

A KKVB elnöki 2025.07.07-i 30 db módosító indítványával kapcsolatban

MELLÉKLET

i.

KKVB elnöki módosító:

az M2 metróvonal és a H8-H9 HÉV-vonalak esetében a korábbi stratégiai döntéseknek (BAVS, BMT) megfelelően a metró és az elővárosi gyorsvasút interoperabilis üzeme szükséges a két vonalnak az Örs vezér terénél történő összekötésével, ennek a távlati lehetőségét a Településterveknek tartalmaznia kell, ahogy a többi HÉV-vonal BAVS szerinti fejlesztését is (02 – 1.11. észrevétel);

Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzat Képviselő-testülete

(a 02 – 1.11. észrevétel hivatkozása helyesen 02 – 11.1 észrevétel)

„Az Önkormányzat üdvözlí a Kőbánya számára hátrányos, az M2-es metróvonal és a gödöllíi HÉV összekötése, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása közlekedésfejlesztési elem törlését.”

Az M2 metró vonal és a H8 Budapest Gödöllő/ H9 Budapest-Csömör HÉV vonalak interoperabilis fejlesztésére vonatkozó tervezést a 2010-es évek első felében kezdte meg a BKK Zrt.

A HÉV vonalak tulajdonjoga, fejlesztési és üzemeltetési kötelezettsége 2016 évben Budapest Főváros Önkormányzatától a Magyar Államhoz került.

A 2017 évi településszerkezeti tervben megjelent a tervezett metró-HÉV összekötés, egy ahhoz távlatban kapcsolódó Rákosmenti szárnyvonallal.

A Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa 2020 évben úgy döntött, hogy a projekt tovább tervezése állami feladatként valósuljon meg.

Az 1994/2021 (12.28) Kormányhatározattal jóváhagyott Budapesti Agglomeráció Vasúti Stratégia (BAVS) tartalmazta a metró-HÉV összekötést az Örs vezér terén.

2024 évben a Fővárosi Önkormányzat és az ÉKM között az FTT kapcsán egyeztetésre került sor, ahol az alábbiakról nyilatkozott az ÉKM:

- „M2 metró - H8-H9 vonalak összekötése: IKOP listán szerepel, a fejlesztés indokolt. Cél: az utazási idő csökkentése és az átszállások kényelmesebbé tétele, azonban a projekt megvalósításának anyagi kerete véges. A hibrid jellegű működtetés – a bekerülési és üzemeltetési költségek miatt – elvetésre került, a mainál kedvezőbb átszállási kapcsolat kerül kialakításra.”
- „XVII. kerületi tervezett szárnyvonal: Projekt valós kormányzati prioritással nem bír, FTT-ben törölhető elem.”

Az ÉKM egyeztetésen elhangzottak alapján azonban nem volt szükség a hatályos TSZT-hez képest az FTT jóváhagyandó munkarészét módosítani, mivel az abban szereplő javaslat a léptékénél fogva biztosítja a Magyar Állam BAVS-ban foglalt műszaki megoldása és az egyeztetésen elhangzott (de részleteiben nem ismert) műszaki megoldásának a megvalósítását is.

Az ÉKM egyeztetésen elhangzottak az FTT alátámasztó javaslatában bemutatásra kerültek, tájékoztatás végett, az alábbiak szerint.

- „Az M2 Kelet-nyugati metróvonal és a Gödöllő (- Csömöri) HÉV közötti átszállókapcsolat fejlesztésre kerül, a korábban tervezett hibrid jellegű működtetés nem kerül bevezetésre.”

A BAVS a HÉV vonalak estében az alábbi a rövidtávú (2021-2030) és hosszútávú (2031-2040) fejlesztéseket nevesíti. Az FTT a nevesített fejlesztések megvalósítását lehetővé teszi.

A **szentendrei (H5-ös) vonalon** modern, akadálymentesített megállókkal, Békásmegyertől Szentendréig teljesen felújított vasúti pálya alakul ki, lehetőség nyílik a sebességkorlátozások megszüntetésére és a szerelvények sebességének növelésére is. A **ráckevei (H6-os) és a csepeli (H7-es)** HÉV vonalán ugyancsak teljes felújítás várható, akadály mentesítik a megállókat, megújítják az utastájékoztatót, rendezik az állomások környezetét és megszüntetik a sebességkorlátozásokat. Megépül a ráckevei és a csepeli HÉV közös mélyvezetésű szakasza, amelyen az agglomeráció és a **külső városrészek utasai átszállás nélkül utazhatnak a Kálvin térig**. A fejlesztések eredményeképp az agglomerációs településeken élők számára jelentősen javul a települések közötti közlekedés, a főváros belső kerületeinek elérése, és a közösségi közlekedés versenyképes alternatívát kínál majd az egyéni közlekedéssel szemben. Mindkét esetben megteremtődik a HÉV vonalak és az elővárosi vonatok közötti üzemserű átjárás lehetősége. A megvalósuló fejlesztések szakaszhatára és műszaki tartalma illeszkedik a BAVS időhorizontján belül később megtervezendő és megépítendő átmérős, közvetlen belvárosi kapcsolatok (vasúti, ill. HÉV alagút) kialakításához.

A vasútvonal fejlesztésekben új biztosítóberendezés létesül a felújított vonalakon és ETCS L1 vagy L2 vonatbefolyásoló berendezés telepítése történik meg. Ezek mind hozzájárulnak a digitális fejlődési célokhoz, tekintve, hogy a fenti beruházásokkal **a vasútvonalak és a HÉV vonalak egy forgalomirányító központból, digitalizáltan felügyelték és vezérelhetők**, ideértve magát a vasútforgalmat, illetve az állomásokon és megállóhelyeken az utasforgalom számára nyújtott szolgáltatásokat (jegyvásárlás, valós idejű audiovizuális utastájékoztató, utasbiztonsági és tűzvédelmi rendszerek).

A vonzó járművek intézkedés keretében megújul az elaggot **HÉV járműpark**. **A beszerzés részét alkotják azok a kétáramnemű vonatok is**, amelyek bejárnak az esztergomi vasútvonalról a H5, illetve - a későbbi fejlesztések végrehajtása után - a 150.sz vasútvonalról a H6 HÉV vonal pályáira, majd később a belvárosi alagúton átszállásmentes kapcsolatot adnak a két vasútvonal között.

A tervezett hosszútávú HÉV intézkedések a következők:

A gödöllői HÉV vonal esetében a városi integráció érdekében a fejlesztési koncepció fő intézkedése az **M2 metróvonal és a H8 HÉV vonal összekötése** annak érdekében, hogy a 2-es metró – nem az összes, de egyes – vonatai tovább közlekedjenek a HÉV vonalán, részben a Budapesten belüli szakaszon a 16. kerület érintésével ütemezett kiépítésben. Ezáltal átszállás nélküli kapcsolatok jönnek létre az agglomeráció (Csömör, Gödöllő, Kistarcsa, Kerepes és Mogyoród, illetve a 16. kerület irányából) és Budapest belvárosa között. A H8 és H9 vonal korszerűsítése során megépül külön szintű átjárók a nagyforgalmú keresztező utak, a gyalogos- és kerékpáros útvonalak átvezetésével megszüntetik a HÉV pálya elvágó hatását.

Az agglomeráció és a Főváros észak-déli átjárhatósága és kompakt fejlesztése érdekében a **H5-ös és a déli HÉV-ek belváros alatti összekötése** és teljes, közúti zavarmentes kiépítése, az elővárosi vasúti rendszerek integrációjának műszaki megoldása a hozhatja létre Budapest új, észak-déli gyorsvasúti tengelyét (M5-ös metró). A belváros alatt épülő új alagút a Kálvin tértől a Nyugati pályaudvar térségének érintésével Óbudán a Kaszásdűlőig halad, ahol a felszínre érkezve eléri a H5 -ös vonalat. Az észak-déli regionális gyorsvasút északi ága kiváló kapcsolatot nyújthat az esztergomi vasútvonallal, amelynek fejlesztése már az óbuda-kaszásdűlői átjárhatóság feltételeinek figyelembevételével történt, déli ága kapcsolódhat a Soroksár irányából érkező vasútvonalhoz.

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

Az FTT alátámasztó munkarész 5. Közlekedési javaslatának **5.1.4.1 Gyorsvasúti közlekedés alfejezete kibővítésre kerül az M2 metróvonal és a H8-H9 Hév vonalak vonatkozásában, az alábbiak szerint:**

- „Az M2 Kelet-nyugati metróvonal és a Gödöllő (- Csömöri) HÉV vonal fejlesztésre kerül, az Örs vezér téri átszállókapcsolat helyett a hibrid jellegű működtetés megvalósításával biztosítva a belső városrészek magas színvonalú, közvetlen elérését.”

A jóváhagyandó munkarészek módosítása, annak műfaji kötöttségei miatt nem szükséges.

ii.

KKVB elnöki módosító:

a járművek elhelyezésének szabályait a városfejlesztési, lakhatási, műszaki szempontokra tekintettel, a jogszabályi mozgásteret teljes mértékben kihasználva, a Településterv államigazgatási véleményezésre bocsátott dokumentációjában foglalt előírásokat a lehető legteljesebb mértékben megtartva javasolt megalkotni (01 – 5.5. észrevétel, pl. 02 – 4.8-4.9. észrevétel);

Budapest Főváros Kormányhivatala Állami Főépítési iroda

01 – 5.5. észrevétel

„A 419Kr. fent idézett 22. §-a nem tartalmaz felhatalmazást a parkolásra vonatkozó előírások megalkotására sem. Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet 42. § (1) bekezdésének előírásai szerint, valamint a településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról szóló 280/2024. (IX.30.) Korm. rendelet (a továbbiakban TÉKA) 59. § előírásai alapján egyértelmű, hogy az elhelyezendő gépjárművek száma a fenti rendeletek mellett a helyi építési szabályzatban határozható meg, így a fővárosi rendezési szabályzat erre vonatkozóan nem hozhat rendelkezéseket.

Az OTÉK 4. sz. melléklete és a TÉKA 4. sz. melléklete tartalmazza az elhelyezendő személygépjármű-kocsik számát, melyektől a helyi építési szabályzat a fentiek előírása során nem térhet el. A rendelettervezet 25-32.§-a ezen előírásokkal ellentmondásban van.”

A rendeltetésszerű használat számára ingatlanonként minimálisan biztosítandó parkolószám meghatározására vonatkozó jogkört a 280/2024 (IX. 30.) kormányrendelet (TÉKA) a kerületi önkormányzatok számára biztosítja. Ennek ellenére szakmai okok miatt a BFRSZ véleményezési anyaga több ilyen vonatkozású előírást is tartalmazott, a Fővárosi Önkormányzat országos jogszabályokban nevesített feladatainak megfelelő ellátása érdekében.

A Fővárosi Önkormányzat számára azonban alábbiak esetében szükséges és lehetséges szabályozni:

- 419/2021 Korm. rendelet 22. § (2) d) pontja szerint a fővárosi rendezési szabályzat tartalmazhatja – többek között - „a fővárosi műszaki infrastruktúra elemek területbiztosítását”.
A közúti műszaki infrastruktúra területbiztosítását, méretezését jelentős mértékben befolyásolja a személygépjármű használat által indukált terhelés, valamint a közösségi közlekedés. A műszaki infrastruktúra területbiztosítása csak akkor méretezhető érdemben, ha a forgalomkeltés becsülhető. Ez csak akkor lehetséges, ha ennek két legfőbb elemével (a lakóterületekkel és a munkahelyek esetében az irodaterületekkel) kapcsolatban a parkolás lehetősége keretjellegű szabályok mentén meghatározásra kerül. Ennek ismerete nélkül a BFRSZ-ben meghatározandó közutak területigénye (hálózata és elemeinek szélessége) nem határozható meg.
- Ezzel összhangban határozza meg a Fővárosi Önkormányzat feladatául Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (4) 10. pontja a következőket: „a helyi közösségi közlekedés biztosítása és működtetése, valamint a főváros területén a parkolás feltételrendszerének kialakítása”.

Ugyanakkor, fontos megemlíteni, hogy a rendeltetésszerű használat számára minimálisan biztosítandó parkolószám meghatározása vonatkozásában a TÉKA a „jogelőd” OTÉK-hoz képest a kerületi önkormányzatok jogkörét is jelentős mértékben szigorítja, mivel bármilyen eltérés a TÉKA-tól csak az állami főépítész kifejezett hozzájárulásával lehetséges.

Az államigazgatási eljárás során beérkezett vélemények figyelembevételével a BFRSZ javaslata az alábbiak szerint módosul:

11. Járművek elhelyezése

~~25. § A rendeltetésszerű használathoz szükséges személygépjármű várakozóhely elhelyezésének szabályozásakor Budapest közösségi közlekedési ellátottságára tekintettel~~

~~a) a 8. melléklet szerinti Belső zóna és az ahhoz kapcsolódó Duna menti zóna területén, valamint a 8. mellékleten feltüntetett gyorsvasúti nyomvonalak (metró, HÉV) megállóinak 300 m tényleges gyaloglási távolsággal lefedett környezetében részben vagy egészben elhelyezkedő telkek rendeltetése esetén, a magasabb rendű jogszabály szerint szükséges személygépjármű várakozóhely 50% -át lehet csak megkövetelni, a 26. 27. §-ban foglaltakat kivéve,~~

b) a 8. melléklet egyéb kiemelt jelentőségű közösségi közlekedési nyomvonalak (villamos, autóbusz, trolibusz) megállóinak 300 m tényleges gyaloglási távolsággal lefedett környezetében részben vagy egészben elhelyezkedő telkek rendeltetési esetén, a magasabb rendű jogszabály szerint szükséges személygépjármű várakozóhely 75%-át lehet csak megkövetelni, a 26. 27. §-ban foglaltakat kivéve,
c) az a) és b) pontokban nem érintett telkek rendeltetési esetében a magasabb rendű jogszabály szerint szükséges személygépkocsi várakozóhelynél több, és annak 75%-ánál kevesebb nem követelhető meg a 26. 27. §-ban foglaltakat kivéve.

2624. §

(1) Lakás önálló rendeltetés rendeltetésszerű használatához szükséges személygépjármű várakozóhely elhelyezésének szabályozásakor a településszerkezeti elhelyezkedés figyelembevételével

a) a 3. melléklet szerinti Belső zóna és a Duna menti zóna kapcsolódó területén lakásonként aa) legfeljebb 0,75 várakozóhely elhelyezése követelhető meg, és

ab) legfeljebb 1 várakozóhely építhető;

b) a 3. melléklet szerinti Átmeneti zóna és a Duna menti zóna kapcsolódó területén lakásonként legfeljebb 1,5 várakozóhely építhető (az értékeket építési telkenként kerekítve),

c) a 3. melléklet szerinti Külső, Hegyvidéki, Elővárosi zóna és a Duna menti zónák kapcsolódó területén lakásonként legfeljebb 2 várakozóhely építhető.

(2) Iroda önálló rendeltetés rendeltetésszerű használatához szükséges személygépjármű várakozóhely elhelyezésének szabályozásakor a településszerkezeti elhelyezkedés és a közösségi közlekedés figyelembevételével

a) a 83. melléklet szerinti Belső zóna és az ahhoz kapcsolódó Duna menti zóna területén, valamint az üzemelő gyorsvasúti (metró, HÉV) ott feltüntetett közösségi közlekedési nyomvonalak megállóinak felszíni érkezési pontjaitól 300 m-es gyaloglással elérhető sugarú környezetében részben vagy egészben elhelyezkedő építési telkeken 60 80-m² bruttó irodaterületenként legfeljebb 1 várakozóhely,

b) az a) pontban nem érintett építési telkeken 30 40-m² bruttó irodaterületenként legfeljebb 1 várakozóhely építhető

elhelyezése követelhető meg.

(3) Kulturális és közösségi szórakoztató rendeltetés, valamint sportolás, strandolás célját szolgáló rendeltetés esetében a közösségi közlekedés figyelembevételével egyedi vizsgálat alapján kell a rendeltetésszerű használatához szükséges személygépjármű várakozóhely elhelyezést biztosítani.

(4) Kereskedelmi-szolgáltató és vendéglátó rendeltetéshez a településközponti vegyes (Vt) általános használat szerinti területeken a rendeltetésszerű használatához személygépjármű várakozóhely elhelyezést nem kell biztosítani.

27. § (1) Vasúti állomásegység és közforgalmú hajóállomás rendeltetésszerű használatához nem kell személygépjármű várakozóhely elhelyezését biztosítani az 1. melléklet szerinti P+R parkolókon kívül.

(2) Rendeltetésszerű használatához szükséges személygépjármű várakozóhely elhelyezésének biztosításába a 300,0 méteres tényleges gyaloglási távolságon belül elérhető P+R parkoló is beszámítható távolsági és helyközi autóbusz állomás esetén.

2825. §

Autómentes terület kialakításakor a mentesített telken levő önálló rendeltetések használatának biztosításához szükséges személygépjármű várakozóhely elhelyezhető a terület határán lévő, kizárólagosan vagy nagyobb részben parkolásra szolgáló telken is, ha

a) a városrész mentesített telkeinek minden önálló rendeltetésétől 200,0 méteres gyaloglási távolságon belül elérhető befogadó ingatlanon biztosítható a használatához szükséges személygépjármű-elhelyezési lehetőség,

b) a mentesített telkek önálló rendeltetésének tulajdoni lapján megjelenik a befogadó ingatlan, mint a személygépjármű elhelyezési lehetőség kötelezettje, vagyés

c) a befogadó ingatlan tulajdoni lapján megjelenik a mentesített telkek önálló rendeltetése, mint a személygépjármű elhelyezési kötelezettség kedvezményezettje.

2926. §

Rendeltetésszerű használat biztosításához szükséges személygépjármű ~~elhelyezés~~ parkológép alkalmazásával nem teljesíthető, pénzbeni megváltással pedig csak akkor teljesíthető, ha az 5 éven belül a kerület közigazgatási területén kizárólag új ~~parkol~~**várakozó**hely létesítésére kerül felhasználásra. **A rendeltetésszerű használat biztosításához szükséges személygépjármű elhelyezés pénzbeni megváltásából létesülő, továbbá a meglévő parkolási hiány enyhítésére és a közterületi parkolók kiváltására épülő önkormányzati tulajdonú várakozóhelyek önálló parkoló rendeltetésnek számítanak.**

~~30. § KÖu általános használat szerinti területeken töltőkábeles elektromos töltőállomás a szervízutak kivételével nem telepíthető.~~

~~31. § Budapest közigazgatási területén minden építmény, önálló rendeltetési egység, terület rendeltetésszerű használatához rendszeres kerékpáros forgalom tartozik.~~

~~32. § (1) Budapest közigazgatási területén a Belső zóna kivételével az építmények, önálló rendeltetési egységek közül~~

~~a) a diákszállás és az idősok otthona kivételével az 50 vendégszobát meghaladó szállás rendeltetéshez,~~

~~b) a 300 férőhelyet meghaladó kulturális és közösségi szórakoztató önálló rendeltetéshez,~~

~~c) az 500 lelátói férőhelyet meghaladó sport rendeltetéshez, és~~

~~d) a helyi építési szabályzatban meghatározott egyéb rendeltetésekhez~~

~~rendszeres autóbuszforgalom tartozik.~~

~~(2) Közszolgáltatási személyhajó kikötői osztályhoz nem kell autóbusz várakozóhelyet biztosítani.~~

Ugyanakkor a *Településtervezési szabályzat* az akcióterületek vonatkozásában az alábbiakat mondja ki:

2. § (9) A fejlesztési cél meghatározása mellett céladatként többek között meghatározásra kerülhet:

h) egyéb infrastrukturális követelmények.

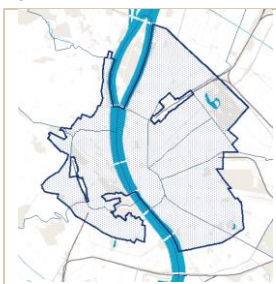
A fentiek alapján a Fejlesztési akcióterületek 3.4.1. *A fejlesztési akcióterületekre rögzített általános céladatok, követelmények* fejezete kiegészítésre kerül az alábbi követelménnyel, céladattal:

- a Belső zóna területén, valamint a működő gyorsvasúti megállók 300 m sugarú környezetével érintett telkek esetében, a rendeltetésszerű használatához megkövetelhető személygépjármű várakozóhelyszám nem haladhatja meg, a TÉKA alapján számított várakozóhelyek 50%-át

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A fővárosi műszaki infrastruktúra közúti elemeinek meghatározására vonatkozó felhatalmazás részeként a területbiztosítás méretezéséhez – Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény által a Fővárosi Önkormányzat számára kijelölt feladatok ellátása érdekében – a személygépjárművek elhelyezésének olyan fentiek szerinti, a létesíthető parkolószámot meghatározó keretjellegű szabályozása lehetséges csupán, amely nem sérti a kerületi önkormányzatok számára a rendeltetésszerű használat meghatározására biztosított jogot.

Ugyanakkor az FTT kötőtpályás közlekedési infrastruktúrával érintett vagy érinteni **tervezett akcióterületei célértékeinél, infrastrukturális követelményként** meghatározásra kerül, hogy a Belső zóna és az ahhoz kapcsolódó Duna menti zóna szakasz területén az azonos helyzetű területek koordinálásaképpen a rendeltetésszerű használatához megkövetelhető személygépjármű várakozóhelyszám nem haladhatja meg, a TÉKA alapján számított várakozóhelyek 50%-át, illetve néhány rendeltetés esetében az nem követelhető meg. Mindezzel összhangban kiegészítésre kerül a Cselekvési program 3.4. A fejlesztési akcióterületek bemutatása, lehatárolása, fejlesztési céljai és tevékenységei című fejezet Buda/Pest – Belváros fejlesztési akcióterülettel.

	<p>2384,5 hektár</p> <p>389,37 ha Nagyvárosias magas intenzitású, jellemzően zárt sorú, zárt udvaros beépítésű lakóterület (Ln-1),</p> <p>200,57 ha Nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület (Ln-2),</p> <p>6,42 ha Nagyvárosias, jellemzően szabadon álló jellegű lakóterület (Ln-3),</p> <p>64,5 ha Nagyvárosias telepszerű lakóterület (Ln-T),</p> <p>19,61 ha Kisvárosias, jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület (Lk-1),</p> <p>151,86 ha Kisvárosias, jellemzően szabadon álló jellegű lakóterület (Lk-2),</p> <p>649,89 ha Városközpont terület (Vt-V),</p> <p>24,98 ha Mellékközpont terület (Vt-M),</p> <p>59,38 ha Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület (Vi-1),</p> <p>67,13 ha Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2),</p> <p>2,28 ha Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület és kisvárosias, jellemzően szabadon álló jellegű lakóterület vegyesen alkalmazható területhasználat (Vi-2/Lk-2),</p> <p>10,67 ha Intézményi, helyi lakosság alapellátását biztosító terület (Vi-3),</p> <p>0,49 ha Kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület (Gksz),</p> <p>41,27 ha Oktatási központok területe (K-Okt),</p> <p>13,23 ha Egészségügyi épület elhelyezésére szolgáló terület (K-Eü),</p> <p>11,6 ha Nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület (K-Rek),</p> <p>22,78 ha Állat-, és növénykert területe (K-Ánk),</p> <p>26,89 ha Honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület (K-Hon),</p> <p>3,36 ha Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület és intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület vegyesen alkalmazható területhasználat (K-Közl-É/Vi-1),</p> <p>9,28 ha Egyéb kötőpályás közlekedési terület (KÖe-K),</p> <p>144,7 ha Folyóvizek medre és partja (Vf),</p> <p>92,36 ha Városi park (Zv),</p> <p>125,78 ha Közpark, közkert (Zk),</p> <p>0,31 ha Kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Ez),</p> <p>0,36 ha Temető területe (Kb-T) és</p> <p>245,41 ha Közúti közlekedési terület (KÖu)</p> <p>Élhető belváros fejlesztését támogató akcióterület</p>	<p>Középtáv</p> <p>Belső zóna</p>
<p>A Belső zóna és az ahhoz kapcsolódó Duna menti zóna szakasz a város főközponti térsége, mivel itt sűrűsödik mind az igazgatási, mind a kulturális, a turisztikai, az oktatási intézmények legjelentősebb része. Itt található a legnagyobb népsűrűség is. A belváros nemcsak szimbolikus, összvárosi jelentősége miatt kiemelten fontos, hanem azért is, mert Budapest lakosságának közel harmada él itt, a fővárosi lakóterületek csupán tizedét kitevő területen.</p> <p>A pesti oldalon városhasználat tekintetében a belváros a legterheltebb. Itt a legsűrűbb a beépítés, a telkek itt a legkisebbek, az épületek magassága a nagyvárosiasságot jelzi, valamint az utcák is szűkek. Funkcionálisan is ez a terület adja a legintenzívebb vegyes megjelenést, ahol lakóépületek, intézmények, igazgatás, irodák, kereskedelem együtt vannak jelen. Ma ezt a területet mondhatjuk a város tradicionális központjának, vagy főközpontjának, hiszen itt találhatóak azok az országos igazgatási, pénzügyi intézményei melyek a mindennapok szintjén meghatározzák a hivatásforgalmat. A budai oldalon más adottságok meghatározóak. Egyrészt a terület morfológiája, a Várhegy, és maga a Budai vár unikális megjelenése, látképe és használata is eltérő, másrészt az igazi nagyvárosi központképző elemek száma is csekély. Nagyobb viszont a zöldfelületek aránya, a Várlejtő, a Vérmező, a Tabán és a Gellérthegy jelenléte alapvetően más használatot generál.</p>		

A beavatkozások során kiemelten fontos a célrendszer integrált érvényesítése, különös tekintettel az egyedi történeti értékekre.

A Belső zóna és az ahhoz kapcsolódó Duna menti zóna szakasz a város főközponti térségeként kimagasló közösségi közlekedési infrastruktúrával is rendelkezik. Többek között itt található a fővárosi metróállomások közel 65%-a, a villamoshálózat részeként ezen a területen üzemel a MillFAV és Európa legforgalmasabb vonalát jelentő a nagykörúti villamosvonal is.

A közösségi közlekedési ellátottságra tekintettel a Belső zóna és az ahhoz kapcsolódó Duna menti zóna területeinek forgalomcsillapítása évtizedek óta folyamatban van, a főútvonalainak átstrukturálása is megkezdődött az elmúlt években, együttesen jelentős csökkenést eredményezve a gépjármű forgalomban. Méltányolható parkolási igény a jövőben elsősorban a lakórendeltetéshez kapcsolódik, az is a többi zóna területéhez képest kisebb arányban.

- Az akcióterület építési telkeire vonatkozóan a maximálisan megkövetelhető parkolószám nem haladhatja meg a TÉKA normarendszere alapján számított érték 50%-át.
- Kulturális és közösségi szórakoztató rendeltetés, valamint sportolás, strandolás célját szolgáló rendeltetés esetében a közösségi közlekedés figyelembevételével egyedi vizsgálat alapján kell a rendeltetésszerű használathoz szükséges személygépjármű várakozóhely elhelyezést biztosítani.
- Kereskedelmi-szolgáltató és vendéglátó rendeltetéshez a településközponti vegyes (Vt) általános használat szerinti területeken a rendeltetésszerű használatához nem kell személygépjármű várakozóhely elhelyezést biztosítani.
- Távolsági és helyközi autóbusz állomás, valamint közforgalmú hajóállomás rendeltetésszerű használatához nem kell személygépjármű várakozóhely elhelyezését biztosítani.

Fővárosi Önkormányzat kiemelt feladata:

- Forgalomcsillapítás
- Parkolásgazdálkodás koordinációja

Kapcsolódó, az önkormányzat által elfogadott tematikus, gazdasági és egyéb tervek, programok:

- Budapesti Mobilitási Terv
- Közúthálózati terv
- Kerékpárforgalmi főhálózati terv

iii.

KKVB elnöki módosító:

a Budai Tájvédelmi Körzet területén kijelölt beépítésre nem szánt rekreációs célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Rek-1) esetében a DINPI által kért 75%-os legkisebb zöldfelületi arány biztosításának lehetőségét alaposabban vizsgálni szükséges (01 – 13.7. észrevétel);

Duna-Ipoly Nemzeti park Igazgatóság

13.7.

„A Budai Tájvédelmi Körzet területén a XII. kerületben jelentős méretű különleges beépítésre nem szánt rekreációs célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Rek-1) általános használat került jelölésre (Budapest TSZT-ben már kijelölteknek megfelelően). Mivel a területek jelentős természeti értékkel (védett fajok, természetes vagy természetközeli állapotú élőhelyek) is rendelkeznek, a Fejlesztési Tervlap szöveges munkarészeinek a Kb Rek-1 jelű általános használatú területekre vonatkozó meghatározásainak kiegészítését tartjuk szükségesnek. A rekreációs erdőterületekre vonatkozó meghatározásokhoz hasonlóan a kerületi építési szabályzatokban a Kb-Rek-1 általános használatú területekre vonatkozó részletes paraméterek kidolgozása során a természetvédelmi szempontokat messzemenően érvényesíteni szükséges, vagyis a területekre vonatkozóan a TÉKA-ban meghatározott paramétereknél esetleg szigorúbb értékek meghatározása szükséges a természeti értékek hosszú távú megőrzése érdekében.

A Fejlesztési tervlap szöveges munkarészeiben a Kb-Rek-1 általános használatú területekre meghatározott 60% legkisebb zöldfelületi átlagérték a védett természeti területen lévő, ezen általános használatú területekre vonatkozóan álláspontunk szerint nem elegendő. Tekintettel az ott található táji és természeti értékekre legalább 75% legkisebb zöldfelületi átlagérték meghatározását tartjuk szükségesnek.”

A különleges beépítésre nem szánt rekreációs célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Rek-1) általános használatú területekre, a főváros teljes területére vonatkozóan egységesen 60%-os legkisebb zöldfelületi átlagérték került meghatározásra a véleményezési anyagban. Az egyes, eltérő településszerkezeti elhelyezkedésű területek egyedi, a terület adottságaihoz jobban igazodó, az FTT zöldfelületi átlagértékénél szigorúbb zöldfelületi mutatók meghatározását az FTT helyi építési szabályzatok hatáskörébe utalta.

A természetvédelmi szempontok érvényesítése érdekében, a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság véleménye alapján a Fejlesztési Tervlap szöveges munkarészeinek 4.1.1.1 rekreációs célú, jelentős zöldfelületű területre (Kb-Rek) vonatkozó leírás kiegészítésre került az alábbiakkal:

„A kerületi építési szabályzatok készítésekor figyelembe kell venni az általános használaton kívül az azokat érintő természetvédelmi korlátozásokat is. A természetvédelmi érdekek figyelembevételével kell meghatározni az építési szabályzatokban a különböző övezeteket és meghatározni azok határértékeit. A természetvédelmi oltalom alatt álló, beépítéssel nem érintett területeken olyan övezeteket kell kialakítani, ahol a beépítés nem megengedett, vagy csak a természetvédelmi szempontokkal összeegyeztethető módon.”

Módosítási javaslat

A jelentős természeti értékekkel rendelkező Budai Tájvédelmi Körzet területét érintő Kb-Rek-1 általános használatú területek esetében, a természeti értékek védelme érdekében javasolt további módosítás, a legkisebb zöldfelületi átlagérték szigorítása is.

A Fejlesztési Tervlap szöveges munkarésének 4.1.1.1. fejezet legkisebb zöldfelületi átlagértékre vonatkozó táblázatának kiegészítése javasolt a következőképpen (piros kerettel jelölve):

4-1. táblázat: Általános használatok legkisebb zöldfelületi átlagértéke (%)

Általános használatok			Legkisebb zöldfelületi átlagérték (%)
Lakó	Nagyvárosias, telepszerű lakóterület	Ln-T	35
	Nagyvárosias, jellemzően szabadon álló jellegű lakóterület	Ln-3	30
	Kisvárosias, jellemzően szabadon álló, intenzív beépítésű lakóterület	Lk-2	35
	Kisvárosias, telepszerű lakóterület	Lk-T	35
	Kertvárosias, sziluettérzékeny, hegyvidéki lakóterület	Lke-3	55
Vegyes	Mellékközpont területe	Vt-M	15
	Kiemelt jelentőségű helyi központ területe	Vt-H	20
	Intézményterület városias, laza beépítésű része	Vt-2	25
Különleges beépítésre nem szánt	Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű terület	Kb-Rek-1	60*
	Rekreációs célú, jelentős zöldfelületű, korlátozott rendeltetésű terület	Kb-Rek-2	60
	Kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű terület	Kb-Ez	75

* Védett természeti terület esetén 75%

A rekreációs célú, jelentős zöldfelületű területre (Kb-Rek-1) vonatkozó leírás is kiegészítésre kerül az előbbi szigorító előírásnak megfelelően:

„A zöldfelületi intenzitás megtartása érdekében az általános használat szerinti területre vonatkozóan 60% a legkisebb zöldfelületi átlagérték, **védett természeti terület érintettsége esetén 75%.**”.

iv.

KKVB elnöki módosító:

az I/1 Déli pályaudvar fejlesztési akcióterület Mészáros utca menti sávjában gondoskodni szükséges a Duna alatti vasúti alagút nyomvonalának, pajzsindító műtárgyának és felvonulási területének helybiztosításáról az elkészült megvalósíthatósági tanulmány szerint (02 - 4.2. észrevétel);

Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat

02 – 4.2 észrevétel

„A tervkidolgozás folyamatában történt egyeztetésektől eltérően azt tapasztaltuk, hogy az új terv az alábbi esetekben változtatás nélkül vezeti át a korábbi terv (TSZT és így FRSZ) kapcsán az egyeztetések során jelzett általános használatot érintő problémákat:

1. A Mészáros utca menti vasúti területtel kapcsolatban a kerület számára fontos, hogy a terület egy esetleges későbbi telekalakítás/ területcsere kapcsán egyben kezelhető legyen, így kértük az általános használat egységesítését.”

A Fővárosi Önkormányzat csak az általános használat meghatározásán keresztül rendelkezik területbiztosítást eredményező szabályozási jogkörrel -, A településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet szerint csak az alábbi négy témakörben hozhat szabályokat.

„22. § (1) A fővárosi fejlesztési tervben meghatározott településfejlesztési célok megvalósítása érdekében, azzal összhangban fővárosi rendezési szabályzat készül.

(2) A fővárosi rendezési szabályzat a következőket tartalmazhatja:

- a) a főváros teljes közigazgatási területére a beépítésre szánt és a beépítésre nem szánt területek használatának általános jellegét,
- b) az a) pont szerinti területi egységek közül az építési övezetekre és a különleges beépítésre nem szánt övezetekre vonatkozóan alkalmazható szintterületi átlagértéket,
- c) az a) pont szerinti területi egységek közül a nagyvárosias lakóterületre, a településközponti vegyes területre és az intézményi vegyes területre vonatkozóan a kerületi építési szabályzatban alkalmazható legnagyobb beépítési magasságot és
- d) a fővárosi műszaki infrastruktúra elemek területbiztosítását.”

Ugyanakkor a Településtervezési szabályzat az akcióterületek vonatkozásában az alábbiakat mondja ki:

2. § (9) A fejlesztési cél meghatározása mellett céladatként többek között meghatározásra kerülhet:
- h) egyéb infrastrukturális követelmények.

Mivel a Déli pályaudvar teljes területe – I/A és I/B megnevezéssel – ún. Fejlesztési akcióterület besorolással bír, a nagy távlatban várható Duna alatti vasúti alagút pajzsindító műtárgyának és a hozzá kapcsolódó felvonulási területnek a szabadon tartása infrastrukturális követelményként nevesíthető az akcióterületi leírásban, amely alapján az I. kerületi önkormányzat a területre készítendő KÉSZ-ben köteles lesz az erre vonatkozó szabályozásnak eleget tenni.

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A Fővárosi Önkormányzat az FTT-ben csak a területek általános használatát határozhatja meg, ez a Déli pályaudvar esetében speciális, K-Közl-É/Vt-V besorolás, amely kétszintű használatot (Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület/Városcsúszpont terület) jelent, ahol a térszín kötelező közlekedési területhasználata már önmagában garantálja a véleményben foglaltak biztosítását, a pajzsindító műtárgy és a felvonulási terület számára szükséges terület védelmét.

A Márvány utcától délre fekvő I/B Fejlesztési akcióterület leírása azonban kiegészítésre kerül a Duna alatti vasúti alagút pajzsindító műtárgyának és a hozzá kapcsolódó felvonulási területnek a szabadon tartására vonatkozó infrastrukturális követelménnyel, amely alapján a KÉSZ-ben ténylegesen kötelező jelleggel meg kell majd szülessen az építészeti helybiztosítás.

v.

KKVB elnöki módosító:

a IV. kerület hagyományos, városias karakterű belső területén, a metróállomások rágyaloglási távolságán belül a lakásépítés elősegítése érdekében vegyes intézményi (Vi) besorolás helyett a kiemelt jelentőségű helyi központ terület (Vt-H) és a kisvárosias lakóterület (Lk) besorolás differenciált alkalmazása javasolt (02 – 6.29. észrevétel);

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzat Alpolgármestere

6.29.

„A fenti térképen és táblázatban narancssárgával kiemelt területeken a hatályos KÉSZ a lakásszám korlátozását a TÉKA intézményi területekre vonatkozó új szabályozásánál kevésbé szigorúan szabályozza. A BFRSZ által javasolt Vi-1 területfelhasználásban a lakóépületek építésére vonatkozó hatályos kerületi előírások nem lesznek betarthatók, ez kártalanítási igényeket keletkeztethet a későbbiekben. A BFRSZ készítésénél több az FRSZ-ben Vi övezetbe sorolt területnél, ahol már megvalósult, használatba vett lakóterületi fejlesztés Lk, kisvárosias lakóterület területfelhasználásba került átsorolásra az érintett terület (pl.: Káposztásmegyer városrész Sándor István utca és az Aqualiget lakóparkok). Fentiek alapján az 1. és a 2/a. számú területeken a Vi-1 területfelhasználást kérjük Vt-re módosítani a fővárosi tervben. A kért módosítások csatlakoznak a szomszédságban lévő, azonos területfelhasználáshoz, ezért nem eredményeznek mozaikosságot a településszerkezetben.”

