és övezetekhez kapcsolódó építési feltételek várható környezeti hatásai.

A környezeti értékeléshez új felmérések nem készültek, a felhasznált adatok forrása a következő volt:

- Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény (BATrT);
- Budapest Fővárosi Településszerkezeti Terv (TSZT)
- Budapest IX. kerület – a tervezési területet érintő KÉSZ
- Budapest XXI. kerület – a tervezési területet érintő kerületi KÉSZ (CSÉSZ),
- Duna-parti Építési Szabályzat – XI. ütem IX., XXI. kerületek (DÉSZ XI.)
- Kemény Ferenc Sportlétesítmény-fejlesztési Program által határolt területre vonatkozóan a Budapest főváros településszerkezeti tervének (TSZT) és Fővárosi rendezési szabályzatának (FRSZ) módosítása,
- vonatkozó jogszabályok,
- illetékes szakhatóságok korábbi adatszolgáltatása,
- készülő településrendezési eszközök,
- helyszínelések eredményei,
- szakmai tanulmányok, elemzések,
- tematikus térképek, topográfiai térképek, légifotók stb.

A településrendezési terv elsősorban a területeket sorolja be valamilyen meglévő, vagy tervezett területfelhasználásba, illetve övezetbe. A területhasználatok egyikéről sem állítható azonban, hogy környezetterhelő és az sem, hogy milyen mértékben. A környezetterhelés az ott alkalmazásra kerülő technológiából fakad, amire viszont a településrendezési tervnek kis van hatása. Bármely övezet (legyen az akár gazdasági, különleges, vegyes, lakó, vagy mezőgazdasági, stb.) az ott alkalmazott technológiai megoldásoktól függően lehet környezetterhelő, vagy akár környezetbarát is.

Bizonytalansági tényező az is, hogy a rendezési terv csak a lehetőségeket teremti meg arra, hogy a tervezett új területfelhasználások, illetve övezetek megvalósuljanak. Hogy ebből mennyi valósul meg az már többnyire az egyéb szabályozási eszközökön, a gazdasági környezeten, a piaci résztvevőkön, a lakosságon, vagy a gazdasági élet szereplőin múlik.

A tervezési ütem		
1.	A TSZT, FRSZ, DÉSZ véleményezési dokumentációjának elkészülte	2021. március
2.	Bizottsági döntés a környezeti értékelés szükségességéről	2021. április 27.
3.	Környezeti Vizsgálat készítésének kezdete	2021. május 3.
4.	A TSZT, FRSZ, DÉSZ környezeti vizsgálat munkaközi anyagának elkészülte	2021. május 17.
5.	A környezeti vizsgálat munkaközi anyagának megküldése véleményezésre	2021. május. 18.
6.	A KV munkaközi anyagának véleményezési határideje	+ 30 nap
7.	A vélemények figyelembevételével kiegészített KV elkészülte.	+ 40 nap
8.	Fővárosi közgyűlés döntés: Településrendezési eszközök módosításának elfogadása (TSZT, FRSZ, DÉSZ)	
9.	A közgyűlési jóváhagyás után a Vállalkozó összeállítja a kihirdetésre kerülő TSZT és FRSZ végleges dokumentációit (314/2012. (IX.8.) Korm. rendelet 43. §-a szerint)	

1. táblázat: Tervezési ütemezés

2. A terv rövid ismertetése

2.1. A terv tartalma, célja, a környezeti értékelés szempontjából fontos jellemzői

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

A Korm. határozat 2. pontjában foglaltak értelmében Magyarország Kormánya egyetértett azzal, hogy a Korm. határozat 1. pont 1.1. alpontja szerinti Új Duna-híd és kapcsolódó közlekedési infrastruktúrája teljes körű megtervezése és megvalósítása állami fejlesztésként, a kiemelt budapesti fejlesztésekért és a nemzetközi sportpályázatokért felelős kormánybiztos irányításával, a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság, mint építető útján, Budapest Főváros Önkormányzatának bevonásával, a műszakilag lehetséges leggyorsabb ütemezéssel valósuljon meg.

A projekt megvalósulása érdekében a megfelelő szabályozási környezet biztosítása szükségessé teszi az 50/2015 (I.28.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott, többször módosított Budapest településszerkezeti terve (továbbiakban: TSZT) és a Fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. (továbbiakban FRSZ) módosítását, valamint a Duna parti építési szabályzat (DÉSZ XI. és XI. ütem):

- Újbudán a meglévő Galvani utca környezetében a Fehérvári út és a Duna között,
- Csepelen a tervezett „Galvani körút”-hoz kapcsolódó útfejlesztések területein,

- Ferencvárosban az Illatos út vonalában a Ráckevei (Soroksári)–Duna és a Gubacsi út közötti területeken.

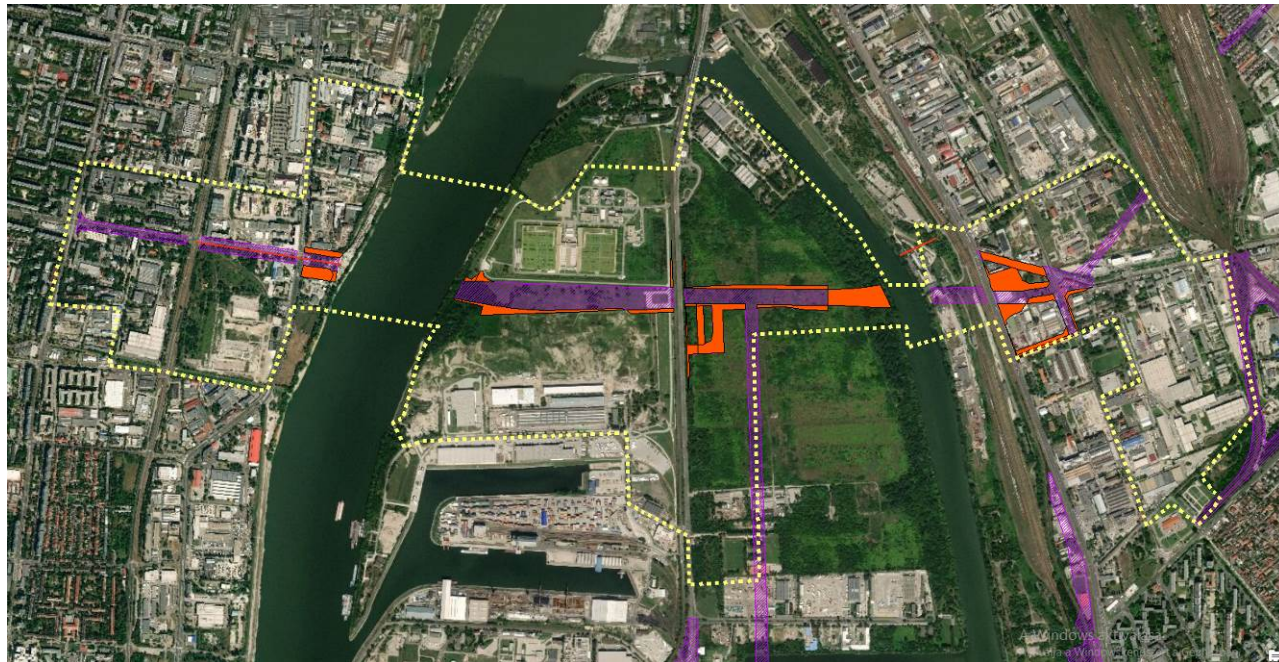
Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa 2020. február 27-i ülésén 11/2020-02-27 FKT határozatával meghozott döntése alapján I. szakaszként (Fehérvári út – Gubacsi út között) meghatározott nyomvonalhoz közvetlenül kapcsolódó területekre terjed ki.

A projekt II. szakaszának (Gubacsi út- Határ-út között) egyeztetés folyamatban van, a környezeti vizsgálat ezt a területet nem érinti.

A területet érinti a kis **Galvani-híd** Ráckevei (Soroksári)-Dunán átvezető pozíciója. Az új hídfő környezetében a Vi-1 jelű intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület, valamint a Soroksári út és a Gubacsi út mentén a jelenlegi Vi-1 jelű intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű és Gksz-2 jelű gazdasági, jellemzően raktározásra és termelésre szolgáló területek lehatárolása módosul.

Tervezési terület

A tervezési terület a Fehérvári út – Barázda utca – Budafoki út – Hengermalom út – Duna folyam – Nagyduna sor – Weiss Manfréd út – Ráckevei (Soroksári)–Duna – Kén utca – Külső Mester utca – Timót utca – KÖK területfelhasználási egység határa – Szabadkai út – Gubacsi út – Timód utca – Soroksári út – Ráckevei (Soroksári)–Duna – Galvani körúttal párhuzamos tervezett Vt-H területfelhasználási egység – Weiss Manfréd úttal párhuzamos tervezett út – Szikratávíró utca – Duna folyam – Kondorosi út – Kondorfa utca – Temesvár utca által határolt terület.



1. ábra Az Új Duna-híd I. szakasz tervezési területe

A környezeti értékelés hatóköre a Beruházás I. ütemén belül csak a TSZT, FRSZ, DÉSZ módosításokkal érintett területekre terjed ki.

2.2. A terv összefüggése más releváns programokkal

A tervezett TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítás, stratégiai célkitűzéseit, keretét az alábbi tervek, koncepciók adják meg:

- Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia (NFFK, 2013)
- Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (2018-2030)
- Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepciója
- „Otthon Budapesten” Integrált Településfejlesztési Stratégia 2027 (ITS 2027)
- Budapest Területfejlesztési Koncepciója (2014)
- Budapest Főváros Környezetvédelmi Programja 2021-2026
- 4. Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP-IV 2014-20)
- Nemzeti Természetvédelmi Alapterv IV, 2015–2020
- Nemzeti Erdőstratégia 2016-2030
- Nemzeti Tájstratégia (2018)
- Nemzeti Biodiverzitás Stratégia (NBS, 2015)
- Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (2018)

Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia (NFFK, 2013)¹

A környezetvédelmi, fenntarthatósági célokat legszéleskörűbben az NFFK fogalmazza meg. A keretstratégia természeti erőforrásokkal kapcsolatos célja a környezeti eltartóképességet, mint a gazdálkodás korlátját érvényesíteni. Cél többek közt a biodiverzitás fenntartása, táji és természeti értékek megőrzése, a beépítettség csökkentése és a fenntartható hozamon alapuló gazdálkodás a megújuló erőforrásokkal. További cél a környezeti terhelések csökkentése, valamint a nem megújuló természeti erőforrásokkal való ésszerű gazdálkodás. A célok megvalósításában a keretstratégia kiemeli a családok és polgárok, vállalkozások, kisközösségek és civil szervezetek, valamint az országos és helyi kormányzás feladatait. A keretstratégia külön kiemeli, hogy a természeti erőforrások által nyújtott ökoszisztéma-szolgáltatások komplex rendszerét. A szolgáltatások a természetes és az ember által módosított ökoszisztémák által a társadalom számára biztosított közvetett és közvetlen hasznokat jelentik. Ilyen hasznok a termeléssel összefüggő szolgáltatások (pl. élelem, takarmány, nyersanyag), a természeti körfolyamatokkal kapcsolatos szabályozó szolgáltatások (pl. klímaszabályozás, beporzás, árvízvédelem), a támogató szolgáltatások (pl. tápanyag-körforgás, talajok keletkezése), és a kulturális szolgáltatások (pl. pihenés-feltöltődés, oktatás, művészeti inspiráció).

A **négy alapvető nemzeti erőforrás** területén a célok rendszere a következő:

Emberi erőforrások Cél a népességében stabil, egészséges, a kor kihívásainak megfelelő készségekkel és tudással rendelkező emberek alkotta, a kirekesztettséget fokozatosan csökkentő társadalom.

Társadalmi erőforrások: Cél a fenntarthatóságot támogató kultúra kialakítása, a fenntartható társadalom szempontjából pozitív értékek, erkölcsi normák és attitűdök erősítése. Mivel minden társadalom környezete folyamatosan változik, e változáshoz saját önazonosságunk megtartása mellett alkalmazkodnunk kell. Ebből fakadóan karban kell tartanunk azon ismereteinket, amelyek a közösség összetartozását és fennmaradását szolgálják.

¹ <https://eionet.kormany.hu/akadalymentes/download/1/26/71000/NFFT-HUN-web.pdf>

Természeti erőforrások: A környezeti eltartó képességét, mint a gazdálkodás korlátját kell érvényesíteni.

Gazdasági (fizikai) erőforrások: Fontos az önrendelkezés megfelelő szintjének fenntartása a gazdaságpolitikai döntésekben. Cél a fizikai tőke szelektív gyarapítása, a közösségi tőkejavak amortizációjának pótlása. Kiemelt feladat a vállalkozói réteg megerősítése, a hazai tőkebefektetések fokozatos növelése, külföldi kitétségek csökkentése. Fontos a lokalizáció és a nemzetközi gazdasági kapcsolatok kihasználása közötti ésszerű arány megteremtése, a helyi gazdasági kapcsolatok (pl. város és vidéke) erősítése.

A településrendezési terv alapfilozófiája a természeti erőforrásokkal történő takarékos gazdálkodás, szemlélete így összhangban van az NFFK szemléletével.

Nemzeti Fejlődési átfogó céljai	Fenntartható Keretstratégia	Illeszkedés	TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítás
Társadalmi erőforrások Emberi erőforrások		●	A TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítás a társadalmi, emberi erőforrások fejlesztésével csak áttételesen foglalkozik, nem ez a településrendezési terv fő fókusza.
Természeti erőforrások		● ●	A településrendezési eszközök szerkezeti tervlapja lehatárolja az erdőterületeket és a természetközeli területeket. A terv lehatárolja a zöldterületeket, erdőterületeket, mezőgazdasági területeket, természetközeli területeket. A tervi módosítások tájvédelmi szempontból nem jelentenek érdemben változást a hatályos tervekhez képest. A tervezett infrastruktúrák tájbaillesztése megoldható. A szabályozás a szerkezeti és szabályozási tervezés mellett jelentős mértékben segítheti a területi együttműködések. A tervezett módosítások nem igénylik a természeti erőforrások többlet igénybevételét.
Gazdasági erőforrások		● ●	A TSZT-ben a távlati műszaki infrastruktúra hálózatok, valamint műszaki infrastruktúra létesítmények közül a közlekedési, energetikai, hulladékgazdálkodási és vízgazdálkodási nyomvonalak és objektumok rögzítésre kerültek. A terv lehatárolja az ipari területeket és az általános gazdasági területeket. A módosítás alapvetően nem változtatja meg ezeket a korábban elfogadott területeket.

2. táblázat A Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia átfogó céljai

Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (2017-2030)²

A második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia magában foglalja az éghajlatváltozás várható magyarországi hatásainak, természeti és társadalmi-gazdasági következményeinek, valamint az ökoszisztémák és az ágazatok éghajlati sérülékenységének értékelését, az üvegházhatású gázok kibocsátásának 2050-ig tartó csökkentésére vonatkozó célokat, prioritásokat és cselekvési irányokat tartalmazó **Hazai Dekarbonizációs Útitervet**, valamint a **Nemzeti Alkalmazkodási Stratégiát**. E két terv mellett tartalmazza még a „Partnerség az éghajlatért” Szemléletformálási Tervet is. A területi tervezés témakörével a **Nemzeti Alkalmazkodási Stratégia (NAS)** foglalkozik, a kapcsolódó cselekvéseket az épített környezet, terület- és településfejlesztés, terület- és településrendezés, települési infrastruktúra (IV.7.7) fejezet foglalja magába. Ugyanakkor mind a Hazai Dekarbonizációs Útterv, mind pedig a NAS egyéb tématerületei (pl. vízgazdálkodás) esetében található olyan pontokat, amelyek megvalósításában a településfejlesztésnek fontos szerepe

² <https://magyarkozlony.hu/dokumentumok/6bcb816077f795960249fcc31c699245299be2da/letoltes>

lehet. A TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítás a közlekedési terhelés mérsékléséből, hozzájárulhat a dekarbonizációs célok megvalósításához. Az új híd a forgalom elvonásával jelentősen csökkentheti a Lágymányosi-híd és ezzel együtt a belváros terhelését, a gyorsabb áthaladás mérsékeltebb CO2 kibocsátást jelent.

Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció³

A városfejlesztési koncepció az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény szerint a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott várospolitikai dokumentum. A koncepció a település környezeti, társadalmi, gazdasági adottságaira alapoz, a település egészére készül, a változások irányait és a fejlesztési célokat hosszú távra határozza meg. meghaladó időre szóló - meghatározó dokumentum. A tervezett fejlesztések a Budapest 2030-ban megfogalmazott jövőképpel és célokkal összhangban vannak.

Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció	Illeszkedés	TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítás
A Duna menti területek funkcióbővítése.	● ●	A településrendezési eszközök módosítása a Duna-menti területek funkcióbővülését nem eredményezi, de nem is akadályozza. A közlekedési lehetőségek biztosítása közvetve hozzájárul a terület fejlődéséhez. A Duna-parti területeken az útszakasz lábakra helyezése hozzájárul az átjárhatóság biztosításához.
A Duna-partok elérhetőségének, közcélú hasznosításának megteremtése: A feladathoz kapcsolódik a Duna-part gyalogos és kerékpáros bejárhatóságának biztosítása.	● ●	Maga az elkészült híd a gyalogos és kerékpáros sávok biztosításával elősegíti a Duna jobb és bal partja közötti átjárhatóságot.
A Duna-part menti turisztikai és rekreációs területek fejlesztése és decentralizálása: A feladat részeként a területet érinti a látogatott partszakaszok hosszának további növelése, a hajózás fejlesztése, és a kulturális örökségi értékek bemutatása.	●	A Duna-part megközelíthetőségét bejárhatósága javul az új gyalogos/kerékpáros híd építésével. A kulturális értékek, a világörökségi terület védelme kiemelt célként szerepel.
A Duna menti közlekedési elemek elválasztó hatásának csökkentése.	● ● ●	Új hidak (Galvani-híd, tervezett hidak a Ráckeve-Soroksári Dunán) összhangban vannak a tervezett módosításokkal.
Duna vízi útként történő jobb kihasználása: A személyforgalmú kikötők létesítésével.	●	Új személyforgalmú kikötő a területen nem létesül.

3. táblázat Összehasonlítás Budapest 2030 célkitűzéseivel

„Otthon Budapesten” Integrált Településfejlesztési Stratégia 2027

Az Integrált Településfejlesztési Stratégia (továbbiakban ITS) Budapest városfejlesztésének 2027-ig szóló fő dokumentuma. Azokat a fejlesztési irányokat jelöli ki, ahol a Fővárosi Önkormányzat vezető és kezdeményező szerepet vállal, a legfontosabb kihívásokra, problémákra kíván a beavatkozások együttesével, új szemlélettel megoldást adni, lényeges változásokat elérni. Az ITS három stratégiai célt jelölt ki, melyek meghatározzák a következő hét év városfejlesztési beavatkozásainak fő irányait:

³

https://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_koncepcio_bp2030/Budapest_2030_varosfejlesztési_koncepcio.pdf

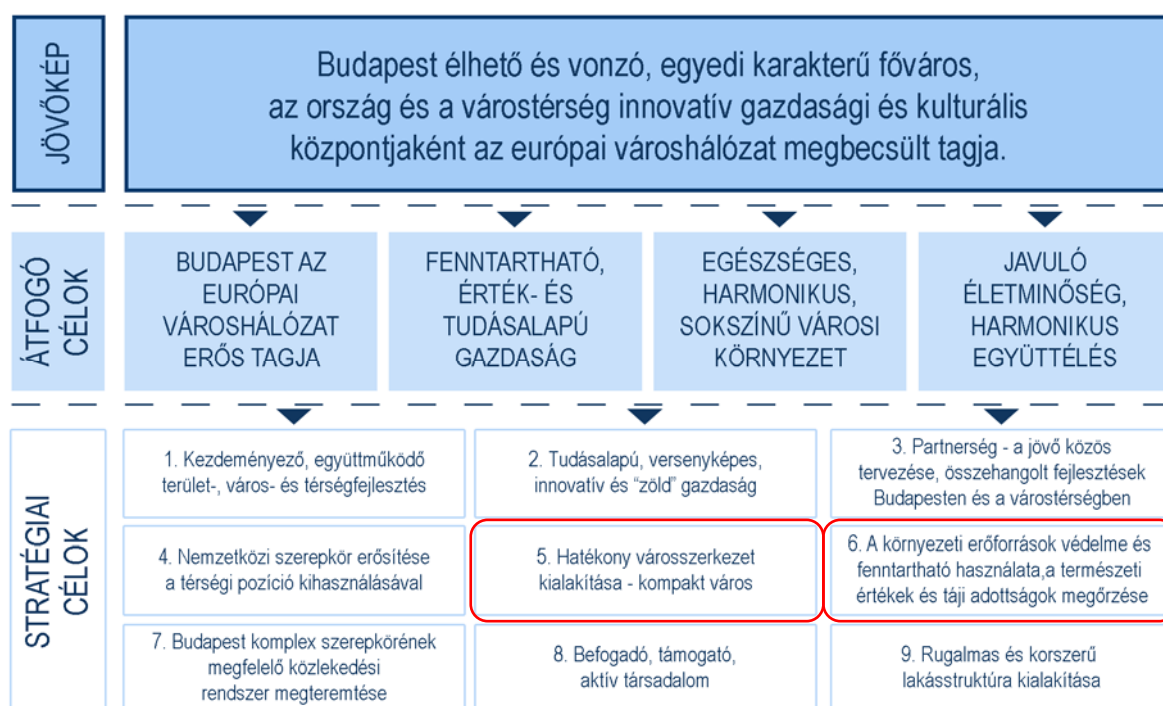
- Esélyteremtő Budapest: minden társadalmi réteg számára megfizethető lakhatás biztosítása, a budapestiek egészségének és életkörülményeinek javítása.
- Zöld Budapest: egy élhető és egészséges, értékörző és értékteremtő, klímatudatos város feltételeinek megteremtése
- Nyitott Budapest: kezdeményező városkormányzás, ahol kulcsszerepet kap az együttműködés és az innováció.

A jelenlegi termódosítással érintett területeket „Közösségi közlekedés hálózati fejlesztése”, „Dunai zöld folyosó”, „Városi parkok láncolata”, valamint a „Déli Városkapu” megnevezésű ITS-programelemek érintik közvetlenül. A jelen termódosításban szereplő elemek az ITS-ben szereplő programokkal nem ellentétesek, azokkal összhangban vannak.

Budapest Területfejlesztési Konceptiója (2014)

A Budapest Területfejlesztési Konceptiója a Budapest 2030 stratégia alapján készült. A Konceptió három szemléleti alapvetést, általános fejlesztési alapelvet határoz meg: élhetőség, fenntarthatóság és esélyegyenlőség. E három alapelvnek minden megfogalmazott stratégiai célban érvényesülnie kell. Az **élhetőség** alapvető elvárás a városi lét szempontjából, amely egyben kifejezi, hogy a koncepció céljainak és a fejlesztések középpontjában az ember áll. A **fenntarthatóság** az erőforrások optimálisabb felhasználásával kielégíti a jelen szükségleteit anélkül, hogy csökkentené a jövő generációk lehetőségeit. Az **esélyegyenlőség** mindenki számára biztosítani kívánja a város és környezete használatát, a gazdaság által nyújtott lehetőségeket, a társadalmi igények kielégítését biztosító humán szolgáltatásokat.

A BTFK célrendszere között kiemelt súllyal szerepel „a város és a Duna együttélésének megteremtése”. A kilenc stratégiai cél és a cél elérését támogató prioritások között külön kiemelt fejezetként szerepel a „Környezeti erőforrások védelme és fenntartható használata, a természeti értékek és táji adottságok megőrzése”.



2. ábra Budapest Területfejlesztési Konceptiója célkitűzései

A tervezett TSZT/FRSZ módosítások hozzájárulnak a terület fejlesztéséhez és a zöldfelületek megőrzéséhez, az alulhasznosított területek funkcióbővítéséhez, a kompakt város kialakításához. A Dunával együtt élő város célkitűzése összhangban van a TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítás elképzeléseivel.

Budapest Területfejlesztési Konceptiója	Illeszkedés	TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítás
5.4. A Dunával együtt élő város	● ● ●	A fejlesztések elősegítik a Duna megközelíthetőségét, javítják hozzáférhetőségét.
6.1. Zöld- és egyéb biológiailag aktív felületek megőrzése, növelése	●	A terület zöldfelületekben viszonylag szegény, és a zöldfelületek elhanyagolt leromlott állapotban vannak. A tervezett szabályozás érdemben nem változtat a hatályos tervek szerinti zöldfelületi rendszerelemekben. A terv hozzájárul biológiai aktivitás érték megtartásához, a zöldfelületek védelméhez. A területhez kapcsolódó, Csepel-sziget északi részére tervezett közpark az utóbbi évek legnagyobb ilyen jellegű zöldinfrastruktúra fejlesztése lesz Budapesten.
6.2. Természeti- és tájképi értékek megőrzése	● ● ●	A területe Budapest tájképileg egyik legértékesebb területét jelenti. A terület jelenleg alulhasznosított. A Csepel –sziget korábbi mezőgazdasági, kertészeti hasznosítású területein a spontán beerdősülés folyamata figyelhető meg.
6.3. Zaj- és légszennyezés csökkentése	● ●	A tervezett Galvani-híd és a RSD hidak kapcsán a zaj- és légszennyezés növekedése valószínűsíthető lokálisan az új létesítmények környezetében, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen termódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.
6.5. Korszerű vízgazdálkodás	●	A módosítás hozzájárul a vízrendezés, az árvízvédelem, a korszerű vízgazdálkodás célkitűzéseinek megvalósításához.
7.3. Közösségi közlekedés fejlesztése	●	A Galvani-híd kerékpáros sávjának és villamos vonalának kiépítése hozzájárul a terület és a Duna-part megközelíthetőségének és végigjárhatóságának biztosításához.

4. táblázat Összehasonlítás a Budapesti Területfejlesztési Konceptióval

Budapest Főváros Környezetvédelmi Programja 2021-2026

Budapest 2021-2026 időszakra szóló Környezetvédelmi Programja egy olyan önálló települési környezetvédelmi program, amelyet a Fővárosi Önkormányzat kötelező önkormányzati feladatoként a budapesti környezet védelme, állapotának javítása, valamint mindezzel összhangban a fővárosi fejlesztések környezeti szempontú megalapozottságának elősegítése érdekében dolgoz ki. A program öt átfogó célkitűzése („Egészséges, biztonságos környezet biztosítása”, „Természeti tőke védelme”, „Fenntartható erőforrás-gazdálkodás megteremtése”, „Környezetbarát városirányítás, városfejlesztés megvalósítása”, „Környezettudatosság erősítése”) – az NKP-4-ben rögzített stratégiai területekkel összhangban – a környezeti elemekre, rendszerekre, illetve szektorokra irányuló 19 beavatkozási szakterületet tartalmaz. A jelenlegi TSZT/FRSZ és DÉSZ módosítások a program célkitűzéseivel nem ellentétesek, illetve léptékükből adódóan nem relevánsak. A környezetvédelmi elvek, célkitűzések megvalósítását a tervezett infrastruktúra elemek részletes tervezés során kell érvényre juttatni.

4. Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP-IV 2014-20)

A program átfogó célkitűzése, hogy hozzájáruljon a fenntartható fejlődés környezeti feltételeinek biztosításához. Stratégiai céljai a következők: az életminőség és az emberi egészség környezeti feltételeinek a javítása, a természeti értékek és erőforrások védelme és fenntartható használata, végül pedig az erőforrás-takarékosság javítása, a gazdaság zöldítése. Ezeken belül a következő kiemelt témáknál állnak rendelkezésre EU-s források: az energiahatékonyság növelése, a megújuló energiaforrások felhasználásának bővítése, a szennyvízkezelés fejlesztése, az ivóvízminőség javítása, a területi vízgazdálkodás, a hulladékgazdálkodás, a kármentesítés, a közösségi közlekedés, a természetvédelmi és élővilág-védelmi fejlesztések, továbbá az ökoszisztémák állapotának megőrzése és javítása. A TSZT/FRSZ módosítás összhangban áll az NKP IV. általános célkitűzéseivel.

A 4. NKP környezetstratégiai céljai	Illeszkedés	TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítás
<p>Az életminőség és az emberi egészség környezeti feltételeinek javítása.</p> <p>Cél a jó életminőség és az egészséges élet közvetlen környezeti feltételeinek biztosítása. Ezek közé tartozik a környezet-egészségügyi feltételek javítása, a magas színvonalú környezeti infrastruktúra, valamint a település, a lakóhely épített és természeti elemeinek megfelelő aránya, minősége és összhangja.</p>	●	<p>A terv az életminőséghez kapcsolódó infrastrukturális és szabályozási kereteket határozza meg, ez a fő célja. A szabályozásban kiemelt szerepet kap zöldinfrastruktúra elemek megőrzése, fejlesztése. A zöldfelületek kismértékű tervi növelése és a területi szerkezet ésszerűsítése, a közösségi terek fejlesztése az életminőség javításához járul hozzá.</p>
<p>Természeti értékek és erőforrások védelme, fenntartható használata.</p> <p>Cél a stratégiai jelentőségű természeti erőforrások, természeti értékek, ökoszisztémák védelme, az életközösségek működőképességének megőrzése, a biológiai sokféleség csökkenésének megállítása.</p>	●	<p>A táji és természeti adottságok vizsgálat fejezete részletesen feldolgozza és bemutatja a természeti értékeket.</p>
<p>Az erőforrás-takarékosság és a -hatékonyság javítása, a gazdaság zöldítése.</p> <p>Cél a természeti erőforrásokkal való takarékos gazdálkodás kialakítása, a környezetszennyezés megelőzésére, a terhelhetőség/megújuló képesség figyelembevételére épülő fenntartható használat megvalósítása. Kiemelt figyelmet kell fordítani a társadalmi-gazdasági fejlődés és a környezetterhelés szétválására, azaz, hogy a lakosság növekvő jólléte csökkenő környezetterhelés mellett legyen biztosítható. A fogyasztói magatartás megváltozása, a környezeti szempontból fenntartható termékek és szolgáltatások felé történő elmozdulás keresleti oldalról erősíti meg a termelői folyamatok „fenntarthatósága” iránti igényt. A fenntartható termelés forrástakarékos (beleértve az anyag-, a víz-, a terület-, a termőföld- és energiahasználatot, az újrahasználhatóság és a tartósság tervezését, az anyagciklusok körfolyamattá zárását); csökkenti a környezetre gyakorolt káros hatásokat (kibocsátások és hulladékok minimalizálása, a megújuló erőforrások fenntartható mértékű használata); növeli a termékek és szolgáltatások értékét a fogyasztók számára.</p>	● ●	<p>A TSZT/FRSZ és DÉSZ módosítás bár kis területet érint céljai összhangban vannak a táji adottságokon alapuló bölcs tájhasznosítással, a természeti erőforrások és kulturális örökség általános védelmével, a takarékos területhasználattal.</p>

5. táblázat A TSZT, FRSZ módosítás céljainak összehasonlítás a 4. Nemzeti Környezetvédelmi Program célkitűzéseivel

Nemzeti Természetvédelmi Alapterv IV, 2015–2020

A 2020-ig aktuális Nemzeti Természetvédelmi Alapterv (NTA) Magyarország természetvédelmi stratégiai tervdokumentuma, egy szakpolitikai stratégia, amely a Nemzeti Környezetvédelmi Program önálló, de integráns részeként meghatározza az állam természetvédelmi feladatai kapcsán követendő kiemelt céljait. A településrendezés terv ugyanúgy az erőforrások védelmét, a takarékos gazdálkodást, az különböző ágazati igények optimális területi elrendezését célozza meg figyelembe véve a természetvédelmi célkitűzéseket.

NTA IV. átfogó céljai	Illeszkedés	TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítás
A biológiai sokféleség megőrzése (az EU biológiai sokféleség stratégia hazai megvalósítása)	●	A TSZT a zöldinfrastruktúra fejlesztésével közvetlenül hozzájárul a biológiai sokféleség megőrzéséhez. A tervmódosítások a tervi zöldfelületek szinten tartását biztosítják.
A Natura 2000 hálózat működtetése	● ● ●	A természetvédelmi területek részletesen ábrázolásra és leírásra kerülnek a szerkezeti terv Táji- és természetvédelmi elemek. A szabályozás szintén tartalmazza a védelemre vonatkozó előírásokat. A Natura 2000 területek megfelelő kezelése és a szomszédos területek szegélyeinek megfelelő kialakítása kedvező hatású lehet a hálózat állapotára.
A nemzetközi természetvédelmi, tájvédelmi kötelezettségek teljesítése	● ● ●	A Natura 2000 természetvédelmi védettség feltüntetésével és érvényesítésével a terv hozzájárul a nemzetközi kötelezettségek teljesítéséhez.

6. táblázat. A IV. Nemzeti Természetvédelmi Alapterv célkitűzései

Nemzeti Erdőstratégia 2016-2030

Az erdő folyamatosan megújuló természeti erőforrás. Az erdőt olyan módon és ütemben kell hasznosítani, hogy a gazdálkodási lehetőségek a jövő nemzedékei számára is fennmaradjanak. Úgy, hogy az erdő megőrizze biológiai sokféleségét, természetközelségét, termő-, felújuló- és életképességét, továbbá megfeleljen a társadalmi igényekkel összhangban az erdők hármas funkciójának, védelmi és gazdasági követelményeknek, betöltse természet- és környezetvédelmi, egészségügyi-szociális, kulturális, turisztikai, valamint oktatási és kutatási célokat szolgáló szerepét. Az Erdőstratégia szellemisége összhangban van a megyei területrendezési terv célkitűzéseivel. Az Erdőstratégia kiemelt célja az erdőterület – erdőtelepítéssel történő – növelése az országos 27%-os erdőszültségi szint eléréséig, amely hosszú távú célként – a rendelkezésre álló források mértékétől és intenzitásától függően – további 680 ezer hektár új erdő telepítését jelentheti országosan. A tervezési területen az TSZT/FRSZ módosítás hatására elenyésző mértékben csökken az erdőszült terület nagysága.

Nemzeti Tájstratégia (2018)⁴

A Nemzeti Tájstratégia (NTS) a magyar táj átfogó, ágazatokon túlmutató szemlélettel fogalmazza meg a hazai tájak megőrzéséhez kapcsolódó célkitűzéseket. A stratégia javaslatai szerint a beépítetlen területek megőrzésére nagyobb kell hangsúlyt fektetni, emellett megemlíti, hogy a környezeti nevelés/szemléletformálás eddigi eredményei nem átütő erejűek. Jellemző a vízháztartási viszonyokat megváltoztató mértékű burkolt felület-növekedés, a táj iránti felelősségérzet eltűnt, a jelenlegi bevett gyakorlat a csapadékvíz azonnali elvezetése, amely klimatikus adottságainkat tekintve kifejezetten hátrányos, amelyek mind gyengítik a klímaváltozással szembeni ellenálló képességet. A dokumentum szerint az országnak mindössze 17 %-át borítja olyan növényzet, amely a területileg természetes növényzet maradványának tekinthető.

A Tájstratégiaiban megfogalmazott célokba, alcélokba és intézkedésekbe már beépült a kímélőbb tájhasználat, a táj állapotának, összefüggéseinek folyamatos nyomon követése.

Az NTS szerint a magyarországi tájak jövőképe öt alappilléren nyugszik, amelyek a következők:

- A tájat meghatározó környezeti elemek használata fenntartható és integrált lesz.
- Az értékes hagyományos tájhasználatok fennmaradnak. A degradált helyszínek helyreállítása megtörténik.
- A természetközeli és az átalakított területeket, továbbá a termeléssel összefüggő tájhasználatot is a változatosság és a gazdagság jellemzi.
- A beépített területek aránya alacsony marad, nem növekszik, vagy csak a tényleges igényeknek megfelelően növekszik; kompakt, élhető településekhez kötődik.
- A települések, illetve az örökségi elemek táji beágyazottsága harmonikus.

A stratégia célkitűzéseivel a TSZT javaslatai, szabályozása összhangban vannak. A stratégia átfogó célkitűzéseit a mellékelt táblázat tartalmazza:

A TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítás összhangban áll a tájstratégiai célkitűzésekkel.

Nemzeti Biodiverzitás Stratégia (NBS, 2015)⁵

A biológiai sokféleség megőrzése hozzájárul az ökoszisztéma szolgáltatások erősítéséhez. A 2020-ra kitűzött jövőkép a biológiai sokféleség csökkenésének és az ökoszisztéma szolgáltatások hanyatlásának megállítása, lehetőség szerinti javítása. A dokumentumban megfogalmazott célok stratégiai területek szerint oszlanak meg, ezek a természeti területek és értékek védelmére, a táji diverzitás, zöld infrastruktúra és ökoszisztéma szolgáltatások fenntartására, a biológiai sokféleség megőrzésében a mezőgazdaság szerepének növelésére, fenntartható erdő és vadgazdálkodásra, vízi erőforrások fenntartható használatára, az inváziós fajok elleni küzdelemre, illetve a világszintű biodiverzitás csökkenés megállításában a hazai szerepvállalásra fókuszálnak. A TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítás célkitűzései összhangban vannak az NBS célrendszerével.

⁴ http://www.kormany.hu/download/1/20/01000/Nemzeti%20T%C3%A1jstrat%C3%A9gia_2017-2026.pdf

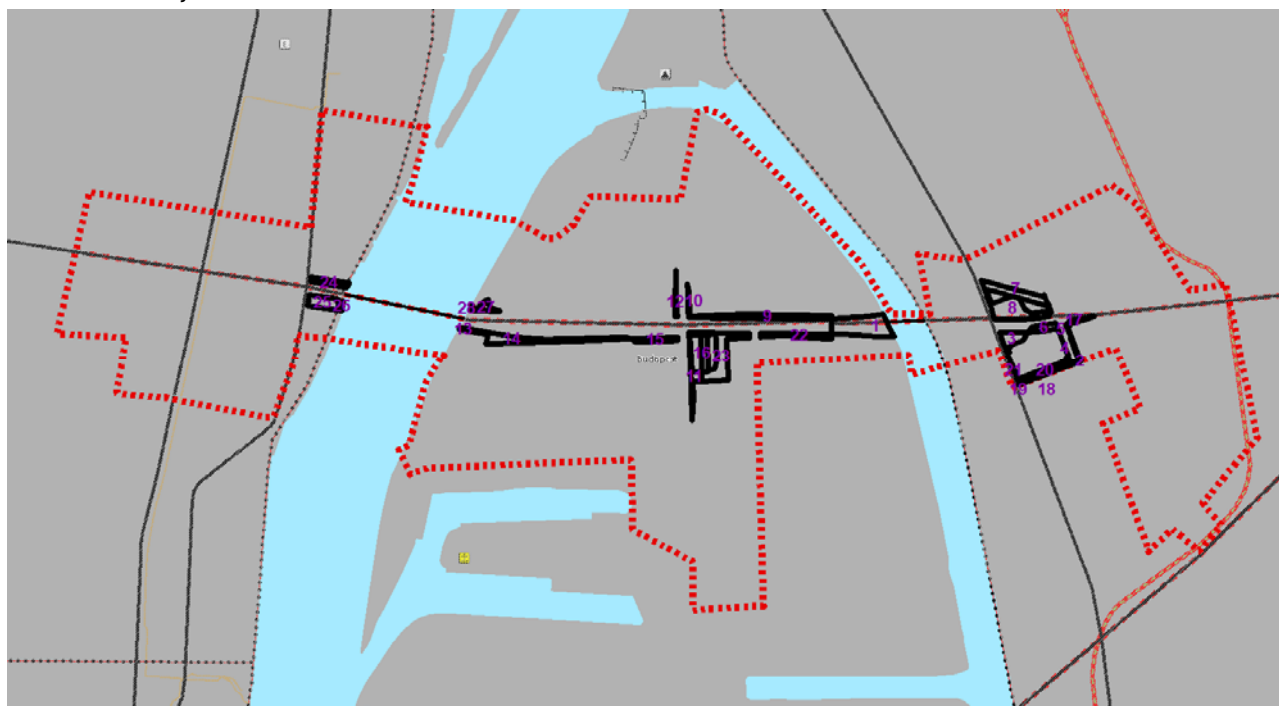
⁵ http://www.termeszetvedelem.hu/_user/browser/File/Strategia/MK15083_NBS.pdf

2.3. A terv összefüggése más releváns tervekkel

Országos Területrendezési Terv és a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (2018)

2018. december végén az Országgyűlés elfogadta a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényt (új OTrT). Az új OTrT az indoklásában felvállaltan egy új korszakot nyit, az eddig három külön törvényben szabályozott országos és a két kiemelt térségre vonatkozó területrendezési terveket – az OTrT (2003. évi XXVI. törvény), a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terv (2005. évi LXIV. törvény).