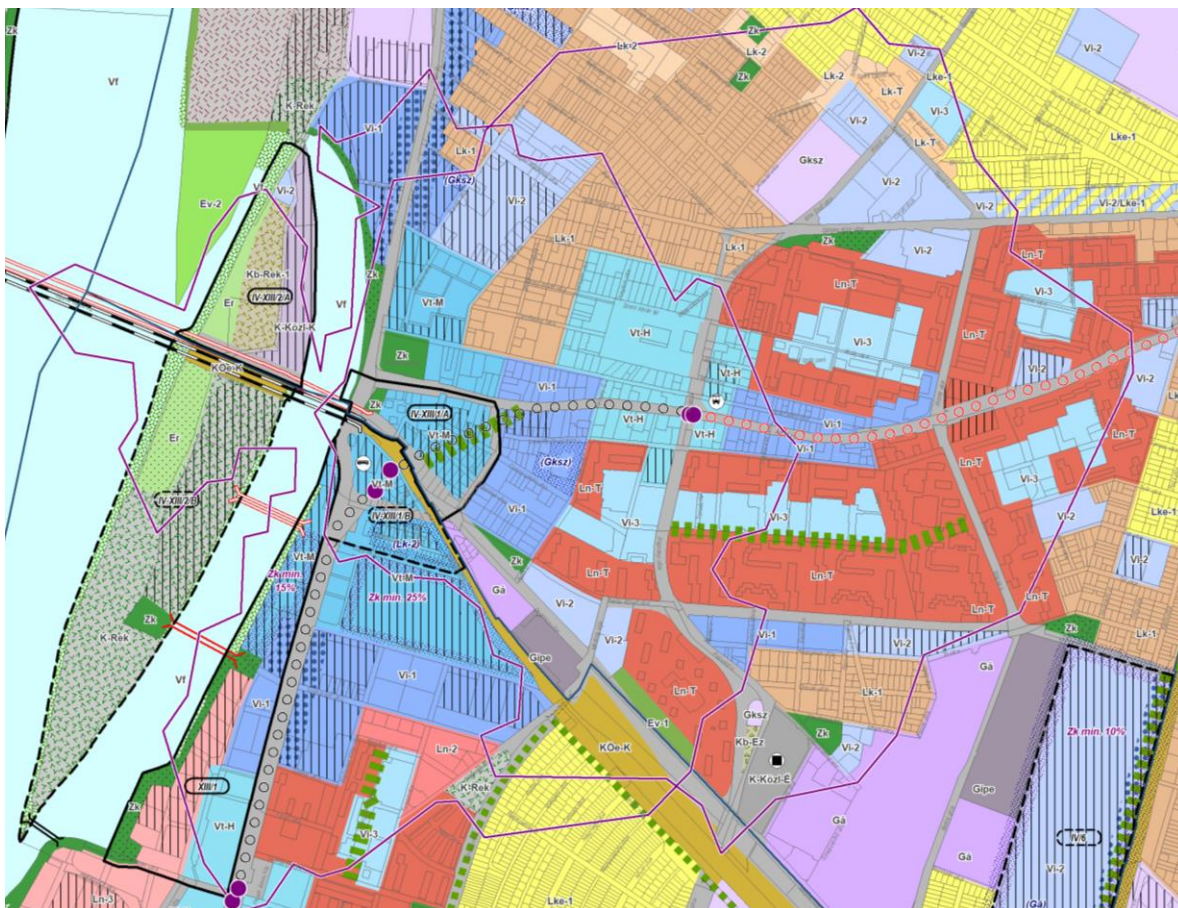
36. Vi lakófunkció szabályozás – Újpest városközpont városrész



	Területbesorolás	Lakófunkció aránya a területen	Jogszabály
Újpest városközpont-1/a	Vi-1/IV-3/1	50% felett	18/2018 (VI.16.) XII. fejezet 38. §
Újpest városközpont-1/b	Vi-1/IV-3/2	50% felett	18/2018 (VI.16.) XII. fejezet 38. §
Újpest városközpont-2/a	Vi-1/IV-3/2	50% felett	18/2018 (VI.16.) XII. fejezet 38. §
Újpest városközpont-2/b	Vi-1/IV-3/3	0%	18/2018 (VI.16.) XII. fejezet 39. §
Újpest városközpont-2/c	Vi-1/IV-3/4	0%	18/2018 (VI.16.) XII. fejezet 39. §
Újpest városközpont-2/d	Vi-1/IV-3/5	0%	18/2018 (VI.16.) XII. fejezet 39. §
Újpest városközpont-3	Vi-2/IV-3/12	0%	18/2018 (VI.16.) XII. fejezet 40. §

Újpest területén a meglévő két metróállomás rágyaloglási távolságán belül a TSZT/FRSZ és ehhez illeszkedve az FTFT/BFRSZ is változatos területhasználatot jelöl ki. Mindkét metróállomás környezete a fővárosi központrendszer kiemelten fontos helyszíne:

- Újpest-központ metróállomás környezete Újpest történeti helyi központja. Az egykor önálló település főtere és a köré szervezett ellátó intézmények Újpest-központ metróállomástól gyalogos távolságon belül elérhetők. A KKVB határozattal összhangban ez a terület helyi központ terület (Vt-H) általános használatba sorolt. A helyi központot Újpest hagyományos kisvárosias lakóterülete veszi körbe északról és nyugatról, ez a terület kisvárosias lakóterület (Lk) besorolású. Keletről csatlakozik a helyi központhoz Újpest lakótelep területe, amely a kialakult állapotnak megfelelően nagyvárosias lakóterület (Ln-T) besorolású.
- A történeti helyi központtól 15 perces gyaloglási távolságra helyezkedik el az M3 metró megépítése miatt egykor szanált és máig rendezetlen terület, amely Újpest-Városcsúcs metróállomás környezete. Újpest-Városcsúcs kiemelten jelentős fejlesztési potenciállal rendelkezik, a jellemzően önkormányzati tulajdonú ingatlanokon akár magasházak is elhelyezhetők. A fejlesztési potenciálhoz illeszkedve a területet fővárosi fejlesztési akcióterületként rögzíti az FTFT. Ez a térség a fővárosi tervezett központrendszerben intermodális mellékközpontként került rögzítésre, mivel az átszállási lehetőség biztosított az országos vasút, a metró, a távolsági buszok és a helyi buszok megállói között. Újpest-Városcsúcs mellékközponti térsége érinti a Károlyi Városcsúcs területét és a szomszédos XIII. kerület területét is, többek között a megkezdett Marina City beruházás helyszínét.
- A két központi helyszín elsődleges összekapcsoló városszerkezeti tengelye az Árpád út. Az Árpád utat Újpest főutcájaként is gyakran említik, az út két oldala hagyományosan vegyes rendeltetésű épületekkel beépített, a köz számára nyitott földszintekkel, üzletudvarokkal, kereskedelmi, szolgáltató helyiségekkel. Az elmúlt évtizedben az Árpád út menti alacsony beépítésű épületállomány egy része magasabb társasházi épületekre cserélődött, az ellátó rendeltetések száma csökkent. Elkészült az Árpád út humanizálása című fejlesztési terv, amely a vegyes hasznosítás és élhető környék fejlesztése érdekében támogatja az út mentén a zöldfelületek bővítését és a gyalogosbarát közterületkialakítást. Az Árpád út mentén a városszerkezeti pozíciónak megfelelően a fejlesztési és rendezési tervek vegyes területhasználatot jelölnek.



FTFT véleményezési dokumentáció Fejlesztési tervlap 1. Területfelhasználás részlete a IV. kerületi metró megállókkal és azok 15 perces gyalogos izokrön görbájével

A módosítási javaslattal érintett terület jelentős részben lakóépületekkel beépített. A véleményben hivatkozott TÉKA előírás¹ a meglévő lakóépületekre nem vonatkozik, azok fennmaradását nem korlátozza.



Módosítási javaslattal érintett terület épületállománya (pirossal a lakóépületek, kékkel az intézményi épületek, lilával a gazdasági (mellék)épületek)



Légi felvétel a módosítási javaslattal érintett területről

Új beépítés számára az Árpád út északi oldalán lévő telektömbben nem áll rendelkezésre építési hely. A teljes telektömb területe kialakult (A József Attila u. 35a. szám alatti földszintes épület helyére is az elmúlt években egy új többszintes társasház épült).

¹ 280/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet. (TÉKA) 20. § (4) Az intézményi vegyes területen elhelyezésre kerülő épületekben a lakórendeltetések összes hasznos alapterülete nem haladhatja meg az 50 százalékot.

Az Árpád út déli oldalán lévő telektömbben az elmúlt években több telek is intenzívebb használattal átépült. A jelenlegi épületállomány ebben a telektömbben is lakóépület domináns. Az Árpád út felőli beépítetlen ingatlanok az M3 metróvonal felszín alatti műtárgyával érintettek, ezeknek a telkeknek a jelentős részét a kialakult használatához illeszkedve közterületként szabályozza a hatályos Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ)².

A Lőrántffy Zsuzsanna utca – Csányi László utca közötti telektömbnek kizárólag azt a részét érinti a módosítási javaslat, amely a KÉSZ-ben Vi-1 jelű építési övezetbe sorolt. Ezzel a telektömbön belülre javasol a módosítási javaslat új általános használat szerinti terület határt, amely így a KÉSZ-ben építési övezethatárt fog jelenteni és a 384/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 23/E. § (6) bekezdése alapján kötelező telekhatárt is. A jelenlegi telekhatárok azonban nem egyeznek meg a kialakult valós használat szerinti telekhatárokkal és a KÉSZ-ben jelölt övezethatárokkal, ezért a tömbön belüli általános használat szerinti terület változás kifejezetten előnytelen.

Ez az Árpád úttal nem szomszédos telektömb, itt központképző rendeltetés egyáltalán nem jelenik meg. Városszerkezeti ez a tömb a tőle délre elhelyezkedő (Csányi László utca, Bocskai utca menti tömbökkel) azonos jellegű, ezért a három tömböt azonosan szükséges besorolni.

Az elmúlt években az Árpád út mentén és a kapcsolódó tömbök területén jellemzően társasházak épültek. Ellátó rendeltetések, amelyek a terület központi szerepkörének alapfeltétele lenne, vagy a városszerkezeti pozícióhoz illeszkedő vegyes funkciók nem kerültek kialakításra, az épületek földszintjén legfeljebb egy-egy kisebb üzlethelyiségnek szánt rendeltetést alakítottak ki³, de a környéken ezt sem mindenhol annak ellenére, hogy a terület „intézményi vegyes” területként szabályozott jelenleg is.



Új beépítésekre példák a módosításra javasolt telektömbök területén

A térség annyira lakórendeltetés dominánssá vált az elmúlt időszakban, hogy a TÉKA előírása szerinti 50%-os lakórendeltetésű összes hasznos alapterület korlátozás elvileg támogatná a terület városszerkezetéhez illeszkedő vegyeségének fejlesztését. A 2023. évi C. törvény (Méptv.) 15. § (2) bekezdése szerint a TÉKA előírás települési szintű érvényesítésének közvetlen következménye okán a települési önkormányzatot kártalanítási kötelezettség emiatt nem terheli az állami főépítész tájékoztatása alapján.

Az elmúlt évek lakásépítései ellenére a Váci út – Virág utca közötti Árpád út menti telektömbök területén a KSH adatai alapján a lakónépesség a két népszámlálás közötti időszakban kismértékben csökkent.

A területet északról határoló Árpád út forgalma a lakóterületekre vonatkozó zajterhelési határértékek jelentős mértékű (10-15 dB-es) túllépését eredményezi. Ennél fogva – az egészséges, élhető lakókörnyezetre vonatkozó követelmények figyelembevételével – a területen új lakóterület kijelölése nem javasolt.

² Újpest Önkormányzat Képviselő-testületének 18/2018 (VI.11.) önkormányzati rendelete Budapest Főváros IV. kerület 3. sz., Újpest Városmag központ városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzatáról

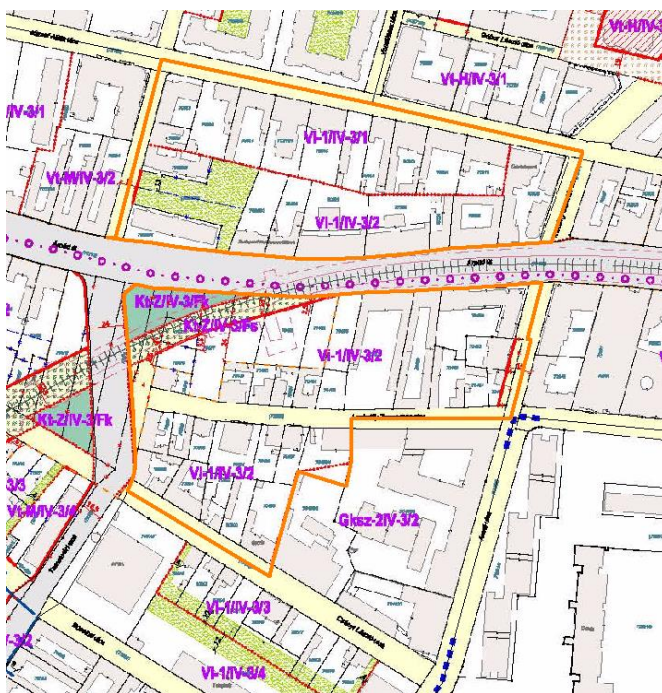
³ A KÉSZ 38. § szerint, jellemzően a közterülettel határos földszint utcavonali szakaszának 30%-án.

A hatályos KÉSZ a módosítási javaslattal érintett területen a közterületek mellett Vi-1/IV-3/1 és Vi-1/IV-3/2 építési övezeteket rögzít, valamint a rendezetlen telekhatár miatt kis részben Gksz-2/IV-3/2 jelű építési övezetet.

A KÉSZ kizárólag az épületek földszintjén tiltja a lakórendeltetést a Vi-1/IV-3 jelű építési övezetekben.

A rögzített építési határértékek terepszint felett közbenső telek esetén 65%-os beépíthetőséget, saroktelek esetén 80%-os beépíthetőséget tesznek lehetővé (terezsint alatt 80%-ot és 100%-ot). Az előírt zöldfelület legkisebb mértéke ezzel arányosítva kifejezetten alacsony, közbenső teleknél 20%, sarokteleknél 10%. A megengedett legnagyobb párkánymagasság 11,0 méter és 14,5 méter.

Az érintett építési övezetekben meghatározott építési határértékek, KÉSZ 2. melléklet részlete:



Hatályos Szabályozási tervlap részlete a módosítási javaslattal érintett terület jelölésével

Vi-1	Beépítési mód	Kialakítható telek legkisebb területe (m ²)		Kialakítható telek megengedett legkisebb szélessége (m)		Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)				Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m ² /m ²)				Beépítési magasság (m) (épület=É párkány=P épület legmagasabb pontja=ÉLP)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	
		K*	S**	K	S	Terepszint felett		Terepszint alatt		Általános (szmá)		Parkolásra fordítható többlet (szmp)		min.	max.	K	S
						K	S	K	S	K	S	K	S				
1. Vi-1/IV-3/1	zártosú (Z)	800	1000	18,0	20,0	65	80	80	100	3,0	3,5	0,8	1,0	P=8,0	P=11,0	20	10
2. Vi-1/IV-3/2	zártosú (Z)	800	1000	18,0	20,0	65	80	80	100	3,5	4,0	1,25	1,5	P=11,0	P=14,5	20	10

A KÉSZ-ben rögzített határértékek meghaladják a TÉKA kisvárosias lakóterületre vonatkozó határértékeit. A TÉKA kisvárosias lakóterületen legfeljebb 60%-os megengedett legnagyobb beépítettséget, 25%-os legkisebb zöldfelületi arányt és 12,5 méteres legnagyobb párkánymagasságot rögzít kisvárosias lakóterületeken. A TÉKA előírásai szerint a kerületi önkormányzat az új KÉSZ készítésekor a TÉKA szerinti esetkörökben kérhet eltérési engedélyt az állami főépítésztől, de a módosítási javaslat szerinti Vi-1 jelű terület Lk-1 jelű területbe átsorolása korlátozást jelenthet, ezzel veszélyeztetve a jogbiztonságot. A TÉKA határértékekkel számítva telkenként a 3,5 – 4,0 általános célú szintterületi mutató nem biztosítható. Ha az új KÉSZ készítésekor ez korlátozást fog jelenteni, akkor a Méptv. esetköre szerint kártalanítási kötelezettséget okozhat.

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

Az újpesti metrómegálló környezete a KKVB elnöki módosító határozattal összhangban településközponti területbe, kisvárosias lakóterületbe és kistrészen intézményi vegyes területbe is sorolt, a városszerkezethez illeszkedő változatos területhasználatúhoz igazodva.

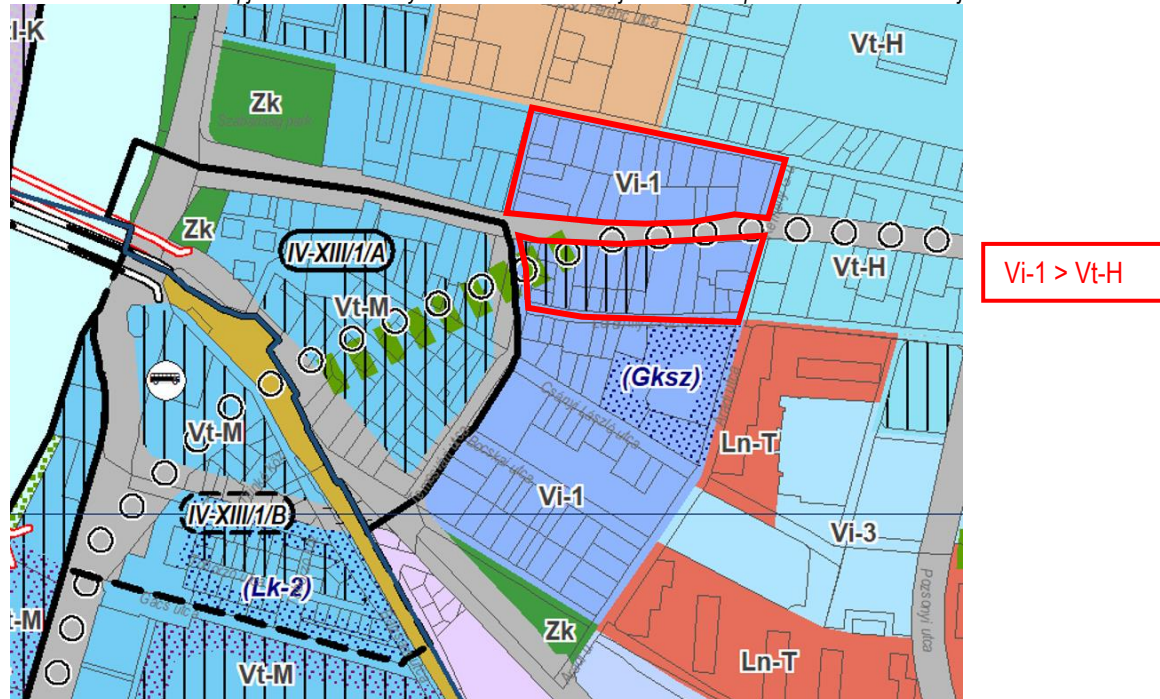
A 6.29. sorszámú észrevételben szereplő terület az Árpád út mentén, a két metrómegálló közötti városszerkezeti tengely, főutca menti telektömbök.

A hatályos KÉSZ-ben meghatározott építési határértékekhez képest korlátozást jelenthet az intézményi vegyes terület kisvárosias lakóterületbe való átsorolása.

Az Árpád út – Lórántffy Zsuzsanna utca menti telektömb, valamint az Árpád út – József Attila u. menti telektömb a KKVB elnöki határozat szerint Vt-H jelű általános használat szerinti területbe kerül besorolásra Újpest-Központ helyi központ részeként, annak ellenére, hogy a területen nincs központképző funkció, illetve nincs a helyi központ bővítését lehetővé tevő releváns építési hely.

A Lórántffy Zsuzsanna utca – Csányi László utca közötti telektömb területén módosítás nem javasolt. Ez az Árpád úttal nem szomszédos telektömb, itt központképző rendeltetés egyáltalán nem jelenik meg. A tömbön belül nem javasolt az általános használat váltása, mert a 384/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 23/E. § (6) bekezdése alapján ez kötelező telekhatárt jelentene. Városszerkezetiileg ez a tömb a töle délre elhelyezkedő (Csányi László utca, Bocskai utca menti tömbökkel) azonos jellegű, ezért a három tömböt azonosan szükséges besorolni.

KKVB elnöki módosító alapján FTFT véleményezési dokumentáció Fejlesztési tervlap 1. Területfelhasználás javasolt módosítása:



vi.

KKVB elnöki módosító:

A nem utcai párkánymagasság esetében a helyi adottságokra reflektáló, rugalmasabb szabályozás javasolt, az V. kerület észrevételének alaposabb feldolgozása szükséges (02 – 7.5. észrevétel);

Belváros-Lipótváros Budapest Főváros V. kerületi Polgármesteri Hivatal Főépítési Iroda

7.5.

BFRSZ - II. fejezet - Egyes területek beépítési magassága

A BFRSZ 7. § (2) bekezdése a nem utcai párkánymagasság értékének változtatási lehetőségéről rendelkezik zárt sorú beépítési mód esetén. Ez ellentmond az FTFT kompakt város településfejlesztési elvnek és az épített örökség értékeinek megőrzését célzó stratégiának. A zárt sorú beépítési mód esetén az udvari homlokzatokhoz kapcsolódó párkánymagasság növelésének 1,0 méterben történő normatív szabályozása teljes mértékben figyelmen kívül hagyja az épületek egyedi jellemzőit, beépítési paramétereit, építészeti értékeit, történeti hitelességét. A jelenleg hatályos fővárosi rendezési szabályzat kellő mértékű keretet ad a kerületi építési szabályzatok számára a részletszabályok kidolgozására, így az udvari párkánymagasság vagy az udvarmagasság értékének meghatározására. Az így kidolgozott szabályok a szükséges léptékben teszik lehetővé az udvari párkánymagasság adott épülethez és jellemző funkcióhoz illeszkedő változtatását.

A B-LKÉSZ olyan komplex, a védett értékek megőrzését és a meglévő rendeltetések feltételeinek javítását célzó szabályozási elvet dolgozott ki az udvari párkánymagasság, az udvarmagasság és az udvari légtérarány optimalizálásával, a benapozási jellemzők figyelembevételével, amelyet a hivatkozott módosítással nem lehetne biztosítani.

A B-LKÉSZ magassági szabályozásának elvi alapját jelentő magassági idom és az abból levezetett udvari párkánymagasság változtatására vonatkozó rendelkezések teljeskörűen igazodnak a hatályos fővárosi rendezési szabályzat szellemiségéhez. A tervezett új szabályozási elem olyan rendelkezést vezetne be, amely általános érvényéből adódóan az épületek egyedi adottságainak figyelmen kívül hagyásával az épületek magassítással járó bővítéseit nem kellő körültekintéssel kezeli, ezáltal a világörökségi terület meghatározó karakterének és egyedülálló tetőtájképének sérüléséhez vezetne.

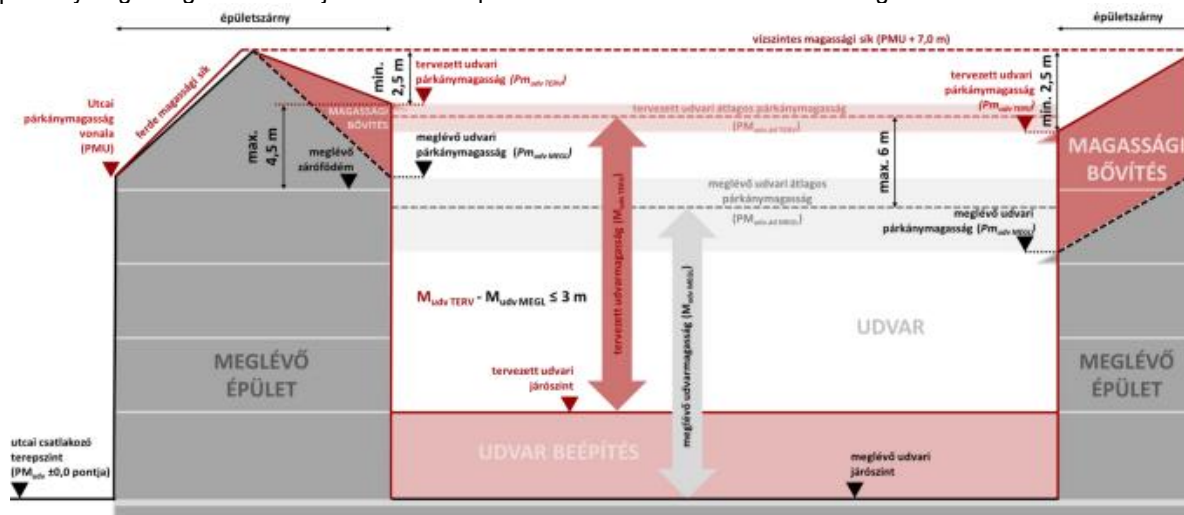
A másik fontos szempont az építészeti és településtörténeti örökség védelme, amelynek keretében a B-LKÉSZ bevezette a szabályozásba az ún. tanúház kategóriát a 19. századi beépítési jellemzők megőrzése érdekében, amelyek esetében a meglévő épület padlasterének magassítással nem járó beépítésére, átalakítására van lehetőség. A tervezett rendelkezés nem tenné lehetővé a fenti célt elérni kívánó szabályozási elem fenntartását, mivel normatív jelleggel szabályozná a nem utcai párkánymagasság értékét, ezért kérem a javasolt szabályozási előírás törlését.

A jelentős építési tartalékkal rendelkező belső városrészek a gyakori átépítések, emelet-ráépítések és tetőtérbeépítések révén folyamatosan sűrűsödnek, zsúfoltságuk nő, ami működési zavarokat okoz, az életterek minőségének romlását eredményezik. E kedvezőtlen folyamat lassítása, a terület arányos érték- és karakterörző fejlesztése Budapest kiemelt városfejlesztési céljai között szerepel. Ennek érdekében hatályos fővárosi rendezési szabályzat magassági szabályozása, az utcai légtérarányok függvényében megállapítandó legnagyobb utcai párkánymagasságok alkalmazásáról rendelkezik.

A hatályos fővárosi rendezési szabályzat viszont törvényi felhatalmazás hiányában nem rendelkezhet az udvari párkánymagasságok szabályozásának keretértékeiről, amelyek ugyancsak kulcselemei a fejlesztési lehetőségek nagyságrendjének. A hatályos belső kerületi KÉSZ-ek tartalmazznak erre vonatkozó részletes, jellemzően udvari légtérarányok figyelembevételén alapuló szabályozást, amelyek azonban jelentős többlet-beépítést tesznek lehetővé a telkek udvaraiban, ami az átszellőzésük, benapozásuk feltételeit rontja, sokszor a tetőformák torzulásához vezet és ezáltal a tetőtájat sértik, összességében a belső városrész kedvezőtlen besűrűsödését eredményezi.

A hatályos B-LKÉSZ szabályozásának számos rendelkezése ösztönzi az udvarok földszint feletti lefedését, ami egyrészen gyakran vezet épített értékek (udvari homlokzatok arányainak, árkádok, díszítések) sérüléséhez, másrészen megváltoztatja az udvari légtérarányokat, épületrészek további magasítását teszi lehetővé. A városszövet túlzott besűrűsödése az érintett területen nagy számban található, műemléki védelem alatt álló értékek környezetében különösen káros, rontja az épített értékek védelmének esélyeit, továbbá veszélyezteti Budapest – közeli magaslatairól, közeli kilátópontokból feltáruló – ikonikus panorámáját és a tetőtájat.

A B-LKÉSZ alapján az V. kerületben a meglévő épület udvari homlokzatát érintő 1 métert meghaladó udvari párkánymagasság növeléssel járó tetőtérbeépítés az alábbiak ábra szerint lehetséges:



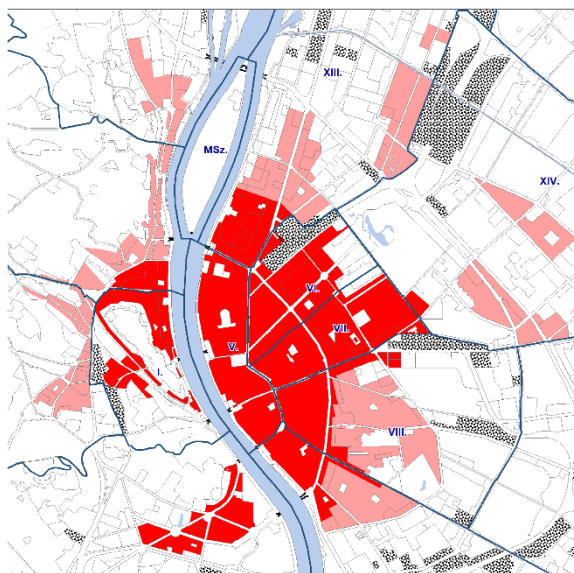
7. melléklet 25. ábra - Meglévő épület udvari homlokzatait érintő magassági bővítés

A B-LKÉSZ az épületállomány és a városkarakter megőrzése érdekében biztosítja, hogy az eredeti, vagy korábban elpusztult tetőformát vissza lehessen állítani, akár az egész tetőszerkezet cseréjekor is.

Az udvari párkánymagasságok bővítéshez kapcsolódó növelés esetén meghatározott mértéket szab a változtatásnak a kedvező udvari téarányok és a megfelelő benapozás megőrzése érdekében, valamint a kedvező „tetőtájkép” érdekében a tetőfelépítményeket a tetőemelet tömegében kell elhelyezni.

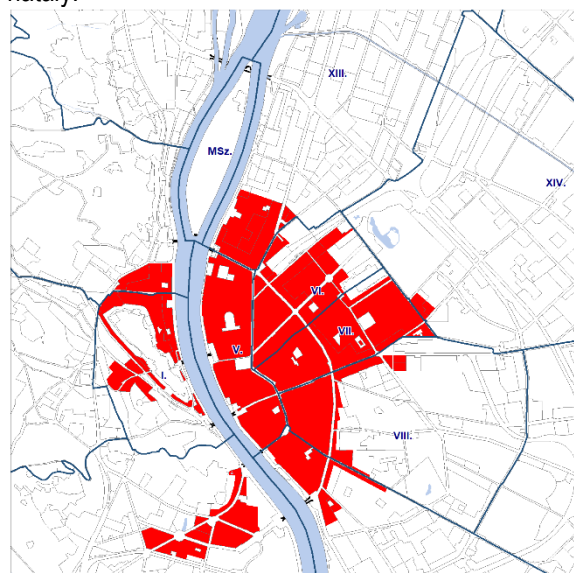
A világörökségi terület meghatározó karakterének és egyedülálló tetőtájképének védelme érdekében a BFRSZ-ben nem indokolt enyhébb általános szabályok alkalmazása a Kiemelten védendő karakterű terület (I. párkánymagassági kategória) területén, azonban a „Karakterörző terület (II. párkánymagassági kategória)” és az „Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)” jelű területeken törlésre javasolt a nevezett, udvari párkánymagasságra vonatkozó rendelkezés.

BFRSZ tervezet szerinti területi hatály:



- Kiemelten védendő karakterű terület (I. párkánymagassági kategória)
- Karakterörző terület (II. párkánymagassági kategória)
- Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)

BFRSZ tervezet javasolt módosítása szerinti területi hatály:



- Kiemelten védendő karakterű terület (I. párkánymagassági kategória)

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A BFRSZ javasolt normatív szabályozása korlátozó, de nem ellentétes az épített étékek védelmének szempontjaival, ellenkezőleg erősíti azt, addig is amíg a tervezett új jogszabályi környezetben az

örökségvédelmi hatóság majd véleményezheti a nemzeti emlékek környezetében a beépítési határértékeket.

Tanulni szükséges az elmúlt évek gyakorlatából, hibáiból, erre a mellékelt fotók néhány példát mutatnak csak be.

A BFRSZ tervezett normatív rendelkezése nem teszi lehetővé meglévő tanúházak padlásterének magasítását, de ez a B-LKÉSZ és a VI. KÉSZ, illetve az V. és VI. kerületi TKR-ek szerint sem lehetséges.

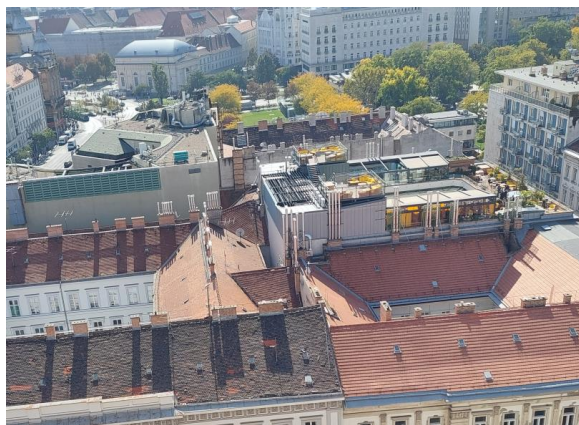
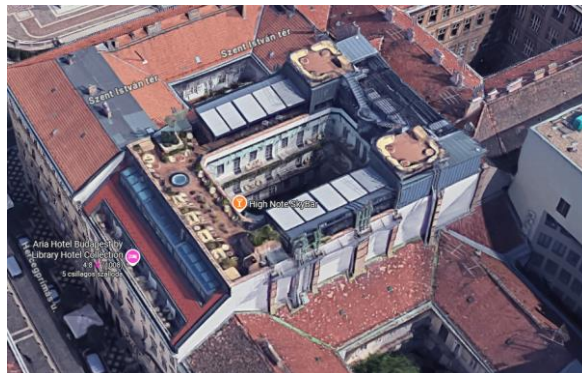
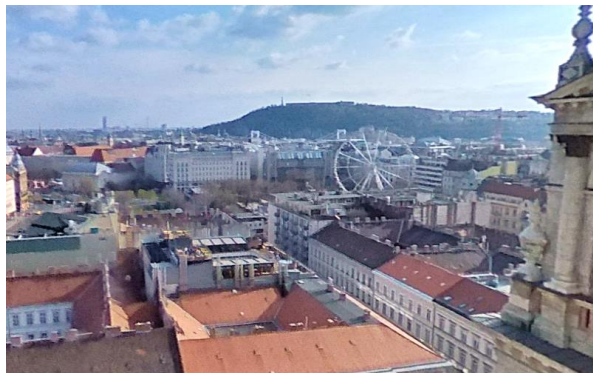
A világörökségi terület meghatározó karakterének és egyedülálló tetőtájképének védelme érdekében a BFRSZ-ben foglalt magassági előírásoknál szigorúbb követelményeket megállapíthat a KÉSZ, azonban nem indokolt enyhébb általános szabályok alkalmazása a Kiemelten védendő karakterű terület (I. párkánymagassági kategória) területén. Az észrevétel alapján a **BFRSZ rendelkezése módosításra kerül**, a BFRSZ „3. Beépítési magassággal kapcsolatos általános rendelkezések” rész alól a nevezett rendelkezés (7. § (2) bek.) átkerül a „4. Az I. és II. párkánymagassági kategória területei” rész alá a 9. § szakasz „(7) Az I. párkánymagassági kategóriájú területen” bekezdésbe c) pontként az alábbiak szerint.

„(7) Az I. párkánymagassági kategóriájú területen:

- a) az épület párkánymagassága a 6. mellékletben meghatározottak figyelembevételével sem lehet nagyobb az adott épülethez csatlakozó magasabb épület közterület felőli párkánymagasságánál;
- b) a Duna-part menti épületsor meglévő épületeinek párkánymagassága nem növelhető, kivéve a 14. §-ban foglalt eseteket,
- c) **zárt sorú beépítési mód esetén a nem utcai párkánymagasság értéke – a 2. mellékletben foglalt tervlap és a 6. melléklet 1. pontjában foglaltak figyelembevételével – az udvari homlokzat teljes hosszán 1,0 méterrel növelhető.**”

MELLÉKLET

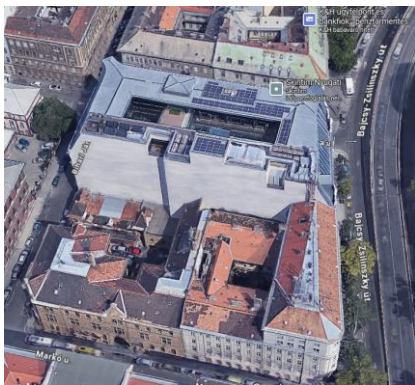
1. Kedvezőtlen példák udvari épületszárnyak településképi szempontból zavaró kialakításai



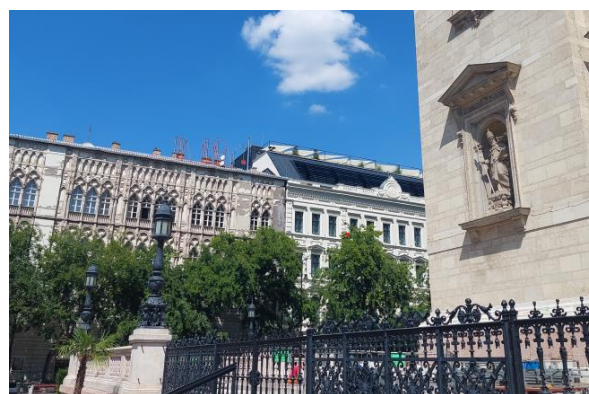
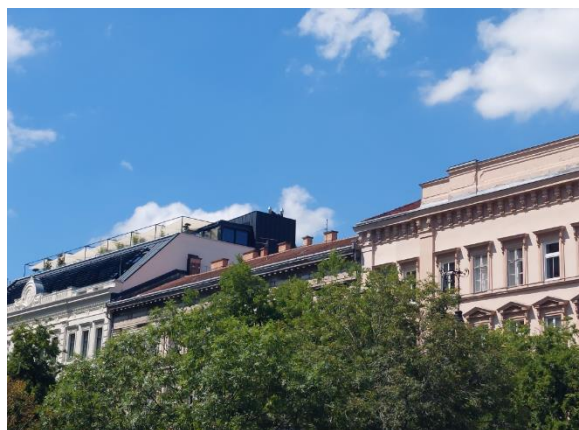
Bp., V. ker. Hercegprímás utca 3.– Világörökségi területen, az egyik leglátogatottabb magaslati kilátóhely (Bazilika erkélye) közvetlen közelében lévő telken túlmagasított udvari épületszárnyak, a tetőtájat teljes mértékben figyelmen kívül hagyó tetőkialakítás. Kedvezőtlen látványa nagy területen érvényesül.



Bp., V. ker. Kálmán Imre utca 19. – Az udvari épületszárnyak magasítása közterületről nem látszik ugyan, de tetőtájat zavaró, a belső használati terek komfortját is rontó túlépítés.



Bp., V. ker. Bajcsy Zsilinszky utca 78. – Az udvari épületszárny túlzott magassága, a tetőzet kialakítása nagyobb területről látható zavaró településképet eredményez.

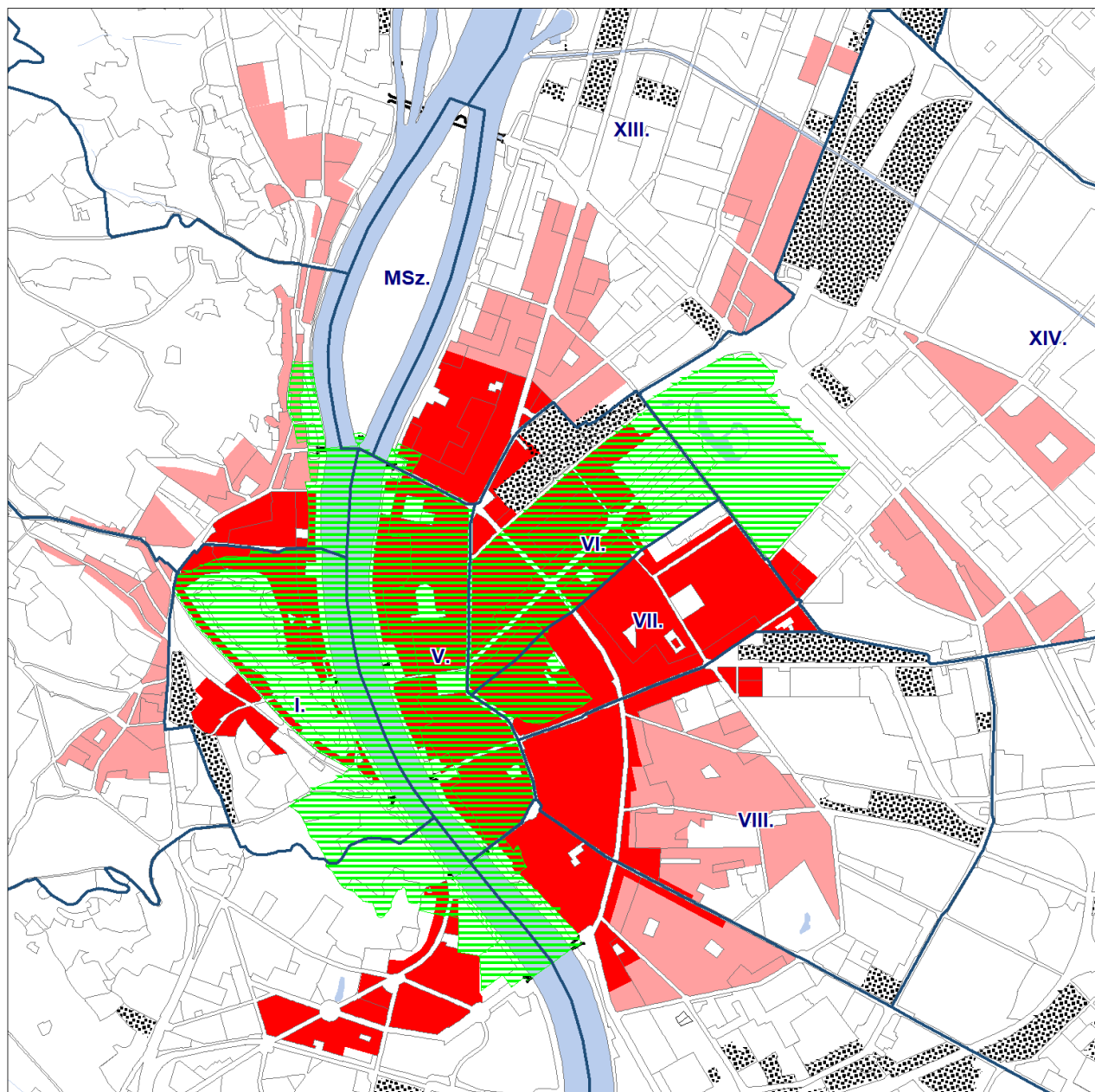






Szent István térről, Bazilika erkélyéről zavaró tetőmagasítás



Hold utca, Szent István tér, Andrássy út –Telek közepén felmagasított párkányú épületrészek okoznak zavaró látványt a tetőtájban védett és területrészek közterületein is.

2. Térképi lehatárolások



-  Kiemelten védendő karakterű terület (I. párkánymagassági kategória)
-  Karakterőrző terület (II. párkánymagassági kategória)
-  Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)
-  Világörökségi terület

3. B-LKÉSZ kivonat:

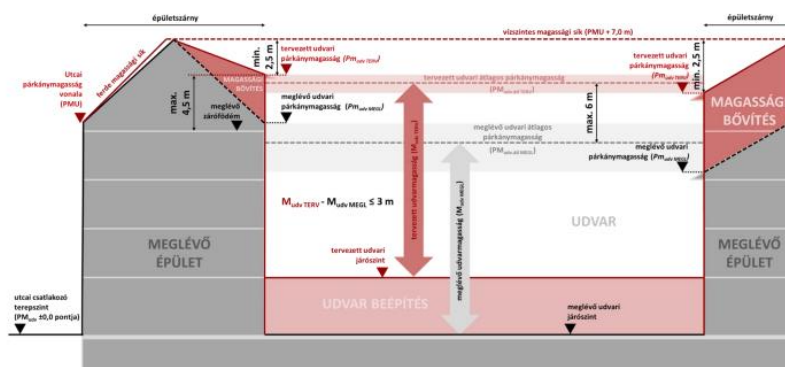
„75. udvarmagasság (Mudv) az udvari átlagos párkánymagasság és az udvari járószint vagy üvegtetős lefedés magasságának különbsége [m] (7. melléklet 23. ábra);

77. udvari átlagos párkánymagasság (PMudv.átl.) az udvart határoló, telken lévő épületrészek udvari párkánymagasságainak vízszintes kiterjedésük szerint súlyozott átlaga [m];

56. § (1) *Meglévő épület tetőzetének legfeljebb 1 méteres utcai és udvari párkánymagasság növeléssel járó beépítése, átalakítása esetén*

- a) az átalakítás csak értékvizsgálati dokumentáció alapján végezhető,
b) legfeljebb kétszintes önálló rendeltetési egység, vagy két új önálló - az alsó építményszinttel összekapcsolható - építményszint létesíthető,
c) a lakástól eltérő rendeltetés csak lakóépülettől eltérő funkciójú épület esetén létesíthető,
d) az udvarok téarányára vonatkozó 62. §-ban foglalt szabályokat nem kell alkalmazni.

57. § (1) Meglévő épület udvari homlokzatát érintő 1 métert meghaladó udvari párkánymagasság növeléssel járó tetőtérbeépítés az udvarok téarányára vonatkozó 62. §-ban foglalt szabályok együttes betartása mellett az alábbiak szerint lehetséges (7. melléklet 25. ábra):



7. melléklet 25. ábra - Meglévő épület udvari homlokzatait érintő magassági bővítés

- a) az átalakítás csak értékvizsgálati dokumentáció alapján végezhető,
b) az **újronnan létrejövő** tervezett és a **meglévő udvari átlagos párkánymagasságok különbsége nem lehet nagyobb 6 méternél**, és
c) az **újronnan létrejövő** tervezett és a meglévő udvarmagasságok különbsége nem lehet nagyobb 3 méternél, és
d) a tervezett udvari párkánymagasság és a vízszintes magassági sík közötti távolság legalább 2,5 méter legyen, és;
e) a tervezett udvari párkánymagasság és a meglévő épület zárófödémének távolsága csak **az épület teljes átépítése**, vagy rendeltetési módjának megváltoztatása **esetén lehet több 4,5 méternél**.

62.§ (1) Meglévő épület átépítése esetén a (2)-(7) bekezdés szerinti udvari térarányokra vonatkozó előírásoknak együttesen kell teljesülnie.

(2) Az udvarszélesség - amennyiben a Szabályozási Terv, a XVIII. fejezet, vagy a 9. melléklet szerinti kiegészítő előírások másként nem rendelkeznek - nem lehet kisebb.

- a) legfeljebb 21 méteres udvari átlagos párkánymagasság esetén 6 méternél,
b) 21 métert meghaladó udvari átlagos párkánymagasság esetén 8 méternél,

(3) Az udvar alapterülete - amennyiben a Szabályozási Terv, a XVIII. fejezet, vagy a 9. melléklet szerinti kiegészítő előírások másként nem rendelkeznek - nem lehet kisebb

- a) legfeljebb 21 méteres udvari átlagos párkánymagasság esetén a telek területének 15%-ánál, b) 21 métert meghaladó udvari átlagos párkánymagasság esetén a telek területének 20%-ánál. (4) Amennyiben a kialakult állapot szerint az udvarszélesség nem éri el a (2) bekezdés szerinti méretet, vagy az udvar alapterülete nem éri el a (3) bekezdés szerinti méretet, úgy - az utólagos felvonó létesítés kivételével - az udvar szélességi méretei és alapterülete tovább nem csökkenthetők.

(5) Meglévő épület udvari homlokzatát érintő 1 métert meghaladó térfal-magasítással vagy legalább egy teljes építményszinttel járó 57. § szerinti bővítése esetén az udvarmagasság értéke (7. melléklet 24. ábra) nem lehet nagyobb

- a) lakórendeltetést tartalmazó épület esetében, az udvar alapterülete négyzetgyökének 2,5-szeresénél,
b) lakótól eltérő rendeltetés esetében, az udvar alapterülete négyzetgyökének 3-szorosánál

(6) Az (5) bekezdésben foglalt előírást nem kell figyelembe venni, amennyiben

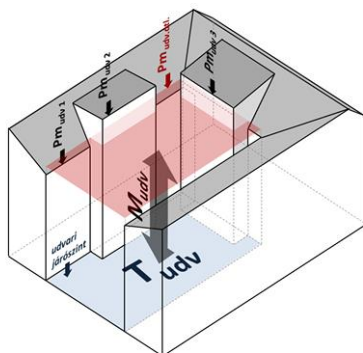
a) a meglévő udvar alapterülete kisebb, mint 50 m², vagy

b) a meglévő udvararány a 3 értéket meghaladja, vagy

c) ha a meglévő udvar légudvarnak számít.

(7) A 34. § szerinti új udvarcsatlakozás kialakítása esetén az (5) bekezdés szerinti számítás során az udvar alapterületét a szomszéd csatlakozó udvarának alapterületével együtt, de legfeljebb 50 m² többlettel kell figyelembe venni.

63.§ (4) Új épület létesítése esetén az udvarmagasság értéke (7. melléklet 24. ábra) nem lehet nagyobb a) lakórendeltetést tartalmazó épület esetében az udvar alapterülete négyzetgyökének 2-szeresénél, b) egyéb rendeltetés esetében az udvar alapterülete négyzetgyökének 2,5-szeresénél.



MEGLÉVŐ ÉPÜLET ESETÉN

Lakó rendeltetés $M_{udv} \leq 2,5 \sqrt{T_{udv}}$

Lakótól eltérő rendeltetés $M_{udv} \leq 3 \sqrt{T_{udv}}$

ÚJ ÉPÜLET ESETÉN

Lakó rendeltetés $M_{udv} \leq 2 \sqrt{T_{udv}}$

Lakótól eltérő rendeltetés $M_{udv} \leq 2,5 \sqrt{T_{udv}}$

7. melléklet 24. ábra - Udvarok kialakítása – udvarmagasság meghatározása –

Véleményezésre kiküldött BFRSZ tervezet rendelkezése:

„7. § (2) Zárt sorú beépítési mód esetén a nem utcai párkánymagasság értéke – a 2. mellékletben foglalt tervlap és a 6. mellékletben foglalt tervlap figyelembevételével – az udvari homlokzat teljes hosszán 1,0 méterrel növelhető.”

vii.

KKVB elnöki módosító:

a BFRSZ tervezetében a közúti közlekedési területek (Köu) esetében a forgalomcsillapítás elősegítése érdekében szerepeltetni javasolt, hogy a közúti gépjármű-forgalom rendelkezésére álló felületek csökkenthetők az útügyi műszaki előírások figyelembevételével (02 – 7.6. észrevétel);

Belváros-Lipótváros Budapest Főváros V. kerületi Polgármesteri Hivatal Főépítési Iroda
02 – 7.6.észrevétel

„A BFRSZ közúti közlekedési területre vonatkozó előírásait, a forgalomcsillapítás elősegítése érdekében javaslom kiegészíteni az alábbi ponttal:

„A rendszeres közúti gépjárműforgalom számára rendelkezésre álló felület a közúti közlekedési területen (KÖu) a forgalomcsillapítás érdekében csökkenthető, különösen a közúti sávok számának és keresztmetszeti kialakítására vonatkozóan az irányadó útügyi műszaki előírások figyelembevételével.”

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény a 8. §-ban az alábbiakat mondja ki:

(1) A közúti közlekedéssel összefüggő

a) állami és önkormányzati feladatok:

1. a közúti közlekedés tervezése, fejlesztése, szabályozása és ellenőrzése,
2. a közúti közlekedés szervezeti és működési feltételeinek meghatározása,
3. a közúthálózat fejlesztése, fenntartása, üzemeltetése;

10. § (1) A közúti közlekedést a személy- és áruszállítási szükségletek alapján, a nemzetgazdasági, valamint a terület- és településfejlesztési tervekkel összhangban kell fejleszteni.

Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény a 23. § az alábbiakat mondja ki:

(4) A fővárosi önkormányzat feladata különösen:

1. törvényben vagy kormányrendeletben meghatározott kiemelt forgalmú vagy országos közúti közlekedésben fontos szerepet játszó főútvonalak, sugár- és gyűrűirányú közutak, kiemelt tömegközlekedési csomópontok, kiemelt közparkok és közterek kezelése, fejlesztése, üzemeltetése, valamint ezeken a területeken a közterület-felügyelet működtetése, illetve a főváros teljes területén a forgalomtechnikai kezelői és üzemeltetői feladatok ellátása, forgalomszervezés.

23. (5) A kerületi önkormányzat feladata különösen:

1. helyi közutak, közterek és parkok kezelése, fejlesztése és üzemeltetése;

A fenti jogszabályok szerinti feladatellátás keretében a Fővárosi Önkormányzat a felelős az FTT-ben KÖu általános használat szerinti besorolással rendelkező útvonalak fejlesztéséért is, amely a sávszám növelését vagy csökkentését is jelentheti, ezért a BFRSZ-ben erre vonatkozó szabály megalkotása nem szükségszerű, de lehetséges a kerületi javaslat figyelembevételével, az alábbiak szerint:

1918. §

(1) A rendszeres közúti gépjárműforgalom számára rendelkezésre álló felület a közúti közlekedési területen (KÖu) a forgalomcsillapítás érdekében csökkenthető, különösen a közúti sávok számára és keresztmetszeti kialakítására vonatkozóan, az irányadó útügyi műszaki előírások figyelembevételével.

(2) A rendszeres közúti gépjárműforgalom a közúti közlekedési területen (KÖu) belül kizárólag az 1. mellékletben foglalt tervlapokon jelölt Településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút (KÖu-4) besorolású területeken szüntethető meg.

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A módosító javaslat alapján a BFRSZ tervezetének 8. *Közúti közlekedési területek (KÖu)* fejezete **a fentieknek megfelelően kiegészítésre kerül** a vonatkozó törvényekben a Fővárosi Önkormányzat számára meghatározott feladattal.

viii.

KKVB elnöki módosító:

a VI/1 Nyugati pályaudvar fejlesztési akcióterületen önálló C területrészként jelenjen meg a Podmaniczky park térbeli lehatárolással és a minimálisan biztosítandó zöldfelület nagyságának megjelölésével, ugyanakkor a beépíthetőség túlzott, a tőkebevonási lehetőségeket veszélyeztető mértékű korlátozása nem javasolt (02 – 8.15-8.19. észrevétel);

Budapest Főváros VI. kerület Terézváros Önkormányzata
8.15.

„Fejlesztési terv II. kötet Cselekvési program
VI/1 Nyugati pályaudvar akcióterület véleményezése
Módosítási javaslat

264. oldal - Akcióterületek időtáv és kategória szerint térkép

Problémafelvetés: A jelenlegi VI/1/B akcióterület egybe vonja a vasúti infrastruktúra fejlesztési területét és a Podmaniczky park területét.

Javaslat: Javasoljuk a vasúti infrastruktúra területi helyének kijelölését és megkülönböztetését VI/1/B jelöléssel, a fennmaradó a Podmaniczky út mentén elterülő fejlesztési területet VI/1/C akcióterületként jelölni - a Podmaniczky Park szerepeltetésével. Ezen akcióterület lehatárolása: Az Eiffel tér, a Dózsa György út, a Podmaniczky út és a vasúti területek (28224/15 telekrendezése évtizedes távlatban késik) közötti terület.

A VI/1/C akcióterület egyeztetéseket követően építési övezet (Vt-V, és Vi-1) marad, de a beépítés lehetőségét a vasúti, közmű infrastruktúra fejlesztéséhez, és a csatlakozó eklektikus városrész rehabilitációjának figyelembevételéhez kell kötni.

A VI/1/B változatlan, megosztott közlekedési, városközponti és intézményi besorolással kerül kijelölésre.

Javaslataink arra az igényre épülnek, hogy a jelenlegi akcióterületek A-B-C területre átdolgozása megtörténik. A továbbiakban alkalmazásra javasolt mutatókat kérjük ennek figyelembevételével kezelni abban az esetben is amennyiben a területbontás nem történik meg.

8.16.

Fejlesztési terv II. kötet Cselekvési program
VI/1 Nyugati pályaudvar akcióterület véleményezése
Módosítási javaslat 281. – 282. oldal – VI/1 Nyugati pályaudvar

• Az akcióterület egyes építési telkei esetében a maximálisan létesíthető parkolószám nem haladhatja meg a TÉKA normarendszere alapján számított érték 50%-át.

Kérjük a bekezdést törölni.

Magyarázat:

A 419Kr. 4. melléklete értelmében a helyi építési szabályzat állapítja meg „.... az építési övezetre és az övezetre a beépítési módot, az építési helyet, a megengedett legnagyobb beépítettséget, a megengedett legnagyobb beépítési magasságot, a legkisebb zöldfelületi mértéket, a közműellátás és gépjármű-elhelyezés követelményeit, valamint az elhelyezhető és tiltott rendeltetéseket,”

A BFRSZ hivatkozott szabályai a TÉKA által újonnan biztosított helyi adottságokhoz igazodó szabályozás jogkörét elvonja a kerületi önkormányzatoktól jogalap nélkül. A hivatkozott szabályozási jogkörökbe a járművek elhelyezésének szabályozása nem esik bele.

8.17.

Módosítási javaslat 281. – 282. oldal – VI/1 Nyugati pályaudvar

A jelenlegi domináns funkciók kibővítése, a kiegyensúlyozott kompakt városszerkezetet elősegítő komplex, vegyes fejlesztések megvalósítása a cél elsősorban iroda és lakórendeltetésekkel, valamint az ezeket kiegészítő egyéb rendeltetésekkel. Az „A” és „B” akcióterület Városközponti területén minimum 20, maximum 200 lakás/ha, a „B” akcióterület Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű területen maximum 120 lakás/ha lakás sűrűséget kell biztosítani, ahol a hektár adat a teljes területre számított érték (a közlekedési területekkel, zöldterületekkel és alapintézményi területekkel együtt).

Helyében:

• A jelenlegi domináns funkciók kibővítése, a vasúti infrastruktúra fejlesztése mellett a kiegyensúlyozott kompakt városszerkezetet elősegítő komplex, vegyes fejlesztések megvalósítása. A cél elsősorban iroda és lakórendeltetésekkel, valamint az ezeket kiegészítő egyéb rendeltetésekkel. A terület fejlesztési lehetőség a vasúti közlekedési infrastruktúra fejlesztéshez kötött. Az „A” „B” és „C” akcióterület Városközponti területén a vasúti infrastruktúra fejlesztés megvalósítását követően, maximum 100 lakás/ha, a „C” akcióterület Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű területen maximum 80 lakás/ha lakás sűrűséget kell biztosítani, ahol a hektár adat a teljes területre számított érték (a közlekedési területekkel, zöldterületekkel és alapintézményi területekkel együtt)

Az esetleges vágányfelülépítések területén megvalósítható lakásszám ügyében a jelenlegi ismeretek alapján nem lehet rendelkezni. Kérjük ennek meghatározását, és a FTT későbbi módosításában kezelni.

8.18.

Fejlesztési terv II. kötet Cselekvési program

V/1 Nyugati pályaudvar akcióterület véleményezése

Módosítási javaslat 281. – 282. oldal – V/1 Nyugati pályaudvar

Kérjük a jelenleg hatályos 35/2020. (VI. 25.) ö. (KÉSZ-2) szabályozási rendelkezések alkalmazását átvezetni a legkisebb zöldfelületi arány kialakításának mutatójában.

- A „B” jelű akcióterület esetében a helyi adottságok figyelembevételével településközponti vegyes (Vt-V) területen lakóépület elhelyezése esetén 25% legkisebb zöldfelületi arány biztosítandó az építési telken.

Helyében:

- A „B” és „C” jelű akcióterület esetében megvalósult vasúti infrastruktúra fejlesztést követően, a helyi adottságok figyelembevételével településközponti vegyes (Vt-V) területen lakóépület elhelyezése esetén 60% legkisebb zöldfelületi arány biztosítandó az építési telken szükséges

8.19.

Fejlesztési terv II. kötet Cselekvési program

V/1 Nyugati pályaudvar akcióterület véleményezése

Módosítási javaslat

281. oldal – VI/1 Nyugati pályaudvar táblázat

A KÉSZ-2 szabályozásban jelenleg is 2 ha jelölt közkert területi igényét kérjük átvezetni.

A: 9,1 ha Városközpont terület (Vt-V), melyből min. 1,65 ha Közpark Közkert (Zk) Helyében:

A: 9,1 ha Városközpont terület (Vt-V), melyből min. 2 ha Közpark Közkert (Zk)

8.20.

Fejlesztési terv II. kötet Cselekvési program

V/1 Nyugati pályaudvar akcióterület véleményezése

Módosítási javaslat

A táblázatban a „C” jelű akcióterület esetében is jelenítsék meg a Vt-V területeken kijelölt, minimum 3 hektáros Zk területigényt (hasonlóan ahogy az „A” jelű terület esetében)

C: 9,6 ha Városközpont terület (Vt-V),

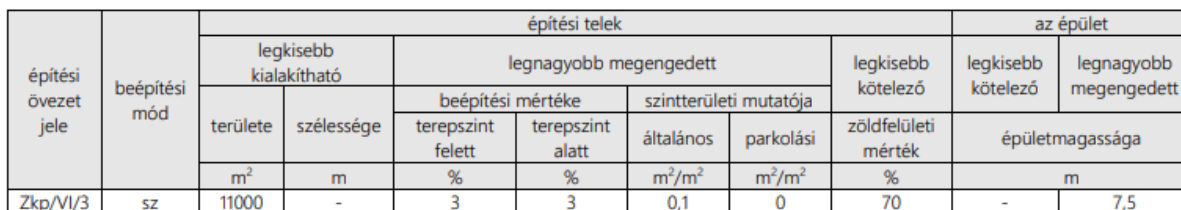
Helyében:

C: 9,6 ha Városközpont terület (Vt-V), melyből min. 3 ha Közpark Közkert (Zk)

A módosítási javaslattal érintett terület magját képező, a jelenleg a Magyar Nemzeti Vagyongazdálkodási Zrt. (MNV) üzemeltetésében lévő ingatlanok a vasútüzemhez kapcsolódó létesítmények elbontása (2007) óta gyakorlatilag használaton kívül állnak. A VI. kerületi önkormányzat a kb. 4,3 hektáros területre döntés-előkészítő tanulmánytervet⁴ készített. A tanulmánytervben vizsgált terület közel fele, 2,0 hektár közpark besorolású, a többi kb. 2,3 hektár nagyságú terület beépítésre szánt terület.

A döntés-előkészítő tanulmánytervben közölt szabályozási javaslat:

⁴ PODMANICZKY PARK döntés-előkészítő tanulmány II. kötet – Javaslatok, 2023. május <https://terezvaros.hu/terezvaros-portal/methods/fmFrontendControl/getFile?key=3H5NxAoIAZ4ctwe43EMD6YuOz5NH9Ds6Wp66URhehP5HFDfGli>




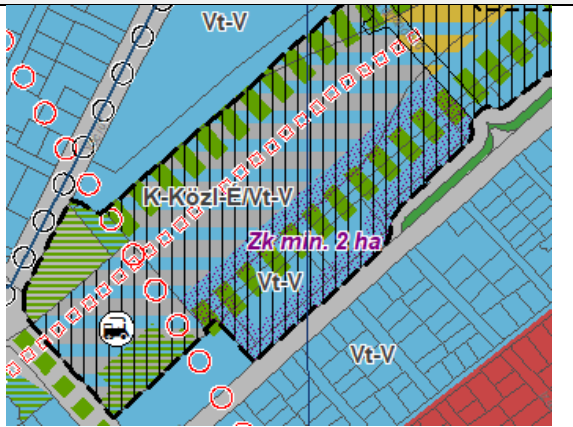
forrás: Podmaniczky park döntés-előkészítő tanulmány II. kötet – Javaslatok 2023 c. tanulmányterv

Módosítási javaslat

27

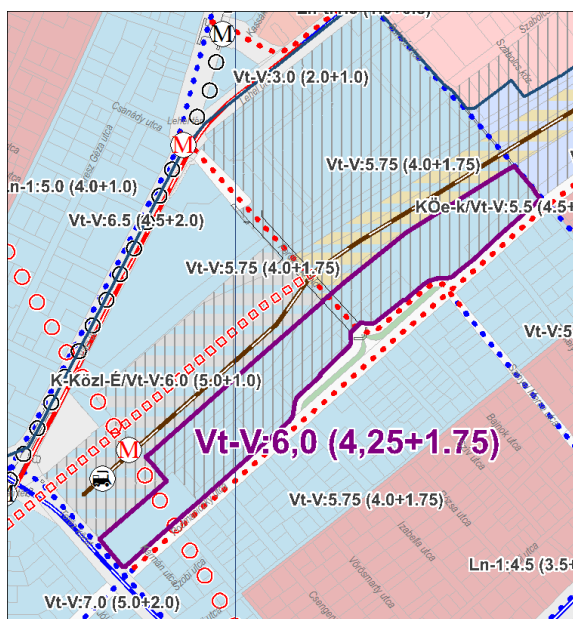
módszertana komplex területhasználatokat kezel. Az akcióterületi leírás ugyanakkor a következőképpen kerül kiegészítésre: „B: 9,6 ha Városmegyei terület (Vt-V), melyből min. 2 ha egybefüggő Közpark Közkert (Zk)”.

A zöldterületre vonatkozóan a minimálisan biztosítandó zöldfelület nagyságát a TÉKA 70%-ban határozza meg, amit nem indokolt tovább szigorítani, ezért nem szükséges célértéket meghatározni erre vonatkozóan az akcióterületen. A Vt-V területre az akcióterület már jelenleg is tartalmaz zöldfelületi célértéket: „A „B” jelű akcióterület esetében a helyi adottságok figyelembevételével településközponti vegyes (Vt-V) területen lakóépület elhelyezése esetén 25% legkisebb zöldfelületi arány biztosítandó az építési telken.”

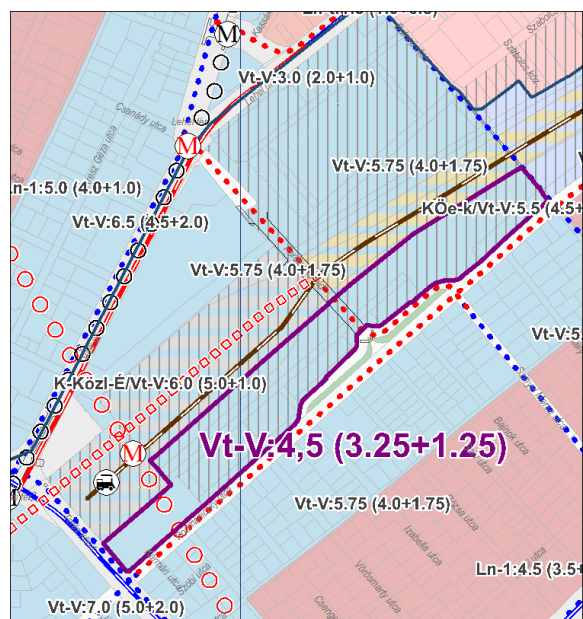
Véleményezési dokumentáció	Javasolt módosítás
	

A Vt-V általános használat szerinti terület nagysága 87885,5 m², melyből min. 2 ha zöldterület kell kiszabályozni az új javaslat alapján, így a beépítésre szánt terület nagysága ~23 %-kal csökken. A hatályos KÉSZ szerinti paraméterek figyelembevétele mellett ezért a BFRSZ-ben a szintterületi átlagértéket **VT-V:4,5 (3,25+1,25)** értékben javasolt meghatározni.

Véleményezési dokumentáció - BFRSZ



Javasolt módosítás - BFRSZ



ix.

KKVB elnöki módosító:

a VII. kerületi Százház park területe továbbra is közpark (Zk) területbe sorolása javasolt (02 – 9.1. észrevétel);

Budapest Főváros VII. Kerület Erzsébetvárosi Polgármesteri Hivatal

9.1.

Hivatkozva a Fővárosi Településterv véleményezési eljárás tárgyában Hivatalunkhoz érkezett FPH059/13-33/2025 azonosító számú megkeresésére véleményezésünket az alábbiakban foglaljuk össze:

• A Budapest VII. kerület, Verseny utca - Thököly út - Dózsa György út által határolt tömbön belül meglévő „Százház utcai park” Ln-1/2 építési övezetbe tartozik, azonban a megküldött Fővárosi Településtervben Zk jelöléssel került feltüntetésre. Az övezeti besorolás megváltoztatását nem javasoltuk, nem kértük, ezért kérjük ennek javítását, és az eredeti - jelenleg meglévő - övezeti besorolással ellátni az ingatlant.

Jelenleg:



A terven tévesen jelölt:




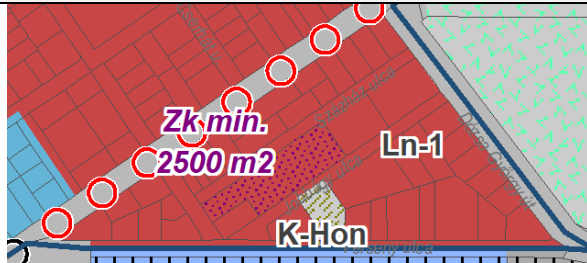
A módosítással érintett 32874 hrsz.-ú telek a hatályos TSZT-ben beépítésre szánt terület, Nagyvárosias, magas intenzitású, jellemzően zártosú, zártudvaros beépítésű lakóterület (Ln-1) területfelhasználási egységbe sorolt. A területen a közelmúltban közcélú zöldfelület létesült, amely funkció megőrzése az Erzsébetváros Önkormányzatának elképzelései között is szerepel. Ugyanakkor a teljes építési telek közpark (Zk) általános használat szerinti területbe sorolása jelentős vagyonvesztéssel járna.



Az Erzsébetvárosi Önkormányzattal 2025.07.17-én történt egyeztetésen megerősítésre került, hogy az Önkormányzat támogatja a zöldterület (közcélú zöldfelület) kijelölését a telek több mint felén, mintegy 2500 m² nagyságban. Mivel jelenleg még nincsenek végleges tervek a teljes telek hasznosítására vonatkozóan, ezért javasolt a zöldterület kijelölést rugalmasan kezelni az FTT-ben.

Módosítási javaslat

A Százház utca menti 32874 hrsz.-ú telek területén a Fejlesztési tervlapon a véleményezési dokumentációban jelölt közpark (Zk) általános használat szerinti terület helyett „Zk min. 2500 m²”, a KÉSZ-ben kötelezően kijelölendő zöldterület kerül jelölésre, az Ln-1 általános használat szerinti területen.

Véleményezési dokumentáció	Javasolt módosítás
	

x.

KKVB elnöki módosító:





a IX. kerületi Közvágóhíd térségében, a Vágóhíd utca mentén és a tervezett Népliget vasúti megállóhely környezetében a kötőtpályás közlekedési infrastruktúrára való tekintettel magasabb szintterületi átlagértékek indokoltsága a kerületi észrevételek fényében tovább vizsgálendő (02 – 10.3. észrevétel);

Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzata


10.3.

„2. Szintterületi mutatók

b. Kerületi igények A Kerület jövőbeni fejlődése érdekében az új Budapest Főváros Rendezési Szabályzatában meghatározott maximálisan építhető szintterületi értékek növelését kérjük a mellékelt táblázatban jelzett helyeken és mértékben:

Övezet meghatározása	Budapest Főváros Rendezési Szabályzata szerinti értékek	A Kerület által kért értékek	Övezet meghatározása	Budapest Főváros Rendezési Szabályzata szerinti értékek	A Kerület által kért értékek
	1.75 (1.25+0.5)	3.0 (2.0+1.0)		4.25 (3.0+1.25)	6.25 (5.0+1.25)
	2.5 (1.75+0.75)	4.0 (2.75+1.25)		4.0 (2.75+1.25)	4.4 (3.15+1.25)

1. Tervezett Népliget vasúti megállóhely környezete

Övezet meghatározása	Budapest Főváros Rendezési Szabályzata szerinti értékek	A Kerület által kért értékek		általános funkcionális használat szerinti szintterület (m ²)	építhető parkolási célú szintterület (m ²)
	1.75 (1.25+0.5)	3.0 (2.0+1.0)	hatályos KSZT	187 467	-
			BFRSZ	224 661	89 864,5
			Tartalék KSZT-hez képest	37 194	89 864,5
			Tartalék kialakult állapothoz képest	197 342	n.a.
			Kerületi vélemény szerinti értékekkel számítva		
			Kerületi igény sz.	359 458	179 729
			Tartalék KSZT-hez képest	171 990	179 729
			Tartalék kialakult állapothoz képest	332 139	n.a.
			BFRSZ módosítási javaslat szerinti növekmény	+134 797	-

A 17,97 hektáros terület jelentős része jelenleg beépítetlen (a kialakult szintterület a területen összesen ~ 27 300 m²). A terület nagyrészen az egykori Katonai Műszaki Főiskola sporttelepe működött, melynek felszámolásakor az épületek elbontása mellett a sport funkció is megszűnt, a terület jelenleg használaton kívüli (38236/786 hrsz.-ú telek). A terület Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzat Képviselő-testületének Budapest, IX. ker. „M5 felüljáró melletti terület” Budapest, IX. Üllői út - Ecseri út - Gyáli út - MÁV vasútvonal által határolt terület kerületi szabályozási tervéről szóló 37/2003. (XI. 7.) önkormányzati rendelete (KSZT) hatálya alá tartozik.

A BFRSZ 45,0 méteres legmagasabb ponttal magasház létesítését is lehetővé teszi a területen. A hatályos KSZT csak 16,0 méteres építménymagasságot enged a területen.

A BFRSZ véleményezési dokumentációja szintterületi átlagértékként az 1.75 (1.25+0.5) értéket rögzíti a területen.

Ez 224 661 m² általános funkcionális használat szerinti szintterületet tesz lehetővé. A hatályos KSZT összesen 187 467 m² szintterület elhelyezését engedi a területen. A Vi-2 jelű általános használat szerinti területen a BFRSZ biztosítja a hatályos KSZT szerint építhető szintterület elhelyezhetőségét, több mint 37 ezer m² szintterület tartalékot biztosítva a hatályos KSZT előírásaihoz képest.

Az Ecseri út – Üllői út menti teleksávban az épületállomány egyrésze kialakulnak tekinthető, ezen a területen ~ 72 300 m² szintterület elhelyezését teszi lehetővé a KSZT, figyelembe véve a telkeken belüli védőtávolságokat, épületeket, rendeltetéseket és beültetési kötelezettséggel érintett területet.

A 38236/484 hrsz.-ú (gyorsétterem, benzinkút, üzlet), a 38236/13 hrsz.-ú (Szent Kereszt templom) és a 38236/170 hrsz.-ú (Eötvös Loránd Tudományegyetem Bárczi Gusztáv Gyógypedagógiai Kar) ingatlanok az Ecseri út metrómegálló 300 méteres gyaloglási távolságán belül helyezkednek el.

Jelentős fejlesztési potenciállal a 38236/786 hrsz.-ú telek (112 086 m² alapterületű) beépítetlen terület rendelkezik. Itt a hatályos KÉSZ 10 408 m² alapterülettel zöldterületet jelölt ki. A Szabályozási tervlapon jelölt építési hely összesen 38 677 m² alapterületű, amelyen belül közműlétesítmények védőtávolságait is jelöli a tervlap. Ezen a területen a BFRSZ véleményezési dokumentációjában meghatározott szintterületi átlagérték alapján ~152 000 m² szintterület létesíthető.

A módosítási javaslat szerint a BFRSZ-ben meghatározott szintterületi átlagérték emelés (3.0 (2.0+1.0) az általános célra építhető szintterületet növelné **224 661 m²-ről 359 456 m²-re**. A városszerkezeti illeszkedéseket és a környezetet figyelembe véve az Ecseri út – Üllői út menti teleksávban a 72 300 m² szintterület nagyságrendi növekedése nem lenne kedvező, a többlet fejlesztési potenciál a 38236/786 hrsz.-ú telekre összpontosulhatna, ahol így a fejlesztési volumen közel duplájára nő, ~ 254 000 m²-re. Ez a **hatályos 1,0 m²/m² szintterületi mutató helyett 2,25 m²/m² szintterületi mutató értéket jelent.**

Az átlagérték növelése kialakult állapothoz képest ~ 332 100 m² általános célra építhető többlet szintterületet jelent, amely a közlekedési rendszer szempontjából ellátható, mivel a terület a nem túl terhelt Ecseri úti metró megálló légvonalban mért 500 m-es körzetén belül helyezkedik el. Továbbá körirányú villamos kapcsolat is javítja az ellátást, amelyet a tervezett Népliget vasúti megállóhely agglomerációs elérhetőséggel fog kiegészíteni.

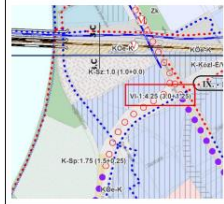
Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A kerületi véleményben javasolt szintterületi átlagérték növelése azonosíthatóan egy nagyterjedésű fejlesztési területre összpontosul, amelyre nem állnak rendelkezésre részletes előzménytervek, a szintterületi átlagérték módosítása jelen eljárás során nem javasolt. Javasolt a területre a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet szerinti telepítési tanulmányterv készítése, amely ismerteti a fejlesztési célt és azzal összhangban az infrastruktúrára és a környezetre gyakorolt hatásokat (ideértendő a fővárosi műszaki infrastruktúra fejlesztési szükségességét is). Megalapozott módosítási döntés kizárólag ezek ismeretében hozható.



Módosítási javaslattal érintett terület (sárga kontúrral) légi felvételen lehatárolva

2. Közvágóhid térségében

Övezet meghatározása	Budapest Főváros Rendezési Szabályzata szerinti értékek	A Kerület által kért értékek
	4.25 (3.0+1.25)	6.25 (5.0+1.25)

	általános funkcionális használat szerinti szintterület (m ²)	építhető parkolási célú szintterület (m ²)
hatályos KÉSZ	106 845	44 519
BFRSZ	146 062	60 859
Tartalék KÉSZ-hez képest	39 216	16 340
Tartalék kialakult állapothoz képest	130 649	n.a.
Kerületi vélemény szerinti értékekkel számítva		
Kerületi igény sz.	243 435	60 859
Tartalék KÉSZ-hez képest	136 590	16 340
Tartalék kialakult állapothoz képest	228 023	n.a.
BFRSZ módosítási javaslat szerinti növekmény	+97 375	-

A 4,87 hektáros terület jelentős része az OBI áruház által igénybe vett terület (24 529 m², a kialakult szintterület a területen összesen ~ 15 400 m²). A terület Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzat Képviselő-testületének Budapest, IX. kerület „KVASSAY ÚT ÉS KÖRNYÉKE” (Kvassay út - H7- HÉV vonal - Könyves Kálmán körút - vasúti terület által határolt terület) Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 1/2019. (I. 18.) önkormányzati rendelete (KÉSZ) hatálya alá tartozik.

A BFRSZ 65,0 méteres legmagasabb ponttal magasház létesítését is lehetővé teszi a területen. A hatályos KÉSZ 18,0 és 45,0 méteres épületmagasságot enged.

A BFRSZ véleményezési dokumentációja szintterületi átlagértékként 4.25 (3.0+1.25) értéket rögzíti a területen.

Ez 146 062 m² általános funkcionális használat szerinti szintterületet tesz lehetővé. A hatályos KÉSZ összesen 106 845 m² szintterület elhelyezését engedi a területen.

A Vi-1 jelű általános használat szerinti területen a BFRSZ biztosítja a hatályos KÉSZ szerint építhető szintterület elhelyezhetőségét, több mint 39 ezer m² szintterület tartalékot biztosítva a hatályos KÉSZ előírásaihoz képest.



Módosítási javaslattal érintett terület (sárga kontúrral) légi felvételen lehatárolva

Jelentős fejlesztési potenciállal a Hajóállomás utca mentén lévő 38086/68-266 hrsz.-ú telkek (10 086 m² alapterületű) rendelkeznek, a terület további részei az OBI áruház átépítése (38041/3 hrsz.-ú telek), vagy a terület funkcióváltása esetén rendelkezhet potenciállal.

Tehát a 4,87 hektáros területen belül a reálisan beépíthető terület ~1 hektár, valamint átépíthető a ~2,5 hektáros kereskedelmi célú terület. Ez azt jelenti, hogy az ~146 ezer m² szintterület 3,5 hektáryi területre sűrítendő, ami **4,17-es** szintterületi mutató értéket jelent (a hatályos KÉSZ ebből **3,0** értéket biztosít a területeken).

A módosítási javaslat szerint a BFRSZ-ben meghatározott szintterületi átlagérték emelés (6.25 (5.0+1.25) az általános célra építhető szintterületet növelné 146 062 m²-ről 243 435 m²-re. Ez a fejlesztendő területen **7,0 feletti** szintterületi mutató eredményezhetne (a hatályos KÉSZ 3,0 értéke helyett), amelyhez még hozzáadódik a parkolási


célra fordítható szintterület. A kialakult állapothoz képest ~ 228 000 m² általános célra építhető többlet szintterületet jelent. A terület „IX/1 – Volt Nagyvásártelep” fővárosi fejlesztési akcióterület része.

Az 5.0 érték a legmagasabb Szf érték, amit a BFRSZ alkalmaz, összesen 49 hektáron a teljes város területén. Ebből 25 hektár kétszintű területhasználattal rögzített, itt az 5.0 értékből 2.0 kizárólag közlekedési célra vehető igénybe (Józsefvárosi pályaudvar és Nyugati pályaudvar részterületein). Az 5,0 Szf értékek a Göncz Árpád városközpont északi egységén (Vt-M általános használat), a Teréz körút – Podmaniczky út – Bajcsy-Zsilinszky út által határolt sűrűn beépített belvárosi tömb területén (Vt-V általános használat), valamint a Margit körút – Tölgyfa utca – Árpád fejedelem út környékén sűrűn beépített belvárosi tömbök területén került rögzítésre (Vt-V általános használat). Vi-1 jelű általános használat szerinti területen a BFRSZ legmagasabb Szf értéke 4.0, amelyhez arányosan 1.75 Szp érték tartozik.