A TSZT *Helyzetelemzés 1.3. A területrendezési tervekkel való összefüggések vizsgálata* c. fejezet részletesen tartalmazza az OTrT és a BATrT elfogadásából származó tervezési kereteket, illetve következményeket.



3. ábra OTrT szerkezeti terve (2019) (részlet)

Budapest főváros településszerkezeti terve (TSZT)

Budapest hatályos településszerkezeti terve (a rendezési szabályzattal együtt) a főváros teljes közigazgatási területére készült. A módosítás a főváros „Budapest 2030” hosszú távú városfejlesztési koncepciójában foglalt célok megvalósítását hivatott biztosítani, ennek megfelelően határozza meg a település szerkezetét, a területfelhasználást és a műszaki infrastruktúra-hálózatok elrendezését. A TSZT 1. sz. Területfelhasználás tervlapján a tervezési területet következő területfelhasználási egységeket érinti:

1. Kiemelt jelentőségű helyi központ terület (Vt-H)
2. Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület (Vi-1)
3. Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2)
4. Gazdasági, jellemzően raktározásra és termelésre szolgáló terület (Gksz-2)
5. Szennyvízkezelés területe (K-Sz)
6. Nagy kiterjedésű szállítmányozási, raktározási és logisztikai terület (K-Log)

7. Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület (K-Hon)
8. Oktatási központok területe (K-Okt)
9. Közúti közlekedési terület (KÖu)
10. Kötőpályás közlekedési területek (KÖk)
11. Városi park (Zvp)
12. Közkert, közpark (Zkp)
13. Védőerdő (Ev-Ve)
14. Folyóvizek medre és partja (Vf)
15. Állóvizek medre és partja (Vá)

Az egyes átsorolásra kerülő területek érintettségét a 4. fejezet mutatja be részletesen. A TSZT épített örökséggel, zöldfelülettel, táj- és természetvédelemmel, környezetvédelemmel kapcsolatos tervlapjai is ugyanebben a fejezetben kerülnek ismertetésre.

Fővárosi rendezési szabályzat (FRSZ)

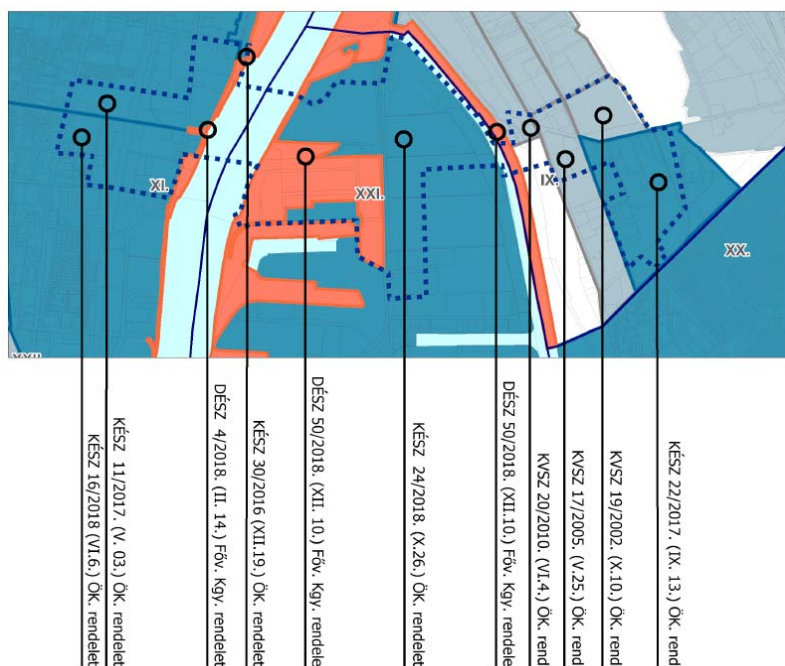
A Fővárosi rendezési szabályzat a fővárosban a településrendezés és az építés összehangolt rendjének biztosítása érdekében az országos településrendezési és építési követelményeknek, valamint a főváros településszerkezeti tervének (TSZT) megfelelően a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségét, meghatározott területek beépítési magasságát, a fővárosi infrastruktúra területbiztosítását megállapító fővárosi önkormányzati rendelet. A három településrendezési eszköz (TSZT – FRSZ – KÉSZ) közötti összhang megteremtését – az Étv. előírásaink figyelembevételével – az FRSZ rendeleti szinten biztosítja. A tervezési területet a mellékelt ábra szerint nyolc kerületi építési szabályzat (KÉSZ) és két Dunaparti Építési szabályzat (DÉSZ) érinti.

Dunaparti Építési Szabályzat (DÉSZ)

A Duna-parti építési szabályzat a Duna főmedrével közvetlenül határos telkek és a Margitsziget területének építési rendjét és rendeltetését a helyi sajátosságoknak megfelelően megállapító és biztosító fővárosi önkormányzati rendelet, amely telekalakítási és építésjogi szabályozási elemeket tartalmaz. A területet jelenleg a DÉSZ IX. ütem, és a DÉSZ XI. ütem érinti. Mindkét DÉSZ szabályozás célja a partmenti végigjárhatóság biztosítása. A DÉSZ további pozitív szabályozási eleme, hogy a Csepel-sziget északi részén, ezen a jelenleg alulhasznosított területen közterületet, közparkot (Zkp) kialakítását javasolja és a Duna-parti sétány meghosszabbítását jelöli. További fejlesztés, hogy a Csepel-sziget északi részén a szennyvíztelep és a Duna-part között további zöldfelület és „természetközeli Duna-parti-sétány” kerül kijelölésre. A TSZT-vel összhangban a DÉSZ szabályozási tervlapja (szabályozási elemként) Duna-parti városias jellegű sétányt, tervezett hidat és tervezett kerékpáros infrastruktúra nyomvonalát jelöl az övezet területén.

Kerületi településrendezési eszközök (KÉSZ)

A tervezési területet jelenleg több építési szabályzat is érinti. A módosítással érintett területek DÉSZ és KÉSZ érintettségét a Megalapozó Vizsgálat 1.2.2. Hatályos Helyi Építési Szabályzat, Szabályozási Terv vonatkozásai munkarész részletesen tartalmazza.



5. ábra Hatályos kerületi településrendezési eszközök és DÉSZ (Forrás BFVT, 2021)

A XI. kerület területén a módosítással érintett területet három kerületi és egy fővárosi tervező érinti. A TSZT és FRSZ módosítás területi összefüggésében a 16/2018 (VI.6.) rendelet, a 11/2017. (V. 03.) rendelet, valamint a 4/2018. (II. 14.) Főv. Kgy. rendelet érintett, utóbbi a jelen módosítás tárgyát is képezi.

A XXI. kerületben a 24/2018. (X.26.) számú Csepel Városrendezési és Építési Szabályzat (CSÉSZ) kiterjed szinte a teljes közigazgatási területre, kivéve a Duna-part mentét, ahol az 50/2018. (XII. 10.) Főv. Kgy. rendelet hatályos, utóbbi szintén a jelen módosítás tárgyát is képezi.

A IX. kerület területén a Gubacsi dűlő területére jelenleg nincs hatályos kerületi tervező. A módosítással érintett többi területre (Timót utca és környéke, CF Pharma gyógyszergyár és környéke és a Nagyvásártelep) Kerületi Szabályozási Terv van hatályban, valamint a – már az új jogszabályi környezetben elfogadott – 22/2017. (IX. 13.) rendelet (a Budapest, IX. ker. UNIX telephely és környéke KÉSZ). Az RSD mentén a Csepeli területre is hatályos 50/2018. (XII. 10.) Főv. Kgy. rendelet van érvényben, amely a jelen módosítás része.

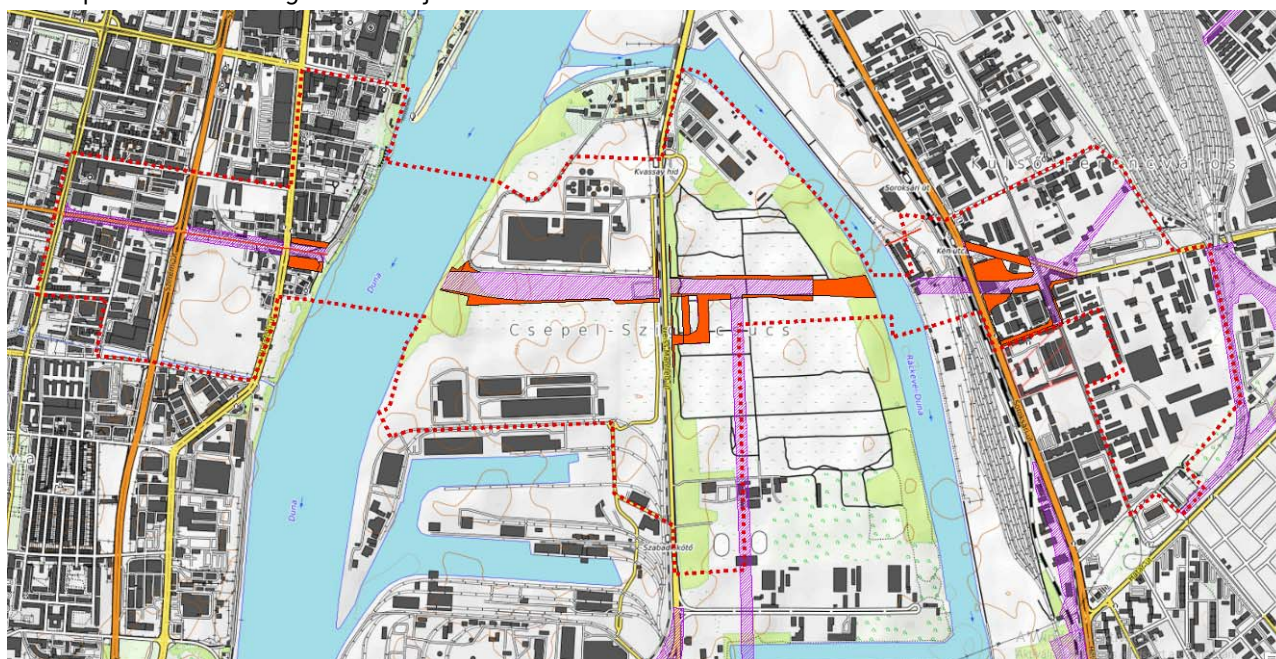
Az Új Duna-híd és kapcsolódó közlekedési infrastruktúra I. szakaszának megvalósításával érintett terület beépítési feltételeinek meghatározásához a fővárosi településrendezési eszközökkel (TSZT, FRSZ) összhangban a kerületi építési szabályzatok (KÉSZ) és az érintett Duna parti építési szabályzatok (DÉSZ) módosítása szükséges.

3. A terület környezeti állapotának feltárása

3.1. A környezeti elemeinek és rendszereinek ismertetése, a környezetállapot ismertetése, természeti területek bemutatása

Közvetett és közvetlen hatásterület lehatárolása

A közvetlen tervezési terület a Fehérvári út – Barázda utca – Budafoki út – Hengermalom út – Duna folyam– Nagyduna sor – Weiss Manfréd út – Ráckevei (Soroksári)–Duna – Kén utca – Külső Mester utca– Timót utca – KÖk területfelhasználási egység határa – Szabadkai út – Gubacsi út – Timód utca – Soroksári út – Ráckevei (Soroksári)–Duna – Galvani körúttal párhuzamos tervezett Vt-H területfelhasználási egység – Weiss Manfréd úttal párhuzamos tervezett út – Szikratávíró utca – Duna folyam – Kondorosi út – Kondorfa utca – Temesvár utca által határolt területen belül az a 28 kisebb területegység ahol területfelhasználás átsorolásra kerül. A 28 területe a mellékelt tervlapon narancssárga színnel jelölt.



4. ábra A tervezési területen belül a megváltozott területfelhasználási / övezeti besorolások (narancssárga)

Domborzat, geomorfológiai adottságok

A terület északon a Pesti-hordalékkúp síkság kistáj nyugati határán fekszik gyakorlatilag sík területen. Tengerszint feletti magassága a Dunához igazodik, 92-119 m balti tengerszint között változik. Az eredeti domborzatból és talajból, a természetes geomorfológiai adottságokból szinte semmi nem maradt meg. Budapest területén 10 m-t meghaladó feltöltések is találhatóak. A tervezési területen a feltöltött területek a sziget Duna menti oldalán, a szennyvíztisztító mellette találhatóak.

A rakpartok kialakításával, rendezésével a mikrodomborzati adottságok és a természetes Duna-part teljesen eltűnt. A lejutást a vízhez a meredek rakpartok megakadályozzák. A tervezési terület déli része a Csepeli-sík kistájhoz tartozik, kialakulását tekintve ártéri hordalékkúp. Bár a tervezési

terület síknak tekinthető jól látszik, hogy legmélyebb pontja a Ráckeve-Soroksári Dunaág melletti valamikori mezőgazdasági területek és a Nagyvásártelep egykori területe. A mikrodomborzati adottságokat jól mutatja, hogy a terület határán futó Soroksári út már egy 6-10 m-el magasabb térszínen fut. A sík területen lévő árvízvédelmi töltések és a HÉV nyomvonala jelentősen módosíthatják kisebb területeken a domborzati viszonyokat és ezzel összefüggésben a területek láthatóságát.



5. ábra Geomorfológiai adottságok a tervezési területen (Forrás: SRTM adatbázis)



6. ábra A HÉV vonal jelenlegi keresztezése a Kvassay-zsilip feletti területen

Geológiai adottságok

A területen a pannóniai üledékre dunai eredetű, durvaszemcséjű folyami üledéksor települt. Általában 10-20 m vastag kavicsos rétegsor felszín közeli helyzetű, jó víztároló képességű, és jelentős hasznosítható kavicskészletet tartalmaz. Csepel-sziget területe morfológiai és földtani felépítését tekintve szorosan kapcsolódik nyugat felől a Mezőföld területéhez, mely a Dunavölgy tektonikus zónájához képest 20-60 m-el kiemelkedik. A területen végzett geofizikai vizsgálatok szerint (refrakciós, szeizmikus és gravitációs mérések) egy közel É-D-i irányú tektonikus vonal mentén a Csepel-szigeti terület Ny-ról 150 m-es levetést (elmélyülést) mutat, de ezzel a szerkezettel párhuzamosan a Soroksári Duna-ágnál is található egy határoló vető (kőzettörésvonal).

A Csepel-sziget É-i részén a gravitációs és a mágneses anomáliák alapján egy viszonylag vastag homogén összlet jelentkezik. Közel 700-800 m vastag oligocén üledéksor alul hárshegyi homokkőből, azt követően középső oligocén agyagmárgából, és agyagból, majd felül felső oligocén homokos glaukonitos homokkőből áll. Az oligocén képződményekre 200-550 m vastag miocén kavicsos homok, tarka agyag, foraminiferás agyagmárga és réteghiányos oolitos lajtamészakó települ. Ez az összlet az É-i irányba kivékonyodik. A tököli fúrás alapján nagy vastagságú (6-700 m) alsópannon, illetve felsőpannon üledékek töltik ki a medencét agyagmárga aleurit képződményekkel. A felsőpannon 5 ciklusú szürke homok, lemezes aleurit, agyagmárga és tarka agyag váltakozásából áll, melyhez felül lignit telepek kapcsolódnak. A felsőpannon képződmények felett a pleisztocén-holocén üledékek 20-50 m vastagságúak. A fentiek alapján a Duna-völgy jelenlegi formájában a pleisztocénben (pleisztocén a földtörténet a pliocén követő, a holocén („jelenkor”) előtti kora) kezdett kialakulni és az óholocénben fejeződött be.

Talaj

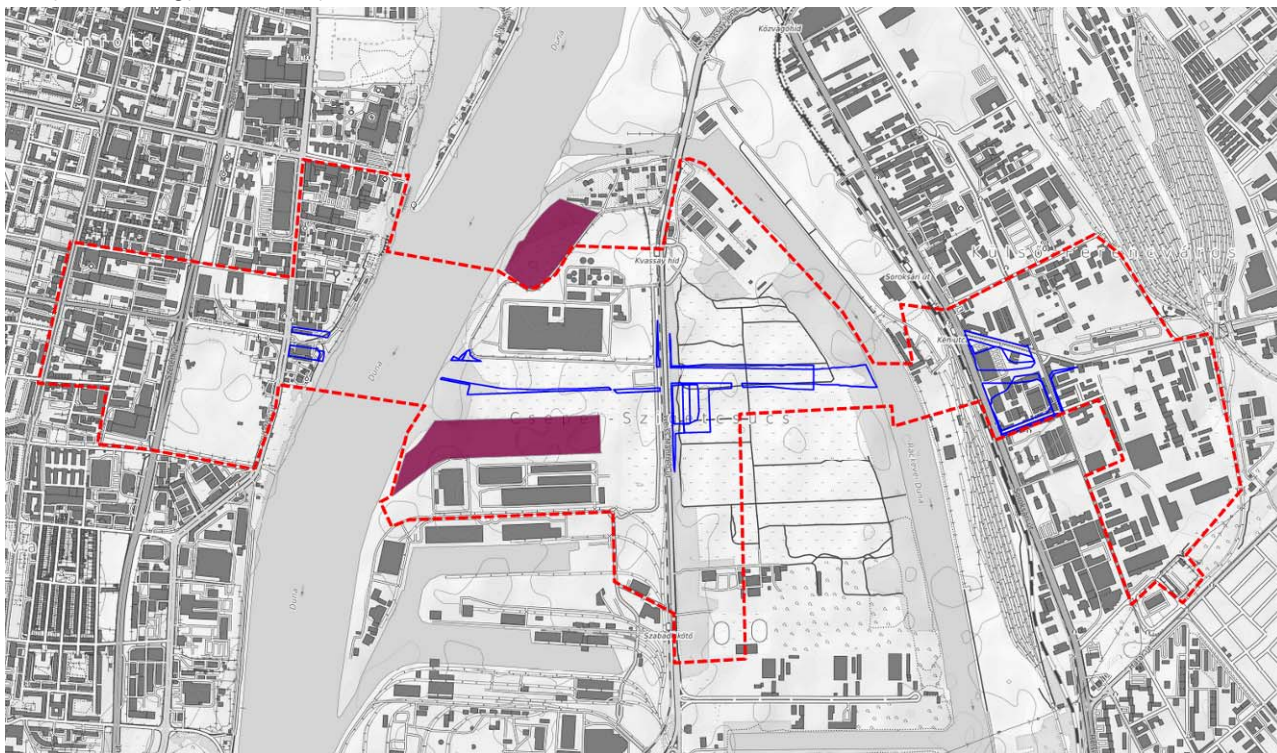
Az Öreg-Duna és a Ráckevei- (Soroksári-) Duna medrét réti öntés és nyers öntés talajú sávok kísérik, illetve ezt tarkítják a sziget belső homokos területei és a holtmedrekkel tagolt magas ártéri D-i területsáv, valamint az emberi behatásokat tükröző építési törmelék- és kohászati salaklerakók. A holocén finom homok és durva kőzetliszt anyagú felszíni képződmények miatt a terület közepesen erózióveszélyes minősítésű.



7. ábra Feltöltött területek a szennyvíztisztító területétől nyugatra

A Csepel-sziget talajviszonya, fizikai talajfélesége nagyon heterogén képet mutat. Sokszor egy ha-on belül is több talajtípus nagyon sok változata fordul elő. Ez elsősorban a szigetet alkotó hordalék heterogenitásából következik. A vizsgált területen genetikai talajtípusok bolygatatlan formában már nem lelhetők fel, a magas- és mélyépítési tevékenységek folytán a terület jelentős része beépített, burkolt. A szigetnek több mint a felén, 66 %-án homok, 22 %-án vályog fizikai féleség fordul elő, illetve humuszos homok és humuszos öntés talajok találhatóak. Ezen kívül réti jellegű öntés, öntés réti és terasz csernozjom (humuszban felhalmozott morzsalékos szerkezet) talajok fordulnak elő közel egyenlő arányban.

A Csepel sziget eredeti talajviszonyait több helyen megváltoztatták mesterséges feltöltések által. Feltöltött terület a volt Észak-csepeli szennyvíziszap lerakója és az egykori III-as öböl területe. A süllyedés, rogyás veszélye mindkét területen fokozottan fennáll.



8. ábra Feltöltött területek a térségben (lila)

A tervezési területtel határos egykori szennyvíziszap lerakó területe (Budapest XXI. kerület 210005/1 hrsz 210001 hrsz 210007/4 hrsz ingatlanok) kármentesítési eljárással érintett. A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatala BK-05/KTF/00553-57/2019. számú határozatában Budapest Főváros Önkormányzatát, az MNV Zrt.-vel és a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt.-vel egyetemlegesen a kármentesítési monitoring folytatására, továbbá műszaki beavatkozási terv előterjesztésére, valamint meghatározott előírások betartására kötelezte. A területen alifás szénhidrogének, benzol, toluol, etil- benzol, xilolok, egyéb alkilbenzolok, fémek és félfémek találhatóak határértéket meghaladó mértékben.

Felszíni vizek

A terület a Csepel-sziget északi részén fekszik. Nyugatról a Duna folyam, 2,5 km partszakasszal – melynek szabályozott 450–500 méter széles medrén évi átlagban 2600 köbmétervíz ömlik át másodpercenként, mely áradások idején három és félszeresére is növekedhet - keletről a Ráckevei- (Soroksári-) Duna 2x5,4 km partszakasszal– amely a Duna az 1642-es folyamkilométernél kis szigettel kettéosztott üzemvíz és hajózácsatornával ágazik ki a Kvassay-zsilippel – a természetes határ. A Duna és az RSD határolása ellenére a területet az erős vízhiány jellemzi. A vízháztartási viszonyokból a Duna vízhozama tekinthető állandó jellegűnek, mivel a Ráckevei-(Soroksári-) Duna vízhozama mesterségesen befolyásolt. A vízminőség mindkét mederben II. osztályú, a Főváros és az agglomeráció szennyvizei a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telepre (BKSZTT) átadásáig gyakorlatilag tisztítatlanul folytak a Dunába és az RSD-be. A Duna vízminősége néhány paramétertől eltekintve jelenleg megfelel a jogszabályban előírt határértékeknek. Az elmúlt években valamelyest javult az állapota, és csak az oxigénháztartás mutatkozott kedvezőtlennek. Összességében elmondható, hogy a Duna hazai szakaszára, a különböző minőségi elemek (biológiai, fizikai-kémiai, hidromorfológiai jellemzők) tekintetében a jó vagy a mérsékelt állapot/potenciál jellemző.

Az RSD-t a Duna vize táplálja, vízszintje állandósított, a vízfolyás kis sebessége (0,05 – 0,1 km/h) miatt gyakorlatilag állóvíznek tekinthető.

A Kvassay tápszilipen és erőművön keresztül évente 550-750 millió m³ víz kerül betáplálásra. Míg a Nagy Duna vízszintesése a Kvassay s Makádi/Tassi zsilipek között átlagosan 4-5 méter, a szabályozott vízszintű Duna-ágé 10-30 cm között van. A víztömeg üzemszerű vízpótlás esetén nyári időszakban 1,5-2,5 hét alatt, télen 3-5 hét alatt cserélődik ki. A Ráckevei (Soroksári) Duna partvonalának hossza – a mellékágakat is figyelembe véve - 180 km. (Ez az érték a Velencei-tó partvonalhosszának hatszorosa).

A Kormányhivatal rendszeres mérései alapján vízminősége messze nem éri el kívánatos szintet (fürdésre alkalmatlan). A mért biokémiai oxigénigény kis mértékben, a nitrát-nitrogén és az összes nitrogén koncentrációk pedig jelentősen túllépik a rendeletben előírt határértékeket. Rontja a vízminőséget a Dél-pesti Szennyvíztisztítóból és az RSD budapesti szakaszán települt ipari üzemekből bevezetett tisztított szennyvíz, valamint az egyéb illegális szennyvízbekötések.

Felszín alatti vizek, talajvíz

A vízbázisok, a távlati vízbázisok valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18) Korm. rendelet szerint érvényes és jogerős határozattal kijelölt vízbázist a

tervezési terület nem érint. A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet alapján a IX. kerület érzékeny, a XI. kerület és a XXI. kerület fokozottan érzékeny és kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőségvédelmi besorolású.

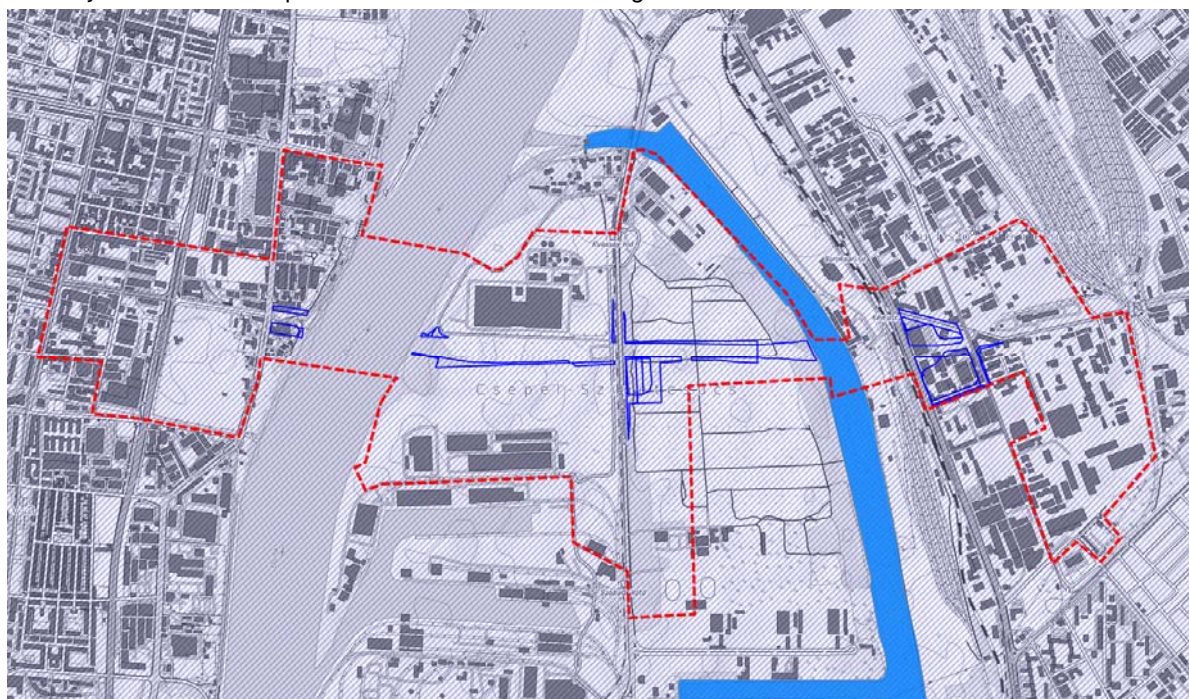
A területen a talajvíz átlagos mélysége 2-4m, de a terület É-i felén mélyebben helyezkedik el, mennyisége átlagosan 5-7 l/km², főleg Ca-, Mg- hidrogén karbonátos jellegű. A tervezési terület csatornázott, így kommunális és technológiai eredetű szennyvíz engedélyezett módon közvetlenül a Dunába nem kerülhet. A vizsgált területen É-i részén a talajvíz mélysége <95mBf.

A Magyar Földtani és Geofizikai Intézet térképe és a geotechnikai fúrások alapján a talajvíz átlagosan 4-8 m mélységben található a tervezett út nyomvonala mentén. A tervezési térségben nem található ivóvízbázis védőövezete.

A tervezési területtől délre található a Pesterzsébet termálkút hidrogeológiai „B” védőterülete a Francia-öböl alatti területen. A védőövezetekre a 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízilétesítmények védelméről 5. számú mellékletében meghatározott korlátozások vonatkoznak, amelyeket figyelembe kell venni a tervezés során.

Vízellátás, csatornázás

A Duna menti terület természeti kincse a Csepel – Halászteleki vízbázis, mely jelentős szerepet tölt be a főváros és a Dél Pesti térség ivóvíz-ellátásában. A vizsgált területen az ivóvízellátás teljeskörűen kiépült. A TSZT/FRSZ módosítással érintett területen a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. (FCSM Zrt.) üzemeltetésében lévő egyesített és elválasztott rendszerű csatornahálózat gondoskodik a szenny- és csapadékvizek összegyűjtéséről és elszállításáról. A módosítással érintett területen az összegyűjtött szennyvizek a területen található Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telepre (BKSZTT) kerülnek megtisztításra.



9. ábra Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterület (sraff) és a Természetes fürdővizek védőterülete (kék)

Az RSD környezetében a beépített területek szennyvízcsatorna-rendszere a közelmúltban gyakorlatilag kiépült, így a vízminőségi problémák elsősorban a Dél-pesti Szennyvíztisztító Telep működéséhez köthetők. Míg a tisztított szennyvíz a BKSZTT-ről a nagy Duna ág sodorvonalában kerül bevezetésre, 525.000 m³/d beérkező terhelésig teljes biológiai tisztítást és tápanyageltávolítást követően, a Dél-pesti Szennyvíztisztító Telep tisztított szennyvize az RSD-be kerül bevezetésre. A 80.000 m³/d biológiai kapacitást meghaladó bejövő szennyvízterhelés esetében csak mechanikai tisztítás történik, illetve előfordul amikor a csapadékvízzel hígított szennyvíz egy része a Népjóléti árkon keresztül tisztítás nélkül jut az RSD-be, ami komoly bírságfizetési kötelezettséget is von maga után. -

A módosítással érintett területen az összegyűjtött szennyvizek a területen található Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telepre (BKSZTT) kerülnek megtisztításra.

Árvízvédelem

A tervezési területe a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet alapján részben nagyvízi medernek minősülő terület (210020/1 és a 210005/1 hrsz. számú ingatlanok). A tervezési terület a Duna parti sávját is érinti.

Árvízvédelem szempontjából a térség a Pest-Dél árvízvédelmi szakasz része. A módosítással érintett területre és térségére eső védvonalszakaszok következők: a Kvassay-zsilip és töltései, Központi Szennyvíztisztító Telep magaspart, Csepeli HÉV töltés. Az árvízvédelmi mű a Duna melletti tervezési terület teljes hosszában kiépült.

A védvonal a MÁSZ szintjének megfelel, azonban vannak olyan szakaszok, amelyek a MÁSZ 1,3 m-rel növelt szintjét nem érik el. A MÁSZ + 1,3 m-hez képest a magassághiány 0-93 cm, jellemzően 50 cm.

A magassághiányos töltésszakaszokat a 74/2014 (XII.23) BM rendelet alapján mértékadónak tekintett árvízszint (MÁSZ) 1,3 m-rel növelt szintjéhez képest értelmezzük. A városi védművek kiépítettsége a magassági biztonság tekintetében jelenleg korántsem teljes körű. A MÁSZ szintjétől való elmaradás azt jelenti, hogy a 891 cm-es Vigadó téri vízállás esetén a folyó vízállása a védmű koronaszintjével azonos magasságban lenne, nagyobb vízállás, hullámmzás hatására helyi védekezés nélkül pedig elöntést eredményezne. A nagyvízi meder területének a beépíthetőségére, illetve használatára vonatkozó előírásokat „a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról” szóló, 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet tartalmazza.

A Ráckevei (Soroksári)-Duna budapesti szakaszán árvízvédelmi vonal nincs, mivel szabályozott vízszintje ezt nem teszi szükségessé.

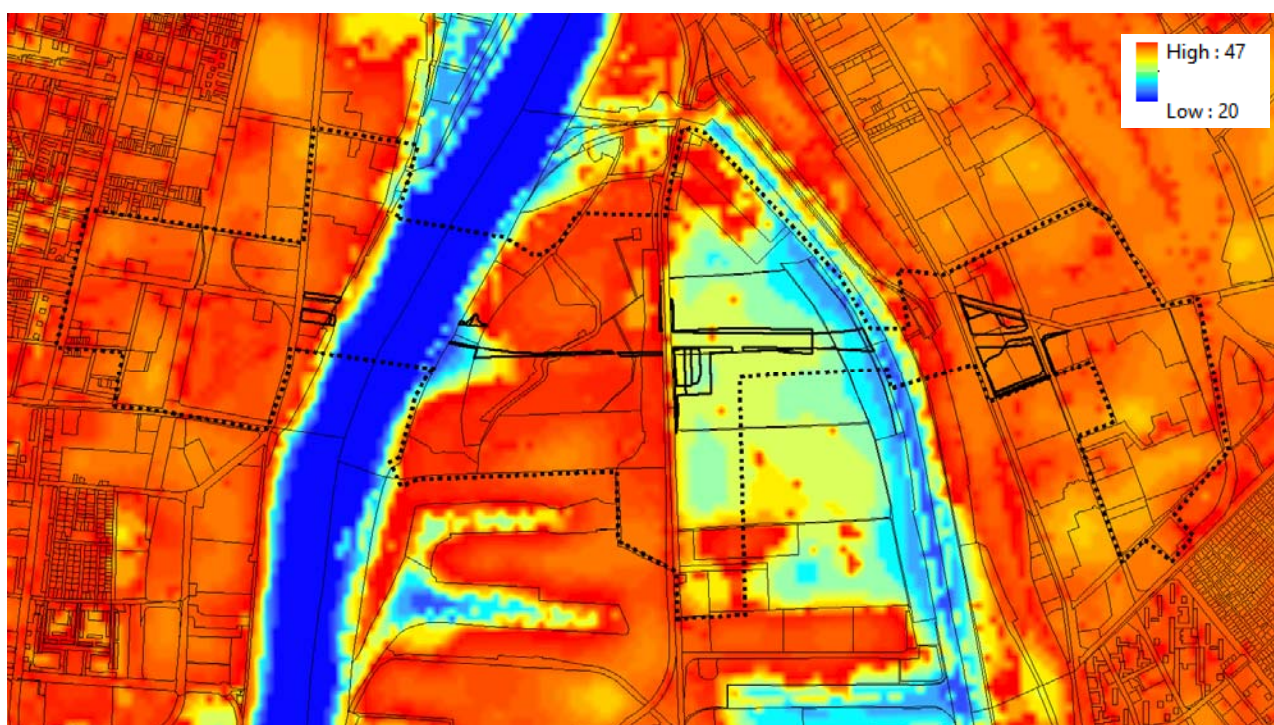
Éghajlati viszonyok, városklíma

Mérsékelt meleg, száraz éghajlat jellemzi a tájat. A Duna kiegyenlítő hatásának köszönhetően a nyár mérsékeltebben meleg, mint az Alföld középső részén, és a hőmérséklet napi és évi ingása is kisebb. Az évi középhőmérséklet ~ 10. A fagymentes időszak hossza 186 és 196 nap között van

(ápr. 10-15. és okt. 20-25.). A vízgyűjtő É-i, ÉK-i részén hulló évi csapadék (550-600 mm). Százévente 1-2 alkalommal rövid idő alatt több mint 100 mm-nyi csapadékot hozó, súlyos felhőszakadások is előfordulhatnak. Évente 30 hótakarós nap valószínű, az átlagos maximális vastagsága 15 cm körül van. A napfénytartam évi összege 2062 óra. A nyári hónapokban 250-299 órán át süt nap, télen 60-at. Az ariditási index 1,25-1,35. A tájra jellemző hőmérsékleti viszonyokat erősen módosítja a Duna vízfelülete és a valamikori ipartelepek burkolt felülete, beépítettsége, a város klímamódosító hatása.

A hőszigetek kialakulását jól mutatja, hogy meleg nyári napokon a Landsat8 műhold által mért felszín hőmérsékletek. Nem ritka, hogy 25-27 °C-os különbségek is detektálhatók a vizsgálati területen belül. A 2015 július 14-ei adatokból készült felszínhőmérséklet ábrán jól látható, hogy a Duna-parti, RSD-menti vízfelülethez közel eső nyitott, átszellőződő területeken olykor 10-15 °C-kal alacsonyabb a felszínhőmérséklet. A levegőhőmérséklet természetesen különbözik a felszínhőmérséklettől, de a mutató jól korrelál a felszínhőmérséklet értékével.

A Csepel-szigeten a valamikori Csepel Művek területe az alacsonyabb épületmagasságok és a burkolt felületek nagysága miatt szinte magasabb hőmérséklettel jelennek meg, mint a belvárosi területek.



10. ábra Felszínhőmérséklet (Landsat8 2015.07.14. felvétel alapján)

Budapesten egyre ritkábban esik az eső, ugyanakkor az éves csapadékmennyiség nem változik számottevően. Ez azt jelenti, hogy egyre gyakoribbak az extrém csapadékesemények, amikor a csapadék nagy intenzitással, hirtelen és nagy mennyiségben hullik le.