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A kerületi véleményben javasolt szintterületi átlagérték növelése azonosíthatóan egy nagyterjedésű fejlesztési területre összpontosul, amelyre nem állnak rendelkezésre részletes előzménytervek, a szintterületi átlagérték módosítása jelen eljárás során nem javasolt. Javasolt a területre a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet szerinti telepítési tanulmányterv készítése, amely ismerteti a fejlesztési célt és azzal összhangban az infrastruktúrára és a környezetre gyakorolt hatásokat (ideértendő a fővárosi műszaki infrastruktúra fejlesztési szükségességét is). Megalapozott módosítási döntés kizárólag ezek ismeretében hozható.

3. Vágóhid utca mentén

Övezet meghatározása	Budapest Főváros Rendelet szerinti értékek	A Kerület által kért értékek	általános funkcionális használat szerinti szintterület (m ²)	építhető parkolási célú szintterület (m ²)
	2.5 (1.75+0.75)	4.0 (2.75+1.25)	hatályos KÉSZ BFRSZ Tartalék KÉSZ-hez képest Tartalék kialakult állapothoz képest	233 219* 239 420 6 201 166 652
* a hatályos KÉSZ a Vi-2/IX-V/45/B-1 jelű építési övezetet a Haller park zöldterületén belül jelöli ki 3 968 m ² -rel a hatályos TSZT/FRSZ tartalmával ellentétben. Jelen számításnál a teljes Vi-2/IX-V/45/B-1 jelű építési övezet figyelembevételre kerül.			Kerületi vélemény szerinti értékekkel számítva	
			Kerületi igény sz.	376 232
			Tartalék KÉSZ-hez képest	143 012
			Tartalék kialakult állapothoz képest	303 464
			BFRSZ módosítási javaslat szerinti növekmény	+136 812
				171 015
				68 821
				n.a.
				+68 406

A 13,68 hektáros terület jelentős része kialakult, intézményekkel és lakóépületekkel beépült (a kialakult szintterület a területen összesen ~ 72 800 m²). A terület Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzat Képviselő-testületének Budapest, IX. kerület „VÁGÓHÍD UTCA ÉS KÖRNYÉKE” Soroksári út - Haller utca - Fehér Holló utca - (38283/8) Hrsz-ú közterület - Szent László Kórház 38283/5 Hrsz telekhatára - Könyves Kálmán körút - Albert Flórián út - Ferencvárosi Pályaudvar - MÁV Budapest-Kelebia vasútvonal által határolt terület Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 34/2017. (XII. 22.) önkormányzati rendelete, valamint „Dél-pesti Centrum és környéke” Budapest IX. kerület, Haller utca - Nagyváradi tér - Albert Flórián út - Könyves Kálmán körút - Szent László kórház telekhatára (38283/5 hrsz.) - (38283/8) hrsz-ú közterület - Fehérholló utca által határolt terület Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 15/2019. (VI. 28.) önkormányzati rendelete hatálya alá tartozik (együtt KÉSZ).

A BFRSZ véleményezési dokumentációja szintterületi átlagértékként 2.25 (1.75+0.75) értéket rögzíti a területen. Ez 239 420 m² általános funkcionális használat szerinti szintterületet tesz lehetővé. (A hatályos KÉSZ hasonló értéket, összesen 233 219 m² szintterület elhelyezését engedi a területen, azzal együtt, hogy a Haller park zöldterületéből 3 968 m²-t Vi-2 jelű építési övezetben rögzíti a hatályos TSZT/FRSZ előírásaival ellentétben.) A Vi-2 jelű általános használat szerinti területen a BFRSZ biztosítja a hatályos KÉSZ szerint építhető szintterület elhelyezhetőségét, ~6 200 m² szintterület tartalékot biztosítva a hatályos KÉSZ előírásaihoz képest.

A területen jelentős fejlesztési potenciállal 3 telek rendelkezik (összesen 43 445 m², 38283/6, 38286/5, 38286/6 hrsz.-ek), ebből 2 jelenleg is beépített. A két beépített ingatlan (38286/5, 38286/6 hrsz.-ek) a TSZT/FRSZ szerint különleges egészségügyi terület, az FTFT/BFRSZ dokumentációja javasolja a területet Vi-2 általános használat szerinti területbe sorolni, az átépíthetőség támogatása érdekében.



Tehát az általános használat szerinti területen belül rendelkezésre álló szintterületi tartalék jelentős részt ezen a három ingatlanon építhető el. A három ingatlanon a hatályos KÉSZ összesen ~122 200 m² általános célú szintterületet tesz lehetővé. A kialakult ~9 900 m²-hez képest több mint 112 ezer m² növekmény lehetséges, amely további ~6200 m²-rel növelhető a BFRSZ véleményezési dokumentációja szerint.

Módosítási javaslattal érintett terület (sárga kontúrral) légi felvételen lehatárolva, a jelentős fejlesztési potenciállal rendelkező terület sárga sraffozással jelölve)

A módosítási javaslat szerint a BFRSZ-ben meghatározott szintterületi átlagérték emelés (4,0 (2,75+1,25) az általános célra építhető szintterületet növelné **239 420 m²-ről 376 232 m²-re**. Ez a fejleszthető három telken átlag 6,0 feletti szintterületi mutató eredményezhetne (a hatályos KÉSZ **3,0 és 2,5 értéke helyett**), amelyhez még hozzáadódik a parkolási célra fordítható szintterület. A Vágóhid utca ezen szakasza és környéke jellemzően 3-5 szintes épületekkel beépült környezet. Ebben a szomszédsági helyzetben a 3 telekre az átlag **6,0 környéki szintterületi mutató** túlzó fejlesztési potenciált tenne lehetővé.

A módosítási javaslattal érintett általános használat szerinti terület környezetében kapacitív tervezett közösségi közlekedési megállóhelyet nem tartalmaz az FTFT/BFRSZ. A fejleszthető területtől ~500 méterre érhető el meglévő metró-, villamos megálló. A terület nem része egyik fővárosi fejlesztési akcióterületnek sem.

Hatályos kerületi rendelet szerinti szmá értékek:



4-5 körüli szintterületi mutatóval rendelkező beépítések:



Metrodom City Home



Akadémia Garden



City Pearl



Metrodom Green

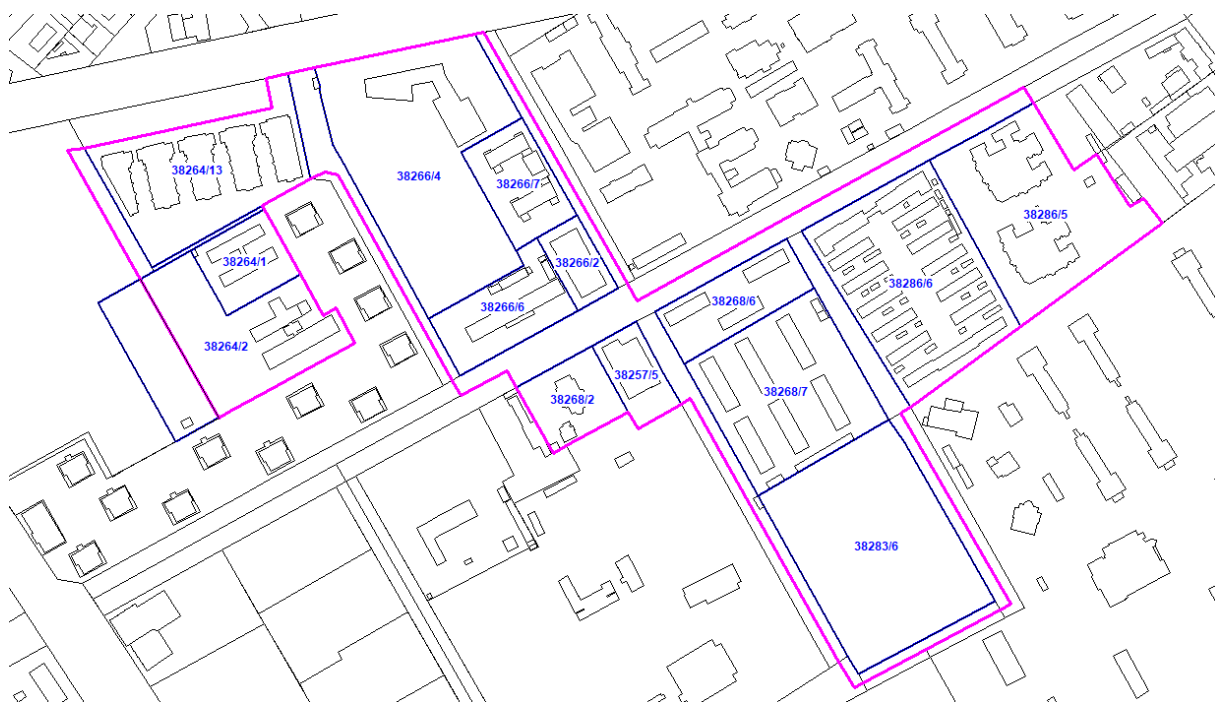
Részletes kimutatás az általános használat szerinti terület által érintett ingatlanokra vonatkozóan:

földhivatali nyilvántartás				FTFT/BFRSZ		Hatályos KÉSZ	
hrsz	földrészlet	épület	terület	Vi-2	Zkp	Rendelet száma	Építési övezet jele
38264/13	kivett lakóház, udvar, garázs	lakóépület	10893	10893	0	34/2017. (XII. 22.)	Vi-2/IX-V/45/B-1
38264/2	óvoda	intézményi épület	12612	8644	3968	34/2017. (XII. 22.)	Vi-2/IX-V/45/B-1
38264/1	orvosi rendelő, udvar	lakóépület	3187	3187	0	34/2017. (XII. 22.)	Vi-2/IX-V/45/B-1
38266/4	művelődési központ	intézményi épület	17919	17919	0	34/2017. (XII. 22.)	Vi-2/IX-V/45/A
38266/6	lakóház, udvar, gépkocsitároló	lakóépület	4687	4687	0	34/2017. (XII. 22.)	Vi-2/IX-V/45/A
38266/7	bölcsőde	intézményi épület	4007	4007	0	34/2017. (XII. 22.)	Vi-2/IX-V/45/A
38266/2	kultúrház, hotel	intézményi épület	1967	1967	0	34/2017. (XII. 22.)	Vi-2/IX-V/45/A
38268/2	templom, parókia, gazdasági épület, udvar	intézményi épület	3303	3303	0	34/2017. (XII. 22.)	Vi-2/IX-V/47/B
38257/5	beépített terület	intézményi épület	2392	2392	0	34/2017. (XII. 22.)	Vi-2/IX-V/47/B
38268/6	lakóház, udvar	lakóépület, gazdasági épület	4494	4494	0	15/2019. (VI. 28.)	Vi-2/IX-H/47/F-1
38268/7	lakóház, udvar	lakóépület, gazdasági épület	11600	11600	0	15/2019. (VI. 28.)	Vi-2/IX-H/47/F-1
38283/6	beépítetlen terület	-	16277	16277	0	15/2019. (VI. 28.)	Vi-2/IX-H/47/F-2
38286/6	lakóház, udvar, gazdasági épület	lakóépület	14217	14217	0	15/2019. (VI. 28.)	K-Eü/IX-H/47/J-1
38286/5	egyéb épület, óvoda, udvar	intézményi épület	12952	12952	0	15/2019. (VI. 28.)	K-Eü/IX-H/47/J-1

Citromsárga kiemeléssel jelölve a jelentős változással érintett ingatlanok.

A 38264/1, a 38264/2, 38286/6, a 38286/5 hrsz.-ú ingatlanok fejlesztése szükséges, a használaton kívüliség és alulhasznosítottság okán. Az ingatlanok fejlesztése elősegíti a magasabb színvonalú alapvető humán infrastruktúra biztosítását, illetve megállítaná a terület szlömösödését. Ezeknek az ingatlanoknak a jelenlegi beépítettsége viszonylag alacsony, ezért itt indokolt szintterületi tartalékot biztosítani a jövőbeli fejlesztési lehetőségek számára.

Helyszínrajz a helyrajzi számokkal:




Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A hatályos KÉSZ és a kialakult állapot figyelembevételével javasolt a Vi-2 általános használat szerinti terület szintterületi átlagértékét 2.5 (1.75 + 0.75) értékről 3.25 (2.25 + 1.0) értékre emelni. Ezzel elegendő szintterületi tartalékot biztosítva a területen szükséges olyan ingatlanfejlesztések számára, amelyek elősegítik a magasabb színvonalú alapvető humán infrastruktúra biztosítását (óvoda bővítés), illetve támogatják a két kórházi együttes közötti önkormányzati telkek értéknövelt fejlesztését a szlömösödés megállítása érdekében.

Szám		Építhető szintterület (m ²)		
Szf	Szp	Szf	Szp	
1,75	0,75	239 420	105 585	BFRSZ véleményezési dokumentáció szerint
2,25	1,0	307 826	136 811	BFRSZ véleményezési dokumentáció módosításának tervezői javaslata
2,75	1,25	375 230	175 975	BFRSZ véleményezési dokumentáció módosításának kerületi javaslata

A javasolt 2.25 Szf érték a kialakult állapothoz képest ~ 235 000 m², a hatályos KÉSZ-hez képest ~74 600 m² szintterület bővítést tesz lehetővé.

4. Középső Ferencváros

Övezet meghatározása	Budapest Főváros Rendezési Szabályzata szerinti értékek	A Kerület által kért értékek	
	4.0 (2.75+1.25)	4.4 (3.15+1.25)	

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

Az Ln-1 jelű általános használat szerinti területen a véleményezési dokumentációban rögzített szintterületi átlagérték módosítása indokolt. A BFRSZ véleményezési dokumentációja is biztosítja az FRSZ-ben meghatározott értékeket, melyekhez képest azonban a hatályos KÉSZ szerint építhető szintterület értékei jelentősen magasabb értékűek lettek meghatározva. A hatályos KÉSZ-ben biztosított szintterületi építési lehetőség a karakterszabványt igénylő terület túlépítését teszi lehetővé az élıtelenség és az értékvédelem rovására. A kialakult állapotot tekintve (eddig épített szintterület (kb.: 1 450 000 m²)), további tartalékot (kb. 123 723 m²) biztosít a BFRSZ véleményezési dokumentációja. A hatályos KÉSZ azonban az FRSZ képest több mint 400 ezer további építhető szintterületet tett lehetővé. A területen a foghíj telkek beépítése, az épületek bontása és új építése, a meglévő épületek bővítése folyamatos, jelenteg is számos építés van folyamatban, illetve az e-építés alapján számos építési engedélyt kiadtak már a területen. A 2.75 szintterületi átlagérték érvényesítése a területen jelentős korlátozást jelentene, amely kapcsán a Méptv. szerinti kártalanítási esetkör is felmerülhet. Figyelembe véve a hatályos KÉSZ alapján kiadott engedélyeket és az előkészített fejlesztéseket a károkozás elkerülése érdekében indokolt a terület általános funkcionális használat szerinti szintterületi átlagértékét (szf) 2.75-ről 3.25-re emelni. Ez nem éri el a hatályos KÉSZ szerint jelenleg építhető szintterületi tartalékot, de biztosítja a folyamatban lévő fejlesztések megvalósíthatóságát.

A parkolási szintterületi átlagérték az összes Ln-1 jelű általános használat szerinti területen 1.0 értékűként kerül rögzítésre a BKK véleményével összhangban, így a terv metodikájához illeszkedve ezen a területen is.

Fentieknek megfelelően a véleményben jelzett Ln-1 jelű általános használat szerinti területen a **4.0 (2.75+1.25) szintterületi átlagérték 4.25 (3.25+1.0) értékre módosul.**

xi.

KKVB elnöki módosító:

a X. kerületi Kőbányai út mentén a Népliget városi parkterületét (Zv) javasolt kiterjeszteni a 38440/61 hrsz. telkére a KÉSZ-szel összhangban (02 – 11.6. észrevétel);

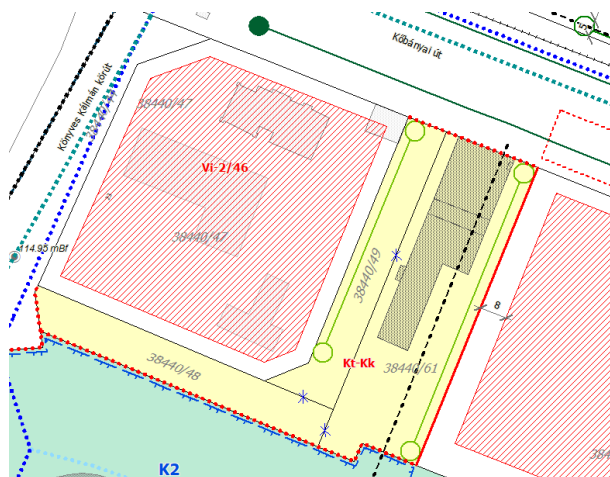
Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzat Képviselő-testülete

13.6.

„A Kőbányai úttól délre lévő területeken már megvalósult és folyamatban lévő fejlesztések vannak, ezért a lovasáruházig javasoljuk, hogy az „Új lakó rendeltetés kizárása környezeti terhelés alapján” jelölés levételét.”

A jelzett 38440/61 hrsz.-ú telek a Népliget és a Kőbányai út túloldalán távlatban kialakítandó kulturális negyed közti gyalogos és zöldfelületi kapcsolat biztosítását hivatott szolgálni. Az ingatlan elhelyezkedése, területi kiterjedése miatt egy zöldfelületekkel kísért gyalogos tengely, sétány létesítésére alkalmas, amellyel be tudja tölteni a neki szánt szerepet.

A telek bár közvetlen kapcsolódik a Népligethez, annak nem része, a X. kerületi építési szabályzat „Kerületi jelentőségű közút területként (Kt-Kk) szabályozza.



Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzat kerületi építési szabályzatának részlete

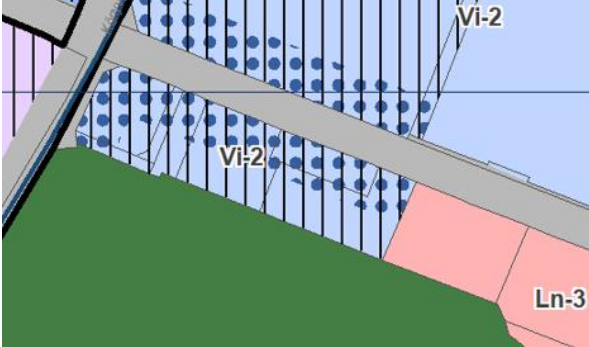
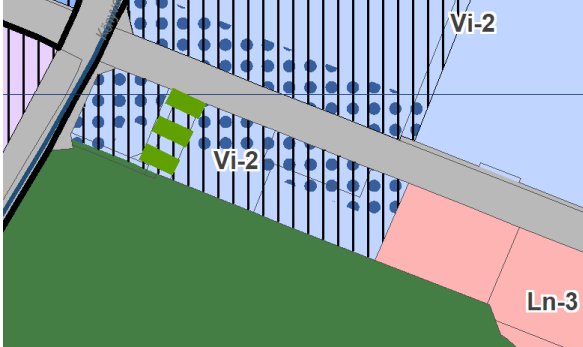
Módosítási javaslat

Az FTT az általános használat szerinti beépítésre szánt és a beépítésre nem szánt területek meghatározásán túl, jogszabályi követelmények és a szakmai szempontok érvényesítése érdekében egyéb szerkezeti elemeket is jelöl a fejlesztési tervlapon. A jelzett ingatlanon biztosítandó gyalogos és zöldfelületi kapcsolat FTT-ben történő deklarálására – összhangban a KÉSZ rendelkezéseivel – ezen elemek közül a „Szerkezeti jelentőségű zöld kapcsolat” jelölés a legalkalmasabb.

A „Szerkezeti jelentőségű zöld kapcsolat” a zöldfelületi rendszer elemei közötti kapcsolat biztosítását szolgálja, azáltal, hogy előírja: „a jelölt lineáris elemek mentén kondicionáló zöldfelületeket kell létrehozni. Ezen kívül az általános használat figyelembevételével (annak ellehetetlenítése nélkül), megfelelő zöldfelületi ellátottságot biztosító, közcélú rekreációs zöldfelületek létesítése szükséges azokon a szakaszokon, ahol ehhez az adottságok biztosítottak (megfelelő térmérték, közterületi kapcsolat). Jellemzően a vízfolyások parti sávjai, a lakóterületek és egyéb beépítésre szánt területek meghatározó zöldfelületi tengelyei, illetve a vasúti területek melletti zöldfelületek tartoznak ide.”

A KÉSZ-ben beépítésre szánt általános használat szerinti területeken belül kijelölhető közterület, így zöldterület is. Ezért javasolt a jelzett ingatlant VI-2 általános használat szerinti területben tartani, és azon „Szerkezeti jelentőségű zöld kapcsolat” jelölést alkalmazni. A javasolt módosítás a KÉSZ számára kötelezővé teszi rekreációs zöldfelület létesítését, amely biztosítja a tervezett zöldfelületi kapcsolatot.

A Fejlesztési tervlapon „Szerkezeti jelentőségű zöld kapcsolat” jelöléssel érintett szakaszon értelemszerűen törlésre kerül az „új lakórendeltetés kizárása környezeti terhelés alapján” jelölés.

Véleményezési dokumentáció	Javasolt módosítás
	

xii.

KKVB elnöki módosító:

A XII. kerületi Csillebérc üdülőterület kapcsán javasolt a „különleges, beépítésre szánt üdülőterület” besorolás az évtizedek óta kialakult használati viszonyok ingatlanjogi rendezését elősegítendő (02 – 13.18. észrevétel);

Budapest Főváros XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzata
13.18.

„Kerületünkben évek óta napirenden van a Csillebérci üdülőterület rendezésének kérdése. A terület tulajdonosi struktúrája a településrendezési nehézségek megoldását hátrányosan befolyásolja, ezért a korábbi vezetés törvényi szabályozás megalkotását kezdeményezte. A jogalkotási folyamat elhúzódása miatt Önkormányzatunk a hatályos építészeti környezetben is meg kívánja teremteni a rendezés lehetőségét, ugyanakkor a TÉKA 3. § (2) és (3) bekezdése településrendezési terv készítésének és módosításának egyeztetési eljárása során csak meghatározott esetekben enged meg eltérést. A Csillebérci üdülőterület használatát tekintve megfeleltethető a FTFT tervezetben meghatározott hétféle házaspár üdülőterületnek, tekintve, hogy az állandó üdülői kör időszakos pihenésére szolgál, és elrendezése, mérete, kialakítása, jellemző felszereltsége és infrastrukturális ellátottsága alapján az üdülési célú tartózkodásra alkalmas. Azonban a terület rendezését, az osztatlan közös tulajdon megszüntetését akadályozza, hogy a TÉKA 26. § (1) bekezdése szerint hétféle házaspár üdülőterületen „építési telkenként egy üdülőépület helyezhető el”, és ez alól nem adható felmentés. Fentiekre tekintettel javaslom a Csillebérci üdülőterületet a TÉKA 27. § (1) bekezdés c) pontjára és a (2) bekezdés 16. pontjára való tekintettel Különleges, beépítésre szánt csillebérci üdülőterületbe sorolni, ahol az épületek telken belüli elhelyezésének szabályait a kerületi építési szabályzat állapíthatja meg.”

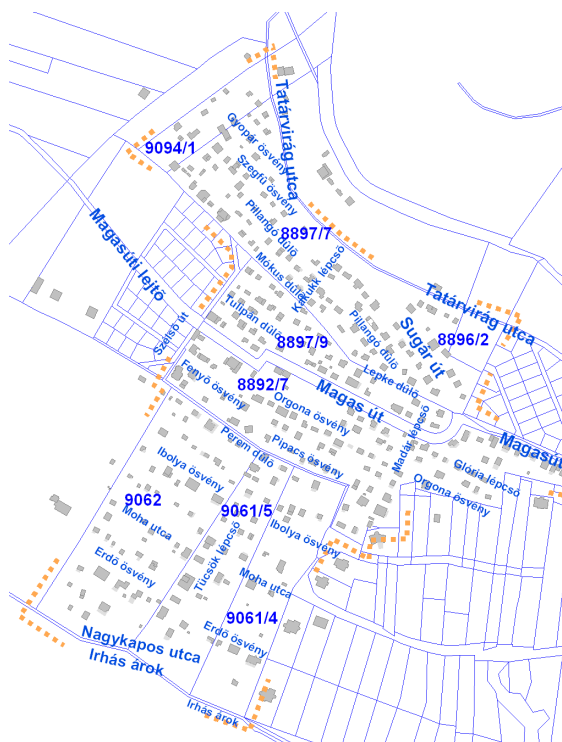
ALAPADATOK

Az ingatlan-nyilvántartás szerint a Csillebérci üdülőterület mindössze 8 db telken helyezkedik el, 500 - 600 fő tulajdonossal.

A telekméretek 1,5 – 3,5 ha között mozognak, mely telkeket a tulajdonosok kizárólagos használat alapján kerítésekkel kisebb területekre szabdalnak.

A kizárólagosan használt területek között kerítéssel elválasztott 2-3 m széles ösvények alakultak ki, melyek egy részét gépjármű közlekedésre is igénybe vesznek. A lejtéviszonyok miatt a terület alsó és felső része között csak gyalogos kapcsolat létezik.

A telkek mindegyikén több főfunkciójú épület van, a meglévő épületeket a tulajdonosok bővítik vagy új, lakóház jellegű épületeket helyeznek el, építési engedély hiányában is.



PROBLÉMAELEMZÉS

- A terület elszakad a város (kerület) többi részétől, teljes mértékben az egyéni személygépjármű közlekedésre hárul a **közlekedési** igények biztosítása.
- A terep meredeksége miatt **kapcsolati problémák** alakultak ki a terület északi és déli része között, illetve olyan zárvány területek jöttek létre, melyek a meredek lejtőkön csak lépcsőn közelíthetők meg.
- A jelenlegi területhasználat szerint a területen belül, az egyes kizárólagosan használt, kerítéssel körbevett területek között általában **2-3 méteres “ösvények”** alakultak ki, melyek nem alkalmasak közterületi funkció ellátására, szélesítésük feltétlenül szükséges.

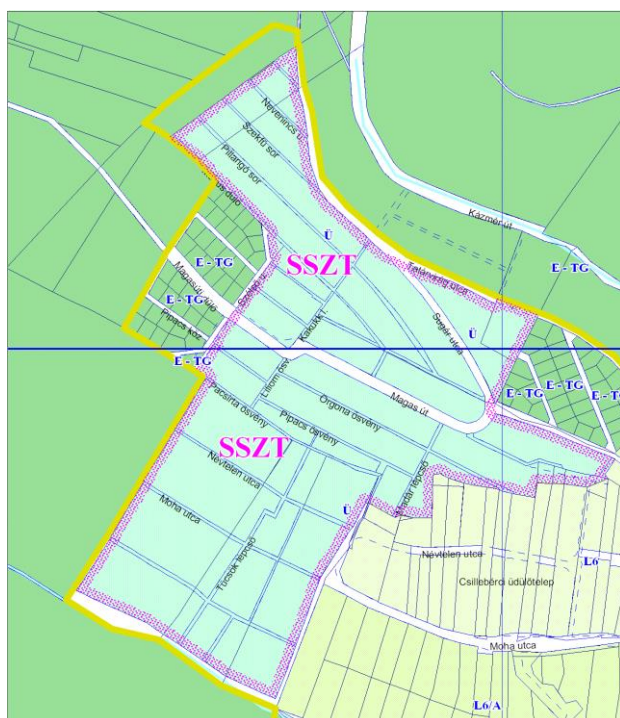
- A területen lévő ingatlanok osztatlan közös **tulajdonban** vannak, sőt több telek esetén azonos a tulajdonosi kör annak ellenére, hogy legtöbb tulajdonosnak csak 1 telken van kialakult kizárólagosan használt telekrésze.
- A meglévő műszaki paraméterek hiányosságai miatt, valamint a tulajdonviszonyok kezelhetetlensége és rendezetlensége miatt nincs lehetőség építési engedélyek kiadására, ugyanakkor **engedély nélkül is épülnek építmények**, melyek nagysága jelentősen meghaladja a régebbi építésű épületekét.
- A területen az üdülő célra történő használat mellett megjelent a lakófunkció is.
- A déli területrész jelenlegi megközelítése az Lrhás árok felől csak a védett erdő területén kialakított közlekedési nyomvonalon keresztül lehetséges.
- A terület **közműellátása** hiányos, nincs megfelelő mértékű vízellátás a területen, teljesen hiányzik a csatornahálózat, a meglévő vezetékek nem közterületeken haladnak, a terület egy részének a vízellátása magánkézben lévő – a Vízműveknél nyilván sem tartott –, kiskapacitású hálózatról történik.

JOGI KÖRNYEZET

Csillebérc üdülőterületének területére nem készült a hatályos fővárosi településrendezési eszközöknek megfelelő új építési szabályzat, jelenleg is a korábban hatályos TSZT 2005 és FSZKT (46/1998. (X. 15.) Főv. Kgy. rendelet a Fővárosi Szabályozási Kerettervről) szerinti **KVSZ** (14/2005. (VIII. 10.) Budapest Hegyvidék XII. kerületi Önkormányzat rendelete a Budapest Hegyvidék XII. kerület Városrendezési és Építési Szabályzatáról) van hatályban 2005. óta.

A terület a 2005 óta hatályos Budapest főváros településszerkezeti tervében hétvégiházas üdülőterületként jelent meg.

Az **FSZKT övezeti tervlapja** szerint a terület beépítésre szánt területe nagyrészt üdülőterület (**Ü**) melyet keretövezetbe nem sorolt területek tagolnak, ill. határolnak.



A FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV
M=1:4000 MÉRETARÁNYÚ KIVONATA

JELMAGYARÁZAT:

AZ ALAPTÉRKÉP ELEMEI:

BUDAPEST KÖZHASZNÁSI HATÁRA

KERETTERV HATÁRA

HELENYTÖMBHATÁR

JÓVÁHAGYOTT SZABÁLYOZÁSI VONAL

KÖZTÖRTÉNYI FELSZÍN TÖMBKÖZLEKEDÉS

ES VASÚT NYOMVONALAI

ALULJÁRÓK, FELJÁRÓK

GAZDASÁGI VÉDŐVONAL

VÉDŐVONAL, VÉDŐTERÜLET

TERVEZETT JÓVÁHAGYANDÓ

ELEMEK:

KERETSZABÁLYOZÁSI ÖVEZETEK:

ÜDÜLŐTERÜLETEK

K KÜLÖNLEGES TERÜLETEK

KV KÜLÖNLEGES VÁROSSZERKEZET

KL KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK

Z ZÖLDTERÜLETEK

E ERDŐTERÜLETEK

VB VÉDŐVONALAS TERÜLETEK

VB VÉDŐVONALAS TERÜLETEK

VB VÉDŐVONALAS TERÜLETEK

VB VÉDŐVONALAS TERÜLETEK

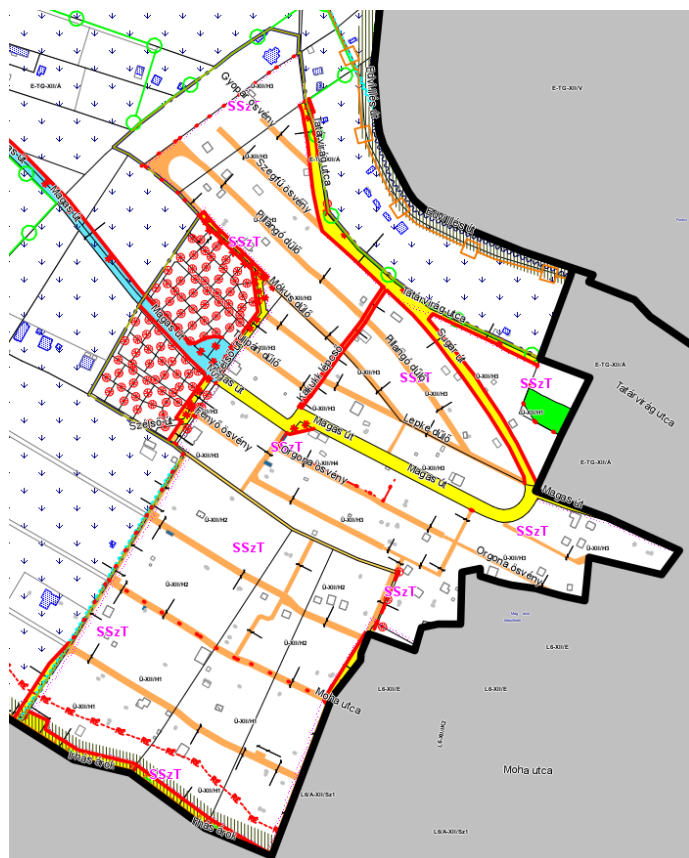
VB VÉDŐVONALAS TERÜLETEK

VB VÉDŐVONALAS TERÜLETEK

VB VÉDŐVONALAS TERÜLETEK

VB VÉDŐVONALAS TERÜLETEK

A SZABÁLYOZÁSI KERETTERV A BVKSZ-SZEL EGYÜTT ALKALMAZANDÓ!



KVSZ területre vonatkozó rendelkezései:

„BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

3. ÜDÜLŐTERÜLETEK Ü-XII/H

50. §

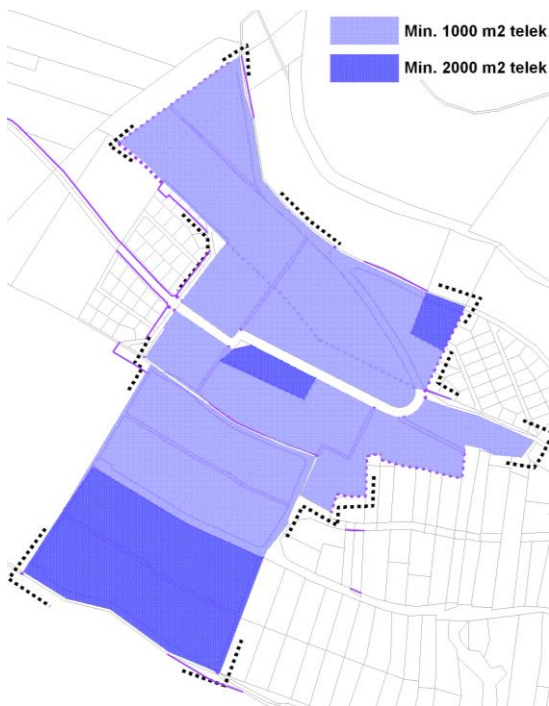
- (1) Az Ü-XII/H jelű építési övezetekbe a hétvégiházás hegyvidéki üdülőterület tartozik.
- (2) Az Ü-XII/H1, Ü-XII/H2 és Ü-XII/H3 jelű építési övezetben kizárólag üdülőépület helyezhető el. Egy telken a 11. táblázat paramétereinek figyelembevételével több épület is elhelyezhető.
- (3) Az Ü-XII/H4 jelű építési övezet kizárólag a hegyvidéki üdülőterület intézményeinek elhelyezésére szolgál, a (6) bekezdésben foglaltaknak megfelelően.
- (4) A keretövezet területén az építési övezetekben a 11. számú táblázat szerinti határértékeket kell alkalmazni.

11. sz. táblázat

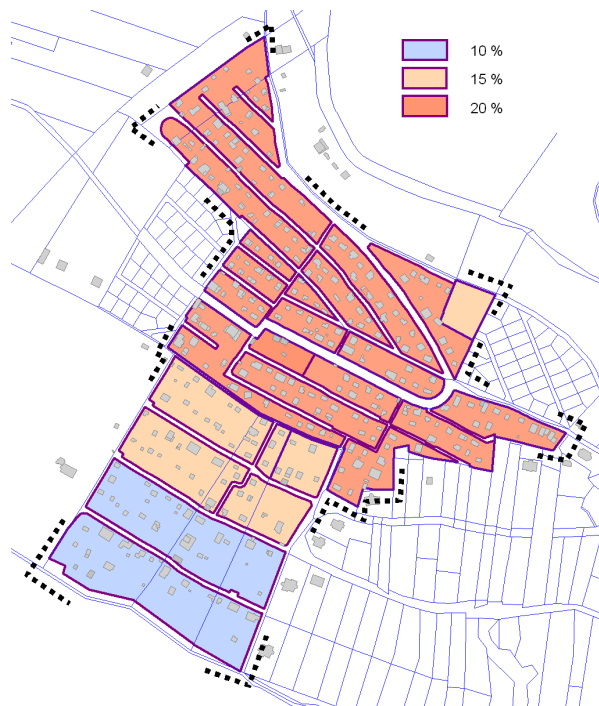
Az építési övezet jele	A telek								Az épület	
	legkisebb	legnagyobb	legnagyobb megengedett			legkisebb megengedett			legkisebb	legnagyobb
	területe (m ²)		beépítési mértéke (%)	szintterületi mutatója (m ² /m ²)	terepszint alatti beépítettség (%)	szélessége (m)	mélysége (m)	zöldfelületi mértéke (%)	megengedett építménymagassága (m)	
Ü-XII/H1*	2000	-	10	0,15	15	24	-	75	3,0	4,5
Ü-XII/H2*	1000	-	15	0,15	15	18	-	75	3,0	4,5
Ü-XII/H3*	1000	-	20	0,2	20	18	-	75	3,0	4,5
Ü-XII/H4*	2000	-	20	0,2	25	-	-	70	4,5	5,5

* A BVKSZ határértékét meghaladó paraméterek SSZT-s területekre kerültek megállapításra.

- (5) Az Ü-XII/H építési övezetekben az előkert mérete 0,0 m. Amennyiben a KSZT építési helyet nem jelöl, a közterületi telekhatártól mért 5,0 m-es teleksávban kizárólag rendezett terepszint alatti támfalgarázs, terepszint alatti gépjármű tároló, (lefedés nélküli) 3,5 méternél nem szélesebb lift-, hidépitmény valamint kerítés, hulladéktároló, közmű-becsatlakozási műtárgy, előlépcső, akadálymentes közlekedést biztosító rámpa, vagy a garázst kiszolgáló alagút helyezhető el.
- (6) Az Ü-XII/H4 építési övezetben csak kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó és sportépitmény helyezhető el.
- (7) Az Ü-XII/H építési övezetek területén magánutat a KSZT „telek be nem építhető része”-ként jelölt területnek megfelelő helyen és szélességben lehet kialakítani. Az 5,5 m szélességet el nem érő elemek kizárólag gyalogos útként alakíthatóak ki.”



Hatályos terv szerint kialakítható telekméreték a területen



Hatályos terv szerinti beépítési mértékek

TÉKA

3. § (3) E rendeletről a **településrendezési terv csak akkor térhet el**, ha erre e rendelet lehetőséget biztosít és ha részletes indokolással alátámasztott, az eltérési igénnyel megegyező záró szakmai véleményt állít ki az állami főépítész, amely az állam részéről kártalanítási kötelezettséget nem keletkeztet.

(4) Az állami főépítész a (3) bekezdés szerinti záró véleményt akkor állítja ki az eltérésről, ha

- a) az a kialakult állapot miatt szükséges és közérdeket nem sért,
- b) az e rendeletben foglaltaktól való eltérés **különleges településrendezési okok miatt indokolt**,
- c) az e rendeletben foglaltaktól való eltérés műemlékvédelmi okok miatt indokolt, vagy
- d) az elhelyezhető és tiltott rendeltetések tekintetében teljesülnek a 14. § (4) bekezdésében foglaltak.

8. § (6) Az e rendeletben szereplő beépítési határértékeknél a településrendezési terv

- a) szigorúbb követelményeket megállapíthat,
- b) megengedőbb követelményeket csak akkor állapíthat meg, ha az állami főépítész az eltérési igénnyel megegyező záró szakmai véleményt állít ki. (17. beépítési határérték: a terepszint feletti és a terepszint alatti beépítettség megengedett legnagyobb mértékének, a beépítési magasság megengedett legnagyobb mértékének, a zöldfelület megengedett legkisebb mértékének, a szintterületi mutató megengedett legnagyobb értékének, a megengedett szintszám és az előírt utcai légtérarányok a gyűjtőfogalma)

14. § (4) Az egyes építési övezetekben vagy övezetekben

- a) az e rendelet és a Vízparti Terv alapján elhelyezhető rendeltetéseken kívül csak olyan többletrendszer elhelyezhető, amely az építési övezet, övezet főrendeltetését nem korlátozza, a többletrendszer mellett is teljesülnek az építési övezeti, övezeti előírások és a településrendezési tervben való eltérésre vonatkozóan az állami főépítész az eltérési igénnyel megegyező záró szakmai véleményt állít ki,
- b) a települési önkormányzat valamennyi rendeltetés létesítését – e rendelet eltérő rendelkezése hiányában – feltételhez kötheti, és
- c) a települési önkormányzat az e rendelet szerinti általános használathoz kapcsolódó egyéb rendeltetéseket kizárhatja, ha az egyéb rendeltetés nem illeszkedik a kialakult állapothoz vagy a sajátos használat szerinti építési övezeti, övezeti előírásoknak nem felel meg.

25. Hétvégi házas üdülőterület

26. § (1) A hétvégi házas üdülőterületen **építési telkenként egy üdülőépület helyezhető el, amely legfeljebb két üdülőegységet foglal magában.** A hétvégi házas üdülőterület **állandó üdülői kör** időszakos pihenésére szolgál, és elhelyezése, mérete, kialakítása, felszereltsége és infrastrukturális ellátottsága alapján az üdülési célú tartózkodásra alkalmas.

(2) A helyi építési szabályzat a hétvégi házas üdülőterületen megengedheti a sportrendeltetésű építmények elhelyezését, valamint olyan egyéb építmények elhelyezését is, amelyek a terület rendeltetésével összhangban állnak.

(3) A hétvégi házas üdülőterületen az új kiskereskedelmi önálló épület bruttó alapterülete nem haladhatja meg a 400 m²-t.

(4) A hétvégi házas üdülőterületen a minimális telekméret 600 m², kivéve, ha az állami főépítész az eltérési igénnyel megegyező záró szakmai véleményt állít ki.

(5) A hétvégi házas üdülőterületen közösségi szórakoztató és lakó rendeltetés nem helyezhető el.

(6) A hétvégi házas üdülőterületen nem helyezhető el:

a) nagykereskedelmi üzlet és raktár,

b) üzemanyag-töltő állomás,

c) hulladék kezelésére és elhelyezésére szolgáló építmény, ide nem értve a gyűjtőhely építményét,

d) parkolóterület és gépjárműtároló a 3,5 tonna önsúlynál nehezebb gépjárművek és az ilyeneket szállító járművek számára,

e) parkolóház,

f) az (1) és (2) bekezdés szerinti rendeltetéseket zavaró gazdasági célú tevékenység végzésére szolgáló épület, és

g) építményen kívüli építőanyag-kereskedelem.

Méptv.

79. § [A településtervek típusai és azok egymással való kapcsolata]

(3) A fővárosi önkormányzat közgyűlése településfejlesztési tervet és fővárosi rendezési szabályzatot, valamint helyi építési szabályzatnak minősülő Duna-parti építési szabályzatot és Városligeti építési szabályzatot fogad el.

(4) A helyi építési szabályzat és a **fővárosi rendezési szabályzat településrendezési tervnek minősül.** A településfejlesztési terv és a településrendezési terv együttesen a helyi önkormányzat településterve.

384/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet az egyes földügyi eljárások részletes szabályairól

23/E. § (1) **A telket** – a nem építési telek telekegyesítése és telekhatár-rendezeése, erdő művelés ág esetén a telekfelosztás és telekcsoport újraosztása, valamint a vízgazdálkodási terület övezetbe eső telkek kivételével – **úgy kell kialakítani, hogy a kialakuló telkek közterületnek gépjármű-közlekedésre alkalmas részéről az adott közterületre vonatkozó jogszabályi előírások szerint vagy önálló helyrajzi számon nyilvántartott magánútról gépjárművel közvetlenül, vagy hídon illetve átereszen keresztül megközelíthetőek legyenek.**

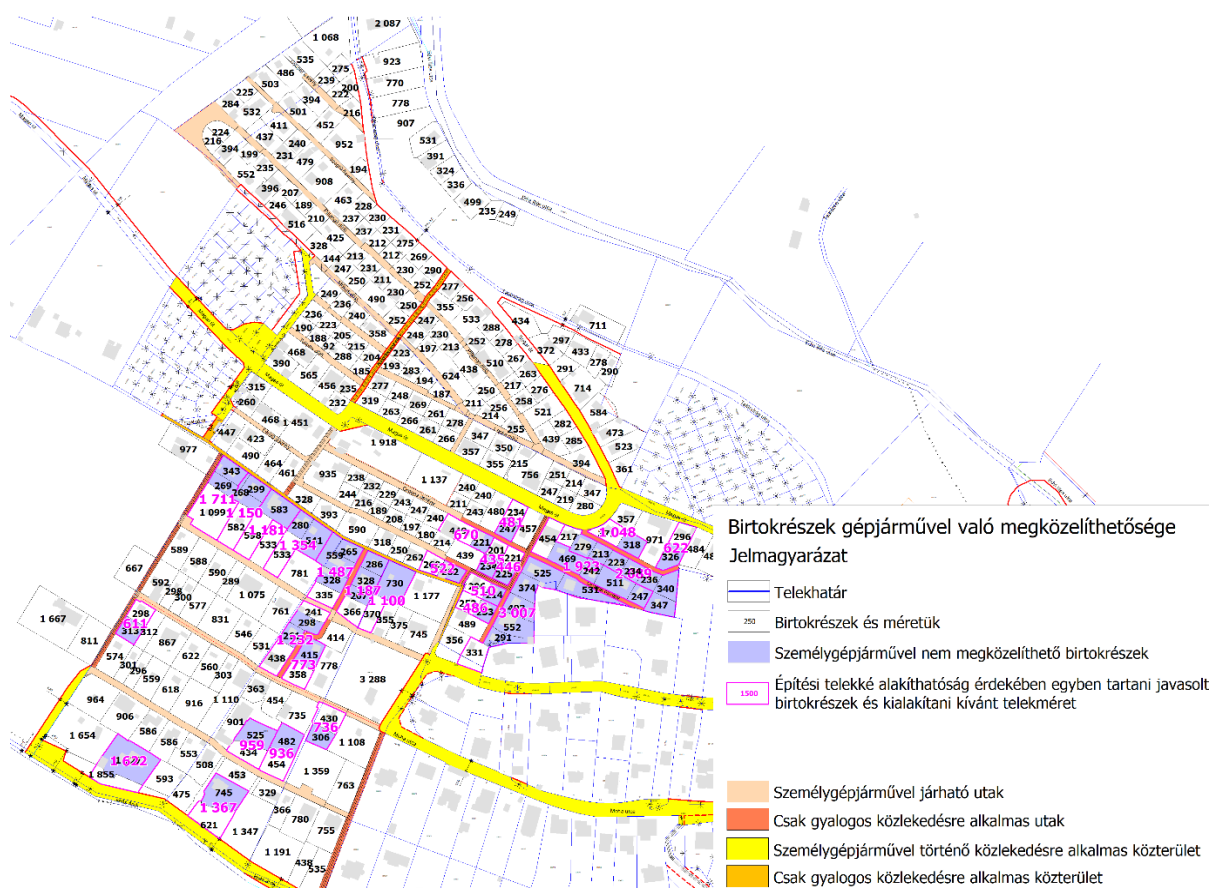
(3) **Meglévő telkek esetében a telekalakítás abban az esetben is engedélyezhető, ha az új telek, illetve telkek területnagysága, egyéb mérete, beépítettsége a korábbiakhoz képest a településrendezési és építési követelményeknek jobban megfelel.**

A terület megosztásának vizsgálata

Mivel a hétvégi házas üdülőterületeken építési telkenként egy üdülőépület helyezhető el, amely legfeljebb két üdülőegységet foglal magában, ezért az egy üdülőépület egy telken elv szerinti telekosztás lehetősége került elsősorban megvizsgálásra.

TÉKA 26. § (4): „A hétvégi házas üdülőterületen a minimális telekméret 600 m², kivéve, ha az állami főépítész az eltérési igénnyel megegyező záró szakmai véleményt állít ki.” Ezért a sajátos állapot rendezése érdekében javasolt a TÉKA 26. § (4) bekezdése szerinti eltérési igénnyel élni és a szokásjog alapján használt, tényleges birtokrészek geodéziailag felmért határán, ahol a gépjárművel való közlekedéshez szükséges elvárt szélesség ma is biztosított, míg egyéb helyeken a **gépjárművel való közlekedéshez szükséges terület biztosításának figyelembevételével lehet telekhatárt létesíteni.**

Ugyanakkor szempont, hogy azok a birtokrészek, amelyek közvetlenül nem közelíthetőek meg gépjárművel, ne kerülhessenek önálló építési elekként kialakításra. Ezen birtokrészek egyben tartása szükséges egy olyan birtokrésszel, ami a 384/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet előírásnak megfelelően gépjárművel közvetlenül megközelíthető.



A fenti ábrán láthatóak azok a birtokrészek **lilával jelölve**, amelyek a javasolt szabályozást követően sem közelíthetők meg közvetlenül gépjárművel a kialakult terepadottságok miatt. Ezeknek a birtokrészeknek az esetében több birtokrésznek kell egy telket alkotnia, hogy mint építési telek gépjárművel megközelíthető és ezáltal kialakítható legyen. A rózsaszín kontúr az egyben tartani javasolt birtokrészeket (27-28 db), a felirat pedig a kialakuló telekméretet (m²) jelöli.

A rózsaszín kontúrú, azaz az egyben tartani javasolt birtokrészek esetében ismételtlen megjelenik a probléma, miszerint a javasolt birtokrészen több üdülőépület áll. Mivel ezen területek megközelítése műszakilag nem megoldható, ezért javasolt egy új „**különleges, beépítésre szánt üdülőterület**” létrehozása, ahol egy telken több üdülőépület létesítése is megengedett.

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A KKVB elnöki módosító határozat szerinti „**különleges, beépítésre szánt üdülőterület**” új általános használatú terület bevezetése javasolt, mivel a Csillebérci üdülőterület teljeskörű rendezéséhez szükséges telekalakítások a kijelölt hétvégi házas üdülőterület általános használat szerinti területi besorolás mellett nem megvalósítható.

(Vizsgálataink alapján a meglévő 7 osztatlan közös tulajdonú építéstelek helyett ~ 282 építési telek kialakítható a területen, melyből ~255 telek esetében az évtizedek óta kialakult használati viszonyok ingatlanjogi rendezése teljeskörűen, míg ~27 új, de beépített telek esetében pedig a jelenlegi állapottól sokkal kedvezőbb (több száz tulajdonostárs helyett pl. 2-5 tulajdonostárs) helyzet hozható létre.)

A Különleges, beépítésre szánt üdülőterület (K-Üh) kijelölésekor javasolt a megengedett legnagyobb szintterületi átlagérték nagyságát a Hétvégi házas üdülőterület általános használat esetén megengedett legnagyobb szintterületi átlagértékkel megegyező értékben, azaz K-Üh:0,2(0,2+0,0) értékben meghatározni.

A területen a telekalakítási szabályozásokon túl problémát jelent az egyes újonnan kialakítandó építési telkek meglévő/kialakult beépítettsége is, azonban a beépítési paraméterektől való eltérés – tekintettel a kialakult állapotra – a TÉKA rendelkezése szerint lehetséges az építési szabályzat készítésekor az állami főépítésztől való eltérési

engedély kérésével, figyelembe véve, hogy a javasolt átsorolás mellett a terület beépítettsége 20%-ról 40 %-ra emelhető, míg a legkisebb zöldfelület mértéke 60 %-ról 40 %-ra csökkenthető
A javasolt átsorolást követően a használati viszonyok szerinti ingatlanjogi rendezés lehetőség javul.

xiii.

KKVB elnöki módosító:

a XIII. kerület egyes barnamezős területeinek átalakulása, funkcióváltása érdekében a kötőtpályás közlekedési infrastruktúrára való tekintettel magasabb szintterületi átlagértékek, illetve magasház elhelyezhetősége az u02 sz. főpolgármesteri előterjesztői kiegészítésre is tekintettel tovább vizsgálendő (02 – 14.2., 14.4., 14.7., 14.15., 14.17. észrevétel);

1.

Budapest Főváros XIII. kerületi Polgármesteri Hivatal

14.2.

„Kérem, hogy a módosítási javaslatok táblázatában foglaltaknak megfelelően módosítsák az egyes területfelhasználási egységek határait és Bsá értékét.

2.1 Vi-2 (Gksz) jelű területek Bsá értékének emelése:

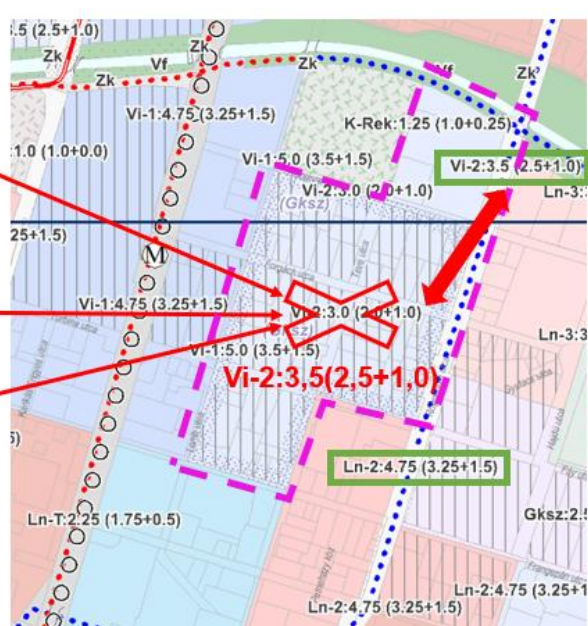
KERÜLETI JAVASLATOK TERÜLETHASZNÁLATI JAVASLATOK – 2025-05-07		F
1. Bsá érték emelése		
kerületi FTT javaslat	A korábban Gksz (Vi-2), jelenlegi javaslat szerint Vi-2 (Gksz) jelű területek általános szintterületsűrűség (Bsá) értékének növelése szükséges 2.0 helyett 2.5 értékre.	
Indoklás:	A Gksz jelű, részben kisipari, műhelyekkel beépített területek fokozatos megszüntetése érdekében olyan általános szintterületsűrűség meghatározása szükséges, amely megindíthatja a területek fejlesztését a Váci úti irodafolyosó vonzáskörzetében.	
	FTT	13. KERÜLETI JAVASLAT
Turbina utca – Forgách utca környezete, Vi-2 jelű területek		
	Változás hatása	légifotó a területről
Megjegyzés:		

Ahogy a TSZT/FRSZ-ben, úgy az FTFT/BFRSZ-ben is azonos rendeltetések helyezhetők el, a meglévő építési lehetőségek megtartása mellett. A terület fejlesztése és funkcióváltásának elősegítése érdekében a korábbi Gksz-2 helyett Vi-2 lett meghatározva, a véleményezési dokumentációban rögzített szintterületi átlagérték módosítása indokolt. A BFRSZ véleményezésre bocsátott tervlapján a nevezett területen az általános használat szerinti területen kettő szintterületi átlagérték került feltüntetésre, eltérő értékkel, ami a hatályos jogi környezetben nem lehetséges, ezért a tervlap módosításra kerül.

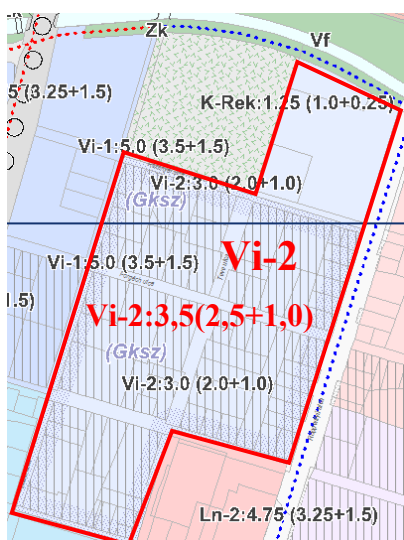
A véleményezési dokumentációban rögzített szintterületi átlagérték módosítása ennek megfelelően javasolt Vi-2:3,5(2,5+1,0) értékre.



FRSZ



BFRSZ



Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A terv – az egyeztetési dokumentációban szereplő általános használat figyelembevételével – véleményemmel összhangban módosításra kerül, az általános szintterületi mutató Vi-2: 3,0(2,0+1,0) helyett Vi-2: 3,5(2,5+1,0) értékre módosul.

2.

Budapest Főváros XIII. kerületi Polgármesteri Hivatal

14.4.

„A Vi-2 jelű területfelhasználási egység Ln területfelhasználási egységbe sorolása szükséges a Marina-part területfelhasználásához igazodva, a jelenlegi beépítési paraméterek figyelembevételével (Ln-3: 4.5 (3.0+1.5)).

KERÜLETI JAVASLATOK TERÜLETHASZNÁLATI JAVASLATOK – 2025-05-07		F
2.	Területhasználat átsorolás	
kerületi FTT javaslat	A Zkp lehatárolás kismértékű csökkentése a 25903/2 hrsz.-ú telken a kialakult állapothoz igazítottan, továbbá a Vi-2 jelű területfelhasználás helyett Ln jelű területfelhasználásba sorolása a területnek a hatályos DÉSZ és KÉSZ beépítési paramétereinek megtartásával, 45 méter Élp terület kijelölése.	
Indokolás:	A 25880/3 hrsz.-ú telek határának és a Zkp terület határának a meglévő árvízvédelmi műhöz való igazítása szükséges az öböl mentén, ami a területfelhasználati határ változtatását is igényli. A hatályos DÉSZ-ben meghatározott összes bruttó szintterület növelése nem tervezett. Tekintettel arra, hogy a Marina part jelenleg is lakóterület, lakóépületek épülnek a FOKA-öböl mentén, a Vi-2 területfelhasználási egységből Ln területfelhasználási egység kijelölése szükséges.	
FOKA öböl – Danubio telek	FTT	13. KERÜLETI JAVASLAT
	hatályos DÉSZ	légifotó a területről
Megjegyzés:	Szabályozási koncepció mellékelve	

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A területről törlésre kerül a változással érintett jelölés, illetve az elindult fejlesztésekre való tekintettel a terület Ln-3 általános használatba kerül átsorolásra.

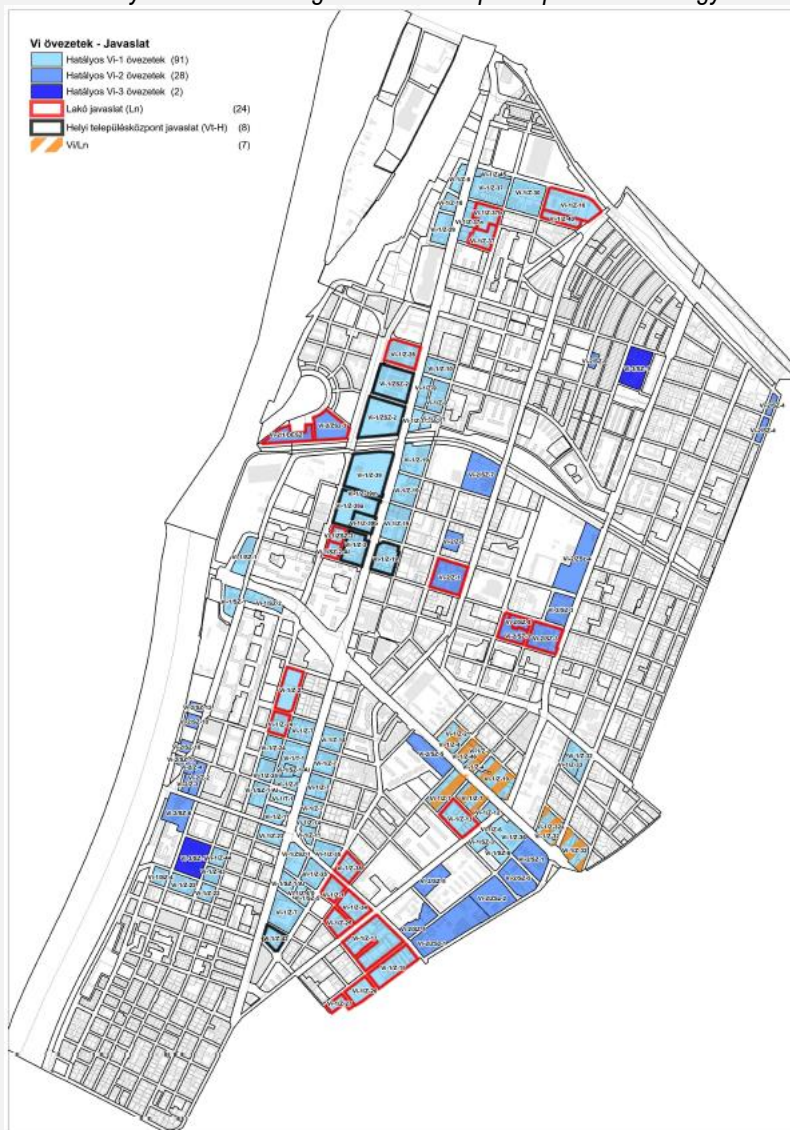
A szintterületi átlagérték javasolt értéke: Ln-3: 4,25 (3+1,25).



3.

Budapest Főváros XIII. kerületi Polgármesteri Hivatal
14.7.

„Tekintettel arra, hogy a Vi jelű övezetekben az új tervek elfogadását követően az épületekben legfeljebb 50%-ban létesíthető lakó funkció, kérem, hogy a jelenleg Vi jelű területfelhasználású területeket a mellékelt megküldött kerületi javaslat alapján Vt, Ln vagy Vi/Ln jelű területfelhasználású területbe sorolják át. Az átsorolás javaslata az adott területekre tervezett vagy megvalósítás alatt álló épületek funkciójának, továbbá a KÉSZ előírásainak figyelembevételével készült el. Kérem, hogy az FTT fejlesztési tervlap 1. területfelhasználás tervlapon is vezessék át a kért módosításokat a hatályos KÉSZ-be meghatározott beépítési paraméterek figyelembevételével.”

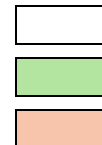


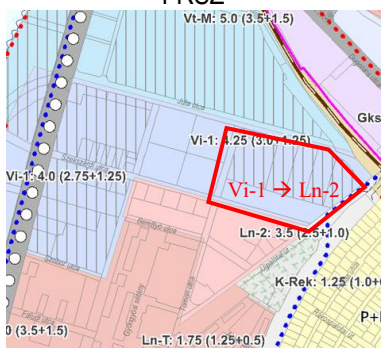
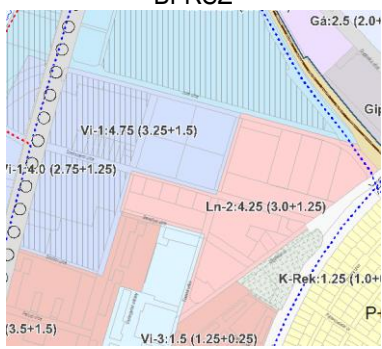

A Megjegyzés oszlop színekódjai:

Új általános használat kijelölése javasolt az FTFT -ben

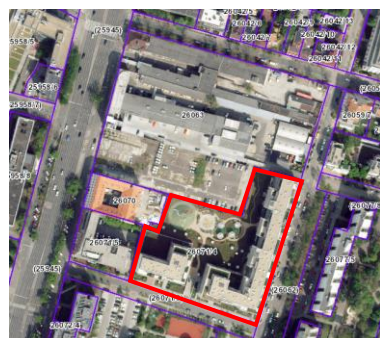
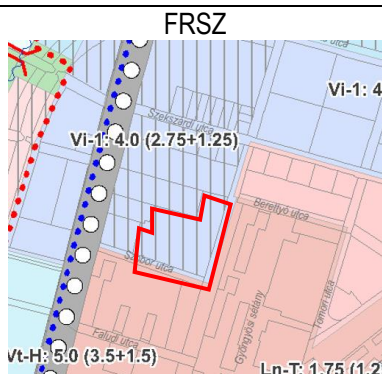
Az FTFT tartalmával megegyező javaslat

Új általános használat kijelölése nem javasolt az FTFT -ben



TSZT/FRSZ és FTFT/BFRSZ	Légifotó	Megjegyzés																								
1. Szekszárdi u. – Újpalotai út – Jutta u. – Tomori u.																										
<p>FRSZ</p>  <p>BFRSZ</p> 		<p>A terület átalakulása megkezdődött, lakóépületek épülnek, emiatt a változással érintett jelölés törlésre kerül. A terület Vi-1 -ből Ln-2 általános használatba kerül átsorolásra. A terület nagysága ~4,1 ha.</p> <p>Vi-1 az átsorolás után:</p> <table> <tr> <th></th><th>építhető általános célú szintterület</th><th>építhető általános célú parkolási szintterület</th></tr> <tr> <td>hatályos KÉSZ</td><td>339 498</td><td>208 290</td></tr> <tr> <td>BFRSZ</td><td>356 061</td><td>164 336</td></tr> <tr> <td>Tartalék</td><td>16 563</td><td>-43 954</td></tr> </table> <p>Ln-2 az átsorolás után:</p> <table> <tr> <th></th><th>építhető általános célú szintterület</th><th>építhető általános célú parkolási szintterület</th></tr> <tr> <td>hatályos KÉSZ</td><td>285 323</td><td>181 259</td></tr> <tr> <td>BFRSZ</td><td>288 893</td><td>120 372</td></tr> <tr> <td>Tartalék</td><td>3570</td><td>-60 887</td></tr> </table> <p>Az FRSZ szerinti (Vi-1: bsá: - 19 387; bsp: -121 444; Ln: bsá: - 11 835; bsp: -22 770) szintterületi átlagértékeket meghaladják a hatályos KÉSZ szerint építhető szintterületek.</p> <p>Az általános funkcionális használat szerinti szintterületi átlagérték növelése indokolt a BFRSZ-ben. A parkolási szintterületi átlagértékek egységes metodika alapján kerülnek meghatározásra.</p> <p>A szintterületi átlagértékek: Vi-1: 4.75 (3.25+1.5) Ln-2: 3.5 (3.0+1.25)</p>		építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület	hatályos KÉSZ	339 498	208 290	BFRSZ	356 061	164 336	Tartalék	16 563	-43 954		építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület	hatályos KÉSZ	285 323	181 259	BFRSZ	288 893	120 372	Tartalék	3570	-60 887
	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület																								
hatályos KÉSZ	339 498	208 290																								
BFRSZ	356 061	164 336																								
Tartalék	16 563	-43 954																								
	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület																								
hatályos KÉSZ	285 323	181 259																								
BFRSZ	288 893	120 372																								
Tartalék	3570	-60 887																								

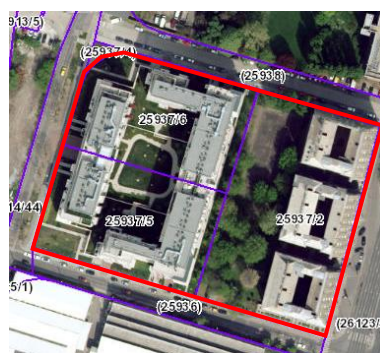
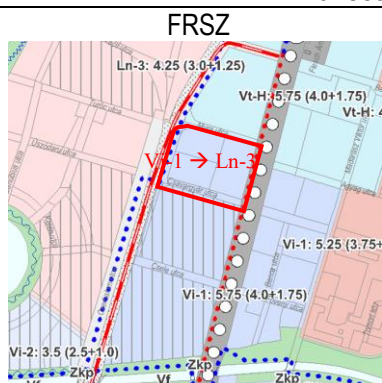
2. Váci út – Szobor u. – Madarász Viktor u. – Szekszárdi u.



A kijelölt területen lakóépület épült. A több területen jellemzően iroda és kereskedelmi, gazdasági funkciók találhatók. A változással érintett jelölés törlésre kerül, a terület marad Vi-1 általános használatban, a TÉKA előírásai nem befolyásolják hátrányosan. A terület nagysága ~1,2 ha.

*

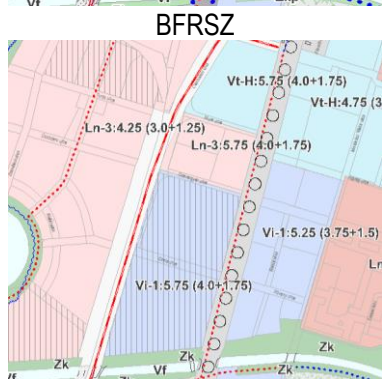
3. Cserhalom u. – Csavargyár u. – Váci út. – Mura u.



A területen korábbi és új építésű lakóépületek állnak. A terület Vi-1 -ből Ln-3 általános használatba kerül átsorolásra. A terület nagysága ~1,9 ha.

Vi-1 az átsorolás után:

	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület
hatályos KÉSZ	296 642	124 902
BFRSZ	284 736	124 572
Tartalék	-11 906	-330



Ln-3 az átsorolás után:

	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület
hatályos KÉSZ	79 756	56 298
BFRSZ	90 969	39 799
Tartalék	11 213	-16 499

A Vi-1 általános használatú terület rendelkezik elegendő szintterületi átlagérték tartalékkal, módosítása nem indokolt:

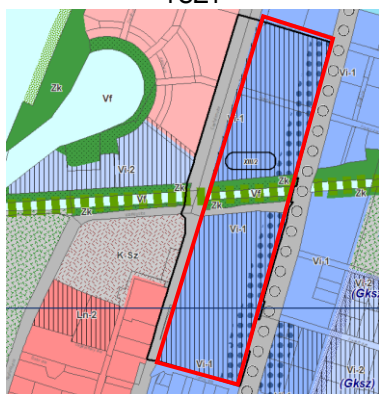
Vi-1: 5.75 (4.0+1.75).

Az Ln-3 terület kiépült, további fejlesztési potenciállal már nem rendelkezik, a szintterületi átlagértékek maradnak a hatályos paraméterek szerint.

A terület szintterületi átlagértéke:
Ln-3: 5.75 (4.0+1.75).

4. Csavargár u. – Váci út – Turbina u. – Esztergomi út – Cserhalom u.

TSZT

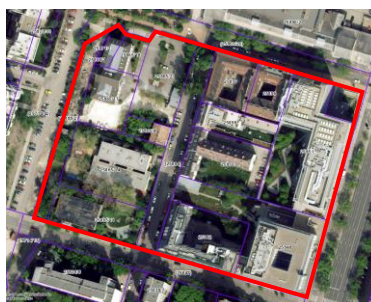
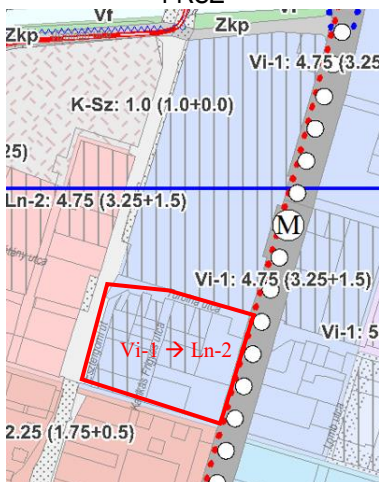


A terület változással érintett, jelentős fejlesztési potenciállal rendelkezik, a terület és környezete nem központhiányos, így a Vt-H általános használatba történő átsorolása nem indokolt. A fejlesztés volumene, az építhető több ezer négyzetméter lakóterület nagyságrendjéből fakadóan, az általános használat átsorolás előtt vizsgálni kell a fejlesztés hatásait, az infrastrukturális igényeit. A terület fejlesztési akcióterület, a paraméterek megváltoztatásához telepítési tanulmányterv készítése szükséges.

A terület nagysága ~15 ha.

5. Esztergomi út – Dagály u. – Váci út – Dagálystány u.

FRSZ

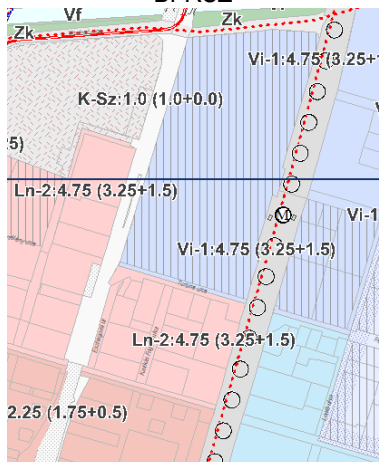


A Karikás Frigyes utcától nyugatra elhelyezkedő tömböt Ln-2 -be, a nyugatra elhelyezkedő tömböt Vt-H-ba kérték sorolni. A terület nem központhiányos, lakóépületek, irodák, könyvtár, óvoda helyezkedik el rajta, melyek illeszkednek a lakóterületi kijelölésbe. A terület Ln-2 általános használatba kerül átsorolásra. A terület nagysága ~3,2 ha.

Vi-1 az átsorolás után:

	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület
hatályos KÉSZ	257 319	111 584
BFRSZ	268 455	123 902
Tartalék	11 136	12 318

BFRSZ



Ln-2 az átsorolás után:


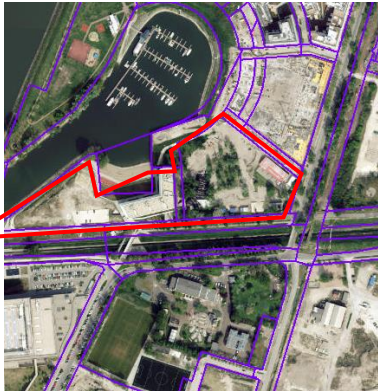
	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület
hatályos KÉSZ	124 946	61 824
BFRSZ	117 128	54 059
Tartalék	-7 818	-7 765

A Vi-1 terület a BFRSZ esetében rendelkezik elég tartalékkal a KÉSZ-hez képest.

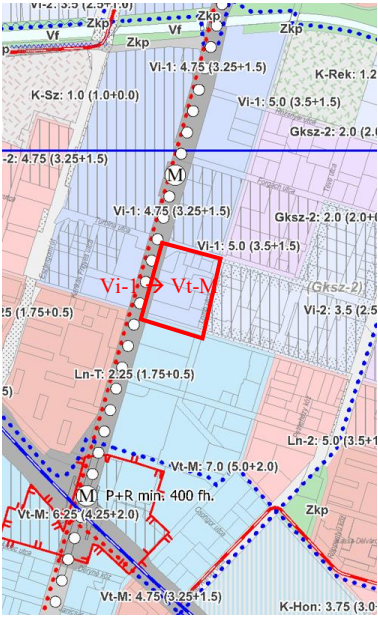


A terület egésze tekintetében a szintterületi átlagértékek megtartásra kerülnek, melyek

		<p>biztosítják a fejlesztési lehetőséget, megváltoztatásuk nem indokolt.</p> <p>Vi-1: 4.75 (3.25+1.5) Ln-2: 4.75 (3.25+1.5)</p>
--	--	---

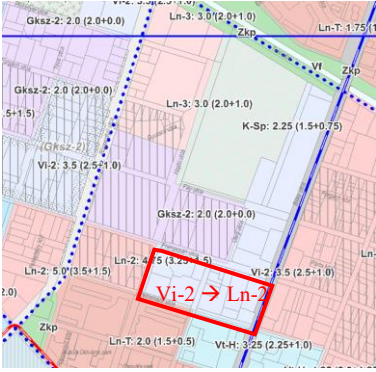
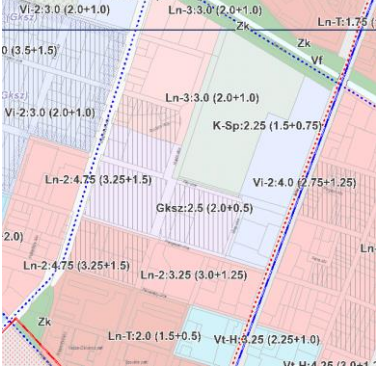

6. Duna – Rákospatak/ Hajóépítő sétány – Cserhalom utca

<p>FRSZ</p>  <p>BFRSZ</p> 		<p>A területen lakófejlesztések indultak és vannak kivitelezés alatt. A területről törlésre kerül a változással érintett terület jelölés és Vi-2 -ből Ln-3 általános használatba kerül átsorolásra az FRSZ szerinti sűrűségi érték változatlanul hagyásával. Az átsorolt terület nagysága: ~3,9 ha.</p> <p>A BFRSZ szerinti szintterületi átlagértéke: Ln-3: 4.25 (3.0+1.25).</p>
---	---	---

7. Váci út – Fáy u. – Lomb u. – Frangepán u.

<p>FRSZ</p>  <p>BFRSZ</p> 		<p>A területen templom, irodák, gazdasági épület és lakások találhatóak. A kezdeményezett Vt-H helyett, a szomszédos területhez csatlakozva Vt-M általános használatba kerül átsorolásra. A terület kialakult, a TÉKA előírásai nem érintik hátrányosan.</p> <p>Vi-1 az átsorolás után:</p> <table border="1"> <tr> <td></td><td>építhető általános célú szintterület</td><td>építhető általános célú parkolási szintterület</td></tr> <tr> <td>hatályos KÉSZ</td><td>230 747</td><td>173 060</td></tr> <tr> <td>BFRSZ</td><td>231 934</td><td>99 400</td></tr> <tr> <td>Tartalék</td><td>1 187</td><td>-73 660</td></tr> </table> <p>Vt-M az átsorolás után:</p> <table border="1"> <tr> <td></td><td>építhető általános</td><td>építhető általános</td></tr> </table>		építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület	hatályos KÉSZ	230 747	173 060	BFRSZ	231 934	99 400	Tartalék	1 187	-73 660		építhető általános	építhető általános
	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület															
hatályos KÉSZ	230 747	173 060															
BFRSZ	231 934	99 400															
Tartalék	1 187	-73 660															
	építhető általános	építhető általános															

		<table border="1"> <tr> <td></td><td>célú szintterület</td><td>célú parkolási szintterület</td></tr> <tr> <td>hatályos KÉSZ</td><td>802 444</td><td>456 968</td></tr> <tr> <td>BFRSZ</td><td>917 210</td><td>366 884</td></tr> <tr> <td>Tartalék</td><td>114 766</td><td>-90 084</td></tr> </table>		célú szintterület	célú parkolási szintterület	hatályos KÉSZ	802 444	456 968	BFRSZ	917 210	366 884	Tartalék	114 766	-90 084
	célú szintterület	célú parkolási szintterület												
hatályos KÉSZ	802 444	456 968												
BFRSZ	917 210	366 884												
Tartalék	114 766	-90 084												
		<p>A Vi-1 terület esetében a KÉSZ szmp paraméterei meghaladták az FRSZ bsp értékeit, melyet a bsá sem tudott pótolni. Az értékek változatlanul hagyásával az szá. kis tartalékkal rendelkezik, az szp egységes metodika alapján kerül meghatározásra.</p> <p>A Vt-M terület esetében a bsp értékét meghaladták a KÉSZ szerinti paraméterek, de a bsá-val ez jelentősen kompenzálható volt. A BFRSZ esetében hasonló helyzet áll fent, a szintterületi átlagértékek megváltoztatása nem indokolt, az általános funkcionális használat szerinti szintterületi átlagérték rendelkezik tartalékkal, a parkolási célú szintterületi átlagérték pedig egységes metodika alapján kerül meghatározásra.</p> <p>A szintterületi átlagértékek változatlanul maradnak: Vi-1: 5.0 (3.5+1.5) Vt-M: 7.0 (5.0+2.0)</p>												
8. Teve u. – Frangepán u. – Röppentyű u. – Fáy u.														
<p>FRSZ</p>		<p>Az egyeztetési anyagban a jelzett terület már Ln-2 általános használatba átsorolásra került.</p>												
9. Hajdú u. – Petneházy u. – Béke u. – Frangepán u.														