A heves esőzések akadályozzák a közlekedést, valamint károsítják az épületeket és túlterhelik a csapadékvíz elvezető rendszereket. Az elmúlt években egyre többször előfordult, hogy a nagy mennyiségű csapadékot a csatornarendszer nem tudta elvezetni és a víz elárasztotta az utcákat, ami komoly problémákat okozott a közlekedésben is. A klímaváltozással kapcsolatos prognózisok

alapján a jövőben a villámárvizek, elöntések okozta károk nagymértékben növekedhetnek az időjárási szélsőségek gyakoribbá válása és a csapadékvíz elvezetési infrastruktúra állapota, kapacitáshiánya, valamint részben a zöldfelületek alacsony mértéke miatt.⁶

Levegőminőség, légszennyezettség

A levegőszennyezettség a vizsgált területen a fő közúti közlekedési útvonalak sávjában jelent problémát. A főváros levegőjének jellemző szennyezőanyagai a nitrogén-oxidok (NO₂, NO_x) és a por (10 µm-nél kisebb PM₁₀). Ezek esetében fordulnak elő a megengedett koncentrációt meghaladó értékek. Más szennyezőanyagok koncentrációja általában határérték alatti. A porkoncentráció alakulása kedvezőbb az általában tapasztalható nagyvárosi értékekhez képest. A tervmódosítással érintett területen levegőtisztaság-védelmi szempontból érzékeny objektumként a tervezett észak-csepeli városi park területe, továbbá a tágabb hatásterületet tekintve a IX. kerület Kén utca – Illatos út között elhelyezkedő Jaschik Álmos Művészeti Szakgimnázium és Technikum tekinthető. Városklíma szempontjából az átszellőzés és a nagykiterjedésű burkolatlan, növényzettel borított felületek miatt a felszínhőmérsékletben 20 °C-ot elérő/meghaladó értékek is jelentkezhetnek.

A területhez legközelebb (attól átlagosan 6 km-re) lévő csepeli automata mérőállomás 2019-es éves adatsora jól mutatja, hogy a térség Budapest kedvezőbb levegőminőségű területei közé tartozik. Ezt a megállapítást árnyalja a területtől való távolság és, hogy a mérőállomás az OMSZ meghatározása alapján háttérszennyezettség mérésére szolgál.

Mérőállomás neve	Légszennyezettségi index								Légszennyezettségi index a legmagasabb indexű
	SO ₂	NO ₂	NO _x	PM ₁₀	PM _{2.5}	BENZOL	CO	O ₃	
Bp.	kiváló	jó (2)	jó (2)	jó (2)	-	-	kiváló	-	jó (2)

7. táblázat Légszennyezettségi indexek Csepel OMSZ automata mérőállomáson 2019-ben

A budapesti PM₁₀-szint a 2007-es állapothoz képest kismértékű javulást követően az elmúlt években stagnáló állapotot mutat. Csepelen a mért időszak alatt csak egy alkalommal haladta meg a határértéknek tekintett éves követelményt (40 µg/m³).

Mérő-állomás	PM ₁₀ (µg/m ³)												
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Csepel	42	35	32	n.a.	n.a.	n.a.	27	26	29	n.a.	n.a.	33	28

8. táblázat PM₁₀ éves átlagos koncentráció, az éves határérték 40 µg/m³ (Adatforrás: OMSZ- LRK)

A levegő ózonszintje (koncentrációja) esetében az egészségügyi határértéket (120 µg/m³) a napi nyolcórás mozgó átlagok legmagasabb értékéhez rendelték, amelynek meghatározása a többi légszennyező anyagtól eltérő, bonyolultabb számítást igényel. A csepeli mérőállomásnál egy

⁶ Forrás: Budapesti Klímastratégia és Fenntartható Energia- És Klíma Akcióterv, 2021.

kismértékű emelkedés megfigyelhető volt az utóbbi négy évben, de határérték túllépés nem történt.

Mérőállomás	O ₃ (µg/m ³)									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Csepel	98	98	98	90	90	90	114	114	114	106

9. táblázat Az ózon (O₃) évenkénti 93,2 percentiliseinek hároméves átlaga, a napi nyolcórás mozgó átlagkoncentrációk maximuma alapján (Adatforrás: OMSZ-LRK)

A nitrogén-dioxid szint esetében problémát jelent, hogy a csepeli mérőállomás elégtelen működése miatt, csak részlegesen állnak rendelkezésre adatok az elmúlt 10 évből. Ezek alapján az éves határérték rendre teljesül (ez budapesti viszonylatban is jellemző az elmúlt években). Az NO₂-re vonatkozó óras határérték-követelmény (100 µg/m³ óras átlagérték legfeljebb 18 alkalommal léphető át) szintén teljesült Csepelen az elmúlt 4 év rendelkezésre álló adatai alapján.

Mérőállomás	NO ₂ (µg/m ³)									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Csepel	25	29	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	22

10. táblázat NO₂ éves átlagos koncentráció, az éves határérték 40 µg/m³ (Adatforrás: OMSZ- LRK)

Az adatok alapján összességében megállapítható, hogy a Duna-völgy jobb átszellőzési viszonyai kedvezően befolyásolják a levegőminőséget, így a part menti sávot jelenleg általában kedvezőbb állapot jellemzi. Problémásabb területek ezért a nagy közlekedési terheléssel jellemezhető ipari és logisztikai területek a szegényes zöldfelületi ellátottsága és nagyarányú beépítettsége miatt. Köztudomású, hogy a növényállomány szerepet játszik a kedvezőbb mikroklíma és levegőminőség kialakulásában. Légszennyezettség szempontjából meghatározó ipari-gazdasági létesítmények elsősorban Csepel területén található: Alpiq Csepel II. Erőmű, Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep, Fémalk Fémöntészeti és Alkatrészgyártó Zrt, Csepeli Erőmű, Dunapack Papír és Csomagolóanyag Kft., Zrínyi Nyomda Zrt.

Hulladékkezelés

A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott. A legjelentősebb hulladékkezelési/köztisztasági probléma a környezeti kultúra hiányosságából fakad: a vizsgált területen mindenhol felbukkanó probléma az illegális hulladékelhagyás. Az elhagyott hulladékok különösen a használaton kívüli területeken, illetve zöldfelületeken jelennek meg. Mivel a terület minden oldalról lakóterületekkel övezett és utakkal gazdagon behálózott, a hulladékelhelyezés mindenhol általános probléma. Az RSD partszakaszokon az illegális stégek, horgászhelyek kialakítása és a hulladékelhelyezés jelent hasonló méretű problémát.

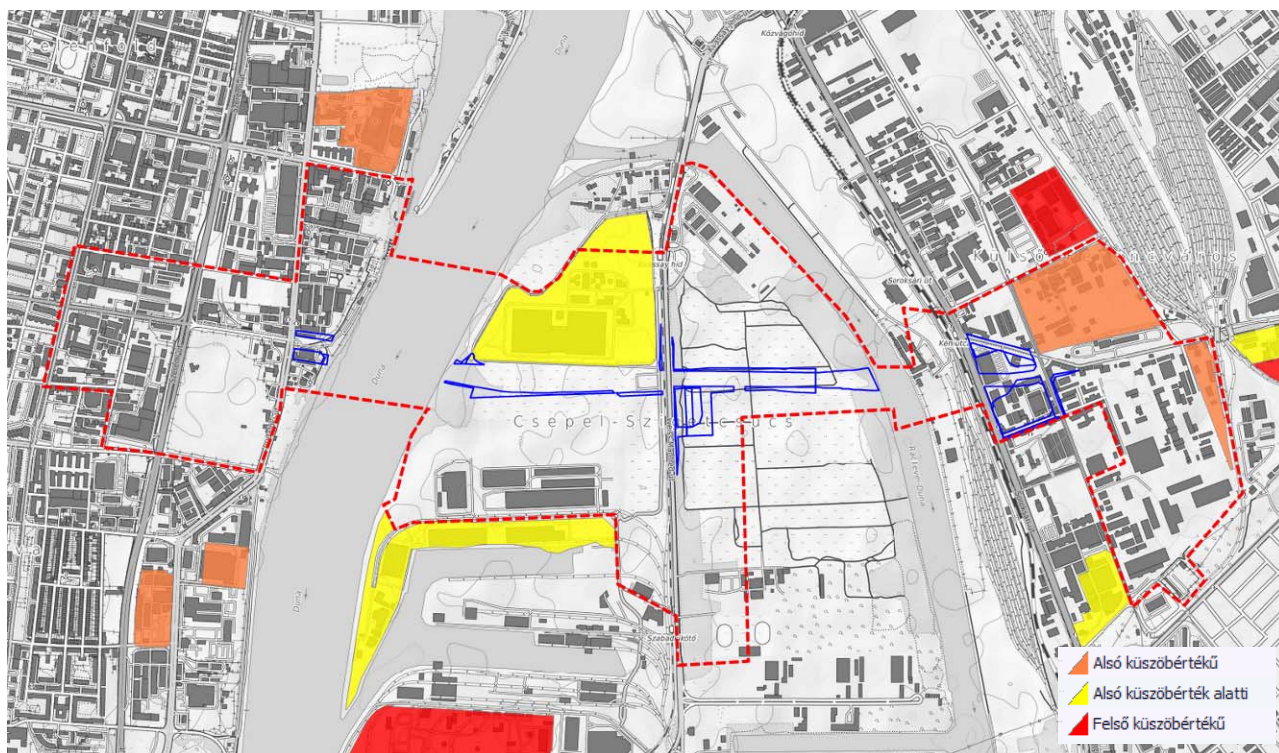


11. ábra. Illegális kommunális hulladékelhelyezés

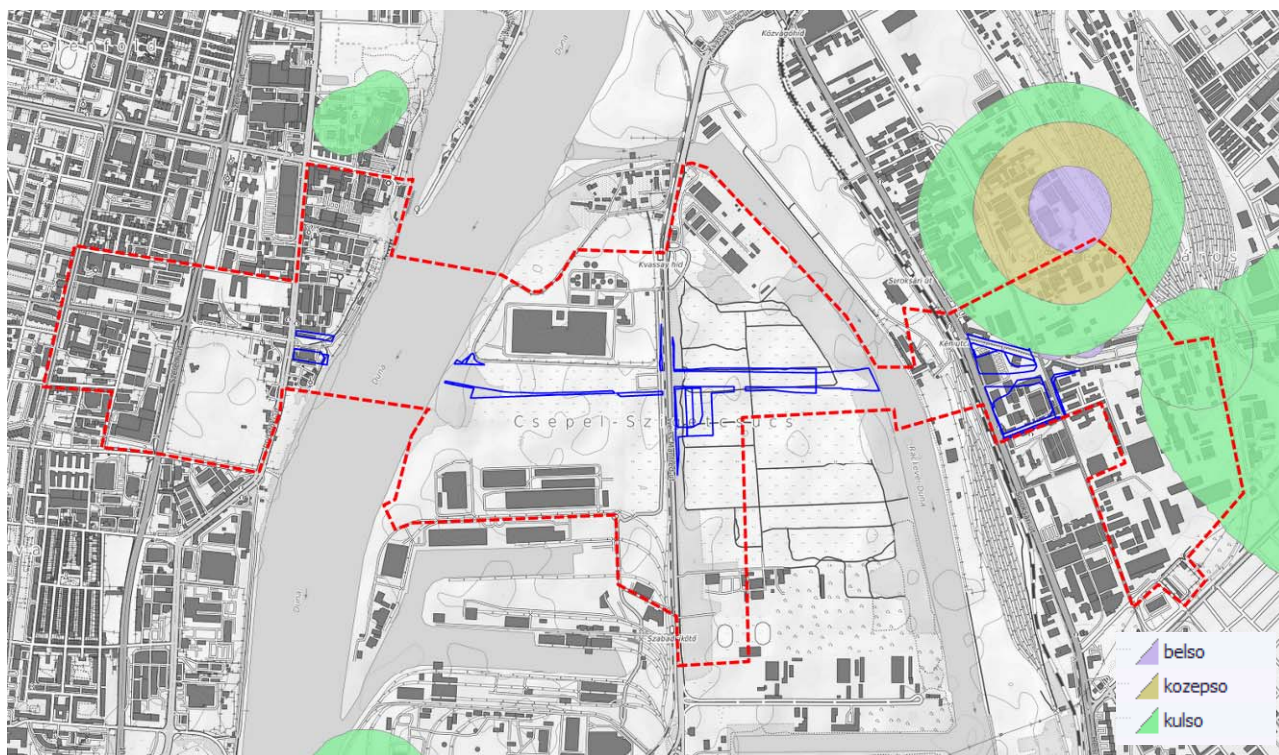
Veszélyes üzemek a térségben

A kibocsátások alapján kategorizált veszélyesség szerint Külső-Ferencvárosban az Országos Katasztrófa-védelmi Főigazgatóság adatai alapján terület egy része a 219/2011. Korm. rendelet szerinti veszélyes üzemekkel, illetve azok veszélyességi övezeteivel érintett.

Alsó küszöbértékű veszélyes üzem a Kén utcai CF Pharma Gyógyszergyártó Kft., küszöbérték alatti veszélyes üzem a Fővárosi Vízművek Zrt Központi Szennyvíztisztító. A területen kívül található veszélyes üzemek közül a Kén utcai VARIACHEM Vegyipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., az Illatos úti LINDE GÁZ Magyarország Zrt., ALTOX-CHEM Kft. és Vinyl Kft. veszélyességi zónái érintik a területet.



12. ábra Veszélyes üzemek



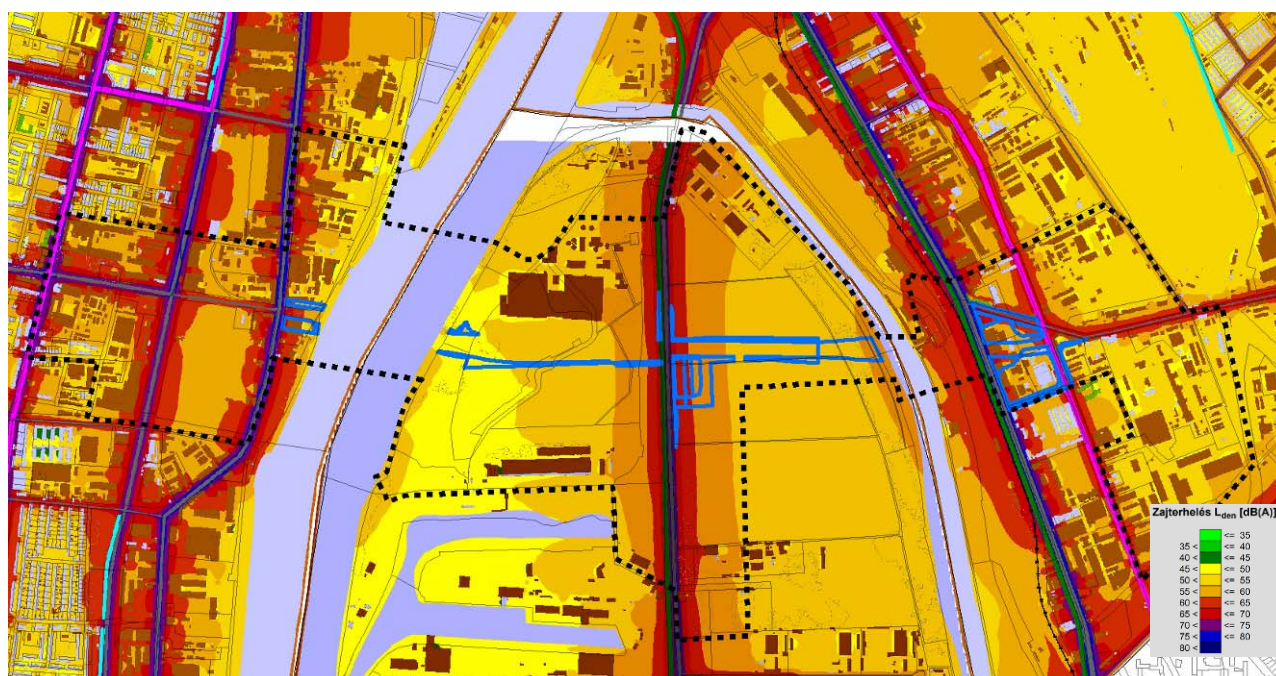
13. ábra Veszélyes üzemek védőzónája

Zaj és rezgésterhelés

A térség zajterhelése a 2017-es Budapest és vonzáskörzete stratégiai zajtérkép közúti és vasúti zajszinteket mutató elemzés alapján lehetséges. A vonatkozó határértéket a 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet tartalmazza. A 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet meghatározza az épületekben tartózkodó emberekre vonatkozó rezgésterhelés határértékeit.

A XXI. kerületben a fő közlekedési útvonalak határértéket meghaladó zajszinttel a Weiss Manfréd út. Az útvonalak melletti sávok zajterheléssel érintettek, az egész napi terhelés (Lden) 65-80 dBA közötti. A Weiss Manfréd út mentén közlekedik a H7 / Csepeli HÉV (Lden) 60 dBA körüli zajszintet eredményezve. A IX. kerületben a Soroksári út szintén magas zajszintje említendő.

A közutak és közúti vasút (villamos) forgalmából származó zajterhelés fokozatosan emelkedő tendenciát mutat. Közúton a motorteknika fejlődésének pozitív hatását (motorzaj-csökkenés) a gördülési zaj jelentős növekedése elérte, sőt meghaladta.



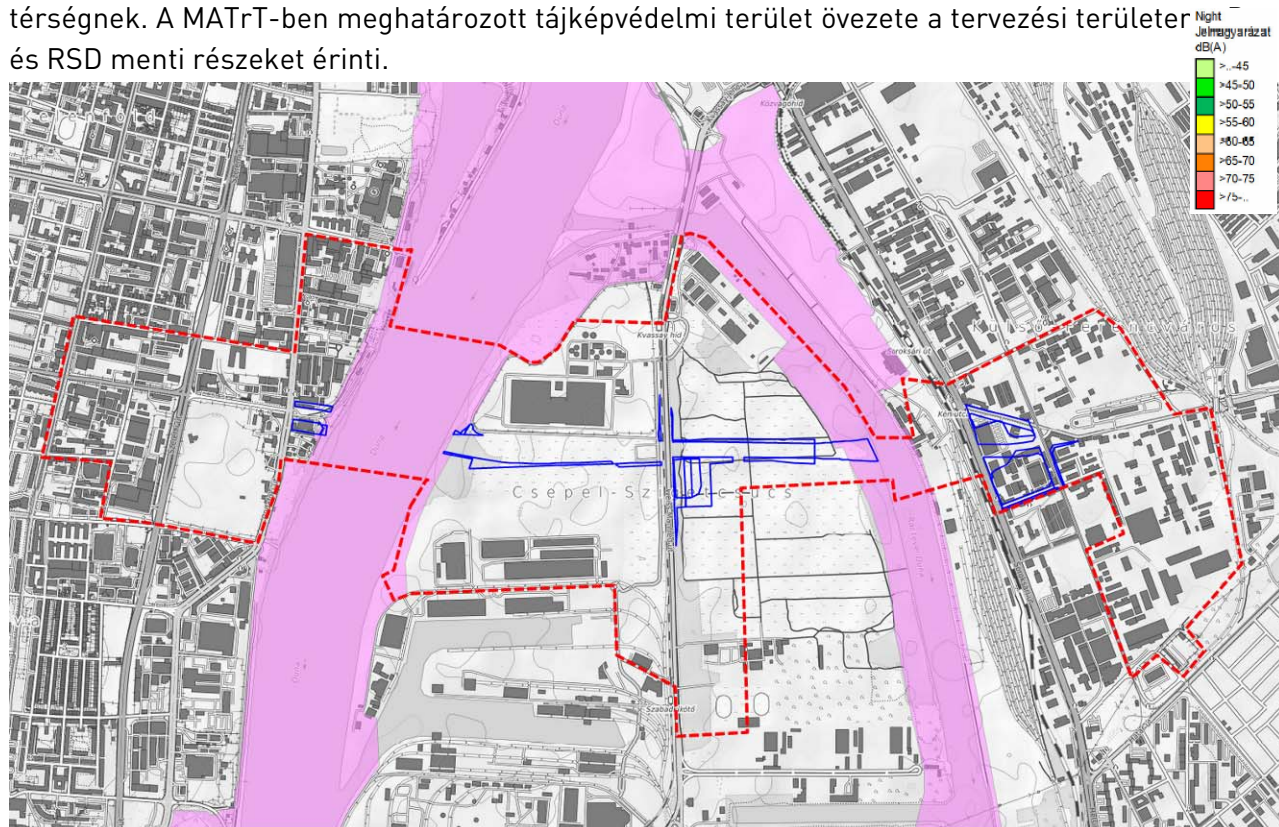
14. ábra. Közúti zajterhelés (0-24h) Budapest és vonzáskörzete stratégiai zajtérkép 2017, <https://zajterkepek.hu/>

Környezeti zajprobléma a légi közlekedésből eredő zajterhelés felerősödése. A zajterhelés növekedésének oka, hogy a csepeli városrész fölött évek óta kijelölt légi közlekedés folyosót a korábbi igénybevételéhez képest, a ferihegyi fel- és leszállás átszervezése miatt, jelenleg intenzívebben hasznosítanak. Csepel a leszálló gépek 70%-a által érintett. Az érzékelhető zajszint növekedés ellenére, a zajterhelés mértéke nem haladja meg a határértékeket. Jelenleg is folyamatban van a 2007-ben a GKM és LI felé benyújtott zajvédelmi program végrehajtása, – amely 17 zajvédelmi javaslatot tartalmaz 3 fázisban történő megvalósítással. A program végrehajtásával a légizaj tovább csökkent. Vasúti eredetű, határértéket meghaladó zajterhelés a IX. kerületet érinti, a Déli-összekötő vasúti híd, a Soroksári úti rendező pályaudvar térségében, ugyanakkor itt jelenleg nem található védendő funkció, objektum. A tervezett Galvani-út csepeli részen nincs és nem található tervezett zajérzékeny objektum.

A Galvani utca - Illatos út vonalában építendő út KHT keretében a forgalmi adatok és helyi, műszeres zajmérések alapján kerülhet pontosan meghatározásra a jelenlegi és tervezett zajterhelés mértéke, az jelen tervfázisban nem becsülhető, mivel nagyban függ a műszaki kialakítás körülményeitől. Mind a zaj- mind pedig a rezgésterhelés részletesen vizsgálata és megfelelő mitigációs intézkedések alkalmazása szükséges a KHT keretében.

Tájképvédelmi terület

A tervezési térség Budapest egyik legérdekesebb, táji szempontból legkülönlegesebb területe. A Duna és az RSD vízfelületei, a galériaerdők és a terület viszonylagos beépítetlensége, nyitottsága, a környező területektől eltérő alacsony intenzitású tájhasználat sajátos varázst kölcsönöz a térségnek. A MATrT-ben meghatározott tájképvédelmi terület övezete a tervezési területet és RSD menti részeket érinti.



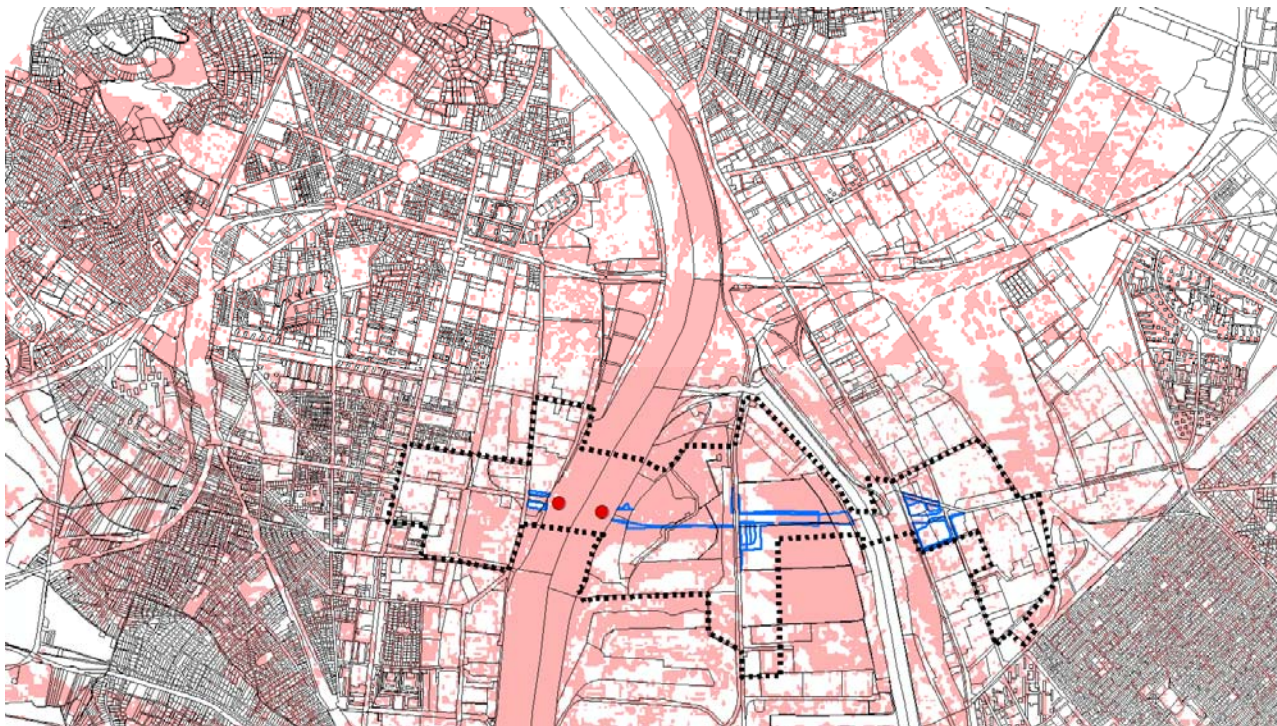
16. ábra. Tájképi szempontból kiemelten kezelendő terület

Az RSD területén a vízfelületek, galériaerdők, a horgászok, a kajakozók, a kocogók és kutyasétáltatók, vagy éppen az Eurovelo5 úton kerékpározók egyfajta nyugodt, rekreációs jellegű képet sugároznak a területről. Budapest belvárosától ilyen közelségben szinte nem is maradt már hasonló adottságú fejlesztési terület. Tájképvédelem szempontjából a terület jelentős része az FRSZ szerint a „Tájképi szempontból kiemelten kezelendő terület” kategóriába sorolt. A térségben több olyan markáns épített elem is meg fog jelenni (MOL székház, Galvani-híd pilonok), amelyek szinte a teljes területről láthatók lesznek.



17. ábra. A MOL épülő irodaháza

Elemzést készítettünk a Galvani-híd pilonjainak láthatóságáról is. A 120 m pilonmagassággal készült láthatóság vizsgálatokor figyelembe vettük a terepfelszín magasságokat, az felszínmagasságot. Jól látható, hogy szinte a teljes Csepel szigeti területéről jól látható lesz a híd tartószerkezete.



18. ábra Pilonok csúcsának láthatósága 5 km távolságon belül (Forrás: nDFM alapján saját elemzés)

Zöldfelületi rendszer

Növényföldrajzi beosztás szerint a terület az alföldi flóravidék Duna-vidéki tájához tartozik. Az egykori gazdag őshonos vegetáció a beépítések, a mezőgazdálkodás és folyószabályozások következtében majdnem maradéktalanul elpusztult. A Rákóczi-hídig bezárólag, intenzívebb beépítésű, zöldfelületekkel tagolt városszövetet találunk.

Természeti értéket képviselnek a Duna-parti ligeterdő-foltok, amelyek általában puhafás – fűzes – nyáras – összetételűek. E vízparti vegetáció kiváló élőhelyet biztosít állatvilág számára is. A tervezési területen kívül, Csepel területén még foltokban megtalálható a gyepképző homokpusztai flóramaradvány, melyben ötvenet meghaladó erdei és pusztai maradványfaj, köztük a homoki árvalányhaj (*Stipa borysthena* Klokov), a báránypirosító (*Alkanna tinctoria* (L.) Tausch.), a sárga nyúlárnyék (*Asparagus altilis* L.), a pusztai kutyatej (*Euphorbia seguierana* Neck) díszlik. Ezekon kívül megtalálhatók a szomszédos pannóniai növénytakarást képviselő fajok közül egyebek mellett a homoki imola (*Centaurea arenaria*), és csenkeszek több faja is.

A XXI. kerületben zöldfelületfejlesztés terén érdemi területi bővítés nem történt, a vizsgált területen csak a szennyvíz-tisztító telkén alakítottak ki jelentős méretű, bár nem túl intenzív zöldfelületet.



19. ábra. Felszínborítottság [Forrás: World Imagery, 2021]

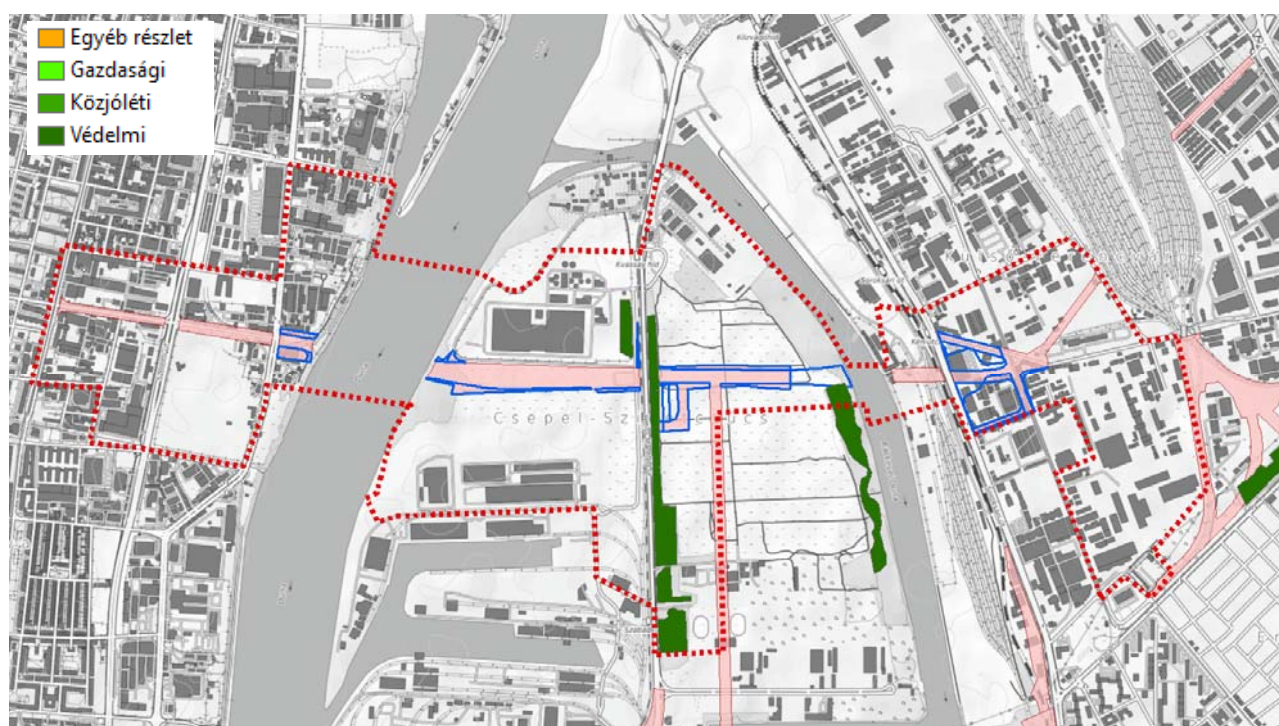
A területen található jelentősebb zöldfelületi elemek típusonként a következők:

Erdő- és erdősült területek:

A szűken vett tervezési területen belül a Weiss Manfréd út mentén található erdőtervezett terület. A Duna-parti szakaszon többnyire spontán fejlődött puhafás ligeterdő-sávok találhatóak. Jelentősebb erdősült terület a Duna főága mentén; az egykori hulladéklerakótól nyugatra, a

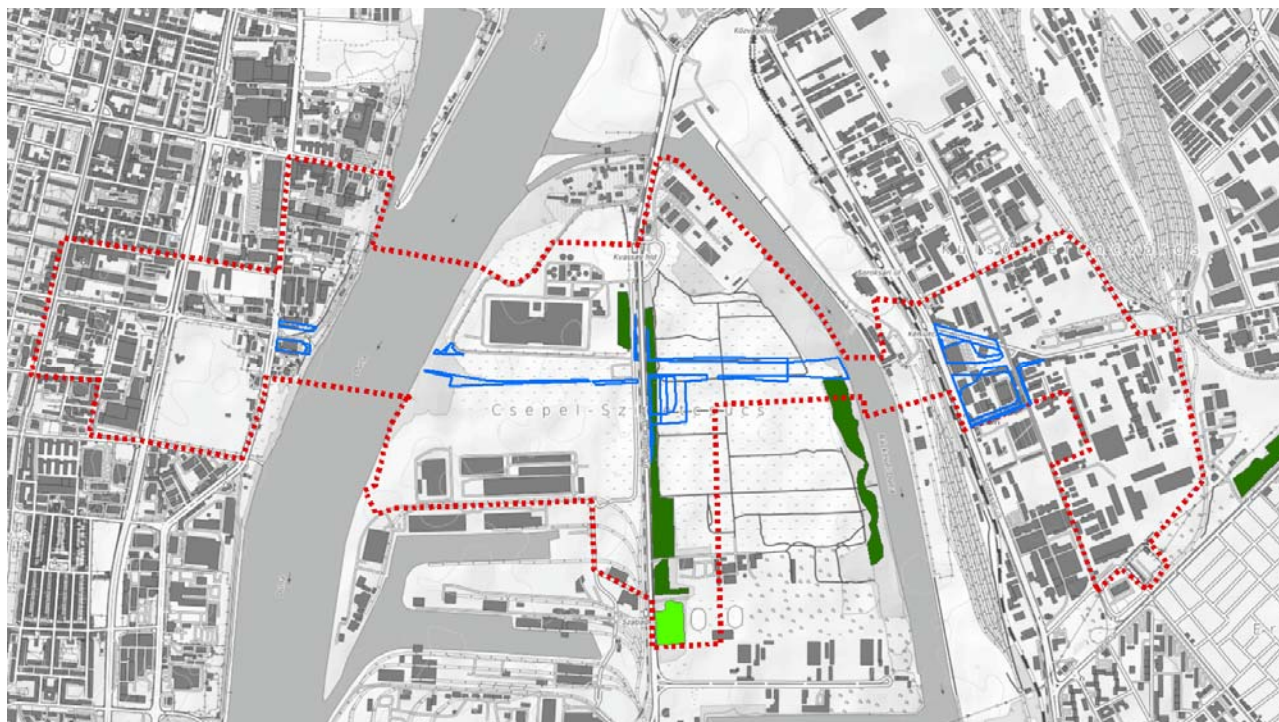
Ráckevei (Soroksári) Duna-ág mentén, a Csepel-sziget keleti oldalán; valamint a Francia-öböltől délre találhatóak. Fő állományalkotó fajok a kőrisek és nyárfák, fűzek, illetve az ezüstfa.

Az Országos Erdőállomány Adattár adattárban szereplő, erdőtervezett erdő már a tervezési területen kívül a Központi Szennyvíz-tisztítómű telkén (210007/2 hrsz.) az 53C erdőrészlet, a Weiss Manfréd úttól keletre (209988 hrsz.) az 53A erdőrészlet, a Ráckevei (Soroksári) Duna-ág mellett (209966 és 209981 hrsz.) az 56A erdőrészlet, illetve Francia-öböltől délre (209951/6 hrsz.) az 55A, 55B, 55NY erdőrészlet található. A tervezett Galvani-híd és környéke érinti az erdőtervezett területet. A terület egy része (273 m²) erdő területfelhasználási egységbe (Ev) sorolt. Az Erdőállomány Adattár szerint a területen kizárólag védelemi célú erdőterületek találhatóak. Az útfejlesztés elsősorban a Weiss Manfréd és az RSD melletti erdőterületeket érinti. Az erdőterületi mérleg biztosítása céljából az erdőterület pótlására a Francia-öböltől délre van lehetőség.



20. ábra Üzemtervezett erdőterületek az elsődleges rendeltetés szerint (Forrás: Erdőállomány Adattár)

A területen található erdőterületek az Erdőállomány Adattár szerint kiváló termőhelyi adottságúak.



21. ábra Kiváló termőhelyi adottságú erdőterületek (sötétzöld) (Forrás: Erdőállomány Adattár)

Egyéb, kondicionáló zöldfelületek:

A Ráckevei (Soroksári)-Duna ezen szakasza, a Duna-ág többi részével ellentétben, a korábbi ipari tevékenységek és megmaradt part menti műtárgyak miatt nem képvisel magas ökológiai értéket. A part mentén leromlott, de üzemtervezett erdőterületek találhatóak. A galériaredők puhafás állományának jellemző fafajai: *Salix alba*, *Populus sp.*, *Fraxinus excelsior*, *Acer negundo*, *Celtis occidentalis*, *Ailanthus altissima*, *Koelreuteria paniculata*, *Robinia pseudoacacia* szórványos *Juglans regia*. A Natura2000 területet jellemző jelölő élőhelyek erdőtársulása az enyves éger (*Alnus glutinosa*) és magas kőris (*Fraxinus excelsior*) alkotta ligeterdők (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*), de a területen a jellemző égeres erdőtársulás már nyomokban sem található meg. A partmenti vegetációt mindenhol a magas idegenhonos, invazív fajok aránya jellemzi.



22. ábra Koelreuteria, Rubus, Polygonatum fajok a part mentén

Csepel-szigetcsúcs keleti oldala, az egykori eperföldek területe jelenleg fás, cserjés, ligetes vegetációval borított beépítetlen terület, amely nagysága miatt jelentős ökológiai potenciállal

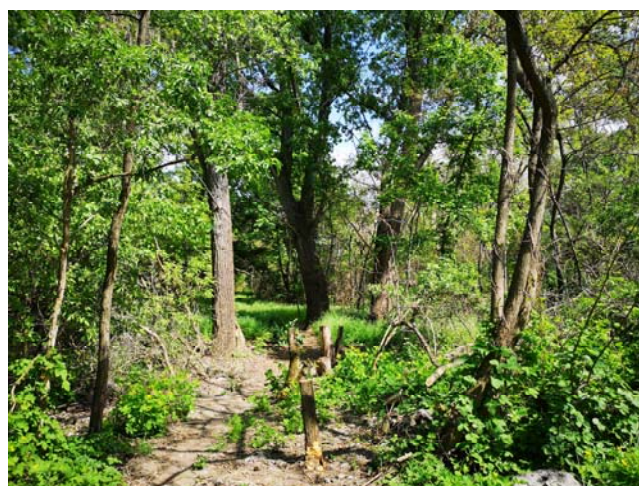
rendelkezik. A Központi Szennyvíz-tisztító északi része szintén jelentős kondicionáló zöldfelületnek tekinthető, a ligetes facsoportokon kívül a tisztítómű épületfödémén található tetőkert is részt vesz a biológiai aktivitás növelésében.

A Ráckevei (Soroksári) Duna-ág Ferencvárosi oldalán részben roncsolt, használaton kívüli terület fokozatosan visszahódítja a természetet, kevésbé értékes, de gyepszinten jórészt záródó vegetáció formájában.



23. ábra Központi Szennyvíz-tisztító új zöldfelületei

A Weiss Manfréd úttól keletre lévő beépítetlen terület alkalmas lehet a Budapest 2030 Városfejlesztési koncepciójában, valamint Budapest Zöldinfrastruktúra Koncepciójában zöldfelület-fejlesztés kapcsán megfogalmazott célok megvalósításához. A tervek szerint itt létesülhet Budapest következő nagyvárosi parkja, közvetlenül kapcsolódva a meglévő vízparti erdőhöz. A területen jelenleg a spontán erdősülés nyomai figyelhetők meg. Távlatban a téréségre gazdag funkciójú szabadidőpark funkció lett meghatározva, de fokozott figyelmet kell fordítani, hogy a terület ne essen áldozatul a fokozott igényű lakóterület fejlesztéseknek.



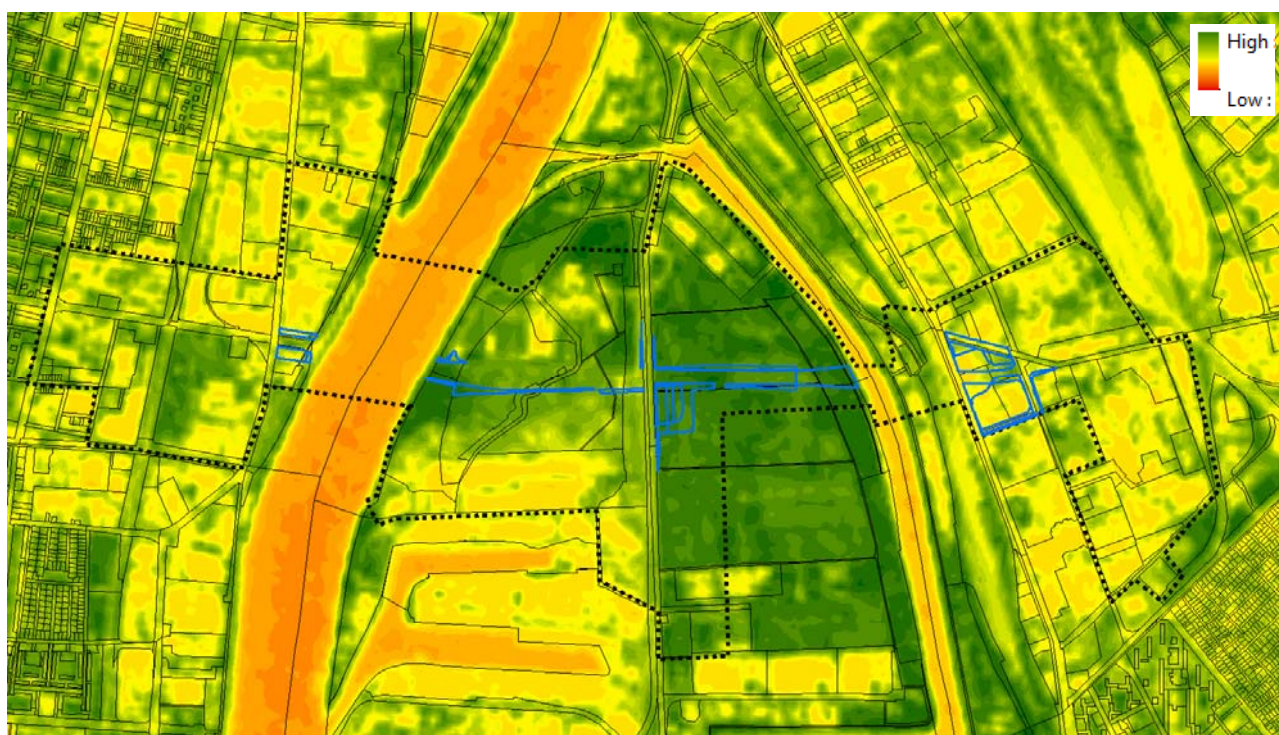
24. ábra Puhafás galériaerdők az RSD mentén

Közterületi fasorok:

A területet tagoló közterületek csak kisebb részben fásítottak. Ilyenek a Weiss Manfréd út menti fasor, Galvani utca, a Kén utca és az Illatos út egyes szakaszain húzódó fasor. A szerkezeti jelentőségű útvonalként funkcionáló Soroksári út fásítatlan.

Zöldfelület intenzitás

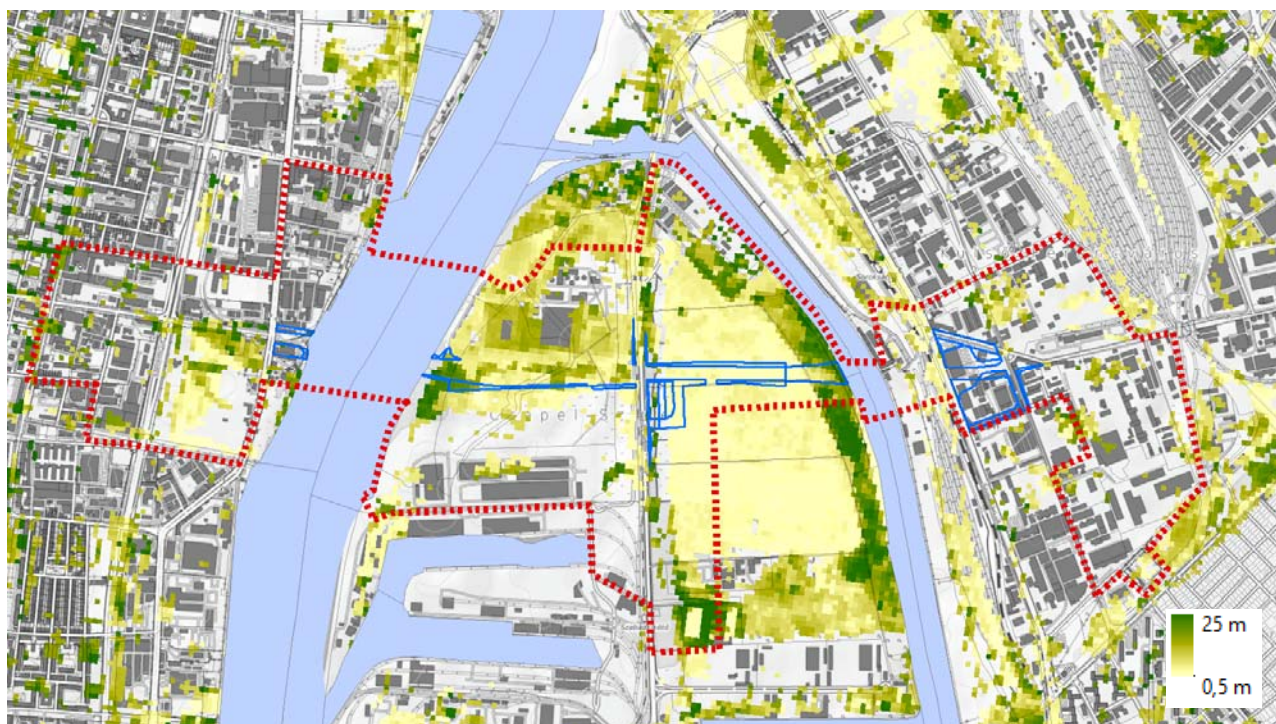
A zöldfelületek oxigéntermelő, CO₂, pormegkötő, és helyi klímajavítás szempontjából minden fotoszintetizáló növényzet értékes. A zöld levében található klorofill mennyisége, azaz a biomassza alapján készül az NDVI vagy zöldfelület intenzitás térkép. Az NDVI értéke jól mutatja a jelenlegi többszintű növényállomány elhelyezkedését. A zöldfelület intenzitás térképek a Sentinel2 műhold 10-m-es felbontású műholdfelvétel 2017-es adatából készült.



25. ábra NDVI vagy zöldfelület intenzitás index (2017 vegetációs időszak átlag)

Mivel egy-egy adott időpontban készülő felvételen egy terület lehet éppen kiszáradt, felhős, letermelt, lekaszált vagy felszántott, ezért a teljes vegetációs időszakot lefedő négy felvétel átlagából készített képet használtuk. A tervezési terület zöldfelület-intenzitása magas a környező területekéhez képest. Jól látható, hogy a galériaerdők és a valamikori mezőgazdasági területek jelentős zöldfelületi intenzitással rendelkeznek.

Az alacsony zöldfelületi intenzitással rendelkező területeken jelentős a burkolt, a beépített felületek nagysága. A biológiailag inaktív területek a budai oldalon hőerőmű, a Csepel-szigeten a szennyvíztisztító alatt, a pesti oldalon a Soroksári út és UNIX logisztikai egység környékén található. A biológiailag inaktív felületek elsősorban így a budai és pesti oldalon jellemzőek, míg a magasabb aktivitásértékű területek a Csepel-szigeten.



26. ábra A növényzet magassága (Forrás: nDFM)

A biológiailag aktív növényzet mennyiségéről, az NDVI elemzésen túl hasznos információt nyújt a növényzet magasság. A magasabb növényzet nagyobb biomassza mennyiséget és színteztséget jelent. Jól látható, hogy a Csepel sziget magassabb NDVI indikátora már nem korrelál a növényzet magassággal. Fás terület csak foltokban, illetve az RSD melletti galéria erdősávban található.

Állatvilág

A terület állatvilágára jellemző fő élőhely és táplálkozó terület a Duna és a Duna-part. A Duna folyosója különösen fontos szerepet játszik a vízi és a vonuló madarak számára, egyben az ökológiai hálózat része is. Bolygatott, zavart állapotú természetközeli vegetáció a vizsgált terület déli részén található partmenti keskeny sávokban fordul elő a vizsgált területen. A legértékesebb partmenti galériaerdők sávok rehabilitációra érdemesek. A Duna mentén vonuló madárfajok számára szigetszerű menedéket jelentenek. A vizsgált terület állatvilága szempontjából meghatározó a Duna közelsége, valamint az idős elegyes fás, illetve cserjés növényzete. A korhadó öreg fák gazdag ízeltlábú állományt kínálnak életfeltételeket. A hullók és kételtűek közül a kecskebéka, erdei béka és a leveli béka is előfordul a szigeten. A kisebb ártéri vízállásokban vöröshasú unkákkal, vízisiklóval találkozhatunk. Madárfajokban is gazdag a terület. Nagy kárókatona, kontyos és kerceréce is megfigyelhető a területen a dankasirályok mellett. A zöldküllő és a nagy fakopáncs mellett fészkel a területen szén- és kékcinege, őszapó, ökörzem, vörösbegy, énekes rigó, poszáták, füzikék. Látogatja a területet héja és egerészölyv is.

Az RSD területére részletes halfaunisztikai vizsgálata az utóbbi években eddig három alkalommal készült (2007-ben, 2010-ben és 2018-ban). A 2018-as felmérés még folyamatban van az adatok nem kerültek publikálásra. A vizsgálatot mindhárom alkalommal a Ráckevei Duna-ági Horgász Szövetség megbízásából a sarvasi Halászati és Öntözési Kutatóintézet és a Ráckevei Duna-ági

Horgász Szövetség munkatársai végezték.⁷ A legutolsó rendelkezésre álló adatsor (2010) alapján a halászatok során 13 mintavételi szakaszon összesen 40 halfaj több, mint 26 ezer egyedet fogták be. A védett fajok száma 7 (leánykancér, kurta baing, halványfoltú küllő, szivárványos ökle, réti csík, lápi póc, széles durbincs) volt. A 13 szakasz közül a legfelső a Kvassay-zsilip – Francia öböl közötti szakasz volt. A szakaszon 2010-ben volt a leggazdagabb a fajszám. a 2007-es felméréshez képest a többlet fajszám igen jelentősnek mutatkozott, a Kvassay zsilip alatti területen 6 új fajt regisztrálta (32%-os növekedés),

A 2007-es felmérés alapján jól látható, hogy a halközösség domináns faja a négy minta alapján a kűsz (53,28%). Második leggyakoribb halnak a bodorka 10,99 egyed százalékkal. A terület gyakori faja volt még a mintavétel időpontjában a balin (1,34%), az ezüstkárász (1,01%), a csuka (3,22%), a sügér (1,34%) és a süllő (4,36%). Védett halfaj csak egy volt: széles durbincs.

A 2010-e halszámlálás két térségben mutatott jelentősebb fajszámnövekedést, ezek közül az egyik a vizsgált Kvassay-zsilip szakasz. A teljes RSD területén megtalált 52 halfaj közül csak 24 volt kimutatható a vizsgálati területen. A teljes RSD területére megállapítható, hogy a nagy kiterjedésű és diverz vízterületen viszonylag kevés a védett halfajok száma. A Kvassay-zsilip szakaszon összesen két védett fajt sikerült azonosítani, eltérő időpontokkal és kis egyedszámmal. A fajszám növekedése arra is enged következtetni, hogy a két monitoring időszak között javult a szakasz vízminősége és változatosabbá váltak az élőhelyek. A magas süllőszám a Francia-öbölben azt jelzi, hogy a terület elsőrendű ívó és ivadéknevelő.

Természetvédelem

Természetvédelmi terület a tervezési területen nincs. A Duna-part vizsgált szakasza mára már elvesztette eredeti természetes növényzetét. Az 1910-1926 között elvégzett szabályozás gyökeresen változást hozott a Duna- ág életében. A folyami jelleghez kötődő állat-és növényfajok helyét lassan egy, a Ráckevei (Soroksári) Duna jelenlegi állapotához jobban idomuló flóra és fauna vette át. A Duna-ág állóvízi jellege, az elmúlt évtizedek alatt kialakuló nádasok, úszólápok szempontjából teremtett kedvező feltételeket, de ez is inkább az RSD alsó részeire jellemző.

Nemzeti Ökológiai Hálózat

A TSZT/FRSZ módosítás területén, a Duna és az RSD teljes vízfelülete az **OTrT Nemzeti Ökológiai Hálózat** részét képezi. A Nemzeti Ökológiai Hálózat három fő eleme a magterület, ökológiai folyosó és puffertérület. Az ökológiai hálózat funkcionális elemei:

- **Magterületek** a hálózat foltszerű, tetszőleges kiterjedésű területei, melyek ideális nagyság esetén a lehető legtöbb populációnak, illetve az ezekből felépülő életközösségeknek az élőhelyei és genetikai rezervátumai. A legértékesebb magterülettel a térség nem érintett.
- Az **ökológiai folyosók**, a magterületek közötti kapcsolatot biztosító sávós, folytonos élőhelyek, vagy kisebb-nagyobb megszakításokkal jellemezhető élőhely-mozaikok, láncolatok, amelyek, az élőhelyeket, kötik össze, egyben biztosítják a génáramlást az egymástól elszigetelt populációk között. Az ökológiai folyosók általában lineáris

⁷ Györe Károly, Ugrai Zoltán és Csikai Csaba: A Ráckevei Duna-ág halközösségének vizsgálata 2010-ben, Halászatfejlesztés 34 - Fisheries & Aquaculture Development 34 2012 ISBN 978-963-7120-32-9

természetszerű élőhelyeket képeznek, amelyek kiemelt szerepét a magterületek összekapcsolása jelenti.

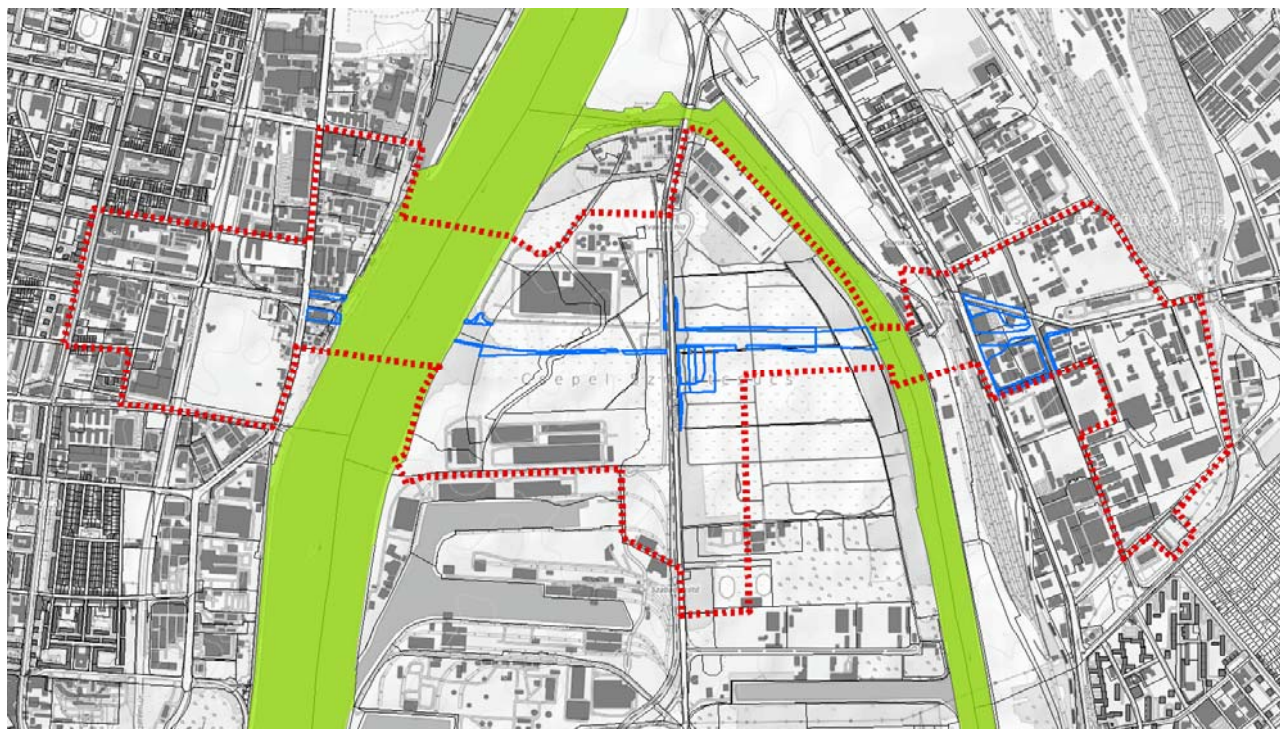
- **Pufferterületeket**, a magterületek és a folyosók körül védőzónát kell kijelölni, ahol még a természetközeli élőhelyek aránya viszonylag magas. A pufferterületek feladata a magterületek és folyosók védelme az esetleges külső káros hatásoktól. Az RSD mentén található puhafás galéria erdők a pufferterület térségébe tartoznak, szerepelnek az erdőnyilvántartásban, mint elsődlegesen tájképvédelmi funkciójú erdők. Természetesnek ezek a területek sem tekinthetők, az egész terület bolygatott, feltöltött, invazív fajokkal terhelt.



27. ábra Az ökológiai hálózat ökofolyosó területe (zöld)

Natura 2000 területek

A tervezési területet két Natura2000 terület fedi le vagy érinti: a Duna és ártere (HUDI20034) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület és a Ráckevei Duna-ág (HUDI20042) kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület.



28. ábra Natura2000 területek SAC (zöld)

Duna és ártere (HUDI20034)

A Duna és ártere Natura 2000 terület rendkívül változatos, nemcsak természetvédelmi, de tájképi értéket is képvisel. A tervezési területen belüli fővárosi 2,6 km-es szakasz inkább csak tájképi értéket képvisel. A parti vegetációt a puhafás nyár és fűz galériaerdő képviseli.

Ráckevei Duna-ág (HUDI20042)

A teljes Ráckevei-Duna-ág mintegy 50 km hosszú folyószakasz, amelyet mindkét végén gát zár le. Legfontosabb természeti értékét a lebegő *Sphagnum*-mohaszőnyegek adják, amelyek az 1920-as évek óta fejlődtek ki. A módosítás által érintett felső szakasz (Gubacsi-híd felett) erősen degradált állapotban van, jelentős iszaplerakódás jellemzi. A középső folyásnál jellemzőek a szép úszó mohaszőnyegek, az alsó szakaszon pedig nagyobb mértékben találunk nyílt vízfelületeket. A régió népszerű nyaralóhely, igen nagy terhelést jelent a terület számára. A Rhone-delta után a második legfontosabb tőzegmohás úszóláp. Az itt élő különleges élővilág szempontjából is kiemelt jelentőségű ennek a különleges élőhelytípusnak a megőrzése.

Tájvédelmi, élőhelyvédelmi szempontból értéket képviselnek a kisebb-nagyobb erdőfoltok, facsoportok, erdősávok. Tájképi szempontból üde színfoltot jelentenek a ligetes-gyepes erdőfoltokkal tarkított területek az intenzíven hasznosított lakó vagy ipari területek szomszédságában.

Az RSD Natura 2000 teljes területén annak ellenére, hogy a terület élővilága alapvetően alacsonyabb természetességű, azon Natura jelölő élőhelyek és jelölőfajok, valamint más védett fajok megjelenésére is kell számítani a mederben, a partmentén, valamint a csepeli oldalon a Natura területen kívül is. A csepeli oldalon található erdők egyes mozaikjai a 91EO kódú- Enyves éger (*Alnus glutinosa*) és magas kőris (*Fraxinus exelsior*) alkotta ligeterdők (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) Natura 2000 jelölő élőhelyként minősülnek.

A csepeli oldalon található erdőben, illetve más területen (pl. evezős központ) elszórtan odvas, idős puhafában előfordulhatnak a vizsgált Natura 2000 terület jelölő fajai – skarlátbogár (*Cucujus cinnaberinus*) és közönséges denevér (*Myotis myotis*) -, illetve más védett denevérfajok is.

A védett és Natura 2000 jelölő faj mocsári teknős (*Emys orbicularis*), valamint a védett kockás sikló (*Natrix tessellata*) is előfordulhat a vizsgált területen, de a tervezett beavatkozások szempontjából várhatóan nem okoz gondot.

A parti területeken a védett orvosi kálmos (*Acorus calamus*) előfordulását regisztrálták a felmérések (kevesebb helyen és töszámában, mint azt a korábbi biotikai adatok mutatták). A parti vegetációban más, a nyár végi – ősz eleji időszakban nem felismerhető védett növény előfordulása sem kizárt.

Madártani szempontból a terület gazdag, de nem kiemelkedő értékű.

A két jelölő halfaj, a balin (*Aspius aspius*) és a szivárványos ökle (*Rhodeus sericeus amarus*) előfordulása az országos állományra nézve nem tekinthető jelentősnek.

Építészeti értékek, régészeti lelőhelyek

Az építészeti örökség védelmének szintjeit az Építési törvényből (1997. évi LXXVIII. tv.) szabályozza. Nemzetközi építészeti örökség - a "Világörökség Jegyzék"-ben nyilvántartott világörökségi vagy a „Világörökségi Várományos Helyszínek Jegyzék” -ben nyilvántartott világörökség várományos terület. A világörökségi és várományos területeket az OTrT is megjeleníti. nem érinti világörökségi vagy világörökség várományos terület.

A kulturális örökség fogalmát a 2001. évi LXIV. törvény (A kulturális örökség védelméről szóló törvény) kiszélesítette. A törvény szerint a kulturális örökség elemei közé a régészeti örökséget, a hadtörténeti örökség régészeti módszerekkel kutatható elemeit, a műemléki értékek (ami lehet egy országos építészeti örökség, nyilvántartott műemléki érték és műemlék), a nemzeti emlékhely, a kiemelt nemzeti emlékhely és annak településképvédelmi környezetét, valamint a kulturális javakat is beemelte.

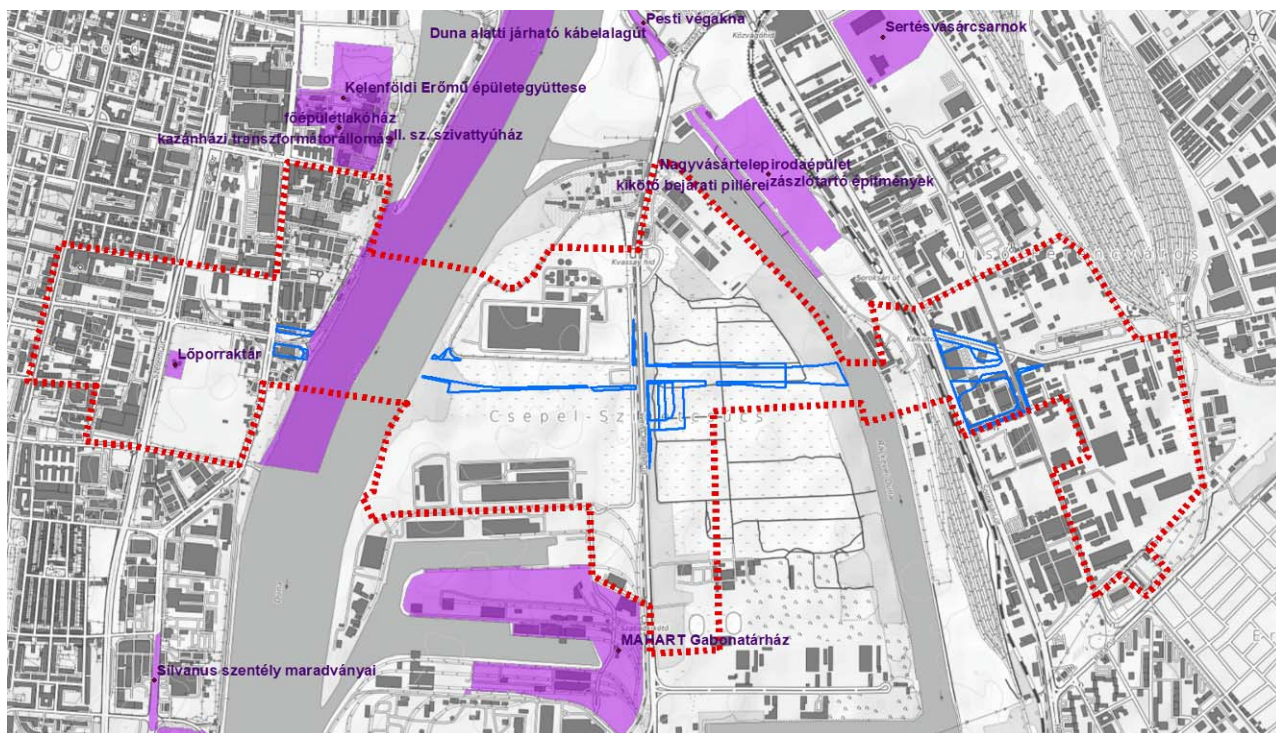
Műemléki érték: „minden olyan építmény, történeti kert, történeti temetkezési hely, vagy műemléki terület, valamint ezek maradványa, továbbá azok rendeltetésszerűen összetartozó együttese, rendszere, amely hazánk múltja és a magyar nemzet vagy más közösség hovatartozástudata szempontjából országos jelentőségű történeti, művészeti, tudományos és műszaki emlék alkotórészeivel, tartozékaival és beépített berendezési tárgyaival együtt, vagy egyes nevesített értéke vonatkozásában.

A **műemlék** olyan közhiteles nyilvántartásban nyilvántartott műemléki érték, amelyet miniszteri döntéssel, határozattal vagy e törvény alapján miniszteri rendelettel védetté nyilvánítottak. A műemlék jogszabályban meghatározott környezete műemléki környezetnek minősül.

A Miniszterelnökség Építészeti és Építésügyi Helyettes Államtitkárság 2020.09.25.-i adatszolgáltatása szerint a tervezési területet a következő műemlékek érintik.

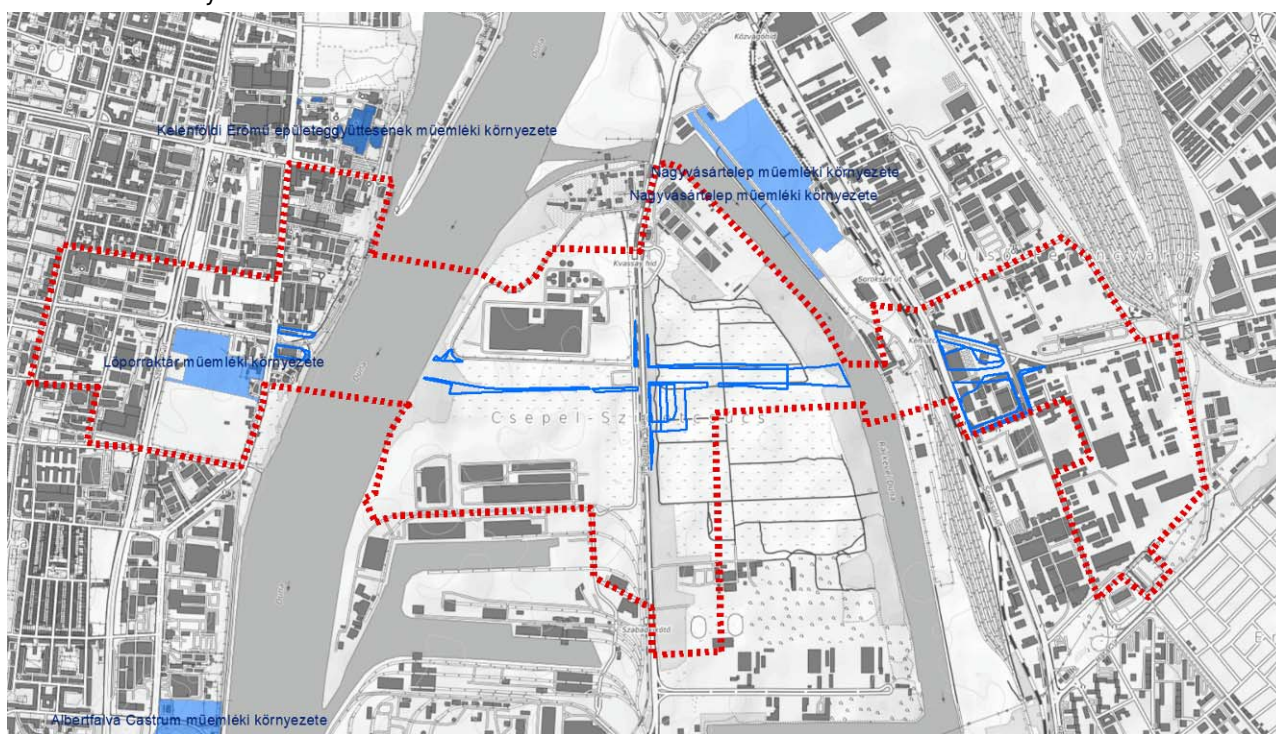
Törzssz.	Azonosító	Kerület	Név	Védelem	Kategória
16089	11207	Budapest 9	Nagyvásártelep	Műemlék	II.
16089	16174	Budapest 9	irodaépület	Műemlék	II.
16089	16175	Budapest 9	zászlótartó építmények	Műemlék	II.
16089	16176	Budapest 9	csarnoképület és hozzá tartozó rámpa	Műemlék	II.
16089	16177	Budapest 9	kikötő bejárati pillérei	Műemlék	II.
16040	1097	Budapest 11	Kelenföldi Erőmű épületegyüttese	Műemlék	I. b
15687	1098	Budapest 11	Lőporraktár	Műemlék	II.
16040	16080	Budapest 11	főépület	Műemlék	I. b
16040	16081	Budapest 11	portásház és a hozzá tartozó kerítésszakasz	Műemlék	I. b
16040	16082	Budapest 11	lakóház	Műemlék	I. b
16040	16083	Budapest 11	egykori tűzoltó szertár és őrház	Műemlék	I. b
16040	16084	Budapest 11	II. sz. szivattyúház	Műemlék	I. b
16040	16085	Budapest 11	kazánházi transzformátorállomás	Műemlék	I. b
0	30628	Budapest 21	MAHART Gabonatárház	általános műemléki védelem	III.
15452	410	Budapest	Szabadság híd	Műemlék	I. b
16288	12010	Budapest	Budapesti rakpartok	Műemlék	I. b

10. táblázat. Műemlékek



26. ábra. Műemlékek

A **műemléki környezet** a védetté nyilvánított műemlék jogszabályban meghatározott környezete műemléki környezetnek minősül.

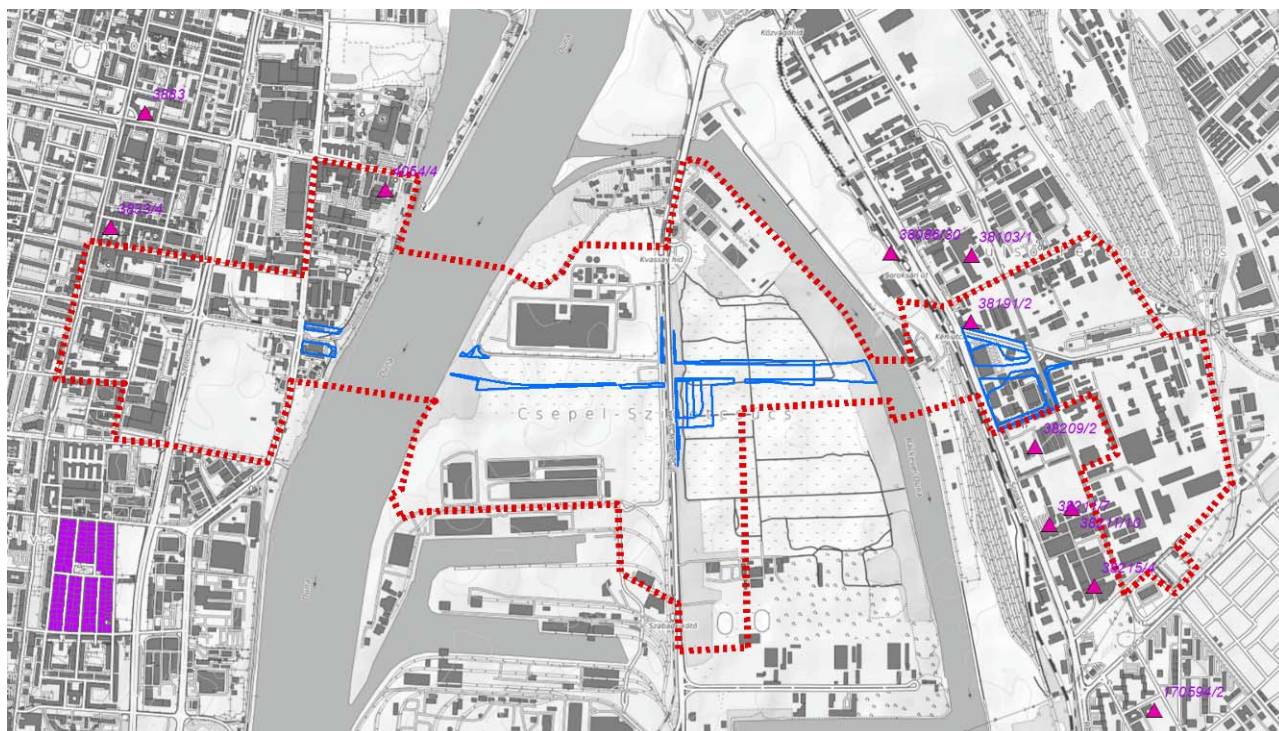


27. ábra. Műemléki környezet

A **műemléki jelentőségű terület** a település azon része, amelynek jellegzetes a szerkezete, a beépítésének módja, az összképe, a tájjal való kapcsolata, terei és utcaképei, építményeinek

együttese összefüggő rendszert alkotva történelmi jelentőségű és ezért műemléki védelemre érdemes.

Műemléki jelentőségű terület nem érinti a tervezési területet.



28. ábra. Helyi védettségű építmények



29. ábra Műemlék és helyi védettségre javasolt épület a vizsgálati területen

Régészeti lelőhely

A tervezési terület egésze nyilvántartott régészeti lelőhely. Nyilvántartott régészeti lelőhelyek a tervezési területen, illetve annak közelében.

Azonosító	Helység	Név	Védelem
14954	Budapest 11	Hunyadi János út 1-3.	szakmai
14956	Budapest 11	Andor utca	szakmai
14957	Budapest 11	Andor utca 1.	szakmai
14971	Budapest 11	Budafoki út 209-215. (Shell benzinkút)	szakmai
14978	Budapest 11	Fehérvári út 149-155.	szakmai
14987	Budapest 11	Gyapot utca 1. (Szellőzőművek telepe)	szakmai
15003	Budapest 11	Nándorfejérvári út - Sztregova utca sarok	szakmai
15012	Budapest 11	Sztregova utca	szakmai
15079	Budapest 11	Budafoki út 205.	szakmai
15252	Budapest 9	Ferencváros	szakmai
15260	Budapest 9	Soroksári út 158-164. (Lámpagyár)	szakmai
15783	Budapest 21	Csepel, Szabadkikötő	szakmai
15786	Budapest 21	Csepel	szakmai
43199	Budapest 11	Sopron utca 61.	szakmai
50549	Budapest 21	Északi Szigetcsúcs (Szennyvíztisztító telep)	szakmai
50649	Budapest 11	Budafoki út-Fehérvári út között	szakmai
55032	Budapest 11	Dombóvári út II. ütem	szakmai
59263	Budapest 11	Hunyadi János út 16.	szakmai
59630	Budapest 11	Budafoki út 185-189.	szakmai
61374	Budapest 11	Kelenföldi Szennyvízátemelő Telep	szakmai
66290	Budapest 9	Déli vasúti összekötő-Ferencvárosi pu.-Üllői út- Határ út-dél	szakmai
66476	Budapest 11	Budaörsi út-vasút-Péterhegyi út-XI.ker közigazgatási h.-Fehér-u.	szakmai
66802	Budapest 11	Duna-parti őskori telepek és az albertfalvai kat. tábor	szakmai
67029	Budapest 21	Szikratávíró u. 5-7.	szakmai
70009	Budapest 21	Csepel	szakmai
73043	Budapest 11	Építész utca	szakmai

11. táblázat. Nyilvántartott régészeti lelőhelyek

A közhiteles nyilvántartás szerint védett régészeti lelőhelyek a tervezési terület térségében.