<div> <div>FRSZ</div>  <div>BFRSZ</div>  </div>		<p>A területen meglévő és újépítésű lakóépületek, irodák, templom és kereskedelmi épület található. A terület kialakult, Vi-2 -ből Ln-2 általános használatba kerül átsorolásra.</p> <p>A terület nagysága ~4,1 ha.</p> <p>Vi-2 az átsorolás után:</p> <table border="1"> <tr> <td></td><td>építhető általános célú szintterület</td><td>építhető általános célú parkolási szintterület</td></tr> <tr> <td>hatályos KÉSZ</td><td>168 732</td><td>110 896</td></tr> <tr> <td>BFRSZ</td><td>180 039</td><td>81 836</td></tr> <tr> <td>Tartalék</td><td>11 307</td><td>-29 060</td></tr> </table> <p>Ln-2 az átsorolás után:</p> <table border="1"> <tr> <td></td><td>építhető általános célú szintterület</td><td>építhető általános célú parkolási szintterület</td></tr> <tr> <td>hatályos KÉSZ</td><td>211 976</td><td>143 048</td></tr> <tr> <td>BFRSZ</td><td>234 837</td><td>97 849</td></tr> <tr> <td>Tartalék</td><td>22 861</td><td>-45 199</td></tr> </table> <p>A Vi-2 és a K-Sp határa kis mértékben módosult. A Vi-2 → Ln-2 átsorolás után a Vi-2 terület esetében a BFRSZ általános funkcionális használat szerinti szintterületi átlagérték növelése válik szükségessé, a parkolási célú átlagérték egységes metodika alapján kerül meghatározásra.</p> <p>A Ln-2 terület esetében további fejlesztési potenciál elenyésző, így az általános funkcionális használat szerinti szintterületi átlagérték csökkentésre kerül, a parkolási célú szintterületi átlagérték pedig egységes metodika alapján kerül meghatározásra.</p> <p>A Vi-2 és Ln-2 átsorolással érintett területek esetében összességében megmaradnak az fejlesztési tartalékok.</p> <p>A szintterületi átlagértékek: Vi-2: 4.0 (2.75+1.25) Ln-2: 4.25 (3.0+1.25)</p>		építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület	hatályos KÉSZ	168 732	110 896	BFRSZ	180 039	81 836	Tartalék	11 307	-29 060		építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület	hatályos KÉSZ	211 976	143 048	BFRSZ	234 837	97 849	Tartalék	22 861	-45 199
	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület																								
hatályos KÉSZ	168 732	110 896																								
BFRSZ	180 039	81 836																								
Tartalék	11 307	-29 060																								
	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület																								
hatályos KÉSZ	211 976	143 048																								
BFRSZ	234 837	97 849																								
Tartalék	22 861	-45 199																								
10. Árbóc u. – Visegrádi u. – Véső u. – Esztergomi u.																										

TSZT

A terület változással érintett, jelentős része beépítetlen, a déli tömb gazdasági funkciójú, jelentős fejlesztési potenciállal rendelkezik, lakóterületbe való sorolása nem indokolt. Átsorolás előtt a fejlesztés volumene és nagysága miatt előzetes vizsgálatok szükségesek a fejlesztés hatásainak felmérésére és a szükséges infrastruktúra meghatározására. Telepítési tanulmányterv készítését követően lehet a területet átsorolni. A terület nagysága ~3 ha.

11. Kassák Lajos u. – Botond u. – Dózsa György út – Lehel u. – Lőportár u. – Tüzér u. – Taksony u.

FRSZ

A területen meglévő és újépítésű lakóépületek, gazdasági terület és egy zsinagóga található. A terület nagysága ~1,5 ha.

Vi-1

az átsorolás után:

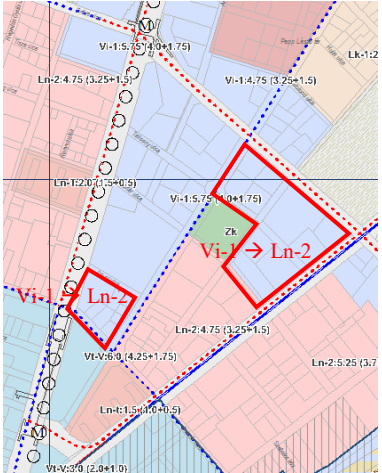
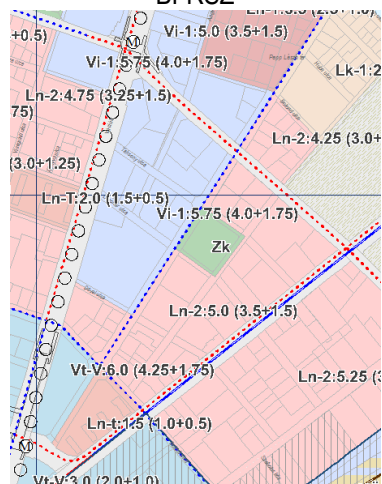
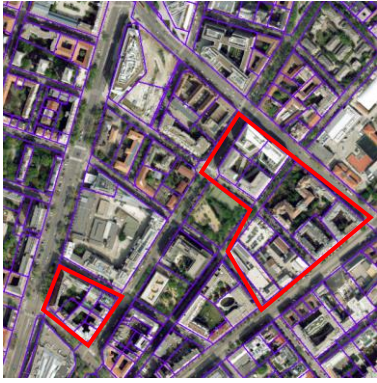
	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület
hatályos KÉSZ	284 644	188 206
BFRSZ	291 648	124 992
Tartalék	7 004	-63 214

Ln-2

az átsorolás után:

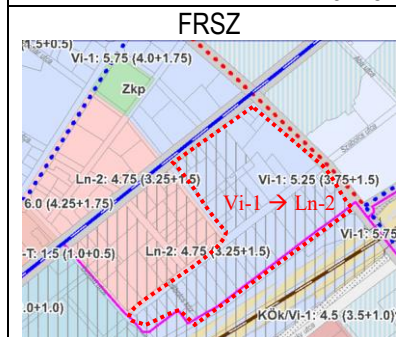
	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület
hatályos KÉSZ	36 727	23 695
BFRSZ	45 791	19 080
Tartalék	9 064	-4 615

A Vi-1 terület esetében a funkcionális használat szerinti szintterületi átlagérték kis mértékű növelése válik szükségessé. Az Ln-2 terület esetében az általános funkcionális használat szerinti szintterületi átlagérték kis mértékben csökkentésre kerül, mellyel továbbra is marad fejlesztési potenciál. A teljes terület vonatkozásában az építési lehetőségek nem változnak. A parkolási célú szintterületi

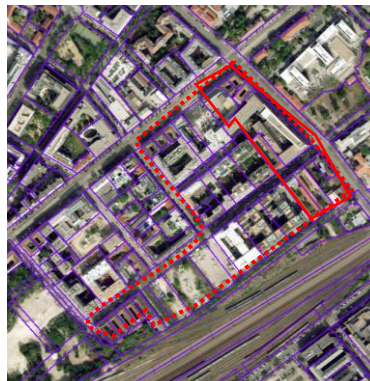
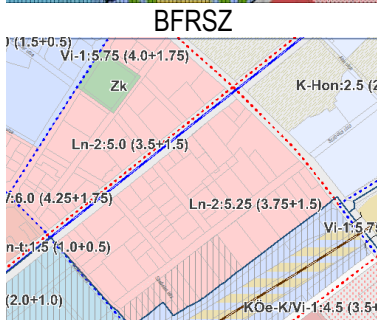
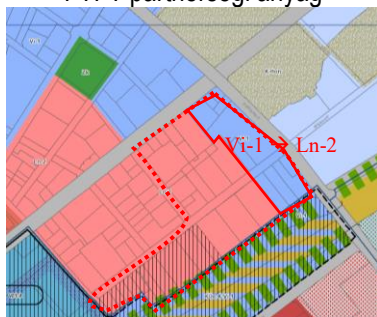
		<p>átlagértékek egységes metodika alapján kerülnek meghatározásra.</p> <p>A szintterületi átlagértékek: Vi-1: 5.0 (3.5+1.5) Ln-2: 4.25 (3.0+1.25)</p>																								
12. Váci út – Dévai u. – Kassák Lajos u. – Bulcsú u.																										
<div><p>FRSZ</p></div> <div><p>BFRSZ</p></div>		<p>A kijelölt tömbökben jellemzően irodák, meglévő és újépítésű lakóépületek és 1-1 gazdasági funkciójú és beépítetlen telek található. A terület jellemzően kialakult, Vi-1 -ből Ln-2 általános használatba kerül átsorolásra.</p> <p>A déli terület kialakult, jellemzően irodák és lakóházak találhatók rajta. A terület nem központhiányos, a kezdeményezett Vt-H helyett, Vi-1 -ből Ln-2 általános használatba került átsorolásra.</p> <p>Az átsorolt terület nagysága 5,6 ha.</p> <p>Vi-1 az átsorolás után:</p> <table><tr><td></td><td>építhető általános célú szintterület</td><td>építhető általános célú parkolási szintterület</td></tr><tr><td>hatályos KÉSZ</td><td>264 300</td><td>108 973</td></tr><tr><td>BFRSZ</td><td>310 023</td><td>135 635</td></tr><tr><td>Tartalék</td><td>45 723</td><td>26 662</td></tr></table> <p>Ln-2 az átsorolás után:</p> <table><tr><td></td><td>építhető általános célú szintterület</td><td>építhető általános célú parkolási szintterület</td></tr><tr><td>hatályos KÉSZ</td><td>348 561</td><td>216 499</td></tr><tr><td>BFRSZ</td><td>360 127</td><td>154 340</td></tr><tr><td>Tartalék</td><td>11 566</td><td>-62 159</td></tr></table> <p>A Vi-1 esetében a hatályos paraméterek megtartásra kerülnek. Az Ln-2 terület esetében az általános funkcionális használat szerinti szintterületi átlagérték 0.25 mértékben növelésre kerül. A parkolási célú szintterületi átlagérték egységes metodika alapján kerül meghatározásra.</p>		építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület	hatályos KÉSZ	264 300	108 973	BFRSZ	310 023	135 635	Tartalék	45 723	26 662		építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület	hatályos KÉSZ	348 561	216 499	BFRSZ	360 127	154 340	Tartalék	11 566	-62 159
	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület																								
hatályos KÉSZ	264 300	108 973																								
BFRSZ	310 023	135 635																								
Tartalék	45 723	26 662																								
	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület																								
hatályos KÉSZ	348 561	216 499																								
BFRSZ	360 127	154 340																								
Tartalék	11 566	-62 159																								

		<p>A szintterületi átlagértékek változatlanul maradnak: Vi-1: 5.75 (4.0+1.75) Ln-2: 5.0 (3.5+1.5)</p>
--	--	---

13. Lehel u. és vasút közötti terület, Dózsa György útig.



FTFT partnerségi anyag



Az egyeztetési anyagban a terület jelentős része már

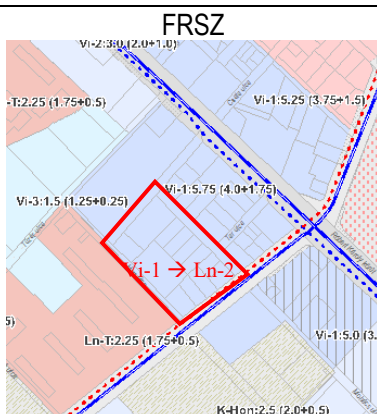
Ln-2 általános használatba átsorolásra került. A Dózsa György út menti iroda és lakóépületek Vi-1ből Ln-2 általános használatba kerülnek átsorolásra a szerkezeti egység érdekében.

A teljes terület nagysága ~10 ha, a Vi-1 → Ln-2 - be sorolt terület nagysága ~2,6 ha.

A szintterületi átlagértékek változatlanul maradnak:

Ln-2: 5.25 (3.75+1.5)

14. Lehel u. – Mohács u. – Csata u. – Hun.



BFRSZ



A terület kialakult, meglévő és újépítésű lakóépületek találhatók rajta. A terület

Vi-1 -ből Ln-2 általános használatba kerül átsorolásra.


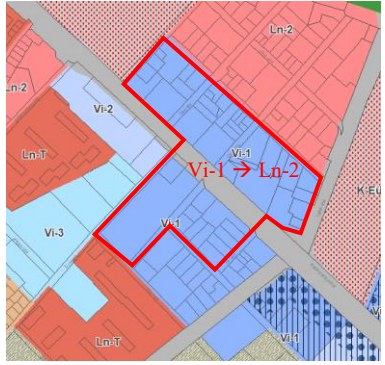

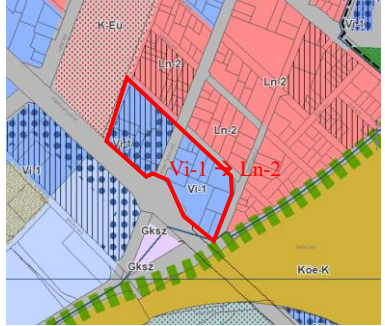

A terület nagysága ~2 ha.

Vi-1

az átsorolás után:

	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület
hatályos KÉSZ	170 891	113 927
BFRSZ	181 770	79 525
Tartalék	-75 479	-91 975

Ln-2 az átsorolás után:

		<table border="1"> <tr> <td></td><td>építhető általános célú szintterület</td><td>építhető általános célú parkolási szintterület</td></tr> <tr> <td>hatályos KÉSZ</td><td>86 359</td><td>57 573</td></tr> <tr> <td>BFRSZ</td><td>90 199</td><td>39 462</td></tr> <tr> <td>Tartalék</td><td>3 840</td><td>-18 111</td></tr> </table> <p>A Vi és az Ln terület esetében az építési lehetőségek változatlanul maradnak, biztosítva a korábbi lehetőségeket.</p> <p>A szintterületi átlagértékek változatlanul maradnak: Vi-1: 5.75 (4.0+1.75) Ln-2: 5.75 (4.0+1.75)</p>		építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület	hatályos KÉSZ	86 359	57 573	BFRSZ	90 199	39 462	Tartalék	3 840	-18 111
	építhető általános célú szintterület	építhető általános célú parkolási szintterület												
hatályos KÉSZ	86 359	57 573												
BFRSZ	90 199	39 462												
Tartalék	3 840	-18 111												
15. Hajdú u. – Kartács u. – Lehel u. – Róbert Károly krt. – Tar u. – Mohács u. – Csata u. – Hun u. – Tüzér u.														
<p>TSZT</p> 		<p>A terület jellemzően kialakult, irodák, lakóépületek és gazdasági terület található rajta. A kezdeményezett Vi/Ln vegyes használat helyett a terület marad Vi-1 általános használatban. A funkciók megfelelnek a Vi-1 általános használatnak, a TÉKA előírásai nem érintik hátrányosan a területet, a Róbert Károly körút mentén nem támogatható az új lakókijelölés a forgalmi terhelés következtében.</p>												
16. Jász u. – Mór u. – Szent László út – Róbert Károly körút														
		<p>A terület részben kialakult, részben változással érintett, jellemzően gazdasági funkciójú terület, utóbbi jelentős fejlesztési potenciállal rendelkezik, lakóterületbe való sorolása nem indokolt. A részben kialakult keleti tömböt KÖu közlekedési területek határolják, a forgalmi terhelés következtében és a felüljáró és a vasút közelsége miatt nem indokolt lakóterületbe sorolni.</p> <p>A terület nagysága ~3,7 ha.</p>												

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

Az érintett területek felülvizsgálatra kerültek. Ahol építési tevékenység volt vagy van folyamatban, azt az általános használat figyelembe veszi. Az általános funkcionális használat szerinti szintterületi átlagértékek felülvizsgálatra kerültek és az FRSZ szerinti építési lehetőségeket továbbra is biztosítja a BFRSZ. A parkolási célú szintterületi átlagértékek egységes metodika alapján kerültek meghatározásra (Alátámasztó munkarész, BFRSZ koncepció). A KÖu közlekedési területek melletti területek lakó funkciójú általános használatba sorolása továbbra sem javasolt a jelentős forgalmi terhelés következtében.

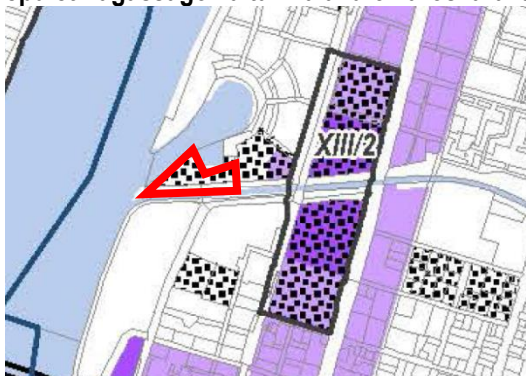
4.

Budapest Főváros XIII. kerületi Polgármesteri Hivatal
14.15.

„II. Az FTT fejlesztési tervlap 3. Beépítési magasság 1. A 25880/3 hrsz.-ú területen kerüljön kijelölésre 45 méter magas magasház elhelyezésére alkalmas terület.

Válasz a KKVB elnöki módosítóira:

A városszerkezeti pozíció és a már meglévő és tervezett nagyvárosias beépítés nem indokolják itt új magasház helyének kijelölését. A Vi-2 területen 2022-ben már felülvizsgálatra, illetve módosításra is került a magasház elhelyezésére kijelölt terület (mely a Dunától távolabb esik és illeszkedik a Váci út mentén megjelenő nagyvárosias, magasház-as beépítésekhez), ami a 25/2022. (VII. 14.) önk. rendelettel módosított FRSZ-ben került elfogadásra. A területen nem javasolt további 45 méteres magasház számára kijelölt hely, sem a beépítési magasság növelése, a hatályos 45 méteres magasház számára igénybe vehető korábbi területi lehatárolás megtartása szükséges a Duna felőli sziluett és érzékeny városkarakter megőrzése miatt. Budapest településképi arculati kézikönyve szerint, „Budapest különleges, egyedülálló part menti panorámája védendő, mind kilátás és rálátás tekintetében”, mely jelen terület esetében is indokolt, különösen a szomszédos FOKA-öböl körüli zöld- és rekreációs területek (valamint a tanulmánytervben is értékes elemként említett, a fejlesztési területen és közvetlenül mellette kialakított sétány, játszótér és zöldfelületek komfortos használatának és benapozottságának megőrzése), illetve az Ln-3 nagyvárosias területen meglévő lakóépületek kilátás védelmének érdekében. A Dunától a Váci út felé emelkedő **épületmagasságok által kialakuló városkarakter és látvány megbontása nem indokolt.**

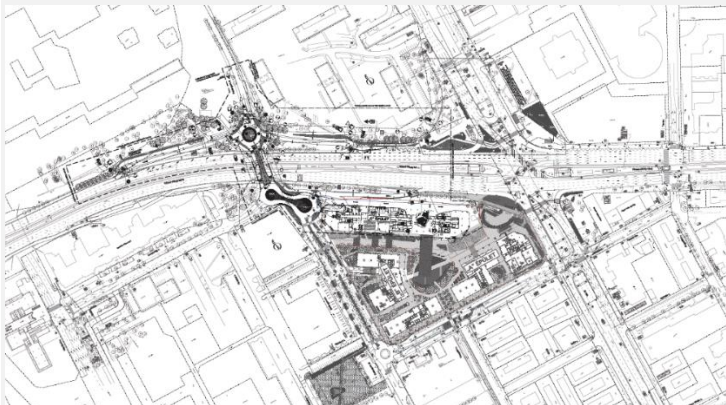


FTFT kivágat, jelölve a helyszín jelölésével.

5.

Budapest Főváros XIII. kerületi Polgármesteri Hivatal
14.17.

„Kérjük, hogy az MBH-AGORA beruházáshoz kapcsolódó, a Róbert Károly körút északi oldalára tervezett körforgalom megépítéséhez kerüljön felülvizsgálatra a területfelhasználási egységek határai, hogy a csomópont megépítéséhez (vagy azt követően) a telekvizonyok és a használat, üzemeltetés rendezhetők legyenek a főváros és a XIII. kerület között.



A tervezett csomópont és felhajtói részben Zk, részben Ln-T területfelhasználásba esnek a Köu övezeteken kívül (25714/41, 25818/2, 25819/2, 25838/14).

Válasz a KKVB elnöki módosítóira:

Az általános használat határ módosításra kerül a javaslat alapján.

xiv.

KKVB elnöki módosító:

a XIV. kerületi Csömöri út mellett javasolt villamos járműtelep létesítésének indokoltsága, illetve a helyszín megválasztása a BKK bevonásával vizsgálandó (02 – 15.1.);

Budapest Főváros XIV. kerület Zugló Önkormányzata

02 – 15.1.észrevétel

„A Fővárosi Településfejlesztési Terv fejlesztési tervlap 1. területfelhasználás áttekintő térképen és a Budapest Főváros Rendezési Szabályzata 1. mellékletén az érintett tömb K-Közl-É/K-Rek, azaz Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület / Nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület kétszintű területhasználattal szerepel. Értelmezésünk szerint a szélesebb sávban sraffozott megalapozó területhasználat a K-Közl- É. A tömb Rákos patakhöz közelebbi részén kötőtpályás közösségi közlekedés tervezett járműtelepe jelölés is fel van tüntetve.

Az érintett tömbben egy kisebb méretű, benzinkúttal beépített ingatlanon kívül a kerületi önkormányzat tulajdonában lévő 31267/137 hrsz-ú 5,7 ha nagyságú ingatlanon a Lantos Mihály Sportközpont, kerületi jelentőségű sportlétesítmény található. Az önkormányzat és a Magyar Testgyakorlók Köre (MTK) között 2014-ben kötött ingatlan használatba adásáról és működtetéséről szóló szerződés szerint az önkormányzat 15 évre, és további 5 évre meghosszabbíthatóan hasznosításba adta az ingatlant sport és szabadidő központ kialakításra. Az ingatlan Rákos patakhöz közelebbi részén az elmúlt években folyamatos fejlesztéssel sport funkciójú beépítés, csarnokok találhatóak, a további ingatlanrészekben pedig sportpályák, melyek Zugló zöldinfrastruktúrájához is jelentős mértékben hozzájárulnak. Zugló építési szabályzatáról szóló 11/2021. (III.26.) rendelet (a továbbiakban: ZÉSZ) szabályozási terve szerint az ingatlanok övezeti besorolása K- Rek/1 nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület, az ingatlan jelentős részén „kizárólag sportpályák, lelátók építési helye” jelöléssel. Zugló Önkormányzata elkötelezett abban, hogy a sportolási funkciót ezen a helyen továbbra is zavartalanul biztosítsa, fejlessze, ezért a tervezet kétszintű terület használatát, a K-Közl- É övezeti besorolást, valamint a kötőtpályás közösségi közlekedés tervezett járműtelepe jelölést aggályosnak tartjuk. Kérjük a kétszintű területhasználat, és a tervezett járműtelep jelölés törlését, és csak a K-Rek területfelhasználás és övezet jelölését.

Alternatívaként javasoljuk megvizsgálni, hogy a kétszintű területhasználat és K-Közl-É övezeti besorolás, valamint a kötőtpályás közösségi közlekedés tervezett járműtelepe jelölés a Cinkotai út 128-140 szám, 31267/108 hrsz. alatti, és Csömöri út 37B. szám, 31267 /139 hrsz. alatti ingatlanra kerüljön a jelenlegi Vi-2: 3.0(2.0+1.0) keretövezet paramétereinek felülvizsgálata, bővítése mellett.”

A jövőben a Budapesti Mobilitási Terv céljai szerint a fővárosi utazások 50%-át a közösségi közlekedésnek kellene lebonyolítania, ennek érdekében a gyorsvasúti és a villamoshálózat meghosszabbítása is tervezett.

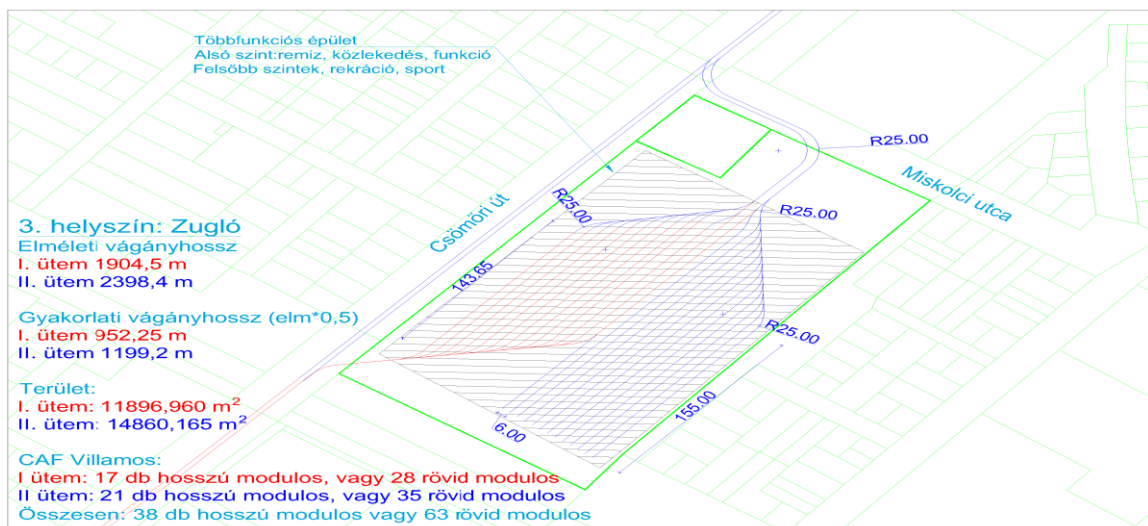
A nagyobb kiterjedésű és megnövekvő forgalmú villamoshálózat működtetéséhez a járműtelepi befogadóképességet is bővíteni kell, különösen annak figyelembevételével, hogy néhány, ma már a városi szövetben zárványként elhelyezkedő régi járműtelepet – Orczy téri Baross, Bosnyák téri Zugló járműtelep – meg kell szüntetni.

Észak-Pest területén az Angyalföldi járműtelep megtartásra kerül, azonban a Bosnyák téri 1,1 ha nagyságú járműtelep megszüntetése időszerű a mellékközpont kialakításának előrehaladott helyzete miatt.

A villamoshálózat kiterjesztését eredményezi majd a Nagy Lajos király úti és a Lehel utcai villamospályák tervezett összekötése és még inkább a Csömöri úton (alternatívaként) tervezett villamosközlekedés megvalósítása.

Ezen igények miatt szükséges a térségben a járműtelepi háttér fejlesztése, amely a kerületi önkormányzati érdekeltséget jelentő sportterület kétszintű használatával biztosítható a legegyszerűbben és leghatékonyabban.

Az FTT tervezési munkáinak keretében, a BKK Zrt. bevonásával készített *Villamos kocsiszínek és buszgarázsok vizsgálata tanulmány* az 5,8 ha terület részleges vagy teljes felhasználását az alábbiak szerint tartja elképzelhetőnek:



Zugló kocsiszin (tervezett új helyszín)

A kerületi önkormányzat elutasító véleménye teljesen érthető, és konstruktív módon alternatív megoldásra tesz javaslatot a 31267/108 és a 31267 /139 hrsz.-ú telkek erre a célra történő használatának a vizsgálati javaslatával.



Megvizsgálásra kerültek a 31267/108 hrsz.-ú és a 31267 /139 hrsz.-ú telkek, amelyek együttes területe azonban csupán 2 ha, amely messze nem lenne képes pótolni a Bosnyák téri járműtelepet, valamint a villamoshálózat tervezett fejlesztéséből adódó többlet járműtárolási igényeket sem. Továbbá a járműtelep megvalósításáig nem lehetne a Vi-2 általános használatba sorolt 31267/108 hrsz.-ú és 31267 /139 hrsz.-ú telkeket felülépíteni. Ezzel ellenben, az FTT szerinti javaslatban a sportterület zavartalanul működhet a járműtelep későbbi időpontban történő megvalósításáig.

Az FTT-ben jelölt helyszín helyett – amely biztosítja a jelenlegi rendeltetés megtartását a kétszintű területhasználat mellett is – alternatívaként még Rákosrendező fejlesztési területe jöhet számításba, amennyiben a fejlesztésére készülők tervek be tudják illeszteni a jelenleg még nem ismert programba. Rákosrendező önálló módosítással kerülhet majd be az FTT-be, ennek részeként a tervezett villamos-járműtelep helyzete is módosulhat.

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

Az Észak-pesti térségben a villamos járműtelepi kapacitás bővítése szükséges, amely csak új járműtelep létesítésével valósítható meg, az FTT tervezési munkáinak keretében, a BKK Zrt. bevonásával készített tanulmány alapján. A járműtelep szükségességét a 2025. 07. 16.-án tartott BKK-BFVT egyeztetés ismételten megerősítette, ezirányú módosítás az FTT-ben nem javasolt.

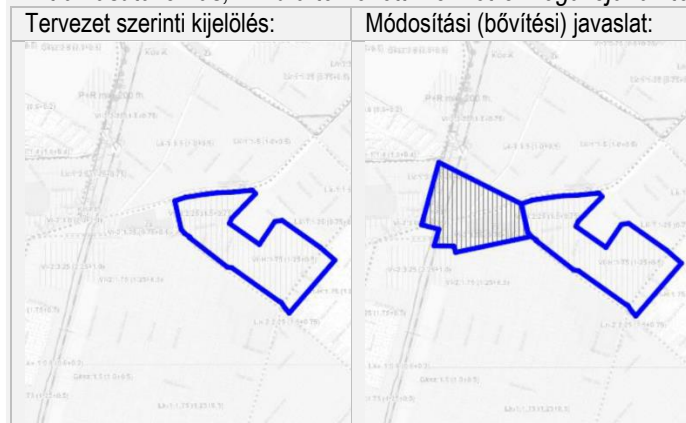
xv.

KKVB elnöki módosító:

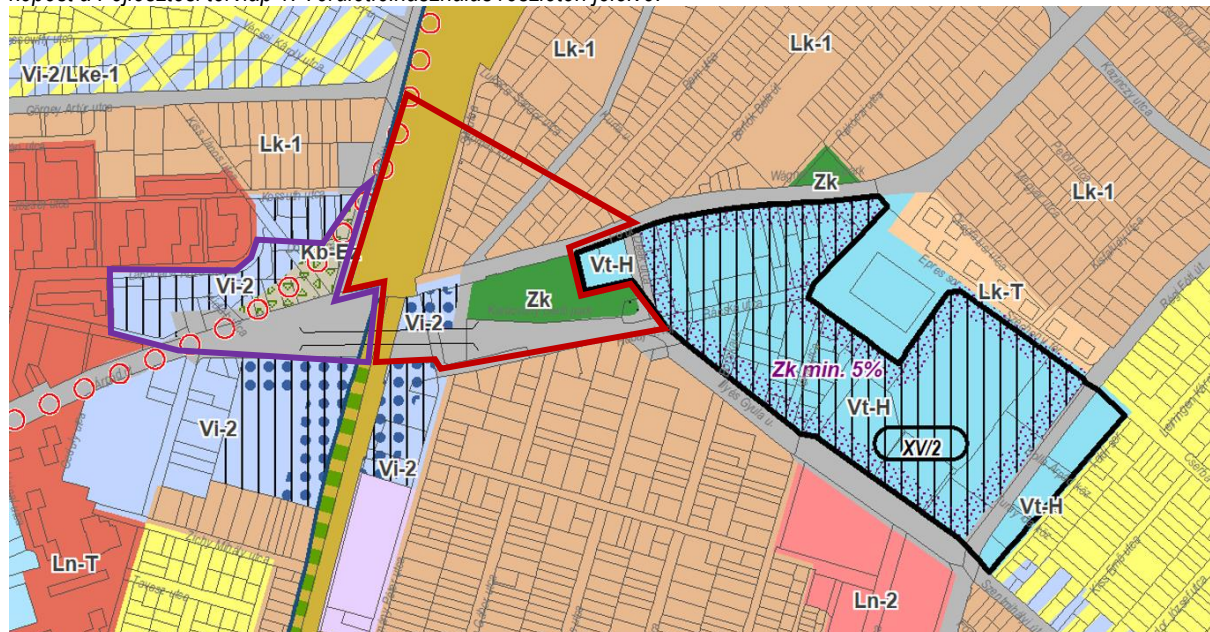
a XV/2 Rákospalota városrészközpont fejlesztési akcióterület további kiterjesztése javasolt a IV. kerületi Szilágyi úttól nyugatra eső telektömbökre a KKVB 2025.III.10-i ülésére beterjesztett javaslatnak megfelelően (02 – 16.37. észrevétel);

Budapest Főváros XV. kerületi Polgármesteri Hivatal Főépítési Iroda
16.37.

Továbbá a Budapest-Veresegyház-Vác vasútvonal fejlesztése jelentős mértékben érinti a területet, az engedélyezési tervek szerint a Rákospalota-Újpest vasútállomás felújítása és környezetének teljes átépítése tervezett központi költségvetésből, tehát nem igaz, hogy a közlekedési rendszer fejlesztése kizárólag a kerékpáros főhálózatra korlátozott. Kérjük ennek figyelembevételével a kijelölt akcióterület növelését, mely foglalja magába mint a vasútállomás, mind a tervezett M3 metró megállójának területét.




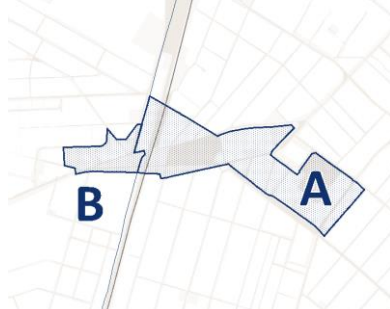
XV/2 Rákospalota városrészközpont fejlesztési akcióterület javasolt bővítése az FTFT véleményezési dokumentációjához képest a Fejlesztési tervlap 1. Területfelhasználás részletén jelölve:



piros kontúrral XV. kerületi Polgármesteri Hivatal Főépítési Iroda véleménye szerinti növelés, lila kontúrral a KKVB elnöki módosító szerinti növelés

Megjegyzés: Szilágyi u. – Kossuth Lajos u. – KisJános u. – Dobó utca által határolt telektömb beépítésre szánt területrésze Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzat Alpolgármestere észrevétele alapján (önkorm. 6.30. vélemény) a kialakult állapothoz illeszkedő Lk-1 jelű általános használatba kerül átsorolásra, amelynek megfelelően a jelentős változással érintett terület jelölés is törlésre kerül, ezért az a területegység nem a fejlesztési akcióterület része.

Az akcióterület lehatárolása bővítésre kerül, amellyel összhangban az akcióterületre rögzített követelmények is módosításra, kiegészítésre kerülnek.

Véleményezési dokumentáció	Javasolt módosítás
XV/2 – Rákospalota városrészközpont	IV-XV/1 – Újpesti víztorony – Rákospalota városrészközpont és környéke (Megjegyzés: Az akcióterület átnevezése miatt XV/3 – Újpalota parkváros megnevezése is módosul, XV/2 – Újpalota parkvárosra)
14,2 hektár	A: 22,8 hektár B: 4,4 hektár
13,4 ha Kiemelt jelentőségű helyi központ területe (Vt-H), ebből min. 0,61 ha Közpark, közkert (Zk) és 0,8 ha Közúti közlekedési terület (KÖu)	A: 13,4 ha Kiemelt jelentőségű helyi központ területe (Vt-H), ebből min. 0,61 ha Közpark, közkert (Zk), 0,42 ha Intézményi, jellemzően szabadon álló jellegű terület (Vi-2), 2,1 ha Kisvárosias, jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület (Lk-1), 1,3 ha Közpark, közkert (Zk), 2,4 ha Egyéb, kötöttpályás közlekedési terület (KÖe-K) és 3,1 ha Közúti közlekedési terület (KÖu) B: 1,7 ha Intézményi, jellemzően szabadon álló jellegű terület (Vi-2), 0,7 ha Kondicionáló célú, jelentős zöldfelületű terület (Kb-Ez) 2 ha Közúti közlekedési terület (KÖu)
Tervezett helyi központ Differenciált központrendszer megvalósulását elősegítő akcióterület	Tervezett helyi központ Differenciált központrendszer megvalósulását elősegítő akcióterület A kiegyensúlyozott kompakt városszerkezetet elősegítő komplex, vegyes fejlesztésű akcióterület
Középtáv	A: Középtáv B: Hosszú táv
Elővárosi zóna	Elővárosi zóna
	
Az akcióterület a kerület nyugati határához közel helyezkedik el, nyugatról a Karácsony Benő park határolja. A területen több felekezet temploma, imaháza, továbbá a polgármesteri hivatal, kormányablak, rendőrkapitányság, általános iskola található, valamint a Budai II. László Stadion nagy kiterjedésű, elkerített sportpályái. A terület fejlesztése katalizátora lehet a kerület északnyugati területi fejlődésének.	Az akcióterület Újpest és Rákospalota közigazgatási határán helyezkedik el, az Árpád út felüljárójának, valamint a 70. sz. Budapest-Vác és 71. sz. Budapest-Veresegyház vasútvonal közös szakaszának két oldalán. Az „A” jelű terület egység magában foglalja a Karácsony Benő parkot, valamint Rákospalota városrészközpontját, ahol a fejlesztési területek mellett több felekezet temploma, imaháza, továbbá a polgármesteri hivatal, kormányablak, rendőrkapitányság, általános iskola, továbbá a Budai II. László Stadion nagy kiterjedésű, elkerített sportpályái és kapcsolódó vasúti területek is megtalálhatók. A „B” jelű terület egység Újpest Víztorony szomszédságában lévő jelentős változással érintett, amely a tervezett M3 metró meghosszabbítás megvalósításához kapcsolódóan átépítésre tervezett.
A közlekedési kapcsolatrendszert a közúti főhálózathoz tartozó Szentmihályi út és annak autóbusz közlekedése jelenti. Az akcióterület környezetében nem tervezett a közlekedési rendszer fejlesztése a kerékpáros főhálózat kivételével, ezért a városrészközpont területének közlekedési potenciálja távolban is korlátozott marad. A kerületi alközpont szerepének kialakításához szükséges kiépíteni egy reprezentatív térrendszert, mely biztosítja a különböző funkciók biztonságos gyalogos megközelítését, továbbá teret ad	A közúti közlekedési kapcsolatrendszert elsősorban a közúti főhálózathoz tartozó Árpád út, valamint Szentmihályi út jelenti. Az akcióterület környezetében Rákospalota-Újpest vasútállomás fejlesztése, az M3 metróvonal tervezett meghosszabbítás részeként a vasútállomás szomszédságában új metrómegálló létesítése tervezett a főútvonalakon közlekedő autóbusz járatok mellett. A közösségi közlekedés mellett a kerékpáros főhálózat fejlesztése is tervezett. Az akcióterület fejlesztése során kiemelten fontos Rákospalota-Újpest

<p>egyéb közösségi funkcióknak is. A terület megközelíthetősége, valamint a környező központokkal való kapcsolata szempontjából kiemelten fontos a kapcsolat megteremtése Rákospalota-Újpest vasútállomással.</p>	<p>vasútállomással akadálymentesített gyalogos kapcsolat létesítése.</p> <p>A „B” jelű területen a metró meghosszabbítás megvalósításához szükséges organizációs terület nem építhető el, a metró meghosszabbítás miatt bontandó épületállomány helyén kondicionáló célú zöldfelület létesítendő. Az Árpád úti felüljáróhoz kapcsolódó csomópont átépítendő a metró meghosszabbítás terveinek és a biztonságos közlekedési feltételek figyelembevételével.</p> <p>Az „A” jelű területen a kerületi alközpont szerepének kialakításához szükséges kiépíteni egy reprezentatív térrendszert, mely biztosítja a különböző funkciók biztonságos gyalogos megközelítését, továbbá teret ad egyéb közösségi funkcióknak is.</p> <p>A „B” jelű területen az Újpesti Víztorony szomszédságában és az Újpesti lakótelep kapujában rekreációs célú, reprezentatív, közhasználatú zöldfelület létesítendő, ahol a városszerkezeti pozícióhoz illeszkedő közösségi funkciójú pavilon épület is elhelyezhető. Az Újpesti Víztorony településképi szerepét, látványkapcsolatait új beépítés esetén is biztosítani kell.</p> <p>A „B” jelű területen lakórendeltetés létesítése nem megengedett.</p>
<p>Annak érdekében, hogy a terület teljes értékű alközpontként tudjon funkcionálni a kerületben, szükséges a jelenlegi funkciók fejlesztése és bővítése, elsősorban egészségügyi és kulturális rendeltetésekkel, melyhez az önkormányzati tulajdonban lévő, alulhasznosított ingatlanok hasznosítása javasolt.</p>	<p>Annak érdekében, hogy az „A” jelű terület teljes értékű alközpontként tudjon funkcionálni a kerületben, szükséges a jelenlegi funkciók fejlesztése és bővítése, elsősorban egészségügyi és kulturális rendeltetésekkel, melyhez az önkormányzati tulajdonban lévő, alulhasznosított ingatlanok hasznosítása javasolt. A Budai II. László Stadion sportlétesítményének területe városszerkezeti funkciójához képest alulhasznosított. A stadion külsőbb, a Szántóföld utcai sportterületre történő áttelepítése lehetőséget adna egy valódi, vegyes funkciójú településközpont kialakítására.</p>
<p>A terület Széchenyi tér, Bácska utca, Régi Fóti út és Illyés Gyula utca menti területei jelenleg alulhasznosítottak, ezeken a területeken intenzívebb használatot biztosító, a lakosság igényeit kiszolgáló vegyes funkciók kialakítása szükséges. A vegyes funkciómix rögzítésekor a területen minimum 20 lakás/ha és maximum 100 lakás/ha lakás sűrűséget kell biztosítani a teljes akcióterületre vonatkozóan, ahol a hektár adat a teljes területre számított érték (a közlekedési területekkel, zöldterületekkel és alapintézményi területekkel együtt).</p>	<p>Az „A” jelű terület Széchenyi tér, Bácska utca, Régi Fóti út és Illyés Gyula utca menti területei jelenleg alulhasznosítottak, ezeken a területeken intenzívebb használatot biztosító, a lakosság igényeit kiszolgáló vegyes funkciók kialakítása szükséges. A vegyes funkciómix rögzítésekor a területen minimum 20 lakás/ha és maximum 100 lakás/ha lakás sűrűséget kell biztosítani a Kiemelt jelentőségű helyi központ területre vonatkozóan, ahol a hektár adat a teljes általános használat szerinti területekre számított érték (a közlekedési területekkel, zöldterületekkel és alapintézményi területekkel együtt).</p>
<p>A Széchenyi tér és a Fő út kereszteződésénél lévő területen tervezett parkfejlesztés során biztosítani kell közösségi, intézményi és sportrendeltetések kialakítását.</p>	<p>Az „A” jelű, a Széchenyi tér és a Fő út kereszteződésénél lévő területen tervezett parkfejlesztés során biztosítani kell közösségi, intézményi és sportrendeltetések kialakítását.</p>
<p>A helyi adottságok figyelembevételével településközponti vegyes (Vt-H) területen lakóépület elhelyezése esetén 15% legkisebb zöldfelületi arány biztosítandó az építési telken.</p>	<p>Az „A” jelű területen a helyi adottságok figyelembevételével településközponti vegyes (Vt-H) területen lakóépület elhelyezése esetén 15% legkisebb zöldfelületi arány biztosítandó az építési telken.</p>
<p>A beépítés tervezésekor törekedni kell a kialakult kisvárosi, zárt sorú beépítéshez való illeszkedésre, valamint a területen és környezetében található műemléki és fővárosi helyi védettségű templomok látványba illesztésére.</p>	<p>Az „A” jelű területen a beépítés tervezésekor törekedni kell a kialakult kisvárosi, zárt sorú beépítéshez való illeszkedésre, valamint a területen és környezetében található műemléki és fővárosi helyi védettségű templomok látványba illesztésére.</p>
<p>Jelentős környezetterhelést eredményez az Illyés Gyula utca forgalma, követelmény a zajérzékeny rendeltetések megfelelő elhelyezése.</p>	<p>Jelentős környezetterhelést eredményez az Illyés Gyula utca, valamint az Árpád út forgalma, követelmény a zajérzékeny rendeltetések megfelelő elhelyezése.</p> <p>Az akcióterületet érintő meglévő településképvédelmi jelentőségű fasorok megőrzését a fejlesztések során biztosítani szükséges az Árpád út, Pázmány Péter utca, Sződliget utca, Illyés Gyula utca és a Régi Fóti út mentén.</p>

xvi.