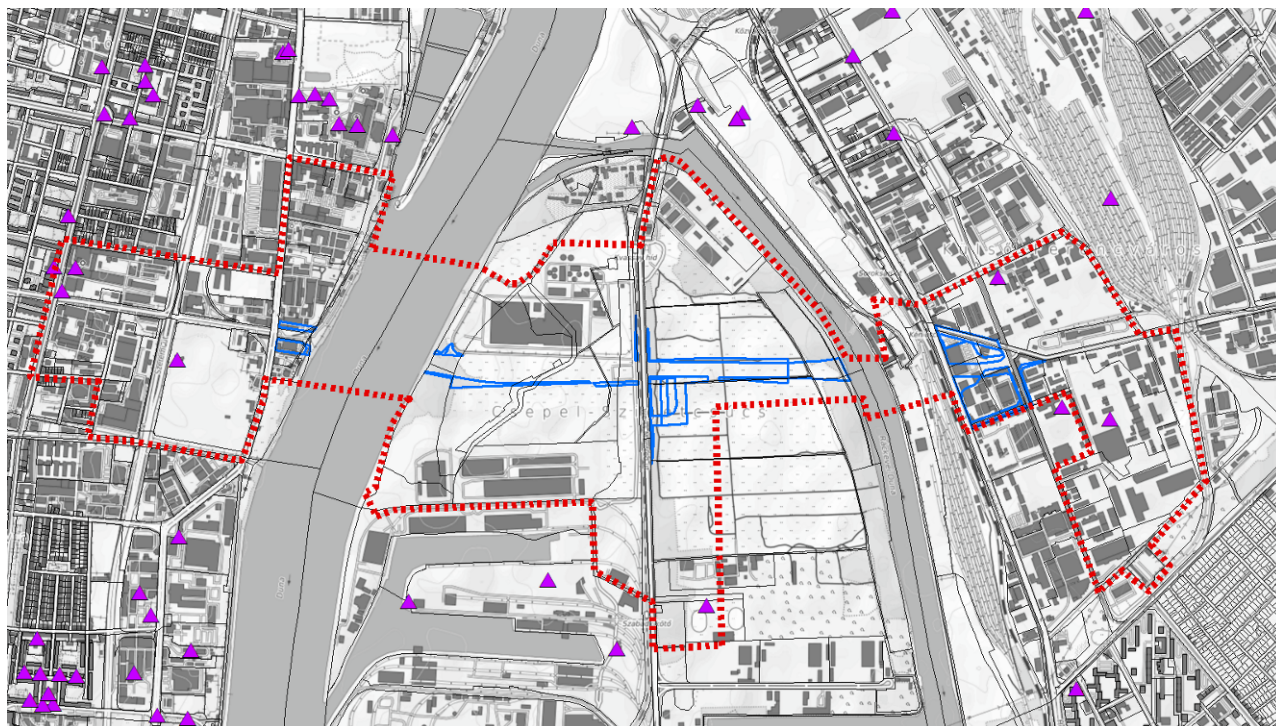
Azonosító	Helység	Név	Védelem
14949	Budapest 11	Albertfalva, Hunyadi János út 10.	kiemelten védett
14953	Budapest 11	Hunyadi János u. 9.	kiemelten védett
14970	Budapest 11	Budafoki út - Hunyadi János út találkozási pontja	kiemelten védett
42763	Budapest 11	Albertfalva, római katonai tábor és vicus (védett terület)	kiemelten védett
42763	Budapest 11	Albertfalva, római katonai tábor és vicus (védett terület)	kiemelten védett
56849	Budapest 11	Vegyész utca 17- 25.	kiemelten védett

12. táblázat. Védett régészeti lelőhelyek



30. ábra. Nyilvántartott régészeti lelőhely (barna) és védett régészeti lelőhely (lila)

A tájak karakterének fontos összetevői az **egyedi tájértékek**. A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (Tvt.) 6. § (3) (4) és (5) bekezdése értelmében egyedi tájértéknek minősül az adott tájra jellemző olyan természeti érték, képződmény és az emberi tevékenységgel létrehozott tájalkotó elem, amelynek természeti, történelmi, kultúrtörténeti, tudományos vagy esztétikai szempontból a társadalom számára jelentősége van. Az egyedi tájértékek típusait és fajtáit az MSZ 20381:2009 sz. Természetvédelem. Egyedi tájértékek kataszterezése c. szabvány határozza meg. A tervezési területen az Agrárminisztérium TIR és a TÉKA adatbázis szerint csak néhány tájérték található, amely magába foglal műemlékeket, helyi védettségű épített elemeket illetve régészeti lelőhelyeket is. Jól látható, hogy a terület déli része, a Csepel-sziget északi része egyedi tájértékekben, műemlékekben szegényes.



31. ábra. Egyedi tájértékek (Forrás: tajterktar.hu)

Tájhasználat, tájszerkezet, tájtörténet

Ahhoz, hogy egy terület jelenlegi állapotát, területhasználatát megértsük, fontos dióhéjban áttekinteni a tájváltozás, tájalakítás történetét is.

A vizsgálati terület déli része még a 90-es évek elején jelentős iparral rendelkező terület volt, de ennek egy része ma már nem működik, a régi struktúra átalakulóban van az új termelő és szolgáltató tevékenységek megjelenésével. A terület általában sűrűn beépített, de a város egyetlen térsége sem rendelkezik ekkora összefüggő zöldterülettel, a Szigetcsúcson jelenleg is mintegy 200 ha fejlesztési terület található. A térség a vállalkozói érdeklődés keresttüzében van, de jó lenne a Csepel-sziget északi részén lévő jelentősebb kiterjedésű zöldfelületeket megőrizni, nem csupán a régió, de a főváros szempontjából is.

A terület tájhasználati történetét kronológikus sorrendben

A Pest városától délre eső terület fő szervező tengelye a városkaputól Soroksár irányába induló országút volt. A Duna közelségében futó út kedvező lehetőséget adott az ipari üzemek megtelepedésére. Az **összekötő vasút (1877)** és a **Ferencvárosi pályaudvar** megjelenésével megindult az iparterületek sűrű vasúthálózatának kiépítése, ami a város egyik legfontosabb logisztikai területévé tette a Soroksári út menti sávot. Ezt tovább erősítette a városkörnyéki forgalmat ellátó HÉV vonal kiépítése. A vasúthálózat iparvágányai északon a Belvárosig terjedtek, sűrű hálózatuk szolgálta ki az ipari üzemek területét.

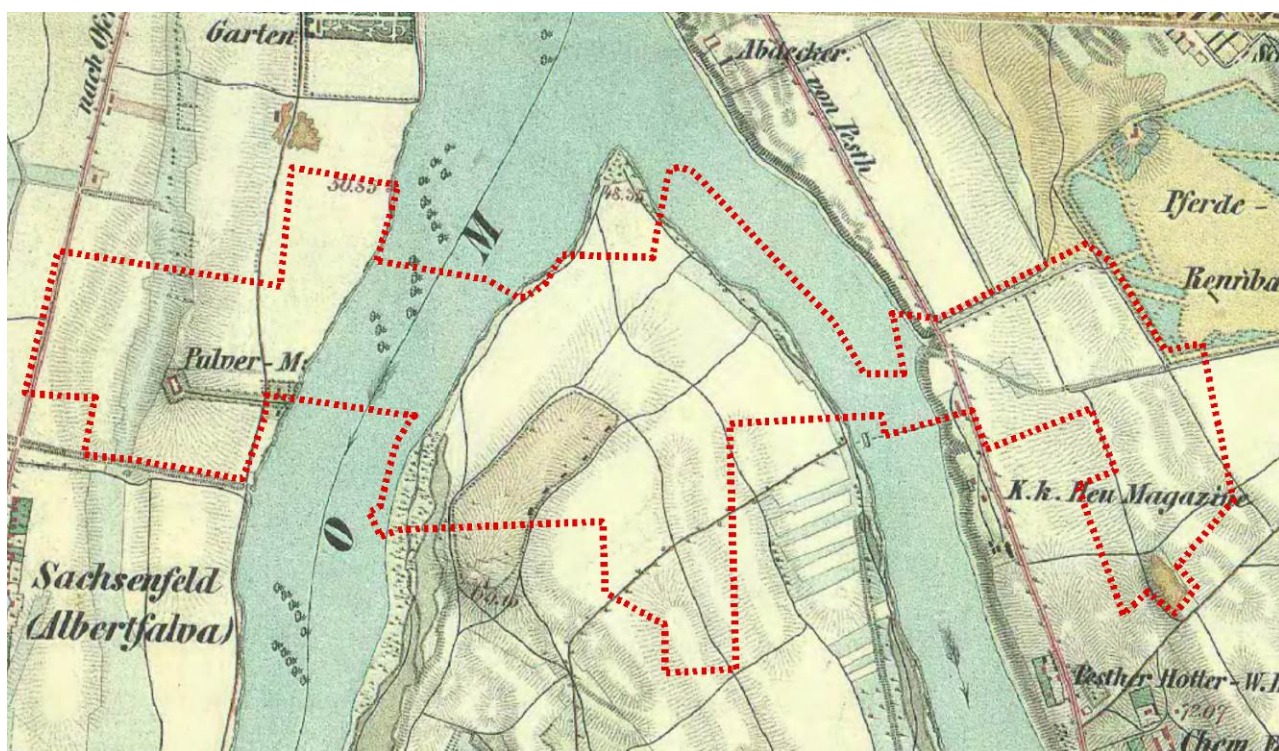
A területhasználatot elősegítette a Duna partvonalainak rendezése, a **Kvassay-zsilip** kiépítése (1914), amely lehetővé tette a **Soroksári Duna-ág vízszintjének állandó szinten** tartását, a ferencvárosi kikötő kiépítését.

A Csepel-sziget területének beépítése a török hódoltság idejét követően **Csepel község betelepítésével** (1717) kezdődött meg, ezt a települést azonban az 1838-as árvíz elpusztította. Ezt

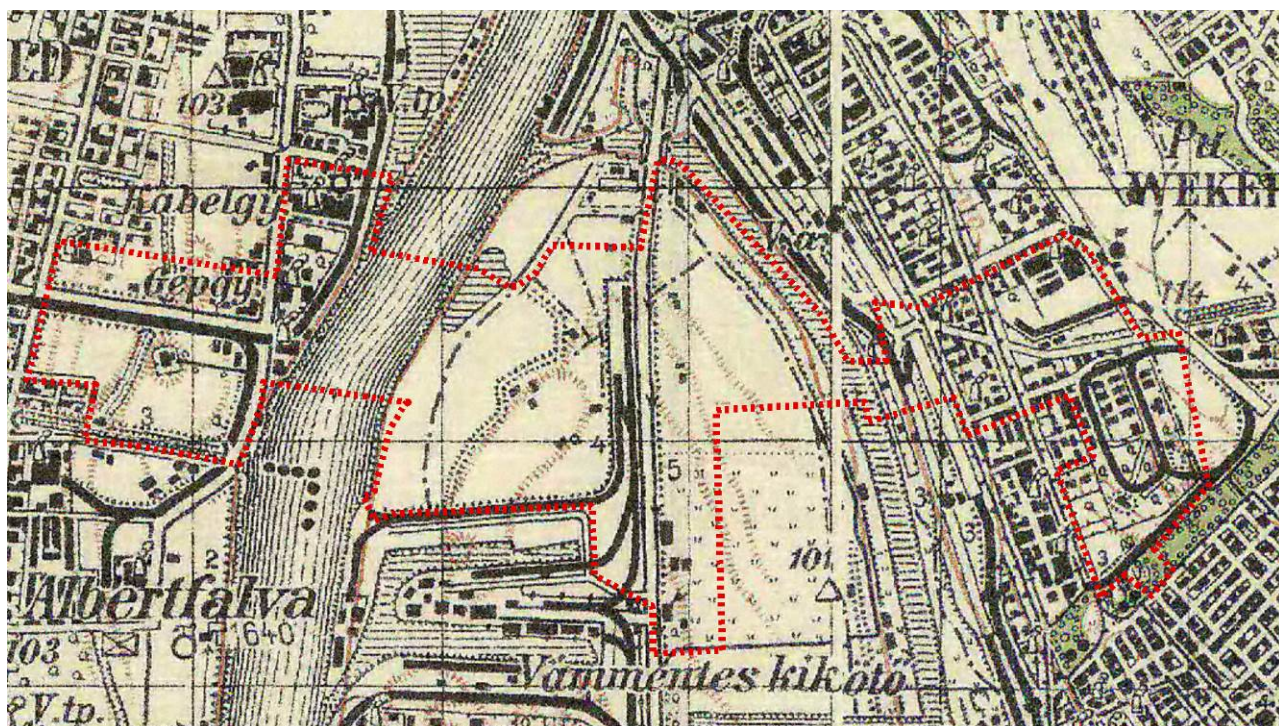
követően a sziget belsejében, magasabb fekvésű területen épült ki az új falu. A település mellett már a XIX.sz. végétől kezdődően fokozatosan kiépült a **Weiss Manfréd művek**, melyből idővel az ország egyik legfontosabb nehézipari üzeme alakult ki.

A **Soroksári-ág elzárására** 1873-ban a mai Gubacsi híd környékén került sor. A kedvezőtlen állapotok javítására az Országgyűlés 1904-ben elrendelte a Soroksári-ág teljes rendezését. Az 1910-ben megkezdett munkálatok keretében az ág felső torkolatánál hajó (1910-1914)-és vízbeeresztő zsilip épült (1924-1926).

A terület fejlesztése a főváros vérkeringésébe történő bekapcsolása az a1920-as évek tehető. 1924-ben átadásra kerül a terület keleti részén a **Gubacsi híd**, ami Csepel és Soroksár között teremtett közvetlen kapcsolatot. A Gubacsi híddal szinte egyidőben épül meg a 2x1 sávós rácsos **Kvassay közúti híd**, amelyet a Kikötőügyek Kormánybiztossága építtetett. (A későbbiekben emellé híd mellé épül meg 1951-ben a gyorsvasúti híd, amit ma a Csepeli HÉV használ.



32. ábra A terület a II. katonai felmérés idején a XIX sz. végén



33. ábra A IV. katonai felmérés idején (XX. sz. közepe)

Magyarországot Trianon megfosztotta tengeri kapujától, Fiumétól ezért az első világháború után nagyobb lendületet vettek a kikötőépítések is. 1904-1926 között a soroksári Duna szabályozásakor készült el a 836 m hosszú függőleges partfalú **Ferencvárosi kikötő**. Létrejötté szempontjából fontos még, hogy bár kezdetben nem volt alkalmas mélyebb merülésű gőzhajók fogadására, 1929-ben ezt megoldották.

A pesti oldalon mindenekelőtt a Budapest rohamosan növekvő népességét ellátó **élelmiszeripar** települt meg, megjelent a világviszonylatban is jelentős **malomipar**, ide kerültek a **vágóhidak**, az állatkereskedelem létesítményei. Az 1930-as évek elején telepítették ide az élelmiszerkereskedelem központját, a Nagyvásártelepet is, melynek modern épülete ma műemlék.

A dunai oldalon a munkák 1920-1925-ben elkészült a három öbölből álló **Szabadkikötő** (petróleumkikötő, szabadkikötő, kereskedelmi kikötő) 1928. október 20.- Magyar Királyi Budapesti Vámmentes Kikötő néven működését kormányrendeletekkel szabályozták.

A Csepel sziget északi részén is 1930-as években is szinte még kizárólag ipari üzemeket terveztek, hatalmas **ipari-logisztikai térségként** képzelték el a térséget, azonban végül az iparosítás elkerülte ezt a területet. A Csepel-sziget északi csúcsa így ma is a főváros legnagyobb, kb. 200 ha egybefüggő beépítetlen területe.

A szocializmus időszakában Csepel fejlődése a nehézipari munkásság jelenléte miatt erőteljes volt, a település magja körül nagyméretű lakónegyedek épültek ki. A XX. sz. végén a nehézipar és az élelmiszeripar szerepe jelentősen csökkent Budapesten, így a Dunapartokon nagy kiterjedésű barnamezős területek maradtak hátra - ami azonban a város jövőbeli fejlesztésének tartalékát adhatja.

Az 1960-as évektől kezdődően, a fővárosi lakosság igényelte a **vízparti, vízközei üdülőtteleket**. Ekkor kezdődött meg a Ráckevei (Soroksári) Duna mai arculatát is meghatározó üdülőtterület

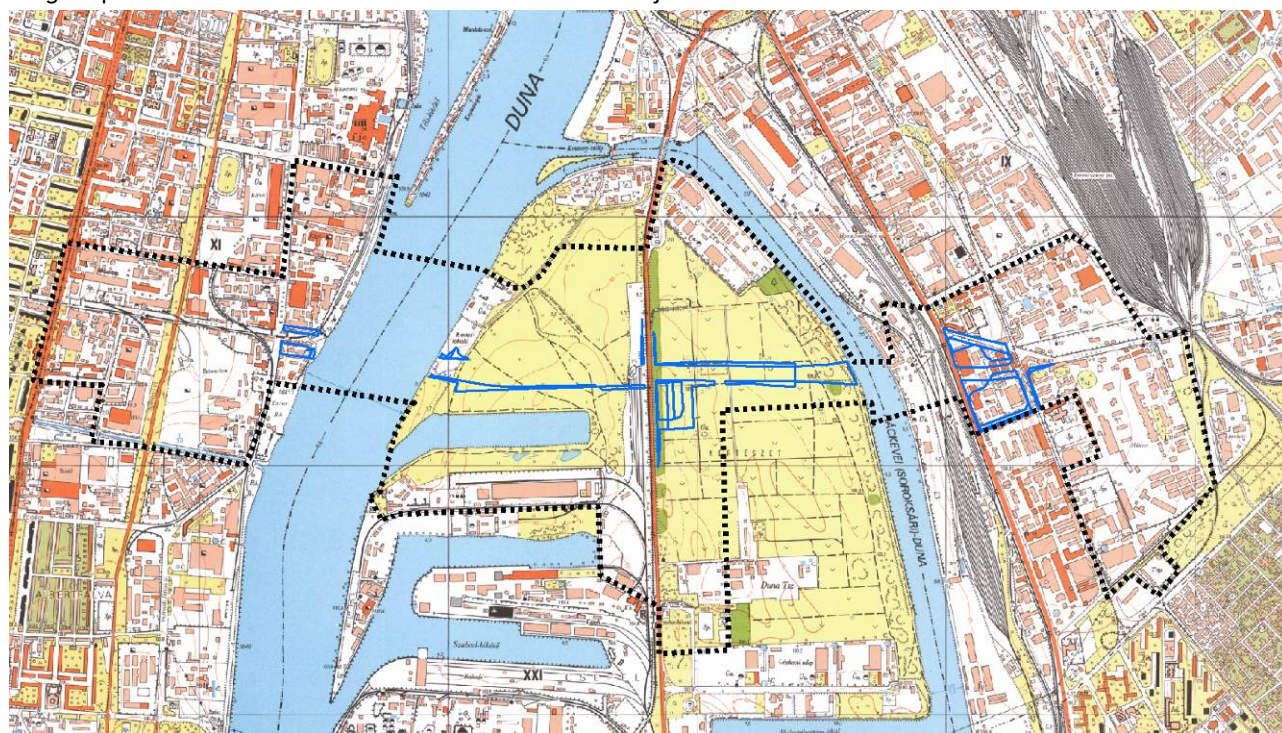
kialakulása, a vízparti területek, szigetek felparcellázása. Ennek következtében, noha a Duna-ág egyre inkább az üdülést szolgálta folyamatosan és erősen szennyezték.

1973-ban határozatot hoztak a **Ráckevei (Soroksári) Duna és üdülőkörzete** regionális vízgazdálkodási és fejlesztési tervének jóváhagyásáról. 1979-1985 között a Duna-ág legfelső, 10 km hosszúságú szakaszán szabályozást hajtottak végre, melynek eredményeképpen a meder vízszállító képessége megnőtt.

A Csepel-sziget északi csúcsa a hetvenes évektől kezdődően egy **központi budapesti szennyvíztisztító** potenciális telephelyeként is szolgált. Nagy előnye a területnek, hogy igen közel fekszik mind a Ferencvárosban kialakuló Millenniumi városközpont, mind a budai oldalon felépült új „egyetemvároshoz”. Hátrányos viszont az, hogy a kevés híd miatt egyelőre a szigetet nehéz megközelíteni.

1991-ben Budapest Főváros Önkormányzata szorgalmazta a „Ráckevei (Soroksári) Duna ökorégió” létrehozását. A kezdeményezés azonban nem járt sikerrel.

Az 1997-ben készült topográfiai térképen még jól látható, hogy a Csepel-sziget északi része intenzív „kertészeti” művelés alatt állt, amely mára teljesen eltűnt. A jelenlegi galéria erdőállomány még egyáltalán nem figyelhető meg. A korabeli térképen a Duna és az RSD Csepel szigeti partmenti területein mindenhol a feltöltés jelei láthatók.



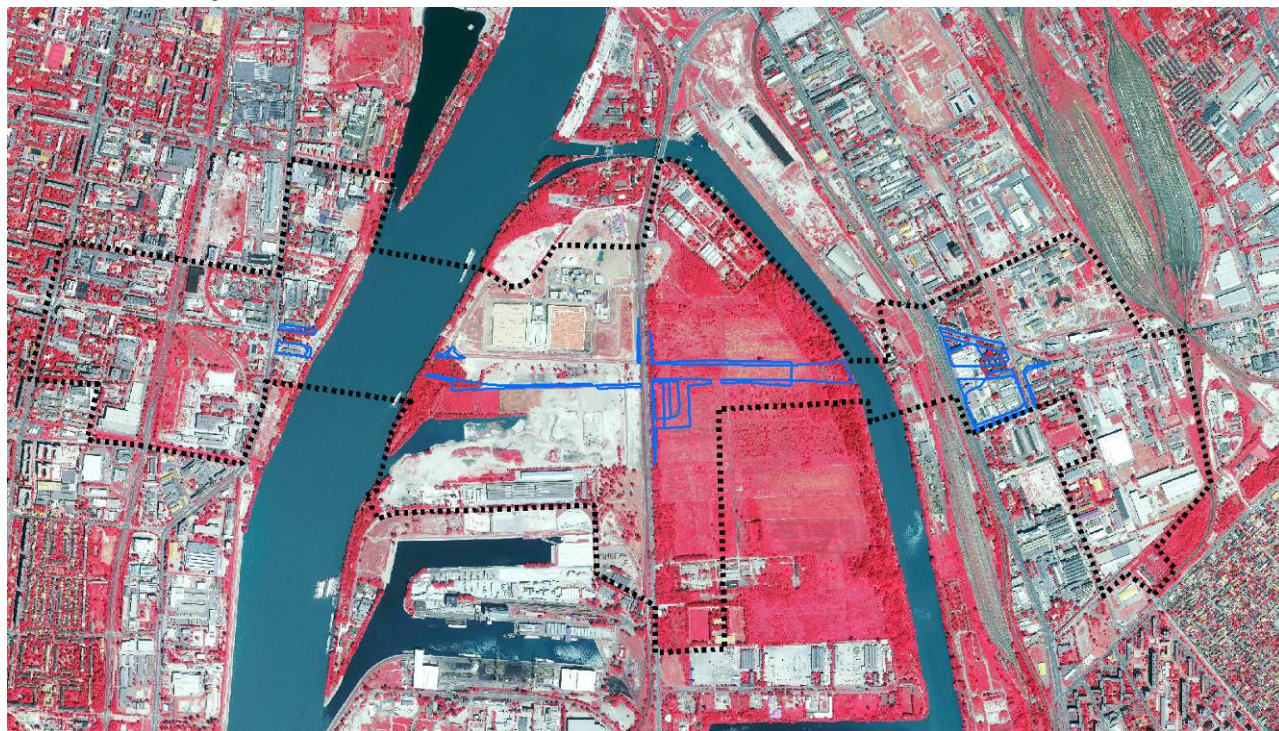
34. ábra A terület topográfiai térképen 1997-ben

A Kvassay-zsilip alatti szakaszon, 1979-1985 között, beruházás keretében 110 méter víztükör szélességű, 50 m³/s elméleti vízszállító-képességű **meder került kialakításra**, a hajóútszélesség 40 méter, az így létrehozott vízmélység 2,7 méter. A dunai frissítővízzel bejutó hordalék zömében e szakaszon rakódik le, ezért az éves fenntartási kotrások is főként erre a vízterületre koncentráltak.

2002-2004. között mintegy 40 ezer m³ **hordalék eltávolítása** történt meg. A víz minősége azonban továbbra is e szakaszon a legrosszabb, fürdésre végig alkalmatlan és a horgászat számára sem

kedvező. Az üdülési funkciók közül – a főváros szomszédsága miatt – döntő jelentősége az evezős sportoknak van.

A 2010-es infrafelvételen már jól megfigyelhetők a felhagyott mezőgazdasági területeken spontán meginduló beerdősülés nyomai. A Ferencvárosi kikötő és a Nagyvásártelep épületei már elbontásra kerültek. A központi szennyvíztisztító melletti terület még feltöltés alatt van. Az öböl feltöltése is megkezdődött.



35. ábra Infrafotó a vegetáció intenzitással (piros) [2010]

Az egykori **világkiállítási** tervekhez kapcsolódóan is voltak elképzelések a szigetcsúcs beépítéséről, de a világkiállítás elmaradása ezeket is meghiúsította. Bizonyos mértékig ezeknek a továbbfejlesztéséből született az a „**Csepel-Manhattan**⁸”-nek is nevezett koncepció, amely magas toronyházakkal is számolt, és főleg intézményeket telepített volna ide. A fővárosi közgyűlés 1998-ban, ebben a szellemben fogadta el Budapest Településszerkezeti Tervét (továbbiakban TSZT) és Fővárosi Szabályozási Kerettervét (továbbiakban FSZKT) is. Ezenkívül a fővárosi közgyűlés határozata – a városkép védelmére hivatkozva – 55 méterben maximálta a fővárosban épülő új épületek magasságát, így a magasabb toronyházakat a szigetcsúcs beépítési tervekből is ki kellett hagyni. A kerület és a főváros egyeztetései oda vezettek, hogy a területre vonatkozóan 2001-ben országos, nyilvános, titkos **városrendezési-városépítészeti tervezési** ötletpályázatot, építészeti tervpályázatot írtak ki. Részben a tervpályázat eredményeit beépítve a BFVT Kft. 2002. júliusában elkészítette a területre a szabályozási tanulmánytervet.

⁸ http://geogr.elte.hu/PHD_konferencia_ELTE_2002/doktori_konferencia_anyagai_2002/siposzsolt.pdf



36. ábra. Budapest, Csepel-Észak szigetcsúcs beépítése tervpályázat (Sári I., Viszlai J., Kuty T., 2001)

Az ingatlanfejlesztés újabb szereplője a spanyol Martinsa-Fadesa társaság volt, amely 2005-ben megvásárolta Budapest utolsó nagyméretű, egybefüggő, beépíthető területét. A szigetcsúcsra elkészült **Budapest21 fejlesztési terv** részben annak a 2005-ben a csepeli önkormányzat által eladott területnek a jövőjét kívánta rendezni, amelyet a spanyol vásárolt meg fejlesztési céllal, de a tulajdonosok közt szerepelt a XXI. kerület és a Fővárosi Önkormányzat is. Az érintett 175 hektáron kialakítandó projekt figyelembe vette volna a főváros 2024-es olimpiai fejlesztési szándékait, 40 hektár területet tartva fenn **Budapest új szabadidő- és sportparkjának**. A madridi székhelyű fejlesztő ezen túlmenően a világ **első városi kajak-kenu versenyközpontjának** és az olimpiakonok elszállásolását szolgáló **olimpiai falunak** is helyet biztosított volna. A tervek szerint itt létesülhet Budapest következő **nagyvárosi parkja**, közvetlenül kapcsolódva a meglévő vízparti erdőhöz. Az elképzelések szerint azonban a vízrendszer is szerves része lett volna az új városrésznek. Így ötvözve a parkváros, magas sűrűségű város és a vízváros gondolatát. A terület belsejébe különleges hangulatú olimpiai sugárút, egyfajta agóra vezetett volna.



37. ábra. A tervezett 2024-es Budapest Olimpia helyszínének látványterve

Az olimpiai pályázat megíúsulásával a Kormány elfogadta a **Kemény Ferenc Sportlétesítmény-fejlesztési Programot**, amelynek segítségével a tervezett 2024-es olimpiától függetlenül is megépülnek azok a sportlétesítmények, amelyekben a nyári játékok versenyeit is tartották volna. Első ilyen jelentős rendezvény a 2023-ban megrendezésre kerülő szabadtéri atlétikai világbajnokság lesz, amelynek rendezési jogát 2018 decemberében nyerte el az ország.

Csepel neve nemcsak az olimpiai pályázat illetve beruházás kapcsán merült fel a közelmúltban: a Csepel-sziget északi csúcsán a 2009-ben felépült a **Budapesti Központi Szennyvíztisztító telep** az „**ÉlőDuna projekt**” legnagyobb volumenű beruházásaként. A „Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep és kapcsolódó létesítményei” projekt előkészítése már a 90-es években megkezdődött. A főpolgármesteri hivatal 2004-ben nyújtotta be támogatási kérelmét az Európai Unióhoz, ennek köszönhetően a beruházás költségeinek 65%-át a kohéziós alapból odaítélt támogatás fedezte. A szennyvíztisztítóhoz közel eső területek zöldfelületek maradnának, a sziget északi csúcsára csak olimpiai létesítmények kerülnének.

Az infrastruktúra fejlesztések újabb lépcsőjét jelenti a **jövőbeni Gubacsi és a Galvani-híd**, amellyel felszámolódhatnak a jelenlegi hatalmas infrastruktúra-hiányok. A hidak biztosítják a főváros déli területeinek összeköttetését. A környezeti vizsgálat készítése is ezekhez a kapcsolódó módosítások miatt vált szükségessé. Az **Új Duna-híd** tervezésére vonatkozó nemzetközi tervpályázatot a **BURO HAPPOLD Ltd. – VAN BERKEL EN BOS U.N. STUDIO B.V.** tervezői konzorcium nyerte. Az építési engedély várható megszerzése 2021. II. negyedévében. A szerkezet egy 529 m hosszú, öt nyílással rendelkező, a medernyílásaiban ferdekábeles kialakítású híd, amelyen a hídpályát két ferde, aszimmetrikus kialakítású pilonpár függeszti fel.



38. ábra. A tervezett Galvani-híd látványterve (Forrás: portfolio.hu)

Az Új Duna-hídhöz kapcsolódó úthálózat engedélyezési terveinek elkészítését a Fehérvári út és a Gubacsi út közötti szakaszon, beleértve a 2x3 sávós Ráckevei Soroksári-Duna ág keresztezést (továbbiakban: RSD híd), valamint a Fehérvári út - Gubacsi út közötti szakaszon a villamos infrastruktúra helybiztosítását a Főmterv – Unitef-83 – Utiber által alkotott konzorcium végzi. Az építési engedély várható megszerzése 2021. II. negyedévében. A szerkezet az új körút a Ráckevei Soroksári-Duna ág, valamint a MÁV és H6 MÁV-HÉV vágányok, ill. a Soroksári út felett megépítésre kerülő mintegy 660 m hosszú műtárgy.

A **Budapest Városkapu Program** vagy újabb nevén **Budapest Diákváros - Déli Városkapu Fejlesztési Program** célja a tervezési terület megújításán túl, olyan városnegyed kialakítása, amely ma hiányzó funkciók megvalósításával kíván új jelentőséget adni az alulhasznosított barnamezős területnek, kiszolgálva mind a helyi lakosságot, mind a tágabb városi térség lakóit. A terület sportlétesítményei egyszerre hivatottak biztosítani a magyar élsport és a szabadidős sport támogatását, lehetőséget teremtve nagy sportesemények megrendezésére. A területen megvalósítani tervezett Diákváros a magyar felsőoktatás profilját évtizedekre fogja meghatározni, a Diákváros épületegyüttese, közösségi terei pedig az ott élő egyetemi polgárok meghatározó élettere lesz a felnőtté válás és a pályakezdés bonyolult folyamatában. Kiemelendően fontos aspektus a város és víz kapcsolatának erősítése, étellel teli közösségi terek létrehozása, illetve a műemléki védettségű építmények méltó megőrzése.

A tervek szerint a dél-pesti és észak-csepeli fejlesztési területen valósul meg a **Ferencvárosi Szabadidő és Sportpark** stadion a hozzá kapcsolódó létesítményekkel, Xtrém néven egy szabadidőpark és egy evezősközpont, valamint a Diákváros. A kormány legújabb fejlesztési elképzelései között szerepel **Fudan Egyetem budapesti campusának** megépítése. Az oktatás 2024-től indulhatna meg a tervek szerint.

3.2. Az embert, mint végső hatásviselőt érő hatások értékelése

Az új Duna-híd megépülésével és a területen történő átvezetésével lokális forgalomnövekedés, és ezzel járó zaj- és légszennyezés-növekedés várható, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. A Csepel-szigeten áthaladó I-es fejlesztési szakasz környezeti terhelésnövekedést okoz, mind – a jelenleg érzékeny, védendő területhasználatokkal kevésbé érintett – a Csepel-szigeten, mind a budai oldalon a Galvani- út körzetében és a pesti oldalon az Illatos út – Gubacsi út csomópontjában. Ugyanakkor jelen környezeti értékelés vizsgálatát képező településrendezési tervi módosítások környezetegészségügyi szempontból nem tekinthetők relevánsak a hatályos tervi állapothoz képest. A tervezett szabályozások a zöldfelületek nagyságát összességében nem csökkentik, azok minősége, hozzáférhetősége továbbra is biztosított lesz az ide látogatók és a környezetben lakók számára.

3.3. A fennálló környezeti konfliktusok, tájhasználati konfliktusok, problémák leírása és mindezek várható alakulása, ha a terv nem valósulna meg

Talajszennyezettség fennmaradása

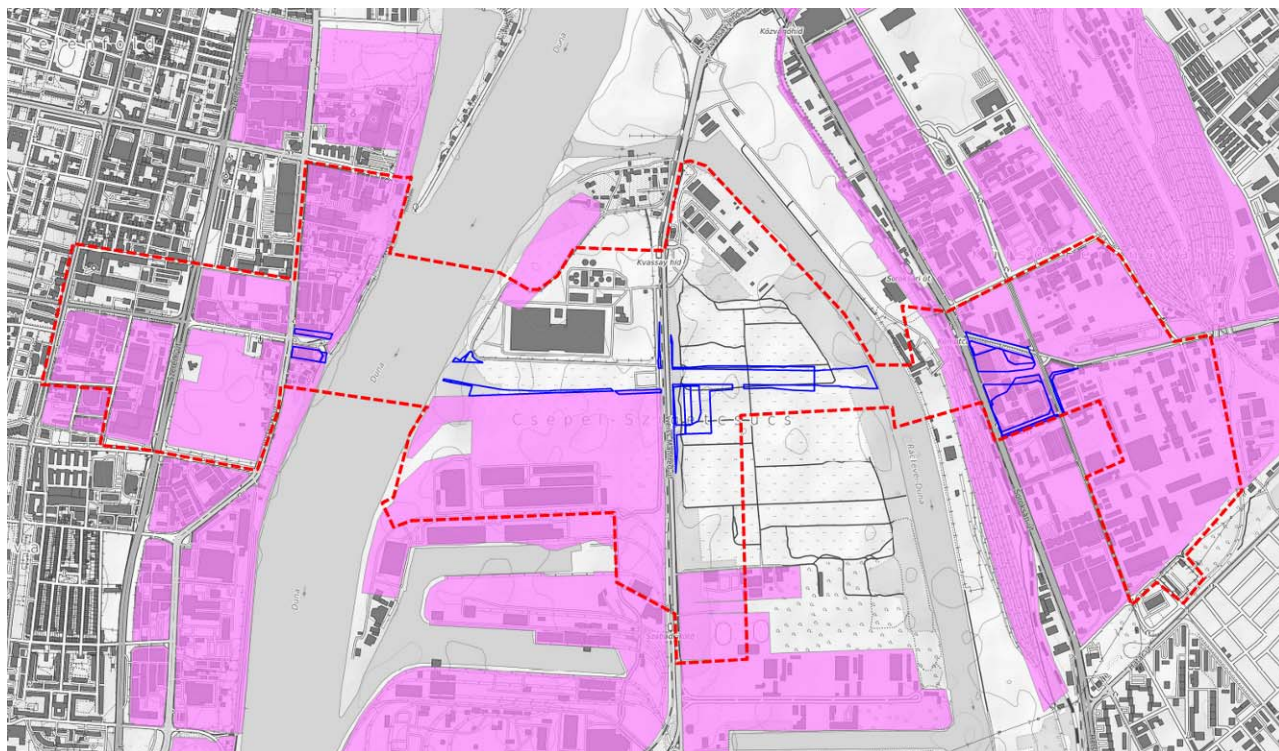
A tervezett híd és kapcsolódó útfejlesztések megépülése esetében a jelenlegi állapotok fennmaradásának kockázata áll fenn, ugyanakkor az érintett szennyezett területek megtisztítása nem feltétlenül kötődik a tervezett infrastruktúra fejlesztésekhez, a szükséges kármentesítési beavatkozások azoktól függetlenül is megvalósíthatók. A terület különösen a szennyvíztisztító környezete feltöltéssel, inert hulladék lerakással, szennyvíziszap elhelyezéssel terhelt (8. és 39. ábra).

Az RSD felső szakaszán a környező üzemek és a korábban csatornázatlan területek szennyvízterhelése miatt „szürke” iszappal terhelt, amelyben számos anyag koncentráció meghaladja a határértéket. Az RSD partmenti részein jelenős feltöltés található. A szabályozás és a beruházás elmaradása megnöveli annak az esélyét, hogy a területek továbbra is jelenlegi állapotukban maradnak.

A Csepel talajállapotának felmérését 2007-ben a NATURAQUA Kft. hajtotta végre. Az állapotfelmérés eredménye alapján megállapítható, hogy a tervezési terület közterületein a korábbi évekhez képest a talaj állapota kedvezőbb képet mutat. A sziget Ny-i oldalán a Rózsa utcától D-re a Dunával párhuzamosan húzódó salakkal feltöltött területen a feltöltés felső (0,5 m) és az alsó (5,0m) részében szennyezettségi határérték feletti koncentrációban voltak jelen toxikus fémek. Jelentősen egy komponens, a kadmium koncentrációja haladta meg a „B” szennyezettségi határértéket. (A mért 212 mg/kg koncentráció több mint 200-szorosa volt a „B” szennyezettségi határértéknek.)

A magas kadmium (és alacsonyabb egyéb toxikus fém) koncentráció egyértelműen az ipari eredetű salakos feltöltéshez kapcsolható. A korábbi években a salakkal feltöltött területtel szomszédos utcákban történt talajmintavétel (CS-14, CS-29, CS-40), melyek vizsgálata, egy minta kismértékű kobalt tartalmán kívül nem mutatott ki határérték feletti koncentrációban szennyező anyagot, így megállapítható, hogy a nehézfém szennyezés lokálisan a salakos feltöltéshez köthető.

A Kormányhivatal 2021. májusi adatszolgáltatása alapján a vizsgált területen kármentesítéssel érintett az FCSM volt szennyvíziszap lerakója, ahol a szennyezett föld mennyisége meghaladja az 1 millió m³-t.



39. ábra. Potenciálisan talajszennyezett területek

Az RSD területén az **iszapréteg vastagsága** jelent gondot, amely 0,4-2,0 m között változik. Az iszap nagy része geotechnikailag szürke iszapanak nevesíthető. Az iszapban lévő szennyezőanyagok egy része (TPH, PAH, As, Cd, Ba, Cr, Hg) meghaladja a 6/2009 (IV. 14.) KvVM-EÜM-FVM együttes rendeletben előírt, a földtani közeg és a felszín alatti szennyezettségi határértékeire előírt paramétereket.

Felszínmozgás-veszély (süllyedés, rogyás) szempontjából megemlítendő az egykori Csepeli Szabadkikötő III. számú öböl területe, amelynek feltöltéséhez inert építési hulladékból származó másodnyersanyagot használtak. Feltöltött terület még az Észak-csepeli szennyvíziszap lerakó, amelynek talajmechanikai adottsága szintén kedvezőtlen lehet a beépíthetőség szempontjából.

A terület rendezetlensége, kihasználatlansága fennmarad

A beruházások elmaradása révén a térség alulhasznosított marad. A jelenlegi fejlesztési elképzelések a sportlétesítmények, diákváros, és zöldfelületi fejlesztések biztosítékot nyújthatnak arra, hogy a korábbi ingatlan és telekspekulációs befektetési elképzelések helyett egy a térség természeti, táji adottságait figyelembe vevő fejlesztés valósulhat meg. Ennek elmaradása esetében továbbra is fennáll a veszély egy ezzel ellentétes irányú fejlesztésre, intenzív beépítés megvalósulására.

Rendezetlen Duna-part

A Duna főágában a hajóút fenntartásához kapcsolódó folyamszabályozási műtárgyak csökkentik a medermorfológiai változatosságot, az ártéren található víztestek (mellékágak holtágak, gödrök stb.) vízellátása romlik vagy teljesen megszűnik. A hajóút fejlesztéséhez és fenntartásához

szükséges kotrások ezt fokozzák, illetve a meder változatosságát tovább csökkentik. Az ivadék partra kerül és megfullad a hajók által keltett nagy áramlási sebességek és az okozott hullámverés következtében. A hullámvás igen kedvezőtlen hatással van a vízi élővilágra, különösen abban az esetben, ha a természetes partvonal struktúrája erősen redukálódott, azaz a folyam „csatornaszerű”. Az árvízvédelmi töltések, a partvédőművel vagy kőszórással biztosított dunai oldalon a természetes vegetáció nyomokban sem maradt meg. Helyét a fűzes-nyáras, invazív fajokkal (*Ailanthus altissima*, *Acer negundo*, *Celtis occidentalis*, *Solidago canadensis*, stb.) tarkított állomány vette át. A TSZT/FRSZ módosítások, az útfejlesztés lehetőséget ad a rendezett Duna-part kialakítására, de annak megvalósítása nem feltétlenül kötődik a tervezett infrastruktúra fejlesztésekhez.

Rendezetlen parthasználat az RSD mentén

Az RSD területén több mint 30 ezer horgászengedélyt adnak ki évente. A Ráckevei Horgász Szövetség az évenként két alkalommal elvégzett haltelepítés keretein belül közel 200 tonna ivadékot helyez ki. Az intenzív horgászati tevékenység hatására különösen az RSD felső szakaszán degradálódik a partszakasz. Az ezüst kárász tömeges elszaporodása, elterjedése szoros összefüggésben van a vízrendszer feliszapolódó és eutrofizálódó jellegével. A horgászat további problémája, hogy a horgászok a szemetet sok esetben a parton hagyják, autókkal és gyalogosan megnyitják az ártéri ligeterdőt, ami ezáltal feldarabolódik. A horgászat során történő bevetés a víztesteket eutrofizálja. A horgászhelyek kialakítása is a növényzet károsításával, az élőhely megváltoztatásával jár együtt. Problémát jelent az illegális kikötőhelyek, stégek, horgászhelyek létesítése, mely legtöbbször pont legintenzívebb vegetációval rendelkező partszakaszon, élőhelyen történik. A horgászat problémája ugyan részben független a TSZT/FRSZ módosításától és valószínűleg a tevékenység csökkenni is fog a térségben tervezett intenzív fejlesztések hatására. A probléma kezelése nem feltétlenül kötődik a tervezett infrastruktúra fejlesztésekhez, azoktól függetlenül is megvalósítható.

Sporthajózás és a természetvédelem konfliktusa

A sporthajózás a főágban és a mellékágban egyre nagyobb problémát jelent. Az ívási időszakban a hullámverés következtében az ikra gyakran leverődik a növényzetről. Az erős hullámverés mellett a zajterhelés is jelentős lehet. Jellemző motoros sporteszközök a területen: a jet-ski, motorcsónak. A vízszugárhajtómű a part közelében az ivadékot közvetlenül is károsíthatja. A hullámverés folyamatosan erodálja a partot, ami nem kedvez a ligeterdők fennmaradásának, mivel természetes körülmények között nincsenek ekkora hullámok. A probléma kezelése nem feltétlenül kötődik a tervezett infrastruktúra fejlesztésekhez, azoktól függetlenül is megvalósítható.

Kommunális hulladéklerakás

A terület Budapest egyik legértékesebb, legnagyobb fejlesztési potenciállal rendelkező területe, amely zöldfelületi értékekben gazdag. A partmenti területeken illegális stégek, horgászhelyek kerültek kialakításra. Jelentős mennyiségű építési és kommunális hulladék halmozódott fel a területen. A fejlesztési program megvalósulása nélkül a terület továbbra rendezetlen,

„senkiföldje” marad. A hulladék nemcsak az illegális hulladéklerakás révén jelenik meg a térségben (bár ez is nagyon jellemző), hanem az árral érkező elterül a szemét a parti élőhelyeken. A hulladék károsítja az élőhelyeket és fajokat, járulékos hatásként megjelenik a gyomosodás. A Duna és az RSD partja mindenhol rendkívül terhelt hulladékkal. A probléma kezelése nem feltétlenül kötődik a tervezett infrastruktúra fejlesztésekhez, azoktól függetlenül is megvalósítható.

Invazív növények terjedése, spontán beerdősülés

A felhagyott mezőgazdasági, korábban kertészeti hasznosítású területeken megindult a spontán beerdősülés. A műholdfelvételtől készült NDVI zöldintenzitás térképen (25. ábra) jól látható, hogy a vegetációs időszakra számolva a gyeperje vegetáció zöldfelület intenzitása, levélfelület indexe eléri a partmenti galéria intenzitását. A vegetáció magas biomasz értéke sajnos nagyon gyakran az invazív növényzet magas arányát jelzi.



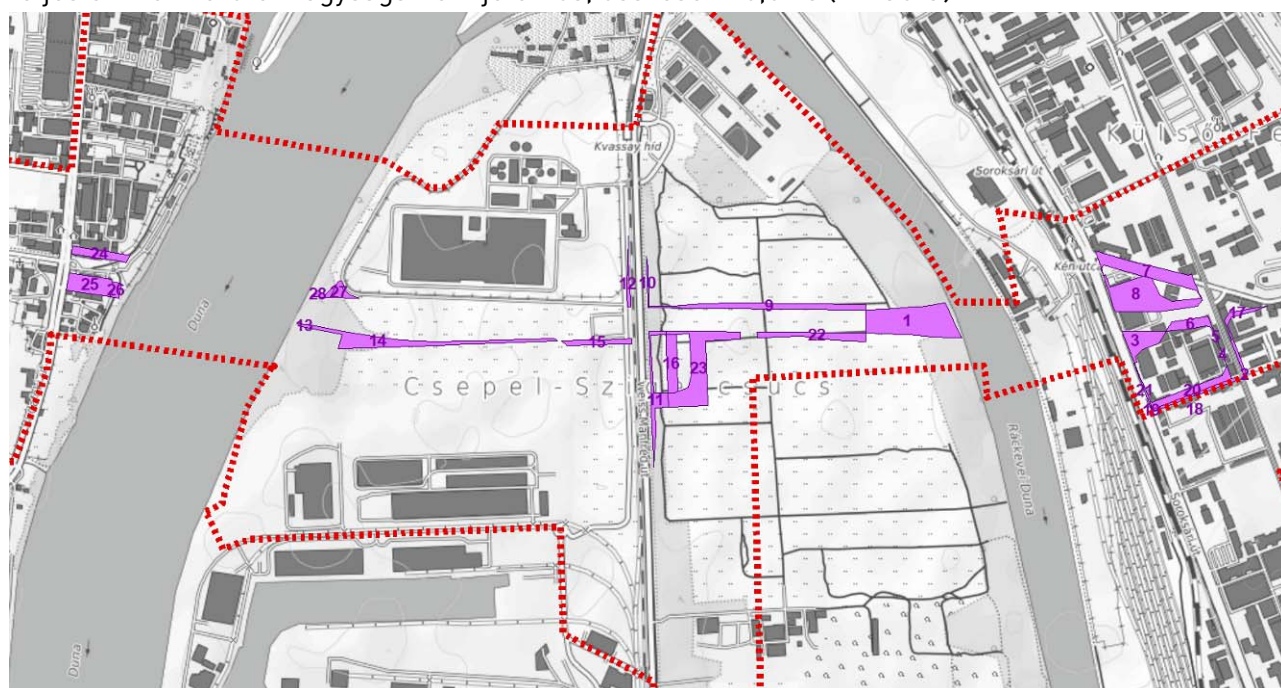
40. ábra Invazív fajok, leromlott ökoszisztémák, spontán cserjésedő, beerdősülő területek a parton

Az özönnövények az élőhelyeket teljesen átalakítják, a honos fajok kiszorításához, az élőhelyük megszűnésükhöz vezet. A Natura 2000 jelölő fajok az élőhely átalakulásával pedig eltűnnek. A térségben ez a folyamat már szinte teljesen lezajlott, természetes, bolygatás nélküli élőhely a térségben nem található. A területen jelen lévő leggyakoribb inváziós fajok: a zöld juhar (*Acer negundo*), a bálványfa (*Ailanthus altissima*), aranyvesszőfajok (*Solidago sp.*), nagyvirágú nenyúljhózzám (*Impatiens glandulifera*), a gyalog akác (*Amorpha fruticosa*), az ezüstkárász (*Carassius gibelio*), a géb fajok (*Neogobius sp.*), a gyapjaslepke (*Lymantria dispar*). A terjedő halfajok a különböző gébfajok: a feketeszájú géb (*Neogobius melanostomus*), a keszlergéb (*Ponticola kessleri*), folyami géb (*Neogobius fluviatilis*), csupasztorjú géb (*Babka gymnotrachelus*) a vízi ökoszisztémákban jelentenek veszélyeztető tényezőt. A probléma kezelése nem feltétlenül kötődik a tervezett infrastruktúra fejlesztésekhez, azoktól függetlenül is megvalósítható.

4. A várható környezeti hatások előrejelzése

4.1. A környezeti elemekre és rendszereikre gyakorolt hatások (földre, levegőre, vízre, élővilágra, épített környezetre, az utóbbi részeként az építészeti és régészeti örökségre)

A fejlesztések a középfekvésű villamospályával, 2x2 forgalmi sávval, kétoldali kerékpárúttal és gyalogosjárdával tervezett hídi keresztmetszet jelentős zöldfelületi elemekkel bővül a teljes Csepel-szigeti szakaszon. A jelenleg hatályos TSZT, FRSZ és DÉSZ-hez képest az alábbi 28 területi módosítási javaslat került megfogalmazásra, amelyet külön-külön vizsgáltunk. A módosítási javaslatok többsége a közúti közlekedési területté átsorolást célozza meg, ugyanakkor található néhány olyan is, ahol intézményi jellemzően zárt sorú beépítési területté átsorolás történt meg. A teljes érintett terület nagysága nem jelentős, összesen 10,8 ha (42. ábra).



41. ábra TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítások áttekintő ábrája

Kód	Hatályos	Tervezett	Nagyság (m ²)	Képek
1	KÖu - közúti közlekedési terület	Zvp - városi park	16656	10., 11.
2	K-Okt- oktatási központ területe	KÖu - közúti közlekedési terület	47	1.
3	KÖu - közúti közlekedési terület	Vi-1 - intézményi jellemzően zárt sorú beépítési terület	4393	5.
4	KÖu - közúti közlekedési terület	Vi-1 - intézményi jellemzően zárt sorú beépítési terület	84	1., 20.
5	KÖu - közúti közlekedési terület	Vi-1 - intézményi jellemzően zárt sorú beépítési terület	62	1., 20.
6	Vi-1 - intézményi jellemzően	KÖu - közúti közlekedési terület	2583	5., 24.

	zárt sorú beépítési terület	terület		
7	Vi-1 – intézményi jellemzően zárt sorú beépítési terület	KÖu - közúti közlekedési terület	8063	3., 4., 19.
8	KÖu- közúti közlekedési terület	Vi-1 – intézményi jellemzően zárt sorú beépítési terület	12831	4., 24.
9	Zvp városi park	KÖu - közúti közlekedési terület	7118	7., 8., 9.
10	Zvp városi park	KÖu - közúti közlekedési terület	442	22.
11	Ev-Ve – védelmi erdő	KÖu - közúti közlekedési terület	3698	21.
12	K-Sz – szennyvízkezelés területe	KÖu - közúti közlekedési terület	810	12.
13	Ev-Ve– védelmi erdő	KÖu - közúti közlekedési terület	222	13., 14.
14	K-Log – szállítmányozás, raktározás, logisztikai terület	KÖu - közúti közlekedési terület	9278	13., 14.
15	K-Log – szállítmányozás, raktározás, logisztikai terület	KÖu - közúti közlekedési terület	2349	13., 14.
16	Vt-H – kiemelt jelentőségű helyi központ területe	Ev-Ve – védelmi erdő	3930	7., 8., 9.
17	Gksz-2 – gazdasági, jellemzően raktározási, termelést szolgáló terület	KÖu - közúti közlekedési terület	1822	1., 2.
18	K-Hon – honvédelmi, katonai, nemzetbiztonsági c. terület	KÖu - közúti közlekedési terület	1806	6.
19	K-Hon – honvédelmi, katonai, nemzetbiztonsági c. terület	KÖu - közúti közlekedési terület	5	6.
20	Vi-1 – intézményi jellemzően zárt sorú beépítési terület	KÖu - közúti közlekedési terület	3606	1.
21	Vi-1 – intézményi jellemzően zárt sorú beépítési terület	KÖu - közúti közlekedési terület	328	23.
22	Vt-H – kiemelt jelentőségű helyi központ területe	KÖu - közúti közlekedési terület	4196	7., 8., 9.
23	Vt-H – kiemelt jelentőségű helyi központ területe	KÖu - közúti közlekedési terület	12963	7., 8., 9.
24	Vi-2 - intézményi jellemzően szabadon álló jellegű terület	KÖu - közúti közlekedési terület	3003	23.
25	K-Sz szennyvízkezelés területe	KÖu - közúti közlekedési terület	5262	16., 17., 18.
26	Zkp – közkert, közpark	KÖu - közúti közlekedési terület	713	16., 17., 18.
27	K-Sz szennyvízkezelés területe	KÖu - közúti közlekedési terület	1373	14., 15.

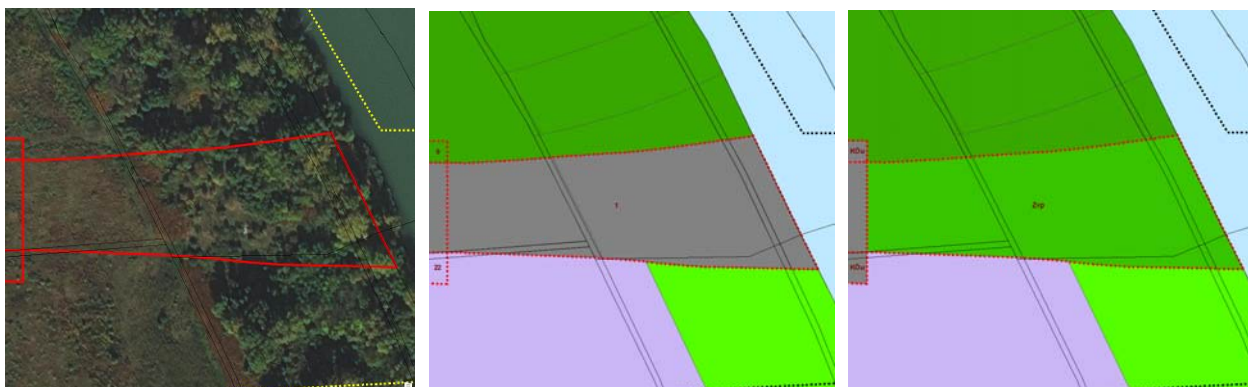
		terület		
28	Zvp – városi park	KÖu - közúti közlekedési terület	659	14., 15.

13. táblázat A TSZT, FRSZ, DÉSZ módosítások





1. Közúti közlekedési terület átsorolása városi parkká



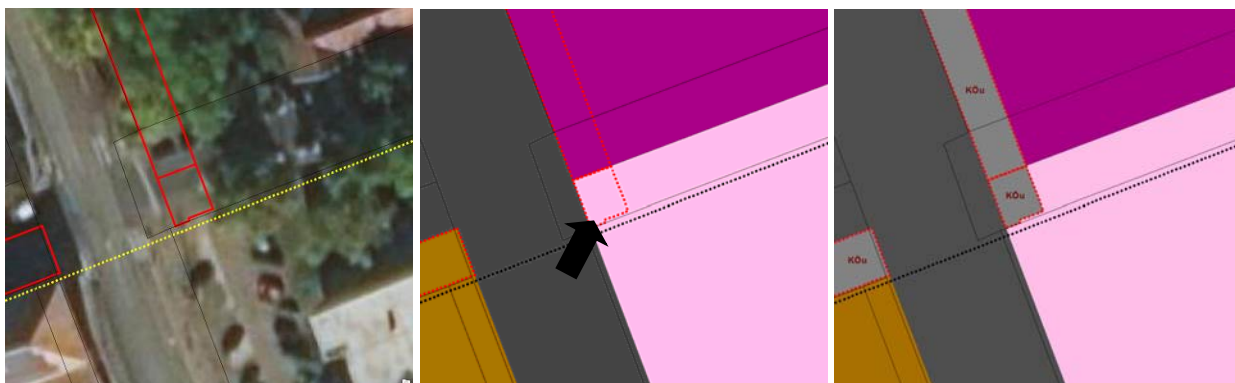
A terület közúti közlekedési területként szabályozott. A valamikori mezőgazdasági művelés alatt állt terület már több mint 20 éve parlagon hever, a spontán szukcessziós folyamatok elindultak. Az RSD melletti kb. 80-100 m-es sávban jól látszódnak a spontán befásodás jelei. A híd a felszíntől 6-8,4 m magasan vezetett felszíne alatti terület zöldterületként hasznosítható. A terület nagysága 16000 m², tehát kissé nagyobb csak mint 1,5 ha. **(KÖu > Zvp)**

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	A szabályozás megváltoztatása, a meglévő és a potenciális vegetáció számára kedvező. A városi közpark kiszabályozásával és a pályaszakasz pillérekre helyezésével továbbra is biztosítható az RSD melletti part végigjárhatósága. A városi közparkként történő kiszabályozás minőségi zöldfelület kialakulását teszi lehetővé a korábbi közúti közlekedési területhez képest. A jelenlegi gyér vegetáció és rossz minőségű galéria erdő az építkezés során nem tartható meg, letermelésre kerül, annak helyén kertépítészetileg tervezett, kialakított zöldfelület megjelenésével kell számolni. A pályatest alatt a közparki szabályozás ellenére kicsi az esély növényzet fennmaradására.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott talajjal fedett. A 70-es években készített topográfiai térképen jól látszik, hogy a partmenti sávban jelentős feltöltések történtek. Az építkezés során a töltés építés teljesen megváltoztatta a jelenlegi talajszerkezetet. A terület az országos vízminőség-védelmi övezeten fekszik.	
Hulladék	A területen jelenleg is (főleg a partmenti részeken), jelentős építési hulladékdeponálás történt. Az építés és a terület rendezése után valószínűsíthető, hogy a hulladékproblémák megszűnnek.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a terület a belvároshoz közel fekvő területek közül az olyan utolsó területnek tekinthető ahol viszonylag alacsony zajterheléssel (55-60 dB(A)) kell jelenleg számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos	

	tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel. Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az RSD melletti zöldfolyosó sáv kialakulása és a Csepel-sziget csúcsára tervezett zöldfelület fejlesztés kedvező hatással lehet a környezetben lévő lakosság számára. A tervezett Ln-3 lakóterület és a pályatest között 100 m-es elválasztó sáv kialakításakor a zajcsökkentő hatás elérésére fokozott figyelmet kell fordítani.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A zöldfelület mérete a tervlapokon jelentősen növekszik, de valószínűsíthető, hogy a pályatest alatti területeken aktív zöldfelület nem fog kialakulni. A jelenlegi spontán invazív fajokkal terhelt vegetáció megszűnik. A terület az ökológiai hálózat pufferterületén fekszik. A területen Natura2000 terület, védett természeti terület nem található.	

14. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

2. Oktatási központ területének átsorolása közúti közlekedési területté



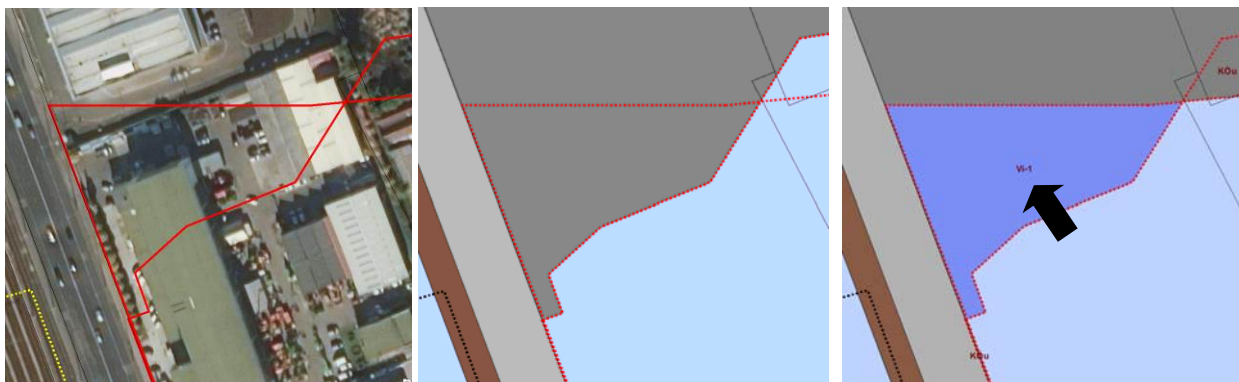
A terület a Gubacsi-út Timót-utca sarkánál lévő 47 m²-es nagyságú terület átsorolását jelenti. A terület jelenleg is a Timót-utca része, a közlekedési területté történő átsorolás valós területhasználat változást nem jelent. **(K-Okt > KÖu)**

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	A terület a Timót utca burkolatának része. Jelenleg is közlekedési terület. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	Az átsorolás semmilyen környezeti jellegű változást nem okoz. A terület jelenleg is burkolt, a közlekedési terület részét képezi.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A terület jelenleg is teljesen burkolt. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az országos vízminőség-védelmi övezeten fekszik.	
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a területen mérsékelt zajterheléssel (50-55 dB(A)) kell jelenleg számolni. A területen a híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zaj- és rezgés-terhelés változásával kell számolni, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen.	

	Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átsorolás változást nem okoz.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózat eleme nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A terület teljesen burkolt.	

15. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

3. Közúti közlekedési terület átsorolása intézményi, jellemzően zárt sorú beépítési területté



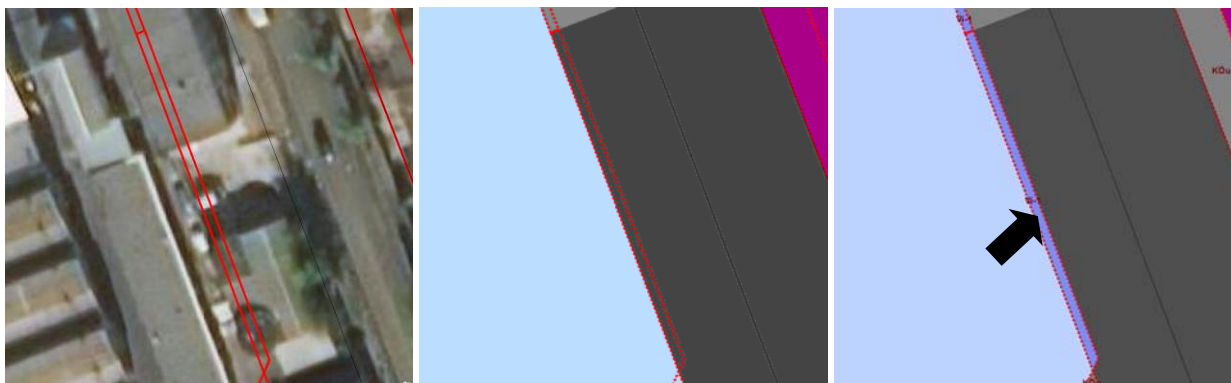
A Soroksári úton az Illa bevásárlóközpont mellett lévő 0,4 ha-os nagyságú területet érinti, ahol a jól látható, hogy a szomszédos bevásárlóközpont területe került pontosításra a telekhatároknak és a jelenlegi használatnak megfelelően. (KÖu > Vi-1)

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás azonnal terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-	A szabályozás jelentős környezeti állapotváltozást nem hoz, csak a meglévő helyzetet legalizálja. A terület eddig is kereskedelmi, intézményi jellegű terület volt. Növényborítás egyáltalán nem található a területen. A beépítési sűrűség az

	változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	FRSZ-ben 4,25 (3,0+1,25)-re módosul a Vi-1 területhasználatnak megfelelően.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A terület jelentős részben bolygatott, vagy tömörített felülettel rendelkezik. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az országos vízminőség-védelmi övezeten fekszik.	
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a területen magas zajterheléssel (65-70 dB(A)) kell jelenleg számolni. A területen a híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zaj- és rezgés-terhelés változásával kell számolni, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel. Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átsorolás változást nem okoz, a jelenlegi állapothoz képest.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózat eleme nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A terület teljesen beépített, burkolt.	

16. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

4. Közúti közlekedési terület átsorolása intézményi, jellemzően zárt sorú beépítési területté



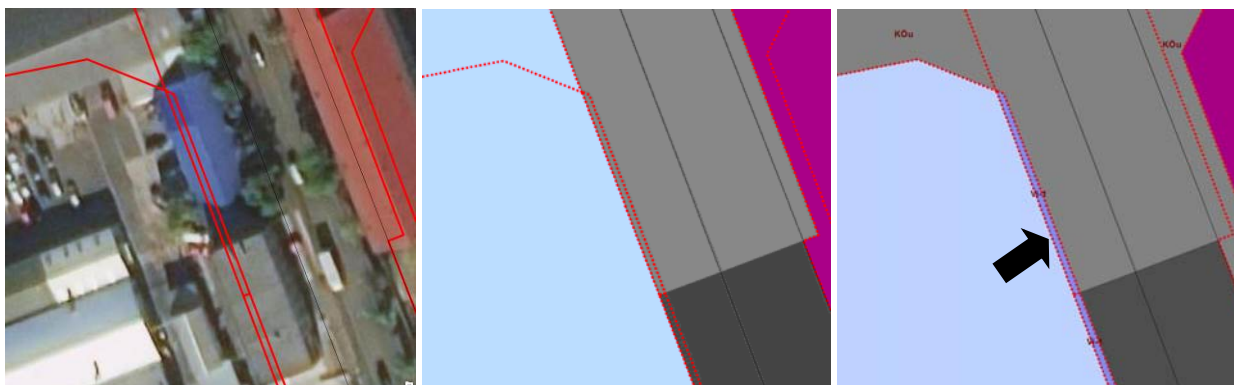
A Soroksári úton lévő területen jól látható, hogy a közlekedési terület határa került pontosításra a telekhatároknak és a jelenlegi használatnak megfelelően. A terület nagysága 84 m²-es. Az átsorolás valójában a grafikai pontosítást szolgálja. (KÖu > Vi-1)

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás azonnal terhelés változást nem okoz. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	Az átsorolás semmilyen környezeti jellegű változást nem okoz. A terület jelenleg is burkolt, az intézményi terület részét képezi. A területen nem található semmilyen növényborítás. Az átsorolás valójában
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A terület jelentős részben bolygatott, vagy tömörített felülettel rendelkezik. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az országos vízminőség-védelmi övezeten fekszik.	egy 2 m széles burkolt vagy beépített területet érint.
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a területen magas zajterheléssel (65-70 dB(A)) kell jelenleg számolni. A területen a híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a zaj- és rezgés-terhelés változásával kell számolni, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében	

	modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés magában nincs igazán hatással az emberi egészség változására.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózat eleme nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A terület jelenleg is teljesen beépített, burkolt.	

17. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

5. Közúti közlekedési terület átsorolása intézményi, jellemzően zárt sorú beépítési területté



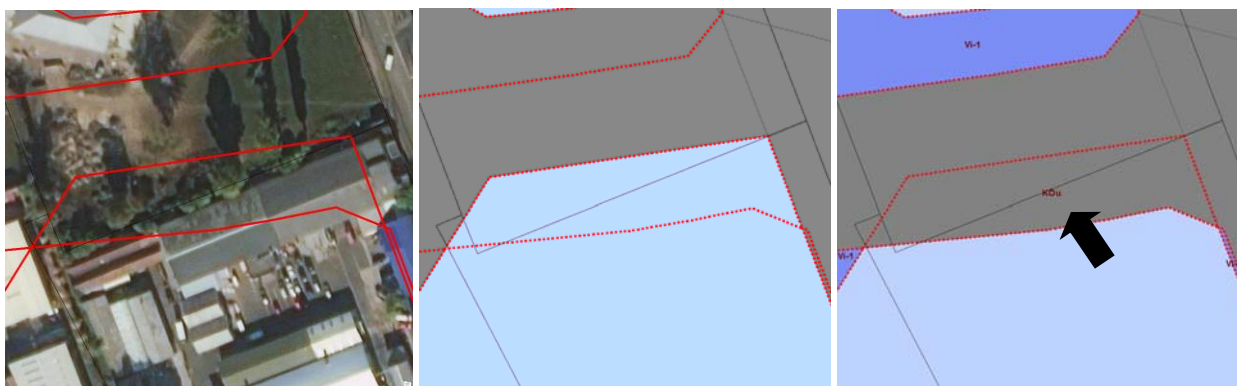
A terület a Gubacsi-út mentén lévő 62 m²-es nagyságú elnyújtott területet érinti, amely csupán grafikai pontosítást szolgál. Jól látható, hogy az intézményi terület egy mindössze 2 m széles sávval nőtt meg. (KÖu > Vi-1)

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás azonnal terhelés változást nem okoz. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető. a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése növekszik meg.	Az átsorolás semmilyen környezeti jellegű változást nem okoz. A terület jelenleg is burkolt, az intézményi terület részét képezi. A területen nem található semmilyen növényborítás. Az átsorolás valójában egy 2 m széles burkolt vagy beépített területet érint
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A terület jelentős részben bolygatott, vagy tömörített felülettel rendelkezik. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az országos vízminőség-védelmi övezeten fekszik.	
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a területen magas zajterheléssel (65-70 dB(A) kell jelenleg számolni. A területen a híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a zaj- és rezgés-terhelés változásával kell számolni, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett	

	régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózat eleme nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A terület teljesen beépített.	

18. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

6. Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítési terület átsorolása közúti közlekedési területté



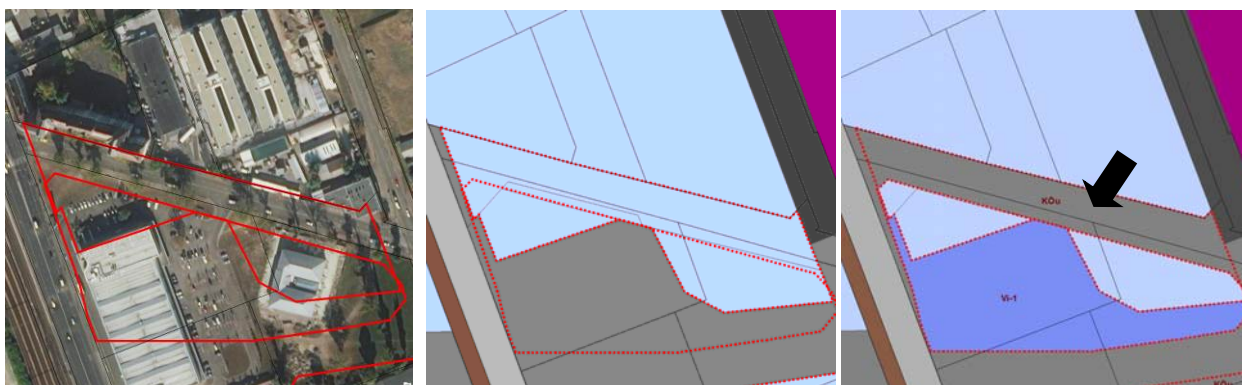
A terület a Gubacsi-út és a Soroksári út között hídfő szabályozásának módosítása, ahol az intézményi terület szükségszerűen közlekedési területté történő átalakítást jelent. A terület 0,25 ha-os nagyságú jelenleg félig beépített félig zöldfelülettel borított, amelyen néhány nyárfa található. (Vi-1 > KÖu)

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás azonnal terhelés változást nem okoz. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	A szabályozás módosítása szerint az intézményi terület zöldfelülete megszűnik. A területen a tervezett Galvani-híd közlekedési területét képezi majd.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A terület jelentős részben bolygatott, talajjal nem fedett, vagy tömörített felülettel rendelkezik. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az	

	országos vízminőség-védelmi övezeten fekszik.	
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-ben készült zajtérképen alapján alacsony zajterheléssel (45-60 dB(A) kell jelenleg számolni. A területen a híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a zaj- és rezgés-terhelés változásával kell számolni, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettséggű terület nem található. Helyi védettséggű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózat eleme nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A vegetációt néhány Populus sp. és gyepes terület jelenti. A jelenlegi zöldfelület valószínűleg megszűnik.	

19. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

7. Intézményi jellemzően zárt sorú beépítési terület átsorolása közúti közlekedési területté



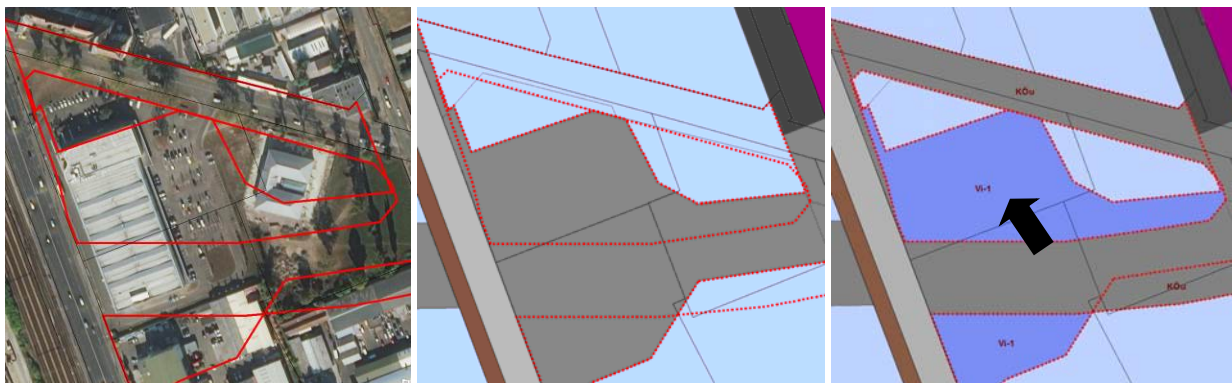
A terület az Illatos út Soroksári és Gubacsi út közötti szakaszát jelenti. A terület jelenleg is közlekedési területként funkcionál az intézményterületi besorolás ellenére. A terület 0,8 ha-os nagyságú. (Vi-1 > KÖu)

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás azonnal terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen termódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	Az átsorolás semmilyen környezeti változást nem okoz. A valós területhasználatot rögzíti az új szabályozás. A Galvani-híd építése az Illatos út szélesítése érintheti az utcai fasort.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A terület jelentős részben bolygatott, talajjal fedett, burkolt vagy tömörített felülettel rendelkezik. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az országos vízminőség-védelmi övezeten fekszik.	
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a területen magas zajterheléssel (65-70 dB(A)) kell jelenleg számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen termódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet,	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található.	

régészeti lelőhely	Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet, de a legközelebbi lakóterület is csak 300 m-es távolság után található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózat eleme nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi útmenti fasor valószínűleg megszüntetésre kerül.	

20. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

8. Közúti közlekedési terület átsorolása intézményi, jellemzően zárt sorú beépítési területté



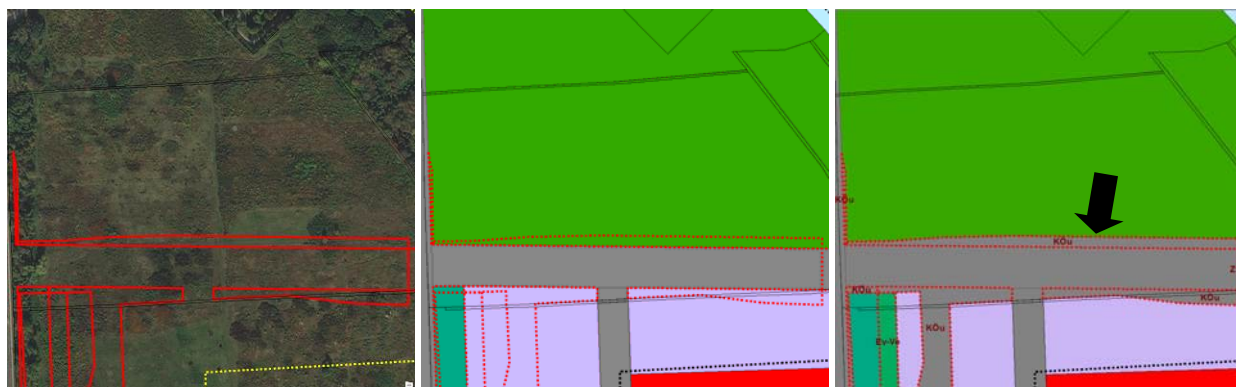
A terület az IIIa bevásárlóközpont területét érinti. A bevásárlóközpont teljes területe jelenleg a közlekedési terület besorolású, 0,25 ha-os nagyságú. A szabályozás érinti a Ferencvárosi Munkásszálló területét, amely jelenleg szintén közlekedési területként szabályozott. (KÖu > Vi-1)

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás azonnal terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen termódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	Az átsorolás környezeti jellegű változást nem okoz. A terület jelenleg is nagyrészt burkolt és közlekedési területként szabályozott. Az intézményi területként történő szabályozás a meglévő területhasználatot rögzíti a szabályozás szintjén. A beépítési sűrűség az FRSZ-ben 4,25 (3,0+1,25)-re módosul a Vi-1 területhasználatnak megfelelően.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A terület jelentős részben bolygatott, talajjal nem fedett, burkolt vagy tömörített felülettel rendelkezik. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az országos vízminőség-védelmi övezeten fekszik.	
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-ben készült zajtérkép alapján közepes zajterheléssel (55-60 dB(A)) kell jelenleg számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen termódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet,	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem	

régészeti lelőhely	található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel. Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhethet, de a legközelebbi lakóterület is csak 220 m-es távolság után található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózat eleme nem található. Természetes élőhely nincs a területen.	

21. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

9. Városi park átsorolása közúti közlekedési területté



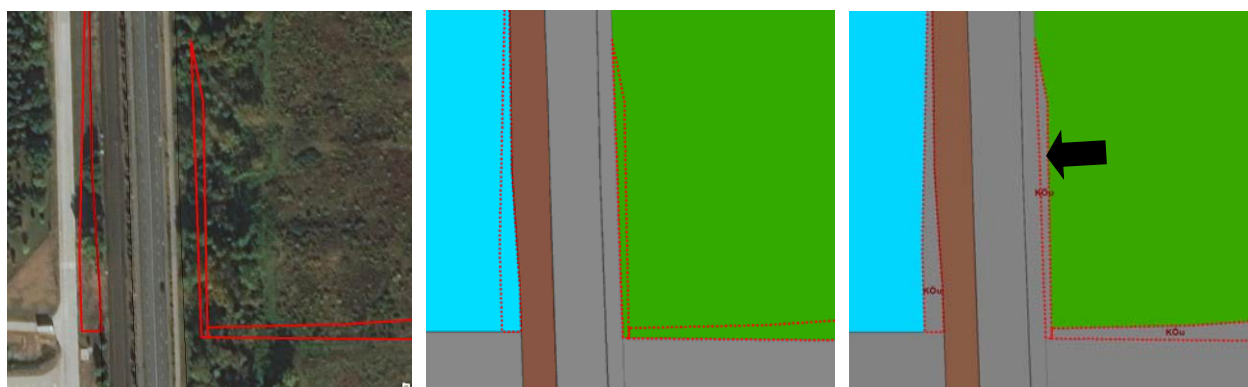
A terület az egykor bolgárkertészetek területén található. A terület jelenlegi besorolása városi közpark, de a felszínborítása alapján felhagyott, invazív növényekkel terhelt terület. Az átsorolásra kerülő sáv 0,7 ha-os nagyságú, de csak 20 m szélességű. **[Zvp > KÖu]**

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	Az átsorolás kismértékű változást okoz. A jelenleg városi közpark kategóriában lévő terület közlekedési területté történő átsorolása valójában jelképes, a meglévő közlekedési terület pontosabb lehatárolása miatt vált szükségessé.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A terület jelentős részben bolygatott talajjal fedett, vagy tömörített felülettel rendelkezik. A terület az országos vízminőség-védelmi övezeten fekszik.	A továbbtervezés számára biztosítandó rugalmasság
Hulladék	A területen zárt hulladékkezelési problémák nem jelentkeznék. Az útmenti, partmenti könnyen megközelíthető részeken az illegális hulladékelhelyezés nyomai figyelhetők meg.	érdekében a csepeli szakasz teljes területére kiterjesztésre kerül az ún. közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítás jelölés.
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-ben készült zajtérképen jól látható, hogy közepes zajterheléssel (50-60 dB(A)) kell jelenleg számolni. A híd és rávezető utak megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem	

	található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 300 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózat eleme nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A zöldfelület mérete nem változik, a pályatest melletti gyepesített rézsűk jelentik az új zöldfelületet.	

22. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

10. Városi park átsorolása közúti közlekedési területté



A terület átsorolása a Weiss Manfréd út szélesítése, korrekciója miatt szükséges. A 442 m²-os nagyságú terület mindössze 6 m szélességű. (**Zvp > KÖu**)

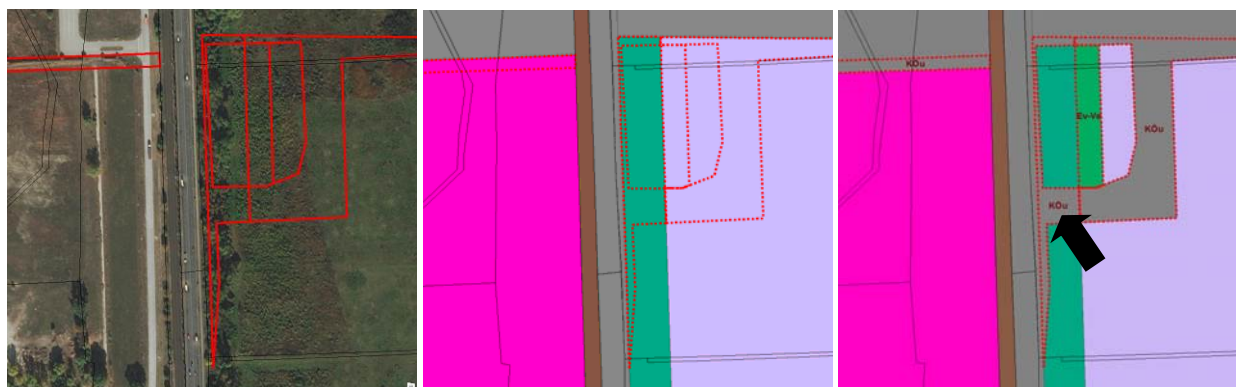
Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat	Az átsorolás kismértékű változást okoz. A jelenleg városi közpark kategóriában lévő terület közlekedési területté történő átsorolása valójában jelképes, a meglévő közlekedési terület pontosabb lehatárolása miatt vált szükségessé. A csepeli szakasz teljes

	keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	területére kiterjesztésre kerül az ún. közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítás jelölés, amely a továbbtervezést segíti elő.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott talajjal, vagy tömörített felülettel rendelkezik. A terület az országos vízminőség-védelmi övezeten fekszik.	A terület jelenleg sem tölt be közparki funkciót. A terület mindössze egy 6 m szélességű zöldsáv. A terület rendezésével a megmaradó zöldfelületeken megnő az esély egy valóban működő városi szintű közpark kialakításának.
Hulladék	A területen zárt hulladékkezelési problémák nem jelentkeznek. Az útmenti, partmenti könnyen megközelíthető részeken az illegális hulladékelhelyezés nyomai figyelhetők meg.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-ben készült zajterkép alapján közepes/magas zajterheléssel (60-70 dB(A)) kell jelenleg számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a	

	közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 600 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózat eleme nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A zöldfelület mérete nem változik, a pályatest melletti gyepesített részsík jelentik az új zöldfelületet.	

23. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

11. Védelmi erdő átsorolása közúti közlekedési területté



A terület átsorolása a Weiss Manfréd út szélesítése, korrekciója és csomópont kialakítása miatt vált szükségessé. A terület 0,36 ha-os nagyságú, jelenlegi területhasználata fás, cserjés borítottság. (Ev-Ve > KÖu)

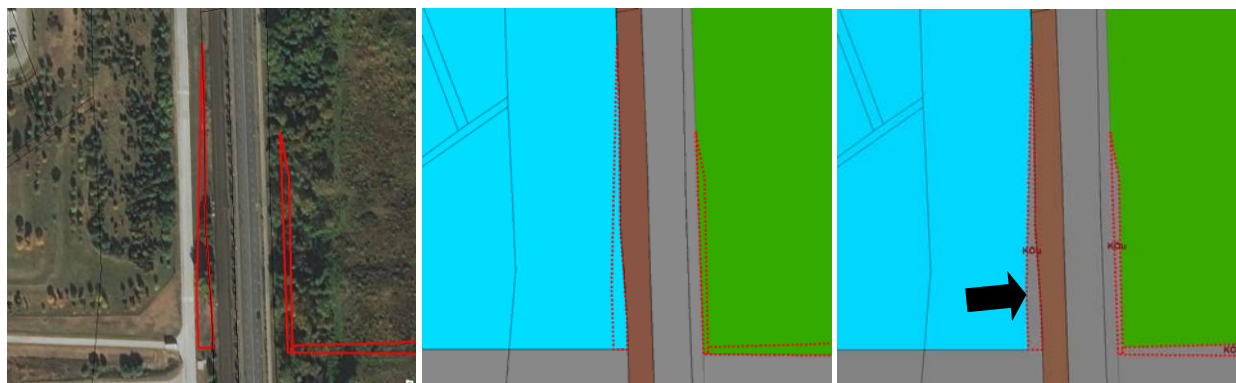
Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	A jelenleg védelmi célú erdő kategóriában lévő terület közlekedési területté történő átsorolásával és a későbbiekben a híd és a hozzá tartozó kapcsolódó közlekedési felületek megépítésével a védelmi erdő megszűnik. A változás valójában csak jelképes, mert a területen csak néhány közepe, vagy kis méretű fa cserje, bozótos terület

Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott talajjal fedett, vagy tömörített felülettel rendelkezik. A terület az országos vízminőség-védelmi övezeten fekszik.	található. A csepeli szakasz teljes területére kiterjesztésre kerül az ún. közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítás jelölés, amely a továbbtervezést segíti elő. A terület rendezésével a megmaradó zöldfelületeken megnő az esély egy valóban működő városi szintű közpark kialakítására.
Hulladék	A területen zárt hulladékkezelési problémák nem jelentkezők. Az útmenti, partmenti könnyen megközelíthető részeken az illegális hulladékelhelyezés nyomai figyelhetők meg.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-ben készült zajtérkép alapján közepes zajterheléssel (60-65 dB(A) kell jelenleg számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 250 m-es távolságon túl található.	
Természeti	A területen Natura2000 terület, védett	

környezet, élővilág, ökológiai hálózat	természeti terület, ökológiai hálózat eleme nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület eltűnik.	
--	--	--

24. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

12. Szennyvízkezelés terület átsorolása közúti közlekedési területté



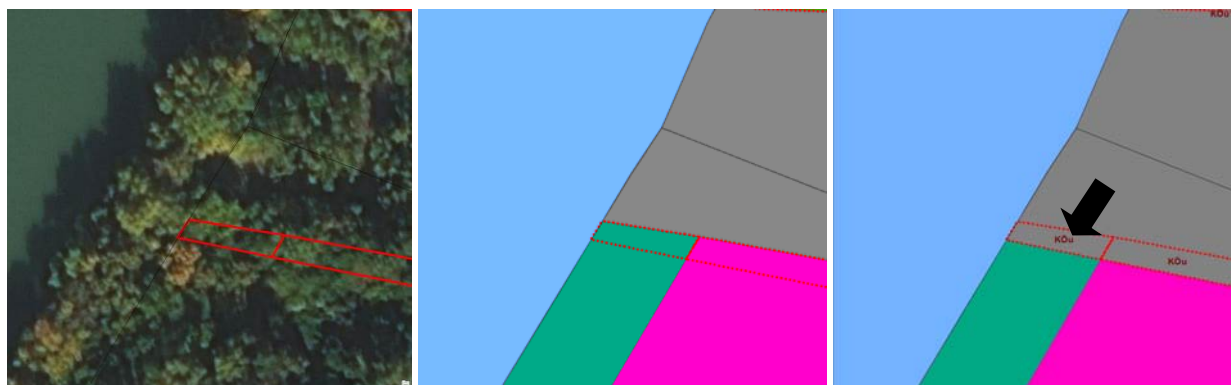
A terület a Wein János út és Weiss Manfréd út közötti 40 m széles területen fekszik. A terület szennyvíztisztító területén kívül fekszik. Nagysága 810 m²-es. Felszínborítottsága alapján a cserjékkel, néhány fával borított gyepterület. **(K-Sz > KÖu)**

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	Az átsorolás és a híd megépítése jelentősen megváltoztatja az út és a HÉV vonala közötti terület jelenlegi területhasználatát. A területen jelenleg néhány kisebb fa és gyepterület található, ez a későbbiekben valószínűleg burkolt területté válik. A csepeli szakasz teljes területére kiterjesztésre kerül az ún. közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítás jelölés, amely a továbbtervezést segíti elő.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott, talajjal nem fedett, vagy tömörített felülettel rendelkezik. Közvetlenül a part meredeken lefutó burkolt terület. A terület az országos vízminőség-védelmi övezeten fekszik.	
Hulladék	A területen zárt hulladékkezelési problémák	

	nem jelentkeznek.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A területen a zajterhelés jelenleg is magas. A 2017-es zajtérkép alapján az egész napi terhelés (Lden) 65-70 dB(A) közötti. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen termódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épüleategyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel. Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 600 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózat eleme nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület valószínűsíthetően megszüntetésre kerül.	

25. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

13. Védelmi erdő átsorolása közúti közlekedési területté



A terület jelenleg Duna-part galériaerdő sávjának része. Jelenleg is erdő borítottságú. Az átsorolásra a Galvani-híd közlekedési területének szélesítése miatt van szükség. A terület 222 m²-es nagyságú. **(Ev-Ve > KÖu)**

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen termódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető	A jelenlegi védelmi célú erdőterület fás borítottsága megszűnik, a terület hídfele közlekedési területévé válik. A fás borítottság megszűnik. Az egész terület azonban csak 222 m ² nagyságú ami gyakorlatilag 2-3 közepes méretű fa területi kiterjedésének megfelelő.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott talajjal fedett. Közvetlenül a part meredeken lefutó burkolt felszínű. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	A csepeli szakasz teljes területére kiterjesztésre kerül az ún. közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítás
Hulladék	A területen hulladékkezelési problémák nem jelentkezők. Az útmenti, partmenti könnyen megközelíthető részeken az illegális hulladékelhelyezés nyomai figyelhetők meg.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-ben készült zajtérkép alapján magas zajterheléssel (65-70 dB(A)) kell jelenleg számolni. A híd és rávezető utak megépülése után, azok	

	környezetében az egész napi terhelés (Lden) valószínűleg 75-80 dB(A) közötti értékre fog emelkedni a fejlesztéshez készülő Környezeti Hatásvizsgálat eddigi modellezési eredményei alapján. Ugyanakkor ez nem a jelen termódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	jelölés, amely a továbbtervezést segíti elő.
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 1700 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület valószínűsíthetően megszüntetésre kerül.	

26. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

14. Szállítmányozás, raktározás, logisztikai terület átsorolása közúti közlekedési területté



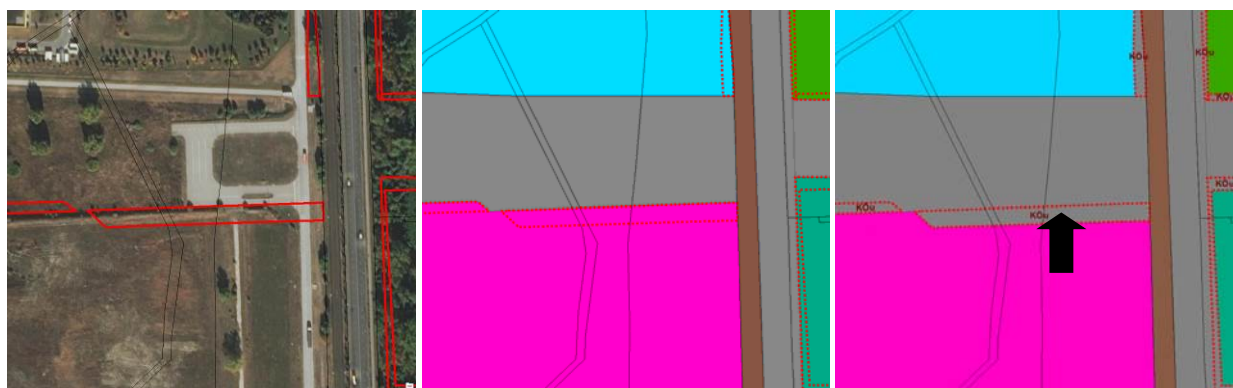
A Nagy-Duna menti terület szélesítése Galvani-híd pesti hídfőjének építése miatt szükséges. A terület gyeppel borított, 0,92 ha-os nagyságú. (K-Log > KÖu)

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	A jelenlegi szállítmányozási, logisztikai célú fás gyepes terület borítottsága megszűnik, a terület a hídfő közlekedési területévé válik. A csepeli szakasz teljes területére kiterjesztésre kerül az ún. közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítás jelölés, amely a továbbtervezést segíti elő
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott talajjal fedett, vagy tömörített felülettel rendelkezik. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	A fás borítottság megszűnik.
Hulladék	A területen hulladékkezelési problémák nem jelentkeznek.	Az egész terület azonban csak 0,92 ha nagyságú.
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-ben készült zajtérkép alapján jelenleg alacsony zajterheléssel (45-55 dB(A) kell számolni a területen. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott	

	régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 1700 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület valószínűsíthetően megszüntetésre kerül.	

27. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

15. Szállítványozás, raktározás, logisztikai terület átsorolása közúti közlekedési területté



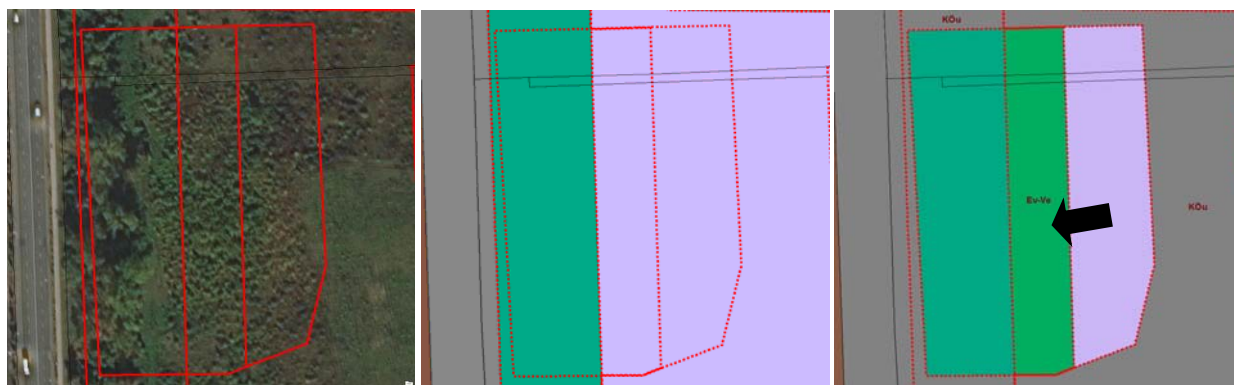
A Nagy-Duna menti terület szélesítése Galvani-híd pesti hídfőjének építése miatt szükséges. A terület főként gyeppel borított, 0,23 ha-os nagyságú. **(K-Log > KÖu)**

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített	A jelenlegi szállítványozási, logisztikai célú terület gyeppel borított, megszűnik, a terület hídfő közlekedési területévé válik. A fás borítottság megszűnik.

	nyomvonal hatásaként értékelhető.	Az egész terület azonban csak 0,23 ha nagyságú. A csepeli szakasz teljes területére kiterjesztésre kerül az ún. közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítás jelölés, amely a továbbtervezést segíti elő.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott, talajjal nem fedett, vagy tömörített felülettel rendelkezik. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	
Hulladék	A területen hulladékkezelési problémák nem jelentkeznek.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-ben készült zajtérkép alacsony-közepes zajterheléssel (50-60 dB(A)) kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épüleategyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület 580 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület valószínűsíthetően megszüntetésre kerül.	

28. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

16. Kiemelt jelentőségű helyi központ területe átsorolása védelmi erdővé



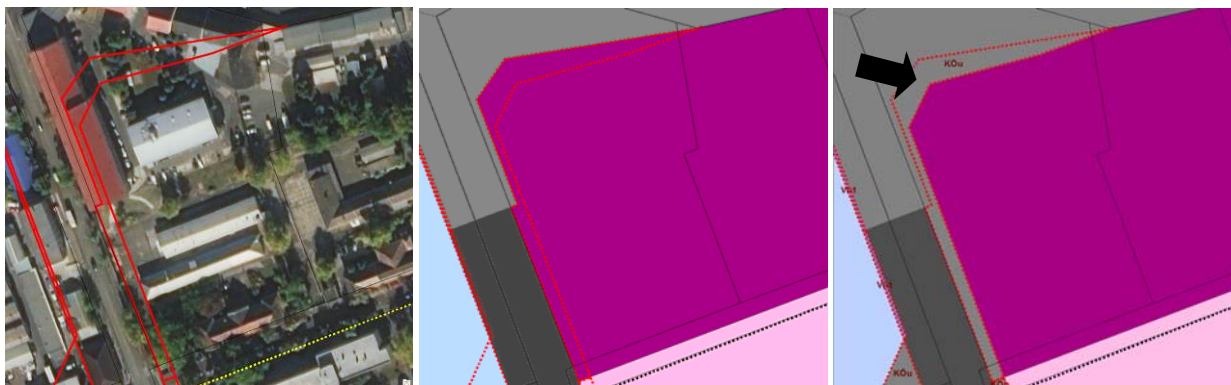
A terület Csepel-sziget, Weiss Manfréd útja melletti volt bolgárkertészeti területén található. A terület spontán befásodása megkezdődött. A terület 0,39 ha-os nagyságú. **(Vt-H > Ev-Ve)**

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen termódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	A jelenlegi kiemelt jelentőségű helyi központ fás gyepes borítottsága megszűnik, a terület a hídfő védelmi célú erdőterületévé válik. A terület jelenleg cserjékkel borított, az építkezés után fásításra kerül. A terület nagysága csak 0,39 ha. A terület fásítására a MATrT 39. § (1) szerint van szükség, amely szerint „a természetközeli területként és erdőterületként kijelölt területfelhasználási egységek nagysága a település közigazgatási területére vonatkozóan összességében nem csökkenhet.”.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott talajjal fedett. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	
Hulladék	A területen zárt hulladékkezelési problémák nem jelentkeznek. Az útmenti, könnyen megközelíthető részekben az illegális hulladékelhelyezés nyomai figyelhetők meg.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-ben készült zajtérkép közepes zajterheléssel (55-60 dB(A)) kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár	

	jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel. Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 300 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület helyén véderdő kerül telepítésre.	

29. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

17. Gazdasági, jellemzően raktározási, termelést szolgáló terület átsorolása KÖu - közúti közlekedési területté



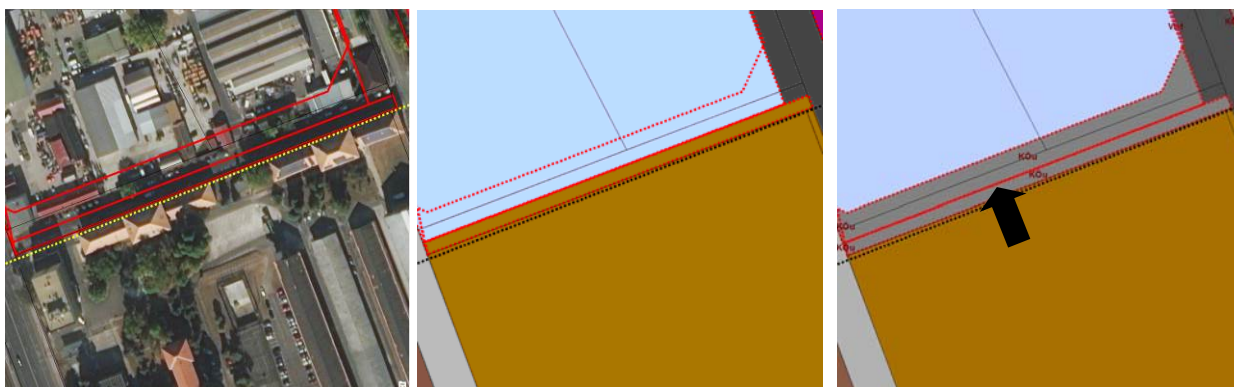
A Gubacsi-út és az Illatos út sarkánál található sarkánál lévő 0,18 ha-os nagyságú terület jelenleg raktározási, termelést szolgáló területként szabályozott. Az átsorolás az útjelzés helyigénye miatt szükséges. (Gksz-2 > KÖu)

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	A jelenlegi gazdasági, raktározási, logisztikai célú terület jelenleg is nagyrészt burkolt vagy beépített. A szabályozás módosítása a közlekedési területek pontosítása miatt vált szükségessé. A környezetállapot változásában nem történik jelentős változás.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott, talajjal nem fedett, vagy tömörített felülettel rendelkezik. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott, hulladékkezelési problémák nem jelentkeznek.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a zajterhelés jelenleg is magas (65-70 dB(A)). A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként	

	értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épüleategyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 600 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület valószínűsíthetően megszüntetésre kerül.	

30. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

18. Honvédelmi, katonai, nemzetbiztonsági célú terület átsorolása közúti közlekedési területté



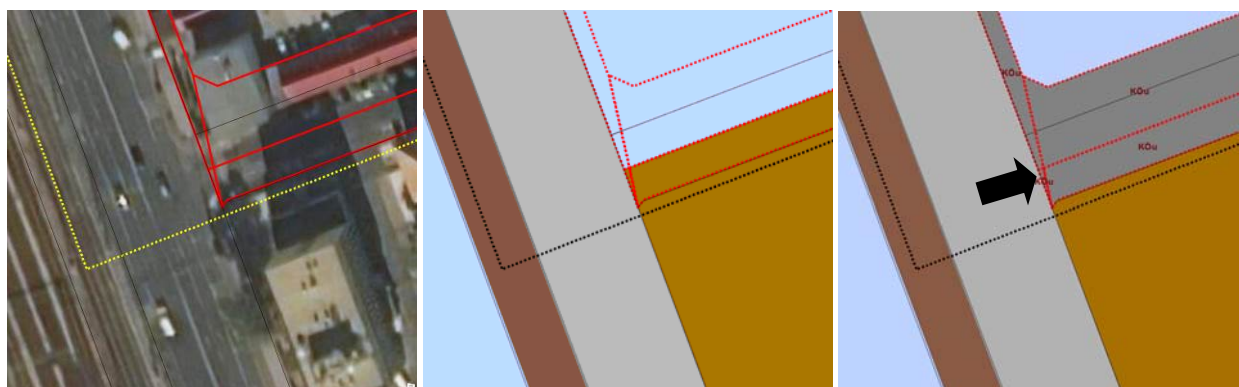
A terület a Gubacsi-út Timót-utca sarkánál lévő 0,18 ha-os nagyságú. (K-Hon > KÖu)

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	A szabályozás módosítása a közlekedési területek pontosítása miatt vált szükségessé. A honvédelmi célú terület átsorolása közlekedési területté a térképi területek pontosítását jelenti, területhasználat változást nem okoz, csak
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott, talajjal nem fedett, burkolat, vagy tömörített felülettel rendelkezik. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott, hulladékkezelési problémák nem jelentkeznek.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-ben készült zajtérkép alapján közepes zajterheléssel (55-65 dB(A)) kell jelenleg számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	

Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 200 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület (utcai fasor) valószínűsíthetően megszüntetésre kerül.	

31. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

19. Honvédelmi, katonai, nemzetbiztonsági célú terület átsorolása közúti közlekedési területté



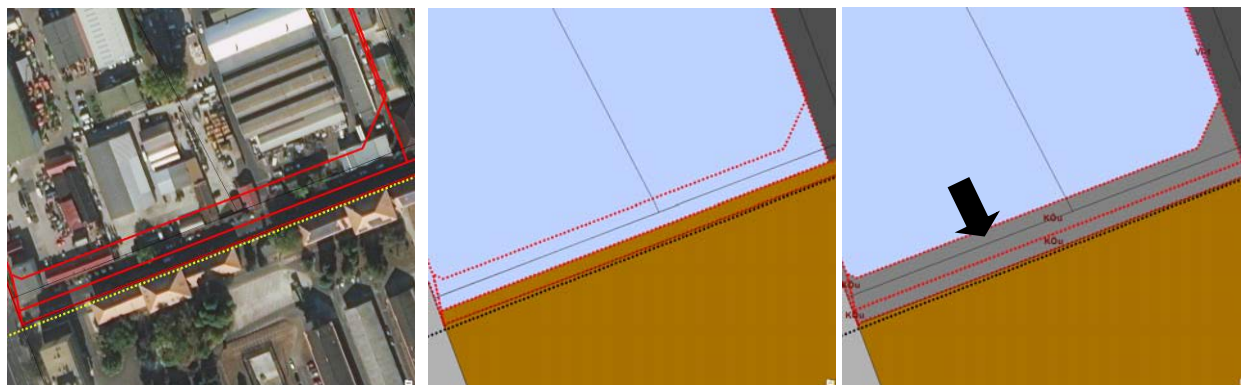
A terület a Soroksári út Timót utca sarkánál lévő 5 m²-es nagyságú sarok. Az átsorolás a meglévő használat szerinti besorolást követi. A terület jelenleg is burkolt és az utca részét képezi. **(K-Hon > KÖu)**

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	A terület 5 m ² -es terület átsorolását jelenti. Valós területhasználat változás nem következik be. A szabályozás módosítása a közlekedési területek pontosítása miatt vált szükségessé. A környezetállapot változásában nem történik változás
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott, talajjal nem fedett. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	
Hulladék	A területen hulladékkezelési problémák nem jelentkeznek.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján zajterhelés jelenleg is magas (70-75 dB(A)). A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely	

	nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhethet. A legközelebbi lakóterület 200 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen.	

32. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

20. Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítési terület átsorolása közúti közlekedési területté



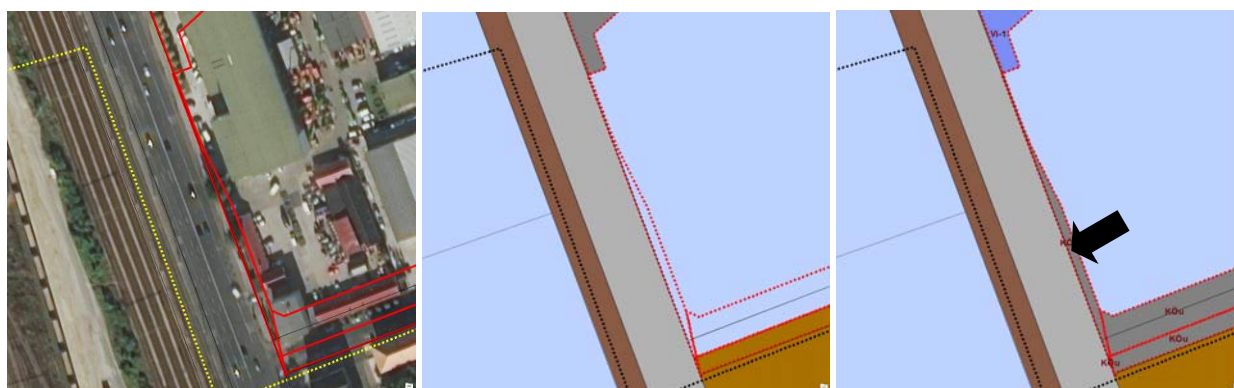
A terület Timót utcában lévő 0,36 ha-os nagyságú, részben telakhatáron belüli terület átsorolását jelenti. A terület intézmény és raktárterület, elszórtan néhány spontán növény fával és Soroksári út felőli oldalon erősen csonkított gömbakáccokkal. **(Vi-1 > KÖu)**

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-	Az átsorolásra a meglévő utca szélesítése miatt vált szükségessé. A terület részben jelenleg is az utca részét képezi. A híd és a kapcsolódó utak fejlesztése esetén a telken belüli raktárterületek,

	változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	lebontásra kerülnek.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott, burkolt, vagy tömörített felülettel rendelkezik. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott, hulladékkezelési problémák nem jelentkeznek.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-ben készült zajtérkép alapján közepes zajterheléssel (55-65 dB(A)) kell jelenleg is számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 300 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület (néhány utcai sorfa) valószínűsíthetően megszüntetésre kerül.	

33. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

21. Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítési terület átsorolása közúti közlekedési területté



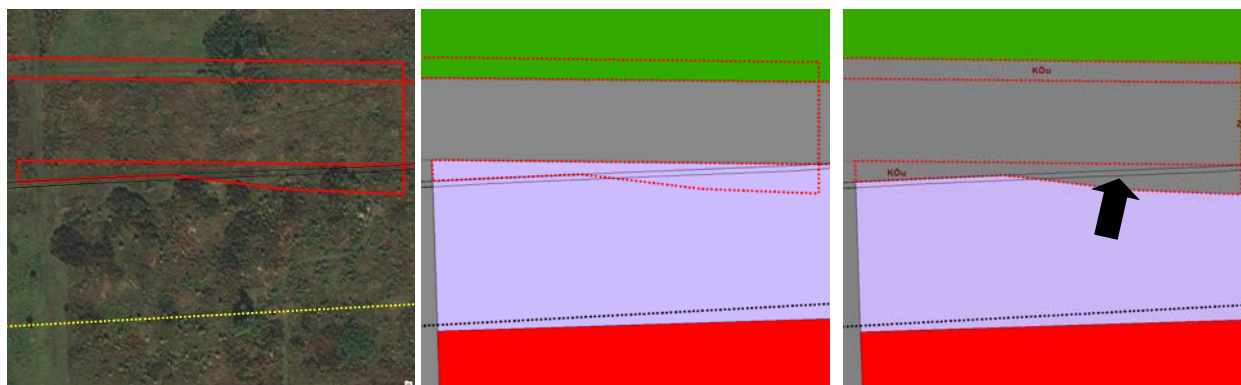
A terület korrekciója a Soroksári út szélesítése miatt vált szükségessé. A terület fátlan, burkolt, 328 m²-es nagyságú. (Vi-1 > KÖu)

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	Az átsorolásra az igénybeveendő közlekedési terület határainak pontosítása miatt vált szükségessé. A terület jelenleg is burkolt, növényzet nélküli. A módosítás jelentős környezeti változást nem okoz.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A terület bolygatott, burkolt felülettel rendelkezik. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott, hulladékkezelési problémák nem jelentkeznek.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a területen zajterhelés jelenleg is magas, 70-75 dB(A). A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás	

	mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 300 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen.	

34. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

22. Kiemelt jelentőségű helyi központ területe átsorolása közúti közlekedési területté



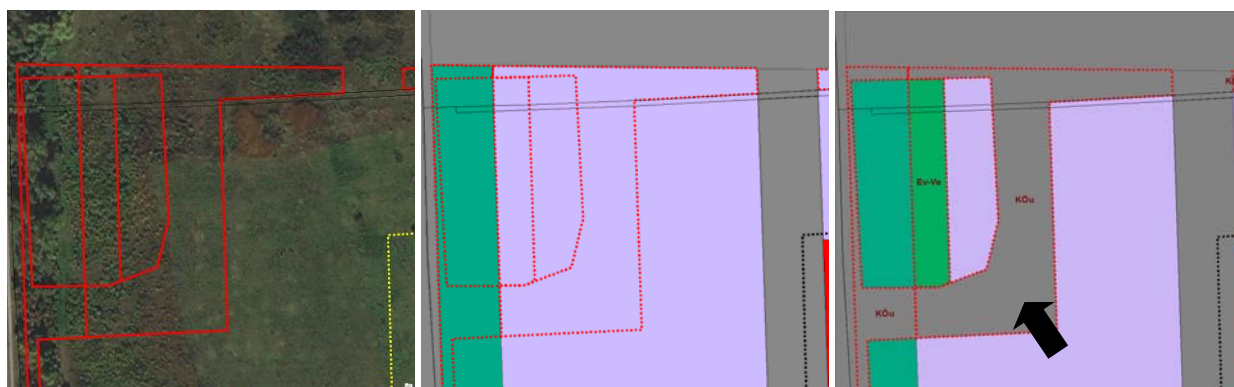
A Csepel szigeten lévő volt bolgárkertészet felhagyott területe cserjékkel, invazív növényekkel borított terület. Nagysága 0,41 ha. (Vt-H > KÖu)

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen termódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	A kiemelt jelentőségű helyi központ terület átsorolása közúti közlekedési területté jelentős változást nem okoz. A terület átsorolására a közlekedési terület határainak pontosítása indokolta.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A terület bolygatott talajjal fedett. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	
Hulladék	Jelentős építési hulladék felhalmozása, és lerakása figyelhető meg a területen.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a területen zajterhelés jelenleg alacsony (55-60 dB(A)). A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen termódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti	

	lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 600 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület helyén a gyepesített pályatest jelenik meg mint új zöldfelület.	

35. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

23. Kiemelt jelentőségű helyi központ területe átsorolása közúti közlekedési területté



A terület átsorolására a lehajtósáv szabályozása miatt van szükség. A terület 1,2 ha-os nagyságú, felhagyott mezőgazdasági terület. **(Vt-H > KÖu)**

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos	A kiemelt jelentőségű helyi központ terület átsorolása közúti közlekedési területté jelentős változást nem okoz. A terület átsorolására a közlekedési terület határainak pontosítása indokolta.

	tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Termőföld, talaj, felszíni és felszínalatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott talajjal fedett. A terület az Országos vízminőségvédelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	
Hulladék	A területen hulladékkezelési problémák nem jelentkeznek.	
Zaj- és rezgésterhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a területen a zajterhelés jelenleg magas (65-70 dB(A)). A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel. Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 200 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület valószínűsíthetően megszüntetésre kerül.	

36. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

24. Intézményi, jellemzően szabadon álló jellegű terület átsorolása közúti közlekedési területté



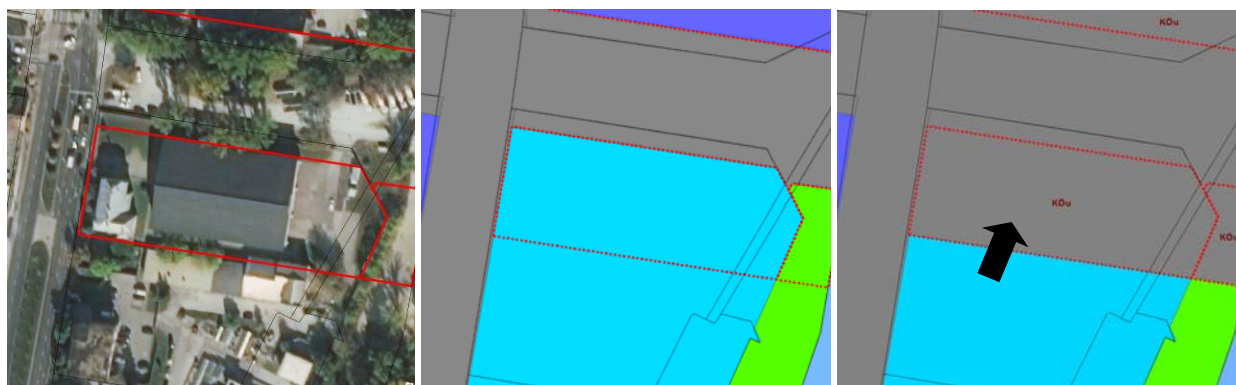
A terület a Galvani utca Duna-parti szakasza. A szabályozásra az u.n. közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítása miatt vált szükségessé 115 m szélességben. A terület 0,3 ha-os nagyságú, beépített terület, néhány spontán növény fával. (Vi-2 > KÖu)

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. A betonkeverő üzem terhelése miatt folyamatos a porszennyezés. Ez a híd megépítése után megszűnik. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	Az intézményi terület átsorolása közúti közlekedési területté jelentős változást nem okoz. A telken belüli területen található néhány fa és kisebb raktárépület, amelyek a híd építése során kivágásra, megszüntetésre kerülnek. A terület átsorolására a közlekedési terület határainak pontosítása indokolta.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A terület bolygatott, talajjal nem fedett, burkolt vagy tömörített felülettel rendelkezik. Közvetlenül a part meredeken lefutó burkolt felszínű. A terület rekultiválása megtörténhet, új sétány kerülhet kialakításra. Feltöltött terület nem található térségben. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott, de illegális hulladéklerakási problémák is jelentkeznek a fás növényzettel fedett területeken.	

Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a zajterhelés jelenleg is magas (65-70 dB(A)). A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 1400 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület valószínűsíthetően megszüntetésre kerül.	

37. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

25. Szennyvízkezelés területének átsorolása közúti közlekedési területté



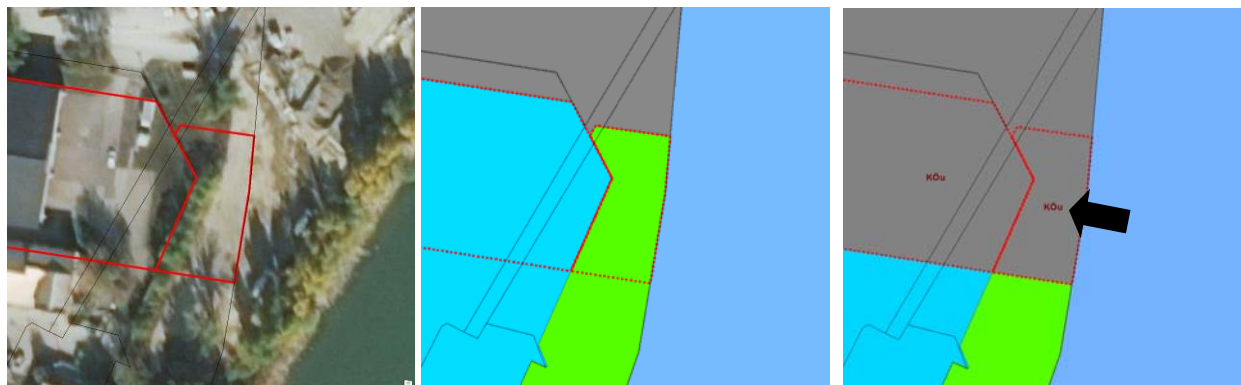
A terület a Galvani utca Duna-parti szakasza. A szabályozásra az u.n. közlekedési infrastruktúra számára irányadó terület biztosítása miatt vált szükségessé 115 m szélességben. A terület 0,5 ha-os nagyságú, beépített terület, néhány spontán növényfával. **(K-Sz > KÖu)**

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. A betonkeverő üzem terhelése miatt folyamatos a porszennyezés. Ez a híd megépítése után megszűnik. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	A szennyvízkezelés területének átsorolása közúti közlekedési területté jelentős változást nem okoz. A telken belüli területen található néhány fa és kisebb raktárépület, amelyek a híd építése során kivágásra, megszüntetésre kerülnek.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott, talajjal nem fedett, burkolt, vagy tömörített felülettel rendelkezik. Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	A terület átsorolására a közlekedési terület határainak pontosítása indokolta.
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott, de illegális hulladéklerakási problémák is jelentkeznek a fás növényzettel fedett területeken.	.
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a területen a zajterhelés jelenleg is magas (65-70 dB(A)). A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	
Városkép, épített környezet,	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található.	

régészeti lelőhely	Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel. Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen..	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 1400 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület valószínűsíthetően megszüntetésre kerül.	

38. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

26. Közkert, közpark átsorolása közúti közlekedési területté



A terület a Galvani utca Duna-parti szakaszának vége. A szabályozásra az u.n. közlekedési infrastruktúra számára irányadó terület biztosítása miatt vált szükségessé 115 m szélességben. A terület 713 m²-e nagyságú, közkert, közpark kategóriába sorolt terület. Jelenleg a betonkeverőüzem gépocsi forduló területe. **(Zkp > KÖu)**

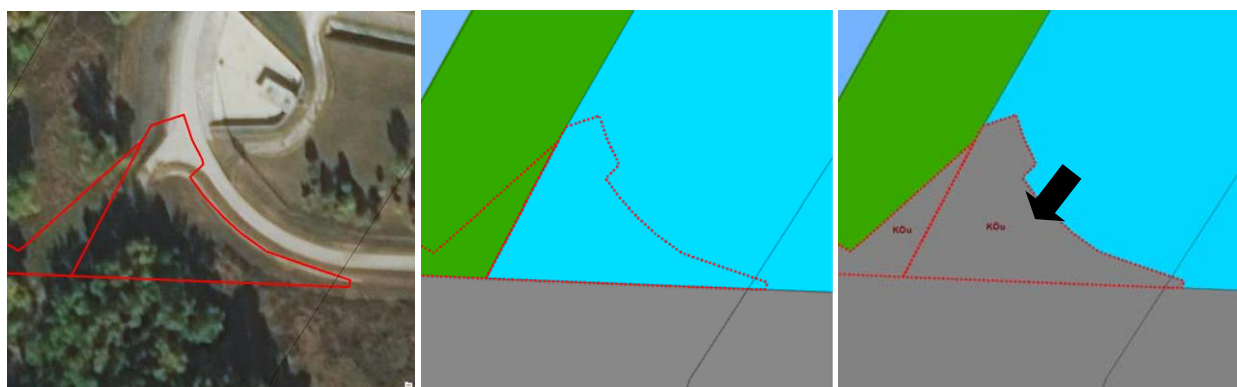
Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. A betonkeverő üzem terhelése miatt folyamatos a porszennyezés. Ez a híd megépítése után	A közpark átsorolása közúti közlekedési területté jelentős

	<p>megszűnik. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen termódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.</p>	<p>változást nem okoz. A terület valójában parkolóként, gépkocsifordulóként működik jelenleg. A terület átsorolására a közlekedési terület határainak pontosítása indokolta.</p>
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	<p>A területe jelentős részben bolygatott, talajjal nem fedett, burkolt, vagy tömörített felülettel rendelkezik. Közvetlenül a part meredeken lefutó burkolt felszínű. A terület rekultiválása megtörténhet, új sétány kerülhet kialakításra.</p> <p>Potenciálisan talajszennyezett terület. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik</p>	
Hulladék	<p>A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott, de illegális hulladéklerakási problémák is jelentkeznek a fás növényzettel fedett területeken.</p>	
Zaj- és rezgés-terhelés	<p>A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a zajterhelés jelenleg is magas (65-70 dB(A)). A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen termódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.</p>	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	<p>A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található.</p> <p>Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel. Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti</p>	

	lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 1400 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület valószínűsíthetően megszüntetésre kerül.	

39. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

27. Szennyvízkezelés területének átsorolása közúti közlekedési területté



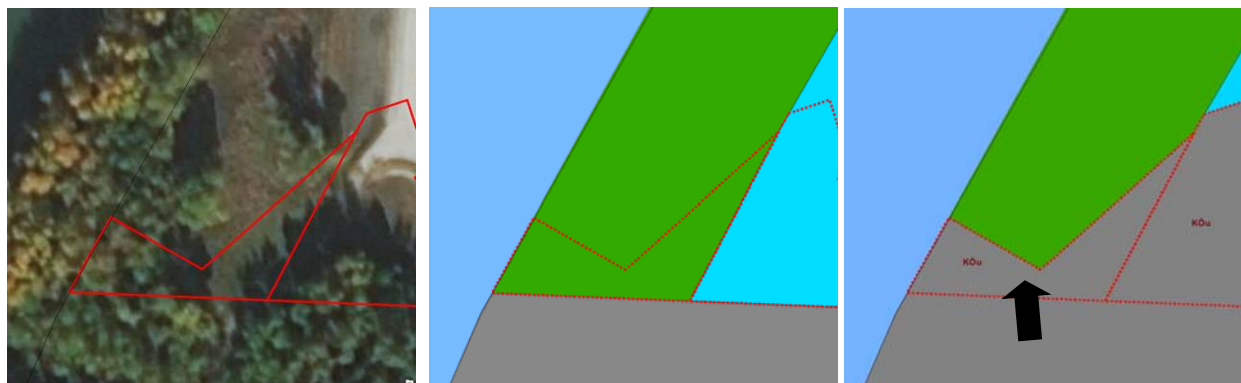
A Csepel szigeten a Nagy-Duna-sor végén a szennyvíztisztító sarkánál lévő terület. Nagysága 659 m². A töltés alján lévő terület fás, gyepes borítottságú. **(K-Sz > KÖu)**

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás,	A szennyvízkezelés területének átsorolása közúti közlekedési területté jelentős változást nem okoz. A területen található néhány fa, amelyek a híd építése során

	hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	kivágásra kerülnek. A terület
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott, tömörített felülettel rendelkezik. A terület az Országos vízminőség-védelmi övezet - Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületén fekszik	átsorolására a közekedési terület határainak pontosítása indokolta.
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott. A legjelentősebb hulladékkezelési/köztisztasági probléma az illegális hulladéklerakás.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a zajterhelés jelenleg alacsony (45-55 dB(A)). A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található. Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.	
Emberi egészség	Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 1700 m-es távolságon túl található.	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület valószínűsíthetően megszüntetésre kerül.	

40. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

28. Városi park átsorolása közúti közlekedési területté



A terület 659 m² nagyságú fáva borított galériaerdő. A szabályozásra a csepel szigeti hídfő közlekedési területének szélesítése miatt vált szükségessé. (Zvp > KÖu)

Környezeti elemek, rendszerek	Terhelések, közvetlen és közvetett hatások	Környezetállapot szempontjából bekövetkező változások
Levegő	Az átsorolás jelenleg terhelés változást nem okoz. Az építés során a szállítójárművek okozta por és zajterheléssel kell számolni. A híd és a csatlakozó közlekedési létesítmények megépítése után a területen megjelenő járműforgalom levegőszennyezése okoz többletterhelést. A levegőterhelés-növekedés mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a levegőterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.	A városi park területének átsorolása közúti közlekedési területté jelentős változást nem okoz. A terület besorolása ugyan városi park, de jelenleg a szennyvíztisztító mögötti terület ilyen funkciót nem tölt be. A területen található néhány fa, amelyek a híd építése során kivágásra kerülnek. A terület átsorolására a közlekedési terület határainak pontosítása indokolta.
Termőföld, talaj, felszíni és felszín alatti vizek	A területe jelentős részben bolygatott talajjal fedett. A terület az országos vízminőség-védelmi övezeten fekszik.	
Hulladék	A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott. A legjelentősebb hulladékkezelési/köztisztasági probléma az illegális hulladéklerakás.	
Zaj- és rezgés-terhelés	A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a területen a zajterhelés jelenleg alacsony (45-55 dB(A)). A híd és a csatlakozó	

	<p>közlekedési létesítmények megépülése után a zajterhelés várhatóan akár jelentős mértékben emelkedni fog, de a változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.</p>	
Városkép, épített környezet, régészeti lelőhely	<p>A vizsgált területen műemlék, műemléki környezet védettségű terület nem található.</p> <p>Helyi védettségű épület vagy épületegyüttes nem található a területen. Világörökség és világörökség várományos terület nem fed egybe a területtel Táj- és városképi szempontból különösen értékes és érzékeny terület. A terület nyilvántartott régészeti lelőhely. Védett régészeti lelőhely nem található a területen.</p>	
Emberi egészség	<p>Az átminősítés nincs igazán hatással az emberi egészségre. A híd megépülése és a forgalom növekedése okozhatja a környezetterhelés növekedését, amely a közelben élők egészségi állapotában is jelentkezhet. A legközelebbi lakóterület is csak 1700 m-es távolságon túl található.</p>	
Természeti környezet, élővilág, ökológiai hálózat	<p>A területen Natura2000 terület, védett természeti terület, ökológiai hálózati elem nem található. Természetes élőhely nincs a területen. A jelenlegi zöldfelület valószínűsíthetően megszüntetésre kerül.</p>	

41. táblázat Környezeti elemek, hatásaik és változások

4.2. A zöldterületek mérlege

A BFVT tervezői összesítése szerint a biológiai aktivitás érték nagysága nem csökken a tervezési területen. A módosítással érintett területeken a jelenleg és a korábban hatályos kerületi tervezési területekben jelölt pótlásra kötelezett zöldterületek nagysága nem csökken. Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 7.§ (3) b) pontja szerint újjonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének biológiai aktivitás értéke (BIA) az átminősítés előtti aktivitás értékhez képest nem csökkenhet. Az értékelés a területek biológiai aktivitásértékének számításáról szóló 9/2007. (IV. 3.) ÖTM rendelet alapján készült. Új beépítésre szánt terület kijelölésekor a biológiai aktivitás szinten tartásának biztosítása zöldterületi kompenzációval történt, a Városi park (Zvp) területfelhasználási egység kibővítésére került sor. Az átsorolás hatására bekövetkező, a fenti rendelet mellékletében található értékmutatók szerint számított, biológiai aktivitásérték változás a következő, BFVT tervezői által készített táblázatban látható.

A számítások eredményeként elmondható, hogy a biológiai aktivitás érték változása **+5,94**, tehát a módosított terv biztosítani tudja a biológiai aktivitás érték szinten tartását.

Jelenlegi területfelhasználási egységként	Tervezett területfelhasználási egység	Terület (ha)	Jelenlegi értékmutató	Tervezett értékmutató	Jelenlegi BAÉ	Tervezett BAÉ	BAÉ változás
Zkp	KÖu	0,07	6	0,5	0,43	0,04	-0,39
Zvp	KÖu	0,07	8	0,5	0,53	0,03	-0,49
Ev-Ve	KÖu	0,02	9	0,5	0,20	0,01	-0,19
Zvp	KÖu	0,04	8	0,5	0,35	0,02	-0,33
Zvp	KÖu	0,71	8	0,5	5,69	0,36	-5,34
KÖu	Zvp	1,67	0,5	8	0,83	13,32	12,49
Ev-Ve	KÖu	0,37	9	0,5	3,33	0,18	-3,14
Vt-H	Ev-Ve	0,39	0,5	9	0,20	3,54	3,34
KÖu	Vi-1	1,72	0,5	0,5	0,86	0,86	0,00
MEGFELEL							+5,94

42. táblázat A biológiai aktivitás számítás eredmény (Forrás: BFVT, 2021)

4.3. A közvetett módon hatást kiváltó tényezők feltárása

A tervezési terület rendszerváltás óta eltelt közel 20 éves időszak alatt funkcionálkülivé, alulhasznosítottá, felhagyottá vált, szukcessziós folyamatok indultak meg a területeken. Mind igaz ez az állítás a Csepel-szigeti és pesti oldalon az RSD és Soroksári út közötti területekre. A Galvani-híd és kapcsolódó csomópontok megépítése és az ehhez kapcsolódó szabályozás módosítása elősegíti, hogy a terület visszakapcsolódjon a városi szövetbe. A híd megépülésével a terület bekapcsolódik a város keringési rendszerébe.

A szabályozással a jelenleg alulhasznosított, illegális hulladéklerakással és hajléktalan telepekkel terhelt területek helyén közlekedési terület, valamint rendezett intézményterület és városi szintű közpark jelenhet meg. A Duna-part kialakuló parti sétánnyal és kerékpárúttal a terület átjárhatóvá válik, hosszabb távon hozzájárulva az itt élők egészségi állapotának javulásához.

Közlekedés

A területen a legnagyobb változást a Galvani-híd és megépülése jelenti. A beruházáshoz környezeti hatásvizsgálat készül, amelynek keretében részletesen feltárásra kell, hogy kerüljenek a közlekedési terhelés változásai az új infrastruktúra elem közvetlen és tágabb környezetében. Az új útvonalakon megjelenő forgalom többsége várhatóan a belvárosi hidak tehermentesítéséből származik. Egyéb forgalomcsillapítási eszközökkel, a déli Duna-hidak kapcsolatrendszerének átalakításával tovább lehet erősíteni a belső területek forgalom-csökkenését. Ez akár számottevő környezeti minőség-javítást eredményezhet Budapest belső területén. Ugyanakkor fokozott figyelmet kell fordítani az Új Duna-híd és kapcsolódó úthálózat közvetlen környezetében bekövetkező forgalomnövekedés lokális környezeti hatásaira. A levegőminőség, valamint zajhatások negatív következményeinek csökkentésére minden lehetséges intézkedést meg kell tenni – figyelembe véve az út hatásterületébe eső távlati, védelmet igénylő területhasználatokat, így különösen az Észak-Csepelen tervezett városi park területét.

5. A terv környezeti szempontú értékelése

A TSZT/FRSZ és DÉSZ módosítások összességében 28 helyen változtatják meg a jelenlegi szabályozást, a hatályos tervekhez képest jelentős potenciális beavatkozásokat, környezeti változásokat nem okozva. A jelenleg hatályos területfelhasználási besorolások módosításának teljes területe összesen 10,8 ha. A legkisebb terület nagysága 5 m² ami a grafikai ábrázolhatóság határát súrolja. Fontos kiemelni, hogy jelen környezeti vizsgálat csak erre a 10,8 ha átsorolására vonatkozik és nem a teljes Galvani-híd és kapcsolódó beruházások környezeti vizsgálatát jelenti.

A vizsgált TSZT/FRSZ módosítások a természeti környezetben csak kisebb változásokat fognak eredményezni, mert a terület jelenleg is teljesen átalakított, hasznosított természetes vegetációt nem tartalmaz. A spontán növekvő, beerdősülő leromlott vegetáció helyét kertépítészeti kialakított zöldfelületek, közterületek veszik át. A természetesnek tűnő parti galériaerdők helyén rendezett, tervezett sétányok, közparkok kerülnek kialakításra, a vízfolyások végigjárhatósága a tervek szerint biztosított marad. Az okozott hatás kettős: egyrészt csökken az invazív fajok száma, területe, a leromlott élőhelyek megszűnnek (ugyanakkor még ezek a leromlott területek is élőhelyeket biztosíthatnak értékes fajok számára (denevér populáció idős, partmenti nyárfa üregekben).

A fejlesztések elősegítik, hogy kialakuljon egy új városnegyed, amely a városrész teljes megújításához, rehabilitálásához és végső soron az emberi egészség megóvásához, a jóllét növekedéséhez vezet.

Az infrastruktúra fejlesztések megvalósulásával megnyílhat az út a terület rendezésére. A jelenleg alulhasznosított, sok tekintetben elhanyagolt terület újra Budapest szerves részévé válhat. A rendezettség a környezetminőség növekedését is jelentheti, azonban olyan veszélyeket is hordozhat magában, hogy csökken a zöldfelülettel borított területek aránya. Az RSD területén előfordulhat, hogy a Natura 2000 területek fajszerelmében, élőhelyi minőségében romlás következik be. További veszély jelenthet, hogy jelentősen megnő burkolt (beépített), víz át nem eresztő felületek nagysága, ami intenzív esők alkalmával vízvezetési problémákat is okozhat.

Örökségvédelmi szempontból a területen nem okoz változást a szabályozása megváltozása. Az átsorolásra kerülő területen nem található értékes építészeti örökség. A szélesebben értelmezett tervezési területen lévő építészeti örökség védelme biztosított. A fejlesztési elképzelések tartalmazzák az építészeti örökség védelmét. A régészeti lelőhelyek feltárására az építkezés során a jogszabályi előírások szerint fokozott figyelmet kell fordítani.

A módosítás hozzájárul a Duna-parti kerékpárút megvalósulásához. A Kvassay-zsilip mellett felépülő új gyalogos és kerékpáros híd elősegíti a környezetbarát közlekedési módok terjedését. A rendkívül értékes partszakasz ipari jellege megszűnik, közhasználatú zöldfelületek alakulnak ki. A TSZT/FRSZ módosítások továbbra is biztosítják a vízpartok végigjárhatóságát.

Az RSD-n az új híd és közlekedési folyosó megépülése a levegőminőségre és a zajszintre nézve is hatással lesz, lokálisan akár jelentős terhelés-növekedést is eredményezve. A változás mértéke a beruházáshoz készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében modellezhető, nagyban függ a műszaki kialakítástól. Pl. megfelelő zajvédelmi berendezésekkel (növényzettel kombinált zajárnyékoló falak kiépítésével) ez a hatás csökkenthető. Meg kell jegyezni továbbá, hogy a zajterhelés-változás nem a jelen tervmódosítás, hanem a hatályos tervekben már rögzített nyomvonal hatásaként értékelhető.

A tervezett változások a felszín alatti vizek mennyiségi és minőségi állapotában várhatóan nem jelentenek releváns változásokat. A módosítások nincsenek hatással az állandó vízfolyásokra. A tervmódosítás hatására bekövetkező fejlesztések eredményeképpen felszámolásra kerülhet a partmentén deponált inert hulladékok, megszűnhetnek az illegális lerakások.

A terv továbbra is biztosítja a Csepel-sziget északkeleti, jelenleg alulhasznosított részén a Budapest 2030 Városfejlesztési koncepcióval összhangban korábban kijelölt városi jelentőségű park számára szükséges területet. A tervezett RSD-híd szerkezetének kialakítása lehetővé teszi a Duna-part menti 200 méter széles sávban Városi park (Zvp) területfelhasználási egység kijelölését, ezzel biztosítható a part menti zöldsáv folyamatosága. A IX. és a XI. kerületi parton végighúzódó kialakítandó közparksáv a Duna menti zöldfolyosó része, amelyen belül part gyalogos és kerékpáros végigjárhatósága biztosítható.

Összességében megállapítható, hogy a tervezett módosítások nem okoznak jelentős környezeti változásokat. A legjelentősebb negatív változás a levegőminőség és a zajszint változásában következhet be, különösen a Csepel-sziget jelenleg forgalommentes részén, ugyanakkor ez a hatás nem tulajdonítható közvetlenül jelen településrendezési tervi módosításokhoz, mivel a nyomvonal már a hatályos tervekben is szerepel. A tervezett módosítások területén nincs olyan élővilág védelmi érték, amelyben a fejlesztések kárt tennének. Az ökológiai rendszerek a fejlesztések hatására nem sérülnek. A Duna partok végigjárhatósága biztosított marad.

6. A káros hatások elkerülésére tett javaslatok

6.1. Levegőtisztaság védelem

A levegő tisztaság védelmével kapcsolatos szabályokat több jogszabály tartalmazza: A levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) sz. kormányrendelet és a levegőterheltségi szint és a helyhez kötött légszennyező források kibocsátásának vizsgálatával, ellenőrzésével, értékelésével kapcsolatos szabályokról 6/2011. (I. 14.) VM rendelet.

A levegőminőségre gyakorolt hatások tekintetében továbbiakban modellezéssel lehet a tervezett forgalomra a várható levegőszennyezés terhelést és érintettséget meghatározni. A modellezés eredményeként előálló kritikus területekre egyedi műszaki és településszerkezeti intézkedések megtételét kell előírni.

A közlekedésből származó légszennyezés káros hatásainak csökkentése érdekében az utak fásítása a porszennyezés, levegőterhelés mérséklésére fasor telepítését, illetve az út menti meglévő fás növényállomány megőrzését tartjuk fontosnak. A tervezett közlekedési utak mentén zajvédő fal és növényzet telepítését kiemelkedő fontosságú. A létesítmény építése során fokozott figyelmet kell fordítani a porszennyezés megakadályozására.

6.2. Talaj, felszíni- és felszín alatti vizek védelme, árvízvédelem

A felszín alatti vizek és a talaj védelme érdekében a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet előírásait kell betartani. A magasabb rendű jogszabályokban meghatározott felszín alatti víz állapotának érzékenysége szempontjából érzékeny területi kategória biztosítja a felszín alatti vizek védelmét. A környezeti hatástanulmány részletes intézkedési javaslatokat kell tartalmazzon, tekintve, hogy az építkezés során a termőtalaj letermelésre kerül, amely folyamat során felmerülhet a híd tervezett nyomvonalában lévő jelenleg 4-8 m mélyen fekvő talajvíz elszennyezése.

Az építkezések során a termőtalaj letermelésére, deponálására, megőrzésére kiemelt figyelmet kell fordítani.

Árvízvédelem szempontjából a tervezési terület Duna-parti részei nagyvízi medernek minősülnek ezért a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet előírásait kell betartani.

6.3. Zaj- és rezgésterhelés, közlekedési zaj

A területen a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM – a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló együttes rendelet 3. mellékletének határértékeinek kell teljesülniük. A zajvédelemre kiemelt figyelmet kell fordítani, mert a zajterhelés növekedése várható az új útszakaszok menti térségben.

A zajállapotról gyakorolt hatások tekintetében továbbiakban modellezéssel lehet a tervezett forgalomra a várható zajterhelést és érintettséget meghatározni. Az előzetes becslések alapján szükséges a védendő területek (pl. zöldterület) és védendő épületek (lakóépületek, oktatási és egészségügyi épületek, stb.) védelmét aktív zajvédelemmel (zajárnyékoló fallal) vagy passzív védelemmel (nyílászáró cserékkel) biztosítani.

A tervezett híd jövőbeli, hosszú távú környezeti (zaj)hatása, a tervezéssel érintett (zaj)hatásterület lehatárolását követően a stratégiai zajtérkép forgalmi modelljében történő átvezetéssel, majd a lakossági zajérintettség-változás (L_{den-re} , és $L_{éjjel-re}$; közlekedési zajforrás csoportra; 5dB-es sávonként) kiszámításával becsülhető.

Ezt a hatásbecslési folyamatot (stratégiai zajtérképezési – műszaki térinformatikai feladatot) is – a többi tervezett közlekedési beruházás eredményeképp létrejövő forgalomszervezés-módosítással (forgalmi modell változtatással) együtt – indokolt hosszú távon is a BKK feladatellátásának keretében vizsgálni, ami minden további levegőminőség-változás becslési folyamatot is kiválthat (tekintettel a levegős modellezés hiányára, ill. a két szakterület között a zajtérképezés módszerének kisebb bizonytalanságára).

Bár a keskeny sávban történő fásítás okozta zajcsökkentés sokszor nem mérhető, a szélesebb zöldsávok bizonyos mértékig javíthatják a forgalmas útszakasz menti zajhelyzetet.

Üzemi és szabadidős tevékenységből származó zaj esetében az új tevékenység, zajkibocsátás meghatározására csak a konkrét beruházás ismeretében van lehetőség, ezért a tevékenységek hatásainak vizsgálatakor a rendelet meghatározott paraméterei az irányadók.

A zajvédelmi jogszabályokban és előírásokban foglaltak betartásával, meghatározott védőtávolságokkal és védelmi célú növénytelepítések kialakításával, a védendő területek zajterhelése csökkenthető, környezetterhelése megelőzhető.

6.4. Hulladékkezelés

Az építkezések során a talajjal kapcsolatos feladat a területen a termőtalaj letermelése, az építmények alapjainak kitermelése során várható. A letermelt termőtalaj helyben történő tereprendezés során használható fel. A területen jelentős mennyiségben található bontásból származó törmelék, de szinte minden hulladékfajta megtalálható a területen. A tervezett szabályozás nem növeli a hulladék mennyiségét. Az építkezéseket megelőzően meg kell oldani a terület kármentesítését és a hulladékdepóniákat fel kell számolni.

6.5. Természeti állapot javítása

A fejlesztések eredményeképpen a partmenti területek, élőhelyek összekapcsoltsága nem szűnhet meg. A partmenti területeken a tájidegen fafajok elegyaránya nem növekedhet. A vízi növényzet és a part menti növényzet irtása (vágás, nádégetés, cserjék kivágása) csak a természetvédelmi szakemberekkel történő egyeztetés alapján lehetséges. Idegenhonos halfajok visszaszorítása kötelező, idegenhonos halfaj telepítése tilos.

Az idegenhonos inváziós fajok [gyalogakác (*Amorpha fruticosa*), zöldjuhar (*Acer negundo*), aranyvessző-fajok (*Solidago ssp.*), selyemkóró (*Asclepias syriaca*), parlagfű (*Ambrosia artemisiifolia*), kagylótutaj (*Pistia stratioides*)] megjelenése esetén azok eltávolítását szükséges elvégezni. A kezelési egységben a vizes élőhelyek területén az idegenhonos fajok [ezüstkárász (*Carassius auratus gibelio*), törpeharcsa (*Ameiurus nebulosus*) és kínai razbóra (*Pseudorasbora parva*), vörösfülű és sárgafülű ékszerteknős (*Trachemys scripta elegans* és *T. scripta scripta*)] állományának csökkentése is szükséges.

Javasoljuk az engedélyezési tervfázis keretében, a tervezési terület teljes egészére részletes fakataszter készítését a 10 cm törzsátmérőt meghaladó fák esetében. Javasoljuk a fejlesztések figyelembe vételével védett fák kijelölését, fakezelési program kidolgozását, és élővilágvédelmi

felmérés és adatbázis kialakítását. Az esetleg helyi védelem alá kerülő faegyedeken kívül a tájképi, településképileg fontos faegyedek védelmére is fokozott figyelmet kell fordítani.

Kifejezetten fontosnak tartjuk a környező iskolák, oktatási intézmények számára az iskolai programokba beépülő terepi oktatási, örökbefogadási, ismeretterjesztő, a természeti kapcsolatokat és a táji, dunai identitást erősítő fejlesztések megvalósítását a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósággal és civil szervezetekkel együttműködve. A városi közpark kialakítását megelőzően, részvételi tervezés keretében szükséges az érintett lakosságot bevonni a tervezés folyamatába.

6.6. Kulturális örökség védelme

A régészeti lelőhelyek védelme érdekében a 2001. évi LXIV. kulturális örökségvédelmi törvény és a 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendeletben foglalt szabályokat kell betartani.

A területen szabálytalan minden olyan a kulturális örökségvédelem területén végzett tevékenység, amelyet jogszabályban meghatározott követelmények és szempontok figyelmen kívül hagyásával, a tevékenységre vonatkozó szakmai szabályok, előírások vagy a kulturális örökség védelméért felelős miniszter által közzétett szakmai irányítói ajánlások és irányelvek megsértésével végeznek. A nyilvántartott régészeti lelőhelyen állapotromlással járó tevékenység csak a rendelet alapján, meghatározott engedéllyel végezhető. A földmunkával járó beruházással el kell kerülni a védetté nyilvánított régészeti lelőhelyet.

A nyilvántartott régészeti lelőhely állapotromlásának minősül régészeti feltárás nélküli réteg vagy rétegsor átvágása, a történeti összefüggés megszüntetése, a régészeti leletek eredeti helyükről történő elmozdítása.

A régészeti feltárást megelőzően a földmunkával járó változtatással érintett munkaterületnek régészeti munkavégzésre alkalmas állapotban, állapot rögzítő jegyzőkönyvvel történő átvétele szükséges a beruházótól.

A területen történő bármilyen jellegű beruházás megkezdését megelőzően további egyeztetések szükségesek az örökségvédelmi hatóságokkal.

7. Környezeti szempontú javaslatok más tervek, programok számára

A településrendezési eszközök minden esetben keretet szabnak a tervezett fejlesztések megvalósíthatóságához, ezért a jelen módosítás is kötelezően beépül más térséget érintő fejlesztési stratégiákba, koncepciókba, tervekbe. Amennyiben a TSZT/FRSZ módosításra kerül, a DÉSZ-nek és az új kerületi építési szabályzatoknak is az **elfogadott TSZT módosításhoz kell majd igazodnia.**

A **Fővárosi Rendezési Szabályzatot** a TSZT módosításával összhangban módosítani szükséges. A területfelhasználási egységeket érintő változások a TSZT-vel kapcsolatban a 4. fejezetben azonosak. Az FRSZ ezenfelül meghatározza az egyes beépítésre szánt területfelhasználási

egységek területén a beépítési sűrűség értékét is. A beépítési sűrűség az FRSZ-ben 4,25 (3,0+1,25)-re módosul a Vi-1 területhasználatnak megfelelően. A változás során fontos figyelembe venni, hogy a beépítési sűrűség változása ne okozza a környezetminőség romlását.

A kerületi szabályozásokon kívül minden térségre készülő tervnél, stratégiánál, ágazati koncepciónál javasoljuk, hogy **zöldinfrastruktúra elemeinek védelme**, a hálózat fejlesztése, az egyes területek minőségi paramétereinek javítása mindenhol kiemelt figyelmet kapjon. A tervezés során a ZFI és biológiai aktivitás érték számítások, faérték számítások mellett az ökoszisztéma szolgáltatások komplex megközelítése is épüljön be a közgazdasági számítások költségkalkulációjába. Javasoljuk a rendezési tervbe foglalni, hogy a ZFI mutatója nem csökkenhet. A térség egyes telkein belül történő csökkenést mindenképpen a térségen belül kell pótolni.

A BFVT elemzése szerint a Galvani körút pontos kijelölése után a zöldterületek nagysága 7724 m² nő így biztosítottnak látszik, hogy a fejlesztések miatt zöldterület csökkenés ne következzen be.

Javasoljuk, hogy a 30/2017. (IX. 29.) Főv. Kgy. rendeletbe (rendelet a településkép védelméről), kerüljenek kiegészítésre a zöldfelületi arányára, a zöldfelületek kialakítására, nagyságára, a galériaerdők védelmére vonatkozó javaslatok. Javasoljuk, hogy a településkép védelmi terület határa pontosításra kerüljön.

Javasoljuk részletes fakataszter készítését a tervezési területre, amelybe minden 10 cm törzsmérőt meghaladó fás növénynek felvételre kell kerülni. A fakataszter által felmért növényállományt javasoljuk a jelenlegi látványkapcsoltok megőrzését.

Az ökológia hálózat, zöldinfrastruktúra hálózat megőrzésével, fejlesztésével kapcsolatos javaslatok: A meglévő erdőterületek leromlottak, invazív fajokkal (ostorménfa, akác, zöldjuhar, bálványfa) elegyesek. Törekedni kell, hogy a hazai őshonos fajok nagyobb szerepet kapjanak az erdőfelújítások során.

Javasoljuk, hogy a biológiai aktivitásértéket ne csak a beépítésre szánt területek esetében kerüljön kiszámításra, hanem minden szabályozás változtatás esetében, mert így realisabb kép kapható a területe teljes egészére a zöldfelület intenzitás változásáról.

8. Monitorozási javaslatok

A környezeti értékelés alapján a tervezett változtatások, illetve a várható környezeti hatások jellege, nagyságrendje miatt folyamatos monitorozásra vagy új monitoring rendszer kialakítására nincs szükség. A Natura 2000 területen időszakosan történnek időszakos állomány és élőhelyfelmérések (halfaunisztikai felmérések 2007, 2010, 2018). A felmérések azonban nem rendszeresek.

Az érintett területváltozás követésére olyan érzékeny indikátorrendszert érdemes kialakítani, amelynek segítségével a jelenlegi állapot rögzíthető, illetve a bekövetkezett változások regisztrálhatók, előre jelezhetőek a területi változások, trendek. A terv hatásainak monitorozása érdekében az alábbi indikátorokat javasoljuk kialakítani:

- Változások a területhasználatban. Monitorozás tárgya: területhasználatok térbeli változásának vizsgálata.
- Levegőminőség alakulása. Monitorozás tárgya: a környezeti levegőminőség változása tervezett beruházás hatásterületén a levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet figyelembe vételével.
- Zajszennyezés által érintett emberek száma. Monitorozás tárgya: a zajszennyezés által érintett emberek számának megállapítása a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet figyelembe vételével
- Biológiai aktivitás érték valós alakulása Monitorozás tárgya: rendszeres biológiai aktivitásérték számítás a teljes térségre számítva.
- Zöldfelület indikátor (ZFI) érték alakulása. A monitorozás tárgya: az űrfelvételből, vagy infrafelvételekből számolt zöldfelületi aktivitás érték (NDVI és LAE indikátorok változása)
- Natura 2000 területhez kapcsolódó monitoring vizsgálatok
- A terület természeti tőkéjének folyamatos mérése (elsősorban halközösség változásainak nyomonkövetésével).
- Vízkémiai, vízminőségi vizsgálatok

9. Összefoglalás

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

A projekt megvalósulása érdekében a megfelelő szabályozási környezet biztosítása szükségessé teszi az 50/2015 (I.28.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott, többször módosított Budapest településszerkezeti terve (továbbiakban: TSZT) és a Fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. (továbbiakban FRSZ) módosítását. Előzőekkel összhangban szükséges a Duna-parti építési szabályzat XI. (50/2018. (XII. 10.) Főv. Kgy. rendelet) és IX. (4/2018. (II. 14.) Főv. Kgy. rendelet) ütemeinek módosítása is.

A TSZT/FRSZ módosítások 28 területet érintenek, amelyek együttes nagysága sem haladja meg a 10,8 ha-t. A módosítások többsége általában egy néhány méter széles sáv, amely közlekedési területet pontosítja. A vizsgált Duna-part mára már elvesztette eredeti természetes növényzetét. Természetvédelmi terület a tervezési területen nincs. Az 1910-1926 között elvégzett szabályozás gyökeresen változást hozott a Duna- ág életében.

Az Erdőállomány Adattár szerint a területen kizárólag védelemi célú erdőterületek találhatók. Az útfejlesztés elsősorban a Weiss Manfréd és az RSD melletti erdőterületeket érintik.

A tervezési területet két Natura 2000 terület és a Nemzeti Ökológiai Hálózat területe is érinti, de a módosítások egyike sem érinti az ökológiai hálózatok területét. Összességében megállapítható, hogy a tervezett módosítások nem okoznak jelentős negatív változásokat az ökológiai rendszerekben. A tervezett módosítások területén nincs tudomásunk olyan élővilág védelmi értékről, élőhelyekről, amiben a későbbi fejlesztések visszafordíthatatlan kárt tennének.

A zöldfelületi rendszer legfontosabb elemét a területen fák, facsoportok, parti erdősávok, az erdőszült területek jelentik. A területen túlnyomóan közjóléti erdők találhatóak, de védelmi, és egyéb rendeltetés is megjelenik. Az erdőtervezett területeken kívül a növényzet állapota kedvezőtlen a fenntartás hiánya következtében. Erdőkár ezeken a területeken nem regisztrált. Az erdőfoltok között elhanyagolt parlagterület húzódik, amelyen szórványosan, ligetszerűen kezdenek kialakulni újabb erdőfoltok. A biológiai aktivitásérték számítása mellett fontos lenne vizsgálni, hogy a BAÉ mellett az erdőterületek aránya sem csökkenjenek a térségben.

A területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott. A legjelentősebb hulladékkezelési/köztisztasági probléma a környezeti kultúra hiányosságaiból fakad: a vizsgált területen mindenhol felbukkanó probléma az illegális hulladékelhagyás. Az elhagyott hulladékok különösen a használaton kívüli területeken, illetve zöldfelületeken jelennek meg.

A módosítással érintett területen az összegyűjtött szennyvizek a területen található Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telepre (BKSZTT) kerülnek megtisztításra, így szennyvíztisztítási elhelyezési probléma nem jelentkezik.

A területhez legközelebb lévő csepeli automata mérőállomás adatsora jól mutatja, hogy a terület Budapest kedvezőbb levegőminőségű területei közé tartozik. Megállapítható, hogy a Duna-völgy jobb átszellőzési viszonyai kedvezően befolyásolják a levegőminőséget, így a part menti sávot általában kedvezőbb állapot jellemzi. A Galvani-körút megépülésével a levegőminőség lokálisan valószínűleg kismértékben romlani fog, de a tervezett infrastruktúra fejlesztésekhez készülő környezeti hatástanulmány (KHT) keretében a lehet a becsült forgalmi adatok alapján modellezni a levegőszennyezés és zajterhelés változásait. Míg a jelenlegi állapot szerint a zajterhelés Észak-Déli irányú és a Weiss Manfréd út mellett jelentkezik, addig a híd megépülése után egy keresztirányú, Kelet-Nyugati irányú fokozott zajterhelés várható. Ez a terhelés-növekedés ugyanakkor nem tekinthető közvetlenül a jelen településrendezési tervi módosítások hatásának, mivel a tervezett nyomvonal a hatályos tervszövegekben is szerepel.

Műemléket és műemléki jelentőségű terület nem érint a TSZT/FRSZ módosítás területe.

Összességében megállapítható, hogy a TSZT és FRSZ, valamint DÉSZ módosítások kis területet érintenek, jelentős környezeti változást nem okoznak a területfelhasználási és övezeti átsorolások.