KKVB elnöki módosító:

XV/3 Újpalota-Parkváros fejlesztési akcióterület fejlesztésének infrastrukturális követelményeit – a BKK bevonásával történő vizsgálat eredményétől függően – szükséges kiegészíteni a 69-es villamos meghosszabbításával (02 – 16.38. észrevétel);

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzat Alpolgármestere

02 – 16.38. észrevétel

„Az akcióterület a XV. és a XVI. kerület határán helyezkedik el. Nyugaton Újpalota lakótelep, északon rekreációs célú erdőterület, keleten a XVI. kerület lakó- és intézményi fejlesztési területei, délen gazdasági területek határolják. A terület jelenleg beépítetlen, a kerületi önkormányzattal 2017-ben településrendezési szerződést kötöttek a terület tulajdonosai, a terület előkészítése megkezdődött. Az akcióterület az elővárosi zóna egyik legjelentősebb lakócélu fejlesztési területe.

- Az akcióterületen nem tervezett a fővárosi szintű közlekedési rendszer fejlesztése a kerékpáros főhálózat kivételével, ezért a parkváros folyamatban lévő fejlesztéshez lokális elemek megvalósítása keretében kell a környező főhálózati elemek keresztmetszetét és csomópontjait fejleszteni, valamint az autóbusz közlekedést kiterjeszteni.
- A terület fejlesztése során meg kell teremteni a kapcsolatot a területen kialakuló új városrész és a szomszédos területek között a Zsókavár utcán keresztül, figyelembe véve és biztosítva a 220 kV-os távvezeték biztonsági övezetének, valamint a határoló erdőterületek sértetlenségét.
- Biztosítani kell a „rövid utak városa” alapelv megvalósítása érdekében a szükséges alapvető és szolgáltató intézmények elhelyezését, a helyi lakosság igazgatási, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális ellátását, továbbá a helyi jelentőségű kulturális, hitéleti és sportrendeltetést szolgáló intézményeket. A társasházak földszintjein a lakásokhoz tartozó közös tereken, forgalmasabb helyeken az utcák irányába tájoltan kell a kereskedelmi, szolgáltató rendeltetéseket elhelyezni. A nagyobb területű kereskedelmi és szolgáltató egységeket a Rákospalotai határút menti területsávban kell elhelyezni.
- Lakóterületen társas- és családi házakban jellemzően különböző méretű lakások kialakítása szükséges. A területen kijelölt építési övezetek lakóterületei jellemzően közepes szintterületi átlagértékkel építendőek be, a magas zöldfelületi intenzitás megőrzése érdekében.
- A funkciómix rögzítésekor a területen minimum 50 lakás/ha és maximum 100 lakás/ha lakás sűrűséget kell biztosítani a Kisvárosias, jellemzően szabadon álló jellegű lakóterületen, ahol a hektár adat a teljes területre számított érték (a közlekedési területekkel, zöldterületekkel és alapintézményi területekkel együtt).
- A határoló nagyfeszültségű légvezetékek sávjában különleges beépítésre nem szánt terület és védelmi erdőterület kijelölése és fenntartása indokolt. A területet átlósan átszelő ivóvíz főnyomóvezeték felett javasolt zöldfelületet kialakítani, amelyben sportterületek és játszóterek is helyet kaphatnak.
- A helyi adottságok figyelembevételével kisvárosias lakóterületen (Lk-2) lakóépület elhelyezése esetén 30% legkisebb zöldfelületi arány biztosítandó az építési telken.
- A tervezési területet É-D irányban két részre osztja a DN 1200-as méretű, SENTAB anyagú ivóvíz főnyomóvezeték. Mivel a vezeték falától 7-7 méteren belül épületet elhelyezni nem lehet, ez a terület nem beépíthető.
- Jelentős környezetterhelést eredményez a Szentmihályi út és a Rákospalotai határút, követelmény a zajérzékeny rendeltetések megfelelő elhelyezése.”

Fővárosi Önkormányzat kiemelt feladata:	Koordináció
Kapcsolódó, az önkormányzat által elfogadott tematikus, gazdasági és egyéb tervek, programok:	Budapesti Mobilitási Terv Közúthálózati terv Kerékpárgalimi főhálózati terv

Az első francia bekezdés pontosítását kérjük az alábbiak figyelembevételével:

A terület új közterületi struktúrája lehetőséget biztosít a 69-es villamos Zsókavár utcai végállomástól való meghosszabbítására, új végállomás kialakítására a Rákospalotai határútnál.

A Fővárosi Önkormányzat feladatát kérjük kiegészíteni a következőkkel:

69-es villamos nyomvonal meghosszabbítás tervezetése.

Az Újpalota parkváros területére vonatkozó településrendezési tervek az új városrész közterületi rendszerét oly módon határozták meg korábban, hogy annak „főutcája” alkalmas legyen a 69-es villamos valamikori tovább vezetésére a Rákospalotai határútig, tehát a helybiztosítás a rendezési tervben adott. A településrendezési

szerződésben a beépítés infrastruktúra feltételeként nem a villamosvonal meghosszabbítása került nevesítésre, mivel annak idején nem igazolták annak gazdaságosságát az azt vizsgáló tanulmányok.

A villamosvonal meghosszabbítás a Mexikói úti végállomással jelenleg nem nyújtana versenyképes utazási lehetőséget, az csak a Rákóczi út - Nyírpalota út villamostengely csatlakozó szárnyvonalként lenne reális utazási elképzelés. A Rákóczi út - Nyírpalota út vonalában a villamos közlekedés megvalósítását az M4 metró ésszerű meghosszabbítása viszont bizonytalanná teszi.

Bár a 2025. 07. 16.-án tartott BKK-BFVT egyeztetés alapján a XV/3 Újpalota-Parkváros fejlesztési akcióterület infrastrukturális követelményeit utólagosan nem szükséges kiegészíteni a 69-es villamos meghosszabbításának kötetmével, javasolt a fejlesztők bevonása a kötöttpályás infrastruktúra fejlesztésébe.



Újpalota parkváros és környezetének általános területhasználata és a tervezett villamosvonal meghosszabbítása

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A várospolitikai elképzeléseknek megfelelően (h3-15/2025), a XV/2 – Újpalota parkváros akcióterületi leírás infrastruktúra fejlesztési feltételrendszere a Zsókavár utcai villamospályát a Pesti határ útig történő meghosszabbításával egészül ki, az alábbiak szerint:

- ▶ Az akcióterületen a fővárosi szintű közlekedési rendszer fejlesztése keretében a Zsókavár utcai villamospályát meghosszabbításra kerül a Rákospalotai határig, a befogadó útvonal szakaszos kiépítésének részeként, új végállomással. A parkváros folyamatban lévő fejlesztése keretében kell a környező főhálózati elemek keresztmetszetét és csomópontjait is fejleszteni, valamint esetlegesen az autóbusz közlekedést kiterjeszteni, továbbá a lokális közúti elemeket megvalósítani.

xvii.

KKVB elnöki módosító:

Csepeli gerincút III. ütem (Mag utca – Almafa utca közötti szakasz) kiépítési paramétereit, a szuburbanizációs folyamatokkal és a volt zártkerti területek beépítésére gyakorolt hatásokkal, valamint a H7 HÉV projekttel való összefüggésekre való tekintettel javasolt felülvizsgálni (02 – 22.8. észrevétel);

Budapest Főváros XXI. kerület Csepeli polgármesteri hivatal

02 – 22.8.észrevétel

„Kérjük az ütemezett igénybevételhez kötött feltételek törlését, illetve módosítását. A feltételként meghatározott infrastrukturális beruházások közül a II. Rákóczi Ferenc út szélesítésének megvalósítása nem került napirendre és nem került megindításra amióta megjelent a fővárosi rendeletben. Tekintettel arra, hogy számos ingatlant érint, így az adás-vétel, vagy kisajátítási eljárás miatt rendkívül időigényes még az előkészítése is, így belátható időn belül nem valószínű, hogy sor kerül rá. Ezzel pedig akadályozza az akcióterület részleges fejlődésének megkezdését.”

A 2025. 06. 25.-ére tervezett, majd 2025. 06. 30.-án megtartott közgyűlésen Szaniszló Sándor képviselő az alábbi elterjesztéssel és határozati javaslattal élt:

Előterjesztés

a Közgyűlés részére

Tisztelt Közgyűlés!

A XXI. kerületi Csepeli Gerincút további tervezésére vonatkozó közbeszerzési eljárás ajánlati felhívása még 2019. júliusban jelent meg. Az eredeti javaslat szerint a kész tervek 2023. évben készültek volna el. Később, a Magyar Közlönyben 2021. december 28-án megjelent adatokból kiderült, hogy a fővárosi bruttó 400 millió forintos önrészhez pluszban szükséges 743 millió helyett az európai uniós Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz alapból mindössze 450 milliót ítél meg a magyar kormány. Így a fennmaradó 293 millió forintot is a Fővárosnak kellene előteremtenie a 400 milliós önrész mellett. Erre Budapestnek az egyre nagyobb méretű kormányzati sarcok miatt nincs forrása, így a csepeli gerincút befejező ütemének tervezése még azelőtt leállt, hogy érdemben elkezdődhetett volna.

Az újabb, 6 kilométeres útszakasz terve a Teller Ede út-Posztógyár utca korábban megépült csomópontjától az MO-ás autópályáig készülne el. Ennek a nyomvonalnak a későbbi megvalósulásával az átmenő teherforgalom elkerülné a lakott területet, így Csepel élhetőbbé válna.

Határozati javaslat

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy:

A Csepeli Gerincút MO-ás autópályát történő megépítését a Fővárosi Közgyűlés továbbra is prioritásként kezeli. Ennek érdekében felkéri Karácsony Gergely főpolgármestert, hogy a Kormányval való - működési és fejlesztési források biztosításáról szóló - egyeztetések során az útszakasz tervezési költségeit szerepeltesse a jogos igények között.

A Közgyűlés a határozati javaslatot elfogadta, a határozati javaslat módosítására vonatkozó azon indítványt, hogy a hiányzó forrást a Fővárosi Önkormányzat biztosítsa, nem támogatta.

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A 2025. 07. 16.-án tartott BKK-BFVT egyeztetés alapján a Csepeli gerincút kiépítésének tervezett paramétereit nem kell módosítani, az a 2x1 sávú minimum keresztmetszetre vonatkozik már jelenleg is. Nem növekedhet érdemben az agglomerációs sugárirányú gépjármű forgalom a tervezett Csepeli gerincút III. ütem (Mag utca – Almafa utca közötti szakasz) megépítésével, ezért a megvalósítását javasolt összekapcsolni a II. Rákóczi Ferenc út humanizálásával, erre vonatkozóan az FTT alátámasztó munkarészének 5. Közlekedési javaslatának 5.1.3.1. Közüti főhálózat bővítése alfejezet kiegészítésre kerül az alábbiak szerint:

- „Csepeli gerincút déli irányú meghosszabbítása a városhatár környezetében lévő Cseresznyefa utcáig, melyhez kapcsolódóan a II. Rákóczi Ferenc út párhuzamos szakasza humanizálásra kerül”

A XXI. kerület 02 – 22.8. hivatkozott észrevétele nem a Csepeli gerincút tovább építésének szükségességét kérdőjelezte meg, hanem a BFRSZ 7. mellékletének – az *1. mellékletben foglalt tervlapok szerinti Ütemezetten igénybe vehető fejlesztési területekre vonatkozó részletes feltételek* – 10. sorában, Csepel-Háros terület vonatkozásában meghatározott infrastruktúra fejlesztési feltételek (II. Rákóczi Ferenc út 2x2 forgalmi sávra bővítése, vagy a H7 Budapest-Csepel HÉV vonal meghosszabbítása az Erdősor utcáig) módosítását, a II. Rákóczi Ferenc út törlését javasolta. Ez összhangban van a fentiekben megfogalmazott javaslattal.

xviii.

KKVB elnöki módosító:

a XXIII. kerületi Soroksári elkerülő út törlése a lakóutcák növekvő közúti terhelése, illetve az Alsó határút mint harántirányú hálózati elem csatlakozása miatt a BKK bevonásával tovább vizsgálendő (02 – 24.9, 24.34. észrevétel);

Budapest Főváros XXIII. kerület Soroksár Önkormányzat

02 – 24.9.észrevétel

„Kérjük a Soroksári elkerülő út nyomvonalának törlését a Szentlőrinci (vagy Vecsés) út és a Helsinki út között, vagy legfeljebb távlati nyomvonalként jelölni. Javasoljuk az utat vagy a Szentlőrinci úton, vagy a Vecsés úton az M5 autópálya irányába tovább vezetni. Mindemellett az elkerülő út Ócsai út – Vecsés út közötti szakasza kerületünk számára sokkal nagyobb jelentőséggel bír, távlati jelölés helyett ezt a szakaszt javasoljuk hosszú távúként jelölni.”

02 – 24.34.észrevétel

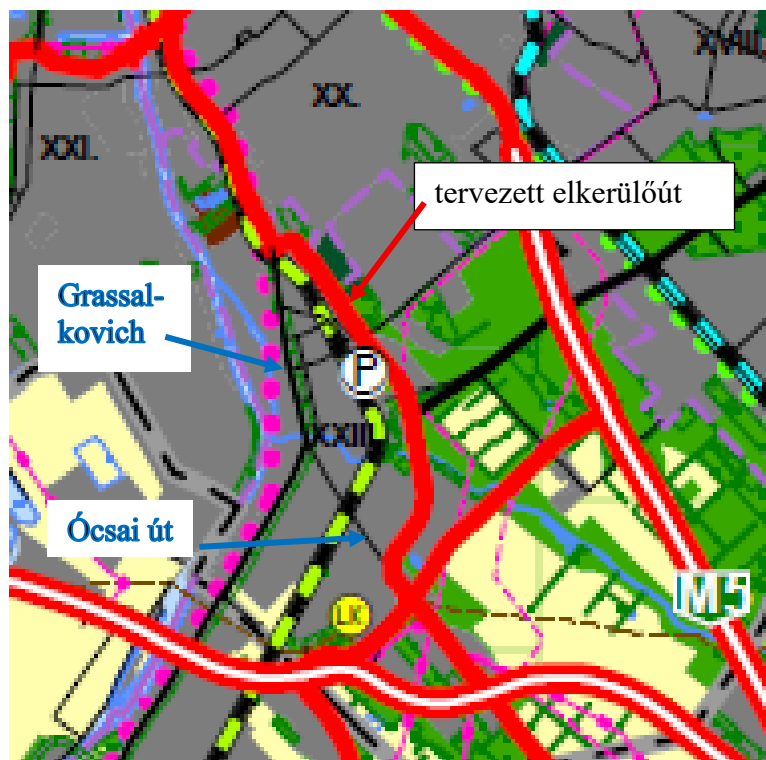
„Kérjük a Soroksári elkerülő út nyomvonalának törlését a Szentlőrinci (vagy Vecsés) út és a Helsinki út között, javasoljuk az utat vagy a Szentlőrinci úton, vagy a Vecsés úton az M5 autópálya irányába tovább vezetni. Kérjük figyelembe venni a kerület által elkészített, Soroksár központjában a Vecsés úttól északra 150-200 m-re tervezett külön szintű közúti-vasúti aluljáró és a hozzá vezető úthálózat kialakításához kidolgozott építési engedélyezési terveket. Az aluljáróhoz vezető úthálózathoz tartozik a Szérűskert utca összekötése a Szentlőrinci úttal, javasoljuk az úthálózat ezen szakaszát KÖu-4 területként jelölni.

A fejlesztési tervlap egyéb tervlapjaival kapcsolatos további észrevételek között szereplő vélemény:

Kérjük a Soroksári elkerülő út nyomvonalának törlését a Szentlőrinci (vagy Vecsés) út és a Helsinki út között, javasoljuk az utat vagy a Szentlőrinci úton, vagy a Vecsés úton az M5 autópálya irányába tovább vezetni. Kérjük figyelembe venni a kerület által elkészített, Soroksár központjában a Vecsés úttól északra 150-200 m-re tervezett külön szintű közúti-vasúti aluljáró és a hozzá vezető úthálózat kialakításához kidolgozott építési engedélyezési terveket. Az aluljáróhoz vezető úthálózathoz tartozik a Szérűskert utca összekötése a Szentlőrinci úttal, javasoljuk az úthálózat jelölésénél ezt is figyelembe venni.”

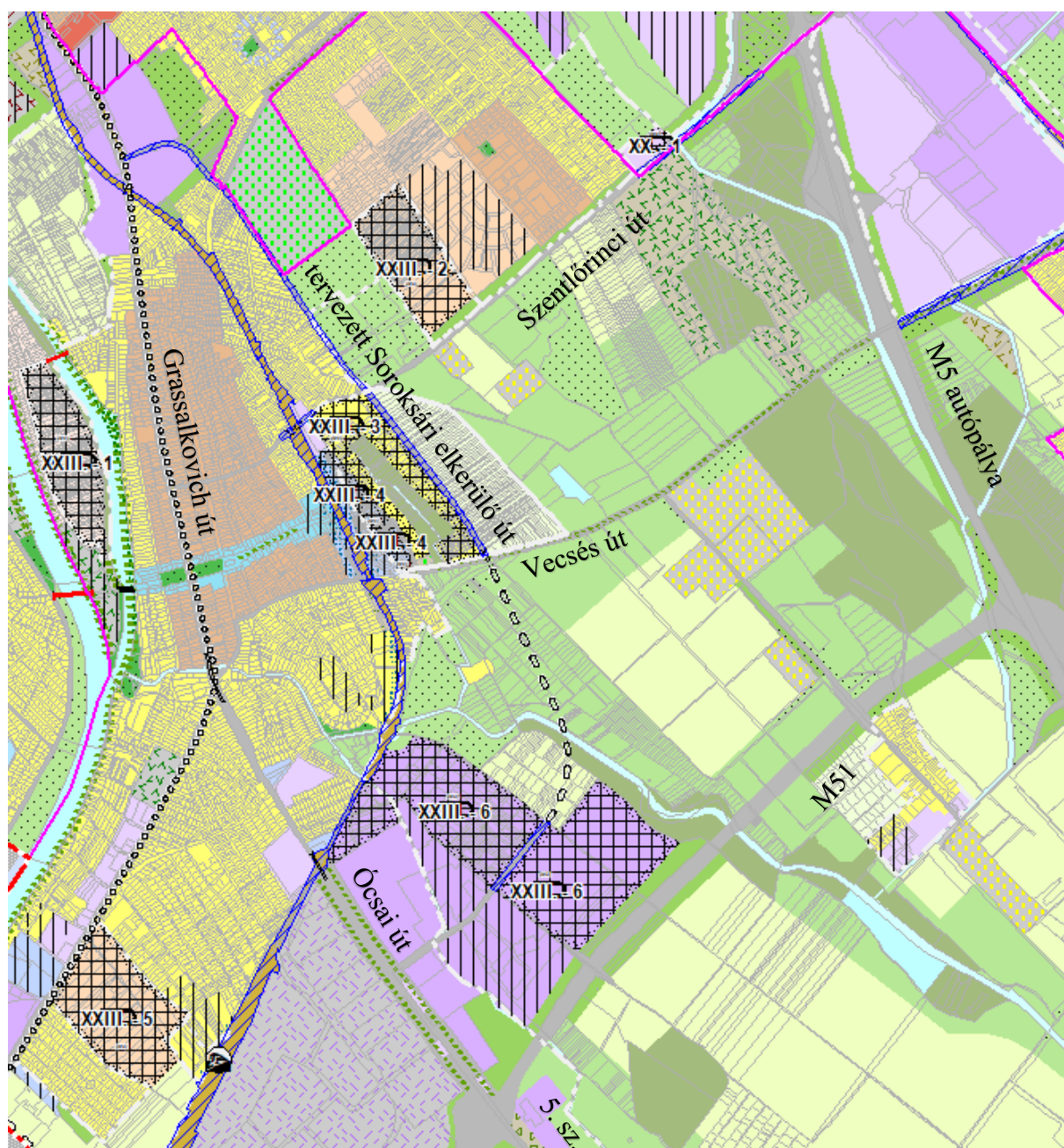
A Budapest beépített területeitől lényegében elkülönülő Soroksárt keresztezi az országos közúthálózat 5. sz. főútjának fővárosi átkelési szakasza, az Ócsai út – Grassalkovich út – Helsinki út jelentette útvonal. Soroksár belvárosának az átmenő forgalom alóli tehermentesítése egy elkerülő úttal lenne biztosítható.

Az Ócsai út – Grassalkovich út helyettesítésére tervezett elkerülőút 2018 évig a Budapesti agglomeráció területrendezési terve (BATrT) szerinti térségi főhálózatnak is a részét képezte.



BATrT 2018

Azonban Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény elfogadása óta már csak Budapest településszerkezeti terve tartalmazta az elkerülő utat.



Hatályos TSZT 1. sz. Területfelhasználás tervlapja

Soroksár Önkormányzata a településszerkezeti tervek felülvizsgálata során a tervezett elkerülő út nyomvonalának Vecsési úttól a Helsinki útig tartó északi szakaszát folyamatosan ellenezte, ennek eredményeképpen az elkerülő út ezen szakasza már nem főútvonalként, hanem csupán településszerkezeti jelentőségű gyűjtőútként van jelen a fővárosi településrendezési eszközökben.

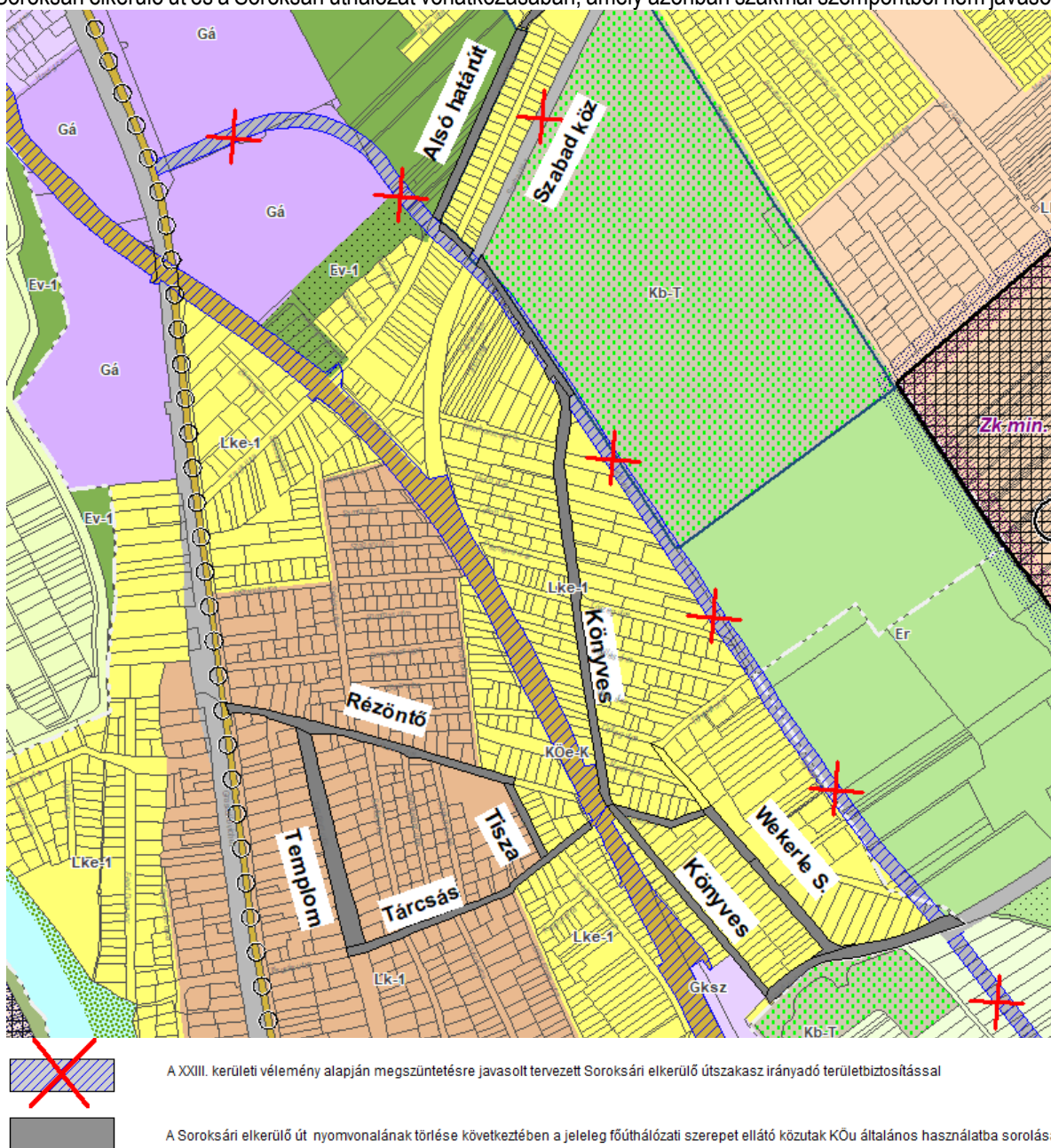
Egy elkerülő úti nyomvonal esetében azonban annak bármely szakaszának törlése a nyomvonal egészét feleslegessé teszi, mert nem tudja betölteni a nevében is megjelenített szerepét, helyettesíteni a településközponton átmenő útvonalat.

A XXIII. kerületi önkormányzat véleményében szereplő kapcsolat létrehozása, vagyis a tervezett Soroksári elkerülő út déli, a TSZT-ben távlati jelöléssel szereplő szakaszának megvalósítása és a meglévő Vecsési vagy Szentlőrinci úton történő továbbvezetése összvárosi szempontból felesleges lenne, mivel az az 5. sz. főút (Ócsai út) és az M5 autópálya között teremtené egy újabb kapcsolatot, amelyet viszont az M51 autópálya (az egykori M0 nyomvonal) jelenleg is biztosít.

A Soroksári Önkormányzat véleményének elfogadása esetén, az elkerülő út nyomvonalának törlése miatt szükségessé válna a városrész közlekedését jelenleg főútvonalként lebonyolító Rézöntő - Templom - Tisza - Tárcsás

- Könyves-Wekerle utcák, továbbá a Szabad köz helyett az Alsó határút ún. településszerkezeti jelentőségű gyűjtőútként történő megjelenítése, a fővárosi jelentőségű úthálózat folyamatosságának biztosítása érdekében KÖu-4 általános használatba sorolása. Az elkerülő út törlése a Tárcsás utcai szintbeni vasúti átjárót is főhálózati elemként konzerválná a közúthálózatban.

A Soroksári Önkormányzat véleményének elfogadása esetén tehát az alábbi módosítás lenne szükséges a Soroksári elkerülő út és a Soroksári úthálózat vonatkozásában, amely azonban szakmai szempontból nem javasolt:



FTT Általános területhasználat

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A hatályos TSZT szerinti közúti főhálózat **Soroksár önkormányzata által javasolt módosítása nem javasolt a BKK Zrt. véleménye alapján**, annak érdekében, hogy lehetőség nyíljon a kerület beépített területein jelenleg főhálózati feladatokat ellátó útvonalak humanizálására.

xix.

KKVB elnöki módosító:

a Dél-Pesti Autóbuszgarázs telkére tervezett P+R parkoló indokoltságát a telephely működésének biztosítását szem előtt tartva szükséges felülvizsgálni, a 142-es vasútvonal buszgarázst nem érintő eredeti P+R tervei szerinti elhelyezést preferálva (03 – 1.1. észrevétel));

BKV Zrt.

03 – 1.1. észrevétel

„Az ingatlan Társaságunk tulajdonában van, így amennyiben azt az FTT-ben megjelölt célokra igénybe kívánják venni, Társaságunktól meg kell vásárolni, illetve kisajátítás útján lehet megszerezni a Magyar Állam, és/vagy az érintett Önkormányzat részére. Az FTT áttekintése során megállapítottuk, hogy a tervezett létesítmények megvalósítása ellehetetlenítené a jelenleg üzemelő járműtelephely működését az alábbiak miatt: A vasútvonal fejlesztése okán, a telek hosszanti oldalát érintő tervezett igénybevétel, továbbá a 300 férőhelyes P+R parkoló tervezett helyigénye mintegy 4-6000 nm, mely ugyan a telephely több, mint 11 ha területéhez képest nem jelentős, de a tervezett elhelyezése miatt mégis az egész telephely működését lehetetlenítheti el.

Telephelyünkön számos, nem mozgatható épület, építmény, alépítmény, gépészet található, melynek térbeli elhelyezkedése adottság. Autóbuszaink mérete, fordulási tulajdonságai szintén adottságok. E két adottság, valamint szükséges biztonsági védőtávolságok figyelembevételével optimalizálta a BKV a telephely autóbusz tárolási rendjét, kapacitását. Egy hosszú egyenes szakasz elvétele egy teljes tárolósor kapacitás megszűnését vonná maga után.

Távlati tekintetben – az elektrifikáció térnyerésével, – az elektromos buszok megjelenésével helyigényes töltő infrastruktúra, és tárolásnál nagyobb biztonsági védőtávolság megtartása szükséges, mely további plusz helyigényt generál (a már korábban említett új technológiai épület helyigénye mellett).

A fent leírtak szerinti a Dél-pesti Telephelyünkön és így a kisajátítással érintett területen a nap 24 órájában működő komplex infrastruktúra üzemel, amelynek bármely elemének megszüntetése a járműkiadást veszélyezteti, ellehetetleníti (ez Budapest buszforgalmának ~25%-át, a Dél-pest régió ~70%-át jelenti).

Telephelyünk Méta utcai telekhatárán nélkülözhetetlen infrastruktúra található. Ott nem alakítható ki olyan közforgalmi út, ami lehetővé tenné a tervezett nagyméretű P+R parkoló megközelítését. Az sem megoldható, hogy a parkolni szándékozó autók a teherportán és a buszgarázson áthajtva közelítsenek meg esetlegesen hátsó területeket.”

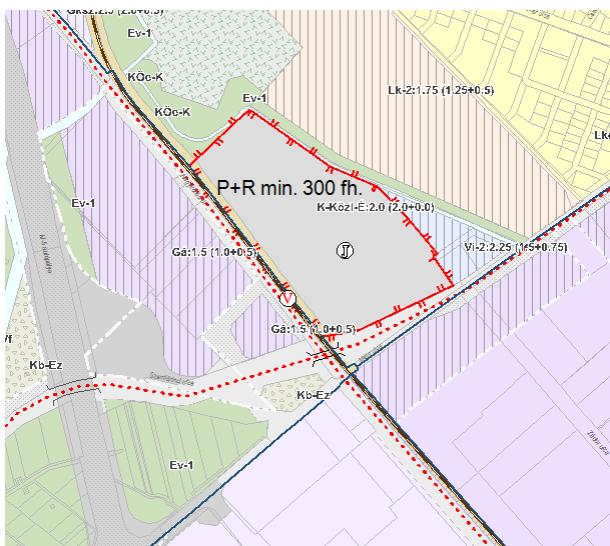
Az országos vasúthálózat budapesti vonalainak fejlesztése kapcsán közel egy évtizede, 2017 évben jelent meg a TSZT-ben a Méta utca térségében tervezett vasúti megálló és egy kisebb, min. 100 fh. befogadóképességű P+R parkoló.

A hatályos TSZT-ben a P+R parkoló minimális befogadóképessége 300 fh-re növekedett a P+R rendszer felülvizsgálata nyomán, tekintettel arra, hogy az M5 autópálya forgalma számára csak itt lehetséges eszközváltási pontot biztosítani kötőpályás közösségi közlekedési eszközre a főváros külső területén.

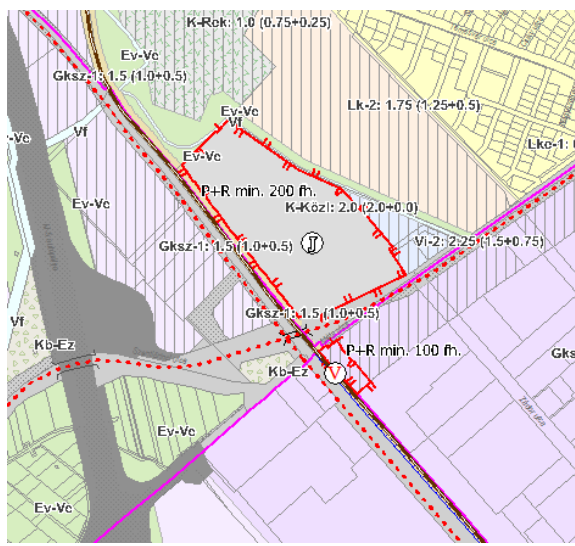
A 142. sz. Budapest-Lajosmizse vasútvonal fejlesztésének részeként, a tervezéshez kapcsolódóan a XIX. kerület vonatkozásában folyamatban van a TSZT/FRSZ és a KÉSZ módosítása, amely várhatóan 2025. év második felében le is zárulhat. A XVIII. kerületben ez a folyamat sajnálatosan nem kezdődött meg.

A TSZT-nek megfelelően az FRSZ-ben a „P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület határa a minimálisan biztosítandó kapacitással” jelöléssel jelenik meg a P+R rendszer, amely az alábbi térképi kivágaton látható.

A folyamatban levő TSZT/FRSZ módosításban a vasútvonal fejlesztésének tervei szerint a Méta utcánál létrehozandó új vasúti megálló indoka a Méta utcai városi közösségi közlekedésre történő átszállás biztosítása, ugyanakkor itt nyílik lehetőség a közeli M5 autópálya forgalma számára eszközváltási lehetőség megteremtésére kötőpályás közlekedési eszközzel, a város külső részén. A kívánatos P+R kapacitásból a Magyar Állam kompetenciájába tartozó vasúti fejlesztés keretében csak jelképes mennyiség, 100 férőhely tervezett a XVIII. kerületi oldalon véglegesített új megálló közvetlen közelében, amelyhez beépítésre szánt (gazdasági) terület megszerzése szükséges az alábbi térképi kivágat szerint.



Hatályos FRSZ

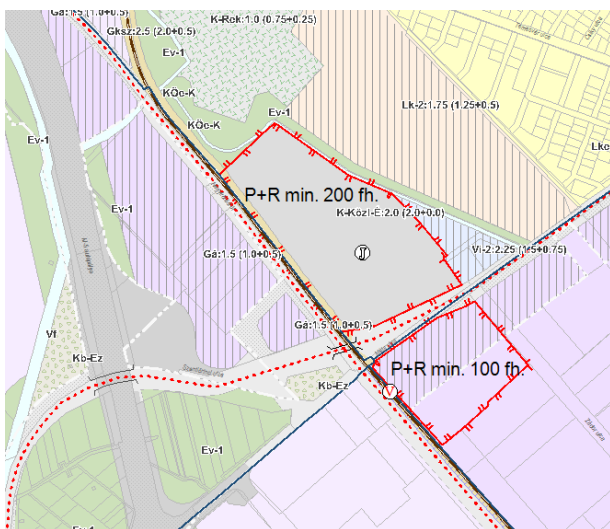


A vasút fejlesztés kapcsán tervezett TSZT/FRSZ módosítás

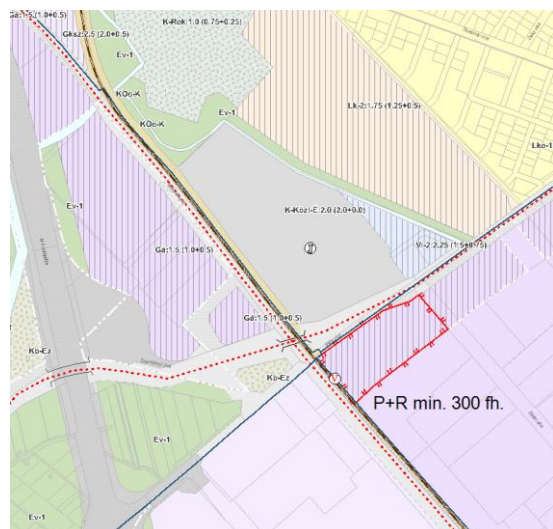
A fentiek alapján a P+R kapacitás érdemi fejlesztése továbbra is a Fővárosi Önkormányzat feladata lesz, amelynek egyik módja a saját tulajdonú gazdasági társasága – a BKV Zrt. – Dél-Pesti Autóbuszgarázs területének részleges igénybevétele, ahol a parkoló akár felülépítéssel is biztosítható (természetesen a járműtelep üzemeltetése szempontjából egy másodlagos funkció befogadása mindig problematikus).

Ennek figyelembevételével a BFRSZ-ben a kellő P+R parkoló kapacitás területi elhelyezése biztosítható úgy is, hogy a Magyar Állam finanszírozásában a XVIII. kerületben létesülő parkolóterület helyigényénél nagyobb terület kerül jelölésre, amelyen akár a hosszú távon létesülő teljes parkoló kapacitás is elhelyezhető, de továbbra is megtartásra kerülhet a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő BKV Zrt. XIX. kerületi járműtelepén lévő P+R elhelyezési lehetőség, a másik terület figyelembe vételével csökkentett minimális befogadóképesség meghatározásával, az alábbi térképi kivágat szerint.

Amennyiben a BKV Zrt. járműtelep üzemeltetési szempontjai és P+R parkoló gyaloglási távolságának minimalizálása a meghatározó szempont, a tervezett Bivalyrért vasúti megállóhoz kapcsolódó P+R parkolót egy létesítményként, a XVIII. kerületben célszerű elhelyezni, a területszerzési költségektől függetlenül, az alábbi térképi kivágat szerint.



FTT megosztott P+R elhelyezés lehetőségével



FTT P+R parkoló minimalizált gyaloglási távolsággal

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A 2025. 07. 16.-án tartott BKK-BFVT egyeztetésen elhangzottakat figyelembe véve, javasolt a XVIII. kerületben létesülő Bivalyrét vasúti megállóhoz kapcsolódó P+R parkoló kapacitás hosszú távú bővítését teljes egészében a XVIII. kerületben biztosítani. A P+R parkoló létesítésére alkalmas terület kijelölést a XIX. kerületben lévő autóbusz járműtelep területén megszüntetésre kerül.

xx.

KKVB elnöki módosító:

a tervezett közúti vasúti hálózati elemek között indokolt feltüntetni a Pacsirtamező utcai villamos vonalát a Nagyszombat utca és Kaszásdűlő HÉV-állomás között (03 – 2.2. észrevétel);

Budapesti Közlekedési Központ

03 – 2.2.észrevétel

„Villamoshálózattal kapcsolatos javaslatok - mely területeken látjuk lehetőségét a jövőben Budapesten villamosvonalak kiépítésének:

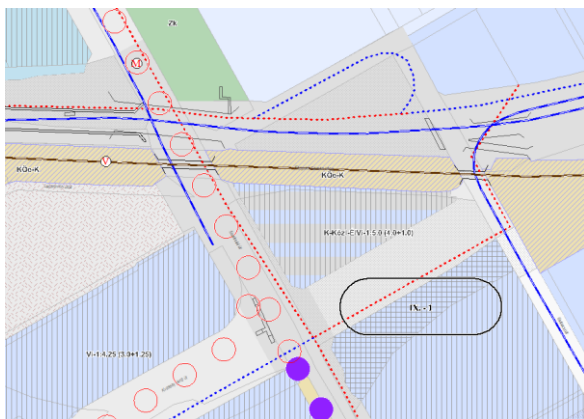
- *Pacsirtamező utcai villamos (kb. Zsigmond tér – Flórián tér – Bogdáni út – Kaszásdűlő között)*
- *Aranyvölgyi villamos (ennek nem volt acélos a megvalósíthatósági tanulmánya, de dinamikusan fejlődő térség az utóbbi 10 évben, nem záránk ki. Útvonal kb. Bécsi út / Vörösvári út csomópont – Aranyvölgy vasútállomás)*
- *Újpalotai villamos (lehetőség szerint Ferenciek tere –) Astoria – Rákóczi út – Thököly út – Csömöri út – Drégelyvár utca – Nyírpalota út (– esetleg Pólus Center) útvonalon, leágazással a Mexikói úton keresztül az Erzsébet királyné útja felé (ex 67-es villamos) és a Fiumei úti villamospálya felé (mai 23-as, 24-es villamos)*
- *Mai 69-es villamos továbbvezetése a Rákospalotai határút vonaláig*
- *Szegedi úti felüljáró megépülése esetén azon keresztülvezetett villamosközlekedés az aktuális tervek szerint, kiegészítve a Szegedi út – Gömb utca – Pap Károly utca szakasszal*
- *Újbuda-Újpest villamostengely kiépítése a Deák Ferenc tér – Nyugati pu. – Lehel tér útvonalon az aktuális tervek szerint*
- *Mai 42-es és 50-es villamosok bekötése a Hungária körgyűrűbe az Üllői úton keresztül*
- *Budai Fonódó II. a Műgyetem rakparton keresztül az aktuális tervek szerint, továbbvezetés lehetőségével: I. ütemben Budafoki út – Hengermalom út útvonalon, II. ütemben tovább a Budafoki úton és a Hunyadi János úton vagy a Szerémi úton (opcionális útvonalváltozatok)*
- *Csepeli HÉV villamoshálózatba történő integrációja esetére az átvezetési lehetőség biztosítása a mai HÉV pályáról lehetőség esetén a Hungária körúti villamosgyűrű, a nagykörúti villamosgyűrű, a 2-es villamos Soroksári úti szakasza, valamint a rakparti vonala és a Várház körút – Múzeum körúti villamospálya felé*
- *Kvassay-átkötés (villamospálya a Soroksári út és a Gubacsi út közötti legrövidebb elérhető útvonalon)*
- *Török Flóris utcai villamosközlekedés kétirányúsítása, ehhez kapcsolódóan a Topánka utcai villamosvágányok kiépítése, majd azok továbbvezetése Csepel belvárosáig, lehetőség esetén Csepel Csillagtelepig*
- *Az Albertfalvi híd megépülése esetén azon villamosközlekedés biztosítása Budán a Fehérvári úti villamospálya, valamint Csepelen keresztül a dél-pesti villamoshálózat felé*
- *A Galvani híd megépülése esetén azon villamosközlekedés biztosítása Budán a Fehérvári úti villamospálya, Pesten pedig a dél-pesti villamoshálózat felé*

Javasoljuk az említett fejlesztési lehetőségek ábrázolását a Településtervben.”

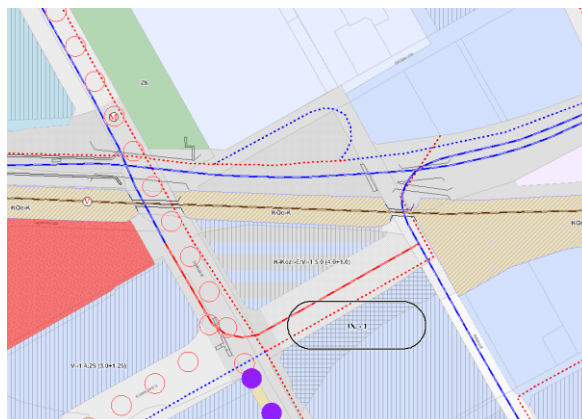
2025. 07. 16.-án egyeztetésre került sor a BKK Zrt. és a BFVT Kft. között a Várostervezési Főosztály részvételével, ezt követően a BKK Zrt. alátámasztó javaslatot adott át a villamoshálózat kiterjesztésére, amely már nem tartalmazta a Pacsirtamező utcai villamost, ellenben megjelennek az alábbi fejlesztések:

- Kvassay-átkötés, középtáv
- Újpalotai villamos Blaha Lujza tér és Astoria közti szakasza, középtáv
- Szegedi úti villamos Béke tér és Göncz Árpád vkp. közti szakasza, hosszútáv
- 42-50 vonalak meghosszabbítása a Határ út és Népliget közt, hosszútáv.

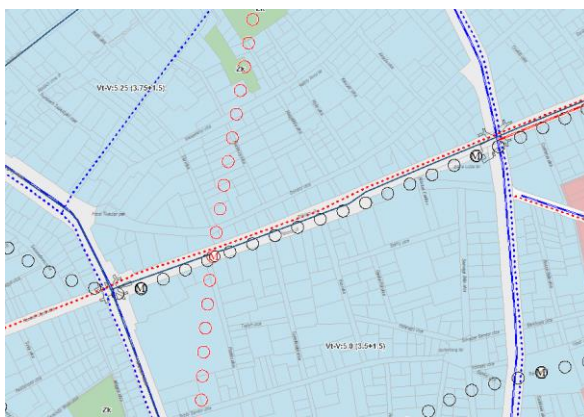
A BKK Zrt. javaslatai az alábbi térképi kivágatokon kerülnek bemutatásra:



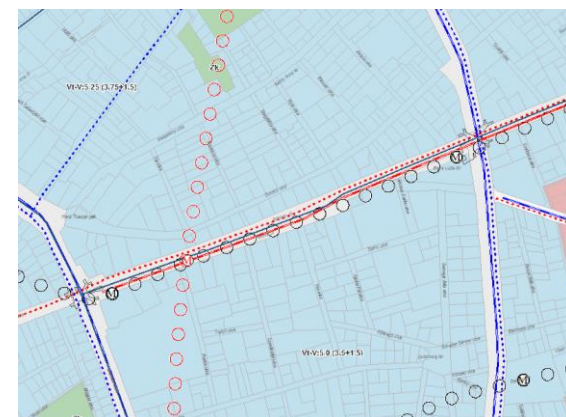
BFRSZ a Kvassay út környezetében a Soroksári út és a Gubacsi út között



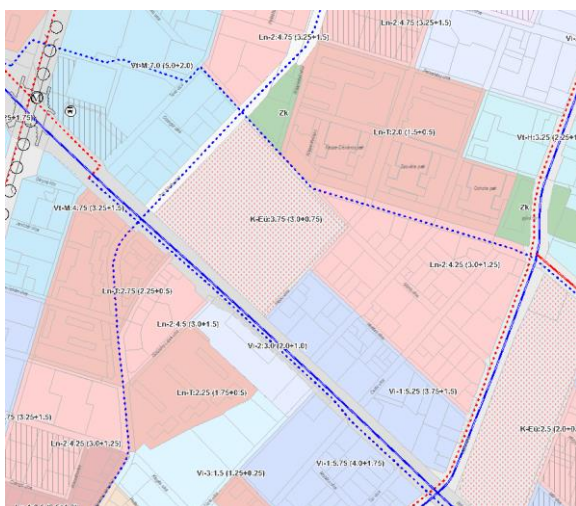
Javasolt BFRSZ módosítás a Kvassay út környezetében a Soroksári út és a Gubacsi út között



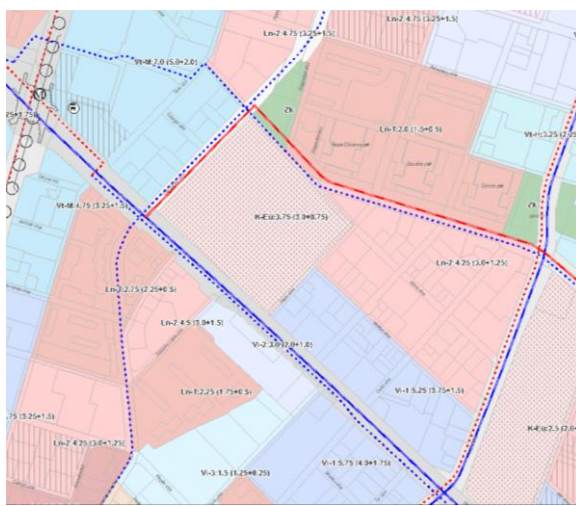
BFRSZ a Rákóczi út környezetében az Astoria és a Blaha Lujza tér között



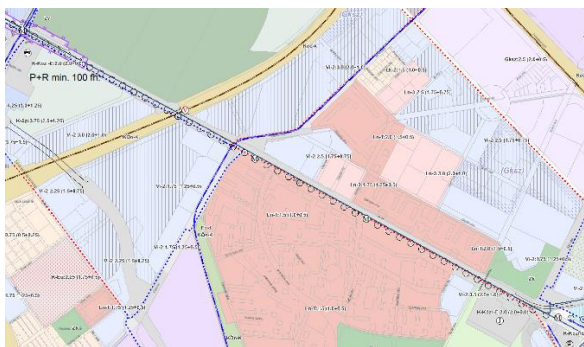
Javasolt BFRSZ módosítás a Rákóczi út környezetében az Astoria és a Blaha Lujza tér között



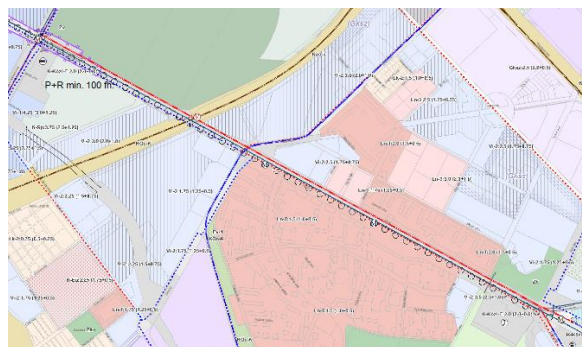
BFRSZ a Szegedi út környezetében a Pap Károly utca és a Béke tér között



Javasolt BFRSZ módosítás a Szegedi út környezetében a Pap Károly utca és a Béke tér között



BFRSZ az Üllői út környezetében a
Hungária körút-Határ út közötti szakaszán



Javasolt BFRSZ módosítás az
Üllői út környezetében Hungária körút-Határ út közötti szakaszán

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A villamoshálózat vonatkozásában a 2025. 07. 16.-án egyeztetést követően összeállított a BKK Zrt. alátámasztó javaslatban szereplő fejlesztésekkel **kiegészül az FTT**.

Az FTT villamoshálózatának átfogó felülvizsgálatára a BKK Zrt. gondozásában készülő Közösségi közlekedési stratégia elkészülte után, egy önálló módosítás keretében kerülhet majd sor.

xxi.

KKVB elnöki módosító:

a tervezett közúti vasúti hálózati elemek között indokolt feltüntetni a Budafoki úti villamos vonalát a Dombóvári út és a Savoya Park között (03 – 2.2. észrevétel);

Budapesti Közlekedési Központ

03 – 2.2.észrevétel

„Villamoshálózattal kapcsolatos javaslatok - mely területeken látjuk lehetőségét a jövőben Budapesten villamosvonalak kiépítésének:

- *Pacsirtamező utcai villamos (kb. Zsigmond tér – Flórián tér – Bogdáni út – Kaszásdűlő között)*
- *Aranyvölgyi villamos (ennek nem volt acélos a megvalósíthatósági tanulmánya, de dinamikusan fejlődő térség az utóbbi 10 évben, nem záránk ki. Útvonal kb. Bécsi út / Vörösvári út csomópont – Aranyvölgy vasútállomás)*
- *Újpalotai villamos (lehetőség szerint Ferenciek tere –) Astoria – Rákóczi út – Thököly út – Csömöri út – Drégelyvár utca – Nyírpalota út (– esetleg Pólus Center) útvonalon, leágazással a Mexikói úton keresztül az Erzsébet királyné útja felé (ex 67-es villamos) és a Fiumei úti villamospálya felé (mai 23-as, 24-es villamos)*
- *Mai 69-es villamos továbbvezetése a Rákospalotai határút vonaláig*
- *Szegedi úti felüljáró megépülése esetén azon keresztülvezetett villamosközlekedés az aktuális tervek szerint, kiegészítve a Szegedi út – Gömb utca – Pap Károly utca szakasszal*
- *Újbuda-Újpest villamostengely kiépítése a Deák Ferenc tér – Nyugati pu. – Lehel tér útvonalon az aktuális tervek szerint*
- *Mai 42-es és 50-es villamosok bekötése a Hungária körgyűrűbe az Üllői úton keresztül*
- *Budai Fonódó II. a Műgyetem rakparton keresztül az aktuális tervek szerint, továbbvezetés lehetőségével: I. ütemben Budafoki út – Hengermalom út útvonalon, II. ütemben tovább a Budafoki úton és a Hunyadi János úton vagy a Szerémi úton (opcionális útvonalváltozatok)*
- *Csepeli HÉV villamoshálózatba történő integrációja esetére az átvezetési lehetőség biztosítása a mai HÉV pályáról lehetőség esetén a Hungária körúti villamosgyűrű, a nagykörúti villamosgyűrű, a 2-es villamos Soroksári úti szakasza, valamint a rakparti vonala és a Várház körút – Múzeum körúti villamospálya felé*
- *Kvassay-áttörés (villamospálya a Soroksári út és a Gubacsi út közötti legrövidebb elérhető útvonalon)*
- *Török Flóris utcai villamosközlekedés kétirányúsítása, ehhez kapcsolódóan a Topánka utcai villamosvágányok kiépítése, majd azok továbbvezetése Csepel belvárosáig, lehetőség esetén Csepel Csillagtelepig*
- *Az Albertfalvi híd megépülése esetén azon villamosközlekedés biztosítása Budán a Fehérvári úti villamospálya, valamint Csepelen keresztül a dél-pesti villamoshálózat felé*
- *A Galvani híd megépülése esetén azon villamosközlekedés biztosítása Budán a Fehérvári úti villamospálya, Pesten pedig a dél-pesti villamoshálózat felé*

Javasoljuk az említett fejlesztési lehetőségek ábrázolását a Településtervben.”

2025. 07. 16.-án egyeztetésre került sor a BKK Zrt. és a BFVT Kft. között a Várostervezési Főosztály részvételével, amelyet követően a BKK Zrt. a Budafoki úti villamos közlekedés hosszú távon, három ütemben történő megvalósítására vonatkozó alátámasztó javaslatot adott át a villamoshálózat kiterjesztés részeként.

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

Az **FTT villamoshálózata kiterjesztésre kerül** a Budafoki úton a Dombóvári út és a Savoya Park között a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. 03-2.2 észrevételének nyolcadik pontja alapján, az alábbi térképi kivágatok szerint.

xxii.

KKVB elnöki módosító:

a tervezett közúti vasúti hálózati elemek között indokolt feltüntetni a 69-es villamos vonalát az Erdőkerülő utcától a Rákospalotai határártig (03 – 2.2. észrevétel);

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzat Alpolgármestere

03 – 2.2.észrevétel

„Villamoshálózattal kapcsolatos javaslatok - mely területeken látjuk lehetőségét a jövőben Budapesten villamosvonalak kiépítésének:

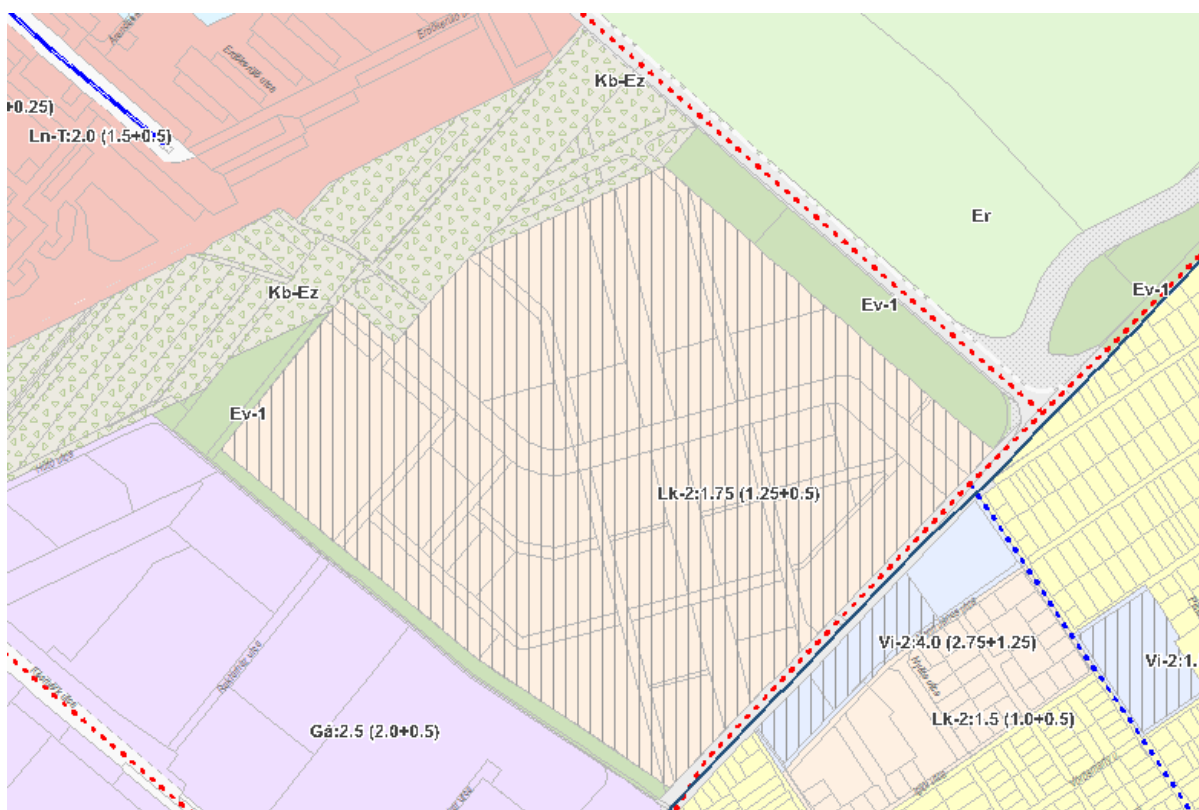
- Pacsirtamező utcai villamos (kb. Zsigmond tér – Flórián tér – Bogdáni út – Kaszásdűlő között)*
- Aranyvölgyi villamos (ennek nem volt acélos a megvalósíthatósági tanulmánya, de dinamikusan fejlődő térség az utóbbi 10 évben, nem záránk ki. Útvonal kb. Bécsi út / Vörösvári út csomópont – Aranyvölgy vasútállomás)*
- Újpalotai villamos (lehetőség szerint Ferenciek tere –) Astoria – Rákóczi út – Thököly út – Csömöri út – Drégelyvár utca – Nyírpalota út (– esetleg Pólus Center) útvonalon, leágazással a Mexikói úton keresztül az Erzsébet királyné útja felé (ex 67-es villamos) és a Fiumei úti villamospálya felé (mai 23-as, 24-es villamos)*
- Mai 69-es villamos továbbvezetése a Rákospalotai határárt vonaláig*
- Szegedi úti felüljáró megépülése esetén azon keresztülvezetett villamosközlekedés az aktuális tervek szerint, kiegészítve a Szegedi út – Gömb utca – Pap Károly utca szakasszal*
- Újbuda-Újpest villamostengely kiépítése a Deák Ferenc tér – Nyugati pu. – Lehel tér útvonalon az aktuális tervek szerint*
- Mai 42-es és 50-es villamosok bekötése a Hungária körgyűrűbe az Üllői úton keresztül*
- Budai Fonódó II. a Műgyetem rakparton keresztül az aktuális tervek szerint, továbbvezetés lehetőségével: I. ütemben Budafoki út – Hengermalom út útvonalon, II. ütemben tovább a Budafoki úton és a Hunyadi János úton vagy a Szerémi úton (opcionális útvonalváltozatok)*
- Csepeli HÉV villamoshálózatba történő integrációja esetére az átvezetési lehetőség biztosítása a mai HÉV pályáról lehetőség esetén a Hungária körúti villamosgyűrű, a nagykörúti villamosgyűrű, a 2-es villamos Soroksári úti szakasza, valamint a rakparti vonala és a Várház körút – Múzeum körúti villamospálya felé*
- Kvassay-áttörés (villamospálya a Soroksári út és a Gubacsi út közötti legrövidebb elérhető útvonalon)*
- Török Flóris utcai villamosközlekedés kétirányúsítása, ehhez kapcsolódóan a Topánka utcai villamosvágányok kiépítése, majd azok továbbvezetése Csepel belvárosáig, lehetőség esetén Csepel Csillagtelepig*
- Az Albertfalvi híd megépülése esetén azon villamosközlekedés biztosítása Budán a Fehérvári úti villamospálya, valamint Csepelen keresztül a dél-pesti villamoshálózat felé*
- A Galvani híd megépülése esetén azon villamosközlekedés biztosítása Budán a Fehérvári úti villamospálya, Pesten pedig a dél-pesti villamoshálózat felé*

Javasoljuk az említett fejlesztési lehetőségek ábrázolását a Településtervben.”

2025. 07. 16.-án egyeztetésre került sor a BKK Zrt.-vel a Várostervezési Főosztály részvétele mellett, amely alapján a 69-es villamos Rákospalotai határártig tervezett meghosszabbítása a XV/3 Újpalota-Parkváros fejlesztési akcióterület infrastrukturális követelményei közé utólagosan nem kerül beépítésre, de az FTT tervezett villamoshálózatának részévé válik.

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

Az FTT villamoshálózata kiterjesztésre kerül az Erdőkerülő úttól a Rákospalotai határártig Újpalota-Parkváros területén keresztül.



xxiii.

KKVB elnöki módosító:

a Keresztúri út (Albertirsai út – Salgótarjáni út) városközpont irányú meghosszabbításának Fehér út – Hungária körút közötti szakaszának törlése továbbra is javasolt (03 – 2.5. észrevétel, u01 előterjesztői kiegészítés 1.3. észrevétel);

Budapest Közlekedési Központ Zrt.

03 – 2.5.észrevétel

„A közúthálózat fejlesztési javaslatokkal kapcsolatban az alábbi módosításokat kérjük a Tervezett közúti főhálózaton, a Funkcionális szerkezeti terven, illetve minden olyan javaslaton, ahol ezek feltüntetésre kerültek a Településtervben:

- Az Albertirsai út és Salgótarjáni út összekötése véleményünk szerint gyűjtőútként elegendő.”

316/2025.(03.26.) Kgy.h.

u01 előterjesztői kiegészítés 1.3. észrevétel

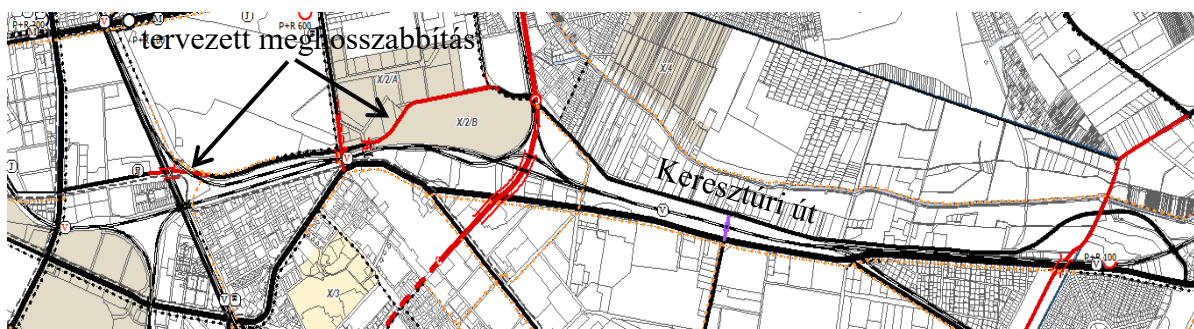
„26. Keresztúri út bevezetése

A X. kerületi Keresztúri út bevezetése a Hungária gyűrű vonaláig nem indokolt, mert növelné a sugárirányú közúti kapacitásokat. Fehér úton belüli szakasza törlésre javasolt.”

A több mint 80.000 lakossal rendelkező XVII. kerület közlekedési kapcsolatai kényszerűen, a Jászberényi út esetében a Máza tér-Liget téren, vagyis Kőbánya város központján, a Keresztúri út esetében az Örs vezér terén, az átmeneti zóna egyik mellékközpontján keresztül vezetnek, indokolatlanul terhelve ezeket a városias területeket. Ugyanakkor a vasútvonalak környezetében lévő területek beépíttelenek, vagy meglévő beépítései nem képviselnek jelentős értéket, részben az elégtelen közlekedési kapcsolatrendszerüknek köszönhetően. Ezek figyelembevételével az itt lévő potenciális fejlesztési területek hasznosítása azinfrastrukturális problémák miatt el is maradhat.

A tervezett közúti fejlesztésnek nem a közúti kapacitás növelése a feladata, hanem a közúthálózat módosítása a területfelhasználás érdekében, ennek keretében:

- tehermentesíteni a Kőbánya központján átvezető Körösi Csoma Sándor-Kőbányai út által alkotott útvonalat,
- tehermentesíteni az Örs vezér terén átvezető Kerepesi utat,
- biztosítani a fővárosi tulajdont képező Fehérdűlő, továbbá a Pesti határút és a Rákos-patak közötti terület fejlesztését, valamint a meglévő Keresztúri úttól északra elhelyezkedő gazdasági terület, vagyis a Budapest-Hatvan és Budapest - Újszász vasútvonalak közös szakasza mentén elhelyezkedő területek beépítését (ez összességében közel 14.000 lakos és 10.000 munkahely),
- Ligettelek (Hungexpo terület) és Laposdűlő városrészek további fejlődését.



Településfejlesztési tervlap 2 Közlekedési infrastruktúra

A kérdés részletesebb szakmai alátámasztása érdekében a BKK Zrt. forgalmi modellezést végzett, amely igazolta azt az elképzelést, miszerint a közúti fejlesztés nem gerjesztené a városrészben személygépjármű használatot, de segítené a területfelhasználás megfelelő működését. A 2025. 07. 16.-án tartott BKK-BFVT egyeztetés megerősítette a tervezett fejlesztés szakmai alátámasztottságát.

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A Keresztúri út esetében – a **Fehér úton belüli szakaszának településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút**, a Fehér úton kívüli szakaszának II. rendű főút hálózati szerep mellett – a minimális 2x1 forgalmi sávós keresztmetszettel történő bevezetése javasolt a Hungária körútig a mellette lévő fejlesztési területek érdekében, amelyek közül az egyik a Fővárosi Önkormányzat tulajdonát képező Fehérdűlő.

A javasolt meghosszabbítás Hungária körúti végcsomóponti kialakításának módja a Fővárosi Önkormányzat döntésének függvénye, mivel a Hungária körút fővárosi tulajdonát képez, továbbá a Salgótarjáni utca fejlesztése a *Magyarország helyi önkormányzatairól* szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23.§ (4) 1. pontja és a *Fővárosi Önkormányzat kezelésében lévő főútvonalak, közutak és közterületek kijelöléséről* szóló 432/2012 (XII. 29.) Korm. rendelet szerint a Fővárosi Önkormányzat feladata.

xxiv.

KKVB elnöki módosító:

az 1994/2021. (XII.28.) Korm. hat. (BAVS) tartalmát a fővárost érintő vasúti fejlesztések szempontjából mérvadó stratégiai dokumentumnak tekinti, kéri feltüntetni és minden abból származó fejlesztést megjeleníteni a Településtervben (03 – 2.7. észrevétel);

Budapesti Közlekedési Központ

03 – 2.7. észrevétel

„A BAVS-ban elfogadott vasútfejlesztési ábrát javasoljuk beletenni az alátámasztó munkarészbe.”

A településterv Budapest jövőképevel összhangban meghatározott célrendszer alapján, olyan hosszú távú komplex fejlesztési tervet alkot, amelyhez kapcsolódni tudnak az egyes ágazatok a középtávú stratégiáikkal.

Ilyen stratégia az 1994/2021 (12.28.) Kormányhatározattal elfogadott Budapesti agglomeráció vasútfejlesztési stratégia (BAVS) is, amely jóváhagyó Magyar Államra nézve jelent kötelezettséget.

2024. 09. 24.-én a Magyar Államot képviselő ÉKM-mel tartott egyeztetésen a minisztérium jelezte, hogy a BAVS fejlesztései magas prioritással bírnak, de a felülvizsgálata szükséges a realitások mentén.

A kormányhatározattal elfogadott BAVS alábbi ábráival kiegészítésre kerül a Helyzetelemzés Közlekedési fejezete. A BAVS az „Azonnali intézkedések tervlapja” kivételével, minden tervlapján megjelenít új kötőpályás nyomvonalakat:

- Déli pályaudvar – Nyugati pályaudvar közötti alagút
- Budapest-Kelebia vasútvonal átvezetése Ferencvárosi pályaudvaron
- Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közvetlen vasúti kapcsolata
- H5- H6/H7 HÉV vonalak pesti belváros alatti összekötése,

amelyek az FTT tervezetében is jelen vannak.

A meglévő vasútvonalak értelemszerűen jelen vannak az FTT-ben. A meglévő vonalak fejlesztésének területigénye – az alapul szolgáló részletes vasúti tervek alapján – eseti TSZT módosításokkal kerültek be a TSZT-be, amelyek automatikusan megjelentek az FTT-ben is:

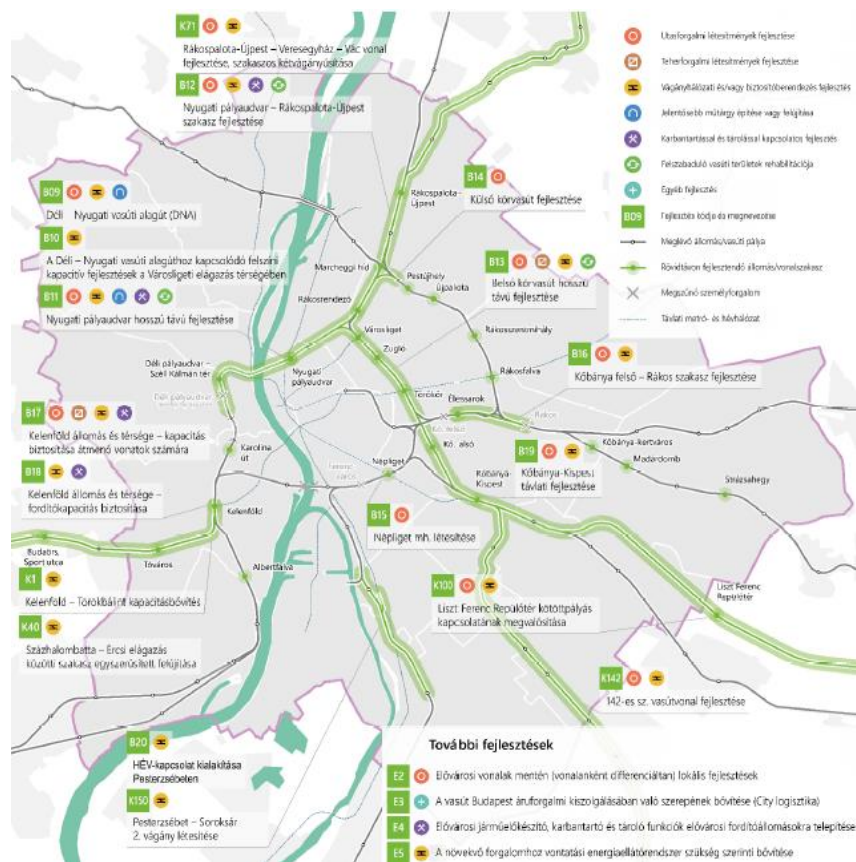
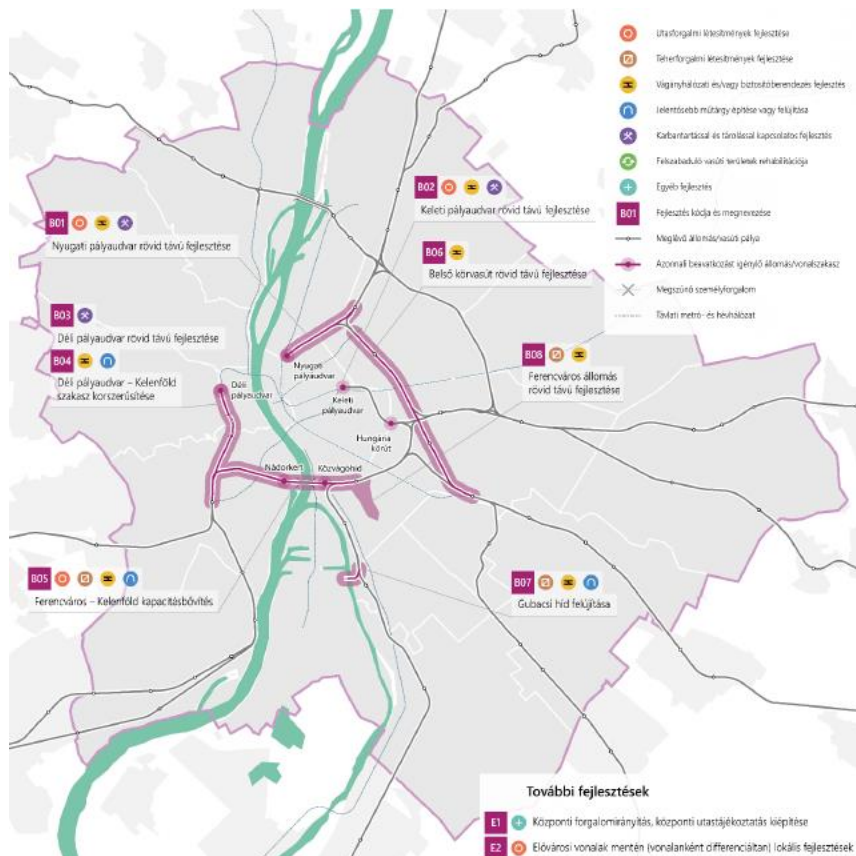
- Budapest Esztergom vasútvonal fejlesztése
- Budapest Hatvan vasútvonal fejlesztése
- Budapest-Székesfehérvár vasútvonal fejlesztése
- Budapest-Hatvan vasútvonal fejlesztése
- Déli körvasút fejlesztése.

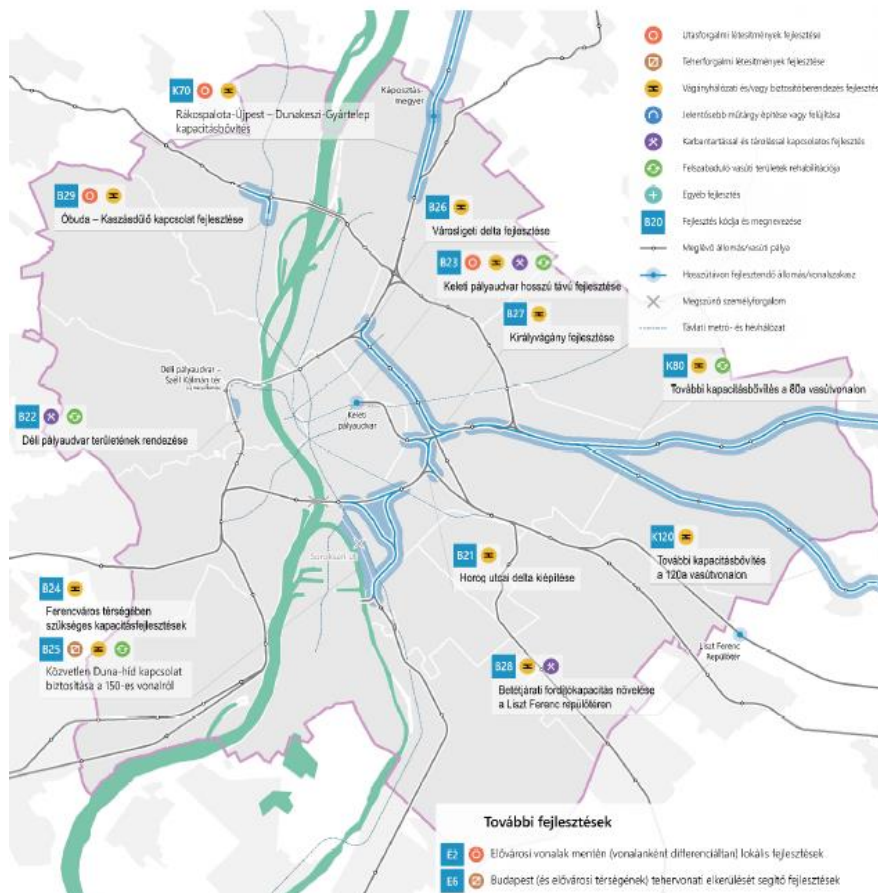
Több vonal fejlesztésének az előkészítése zajlik jelenleg is, amelyek részeként a TSZT módosítása is folyamatban van. A módosítások 2025 évben tervezett elfogadása után tartalmuk automatikusan megjelenik majd az FTT-be:

- Budapest-Lajosmizse vasútvonal fejlesztése
- Budapest-Hegyeshalom vasútvonal fejlesztése
- Budapest-Vác / Veresegyház vasútvonal fejlesztése.

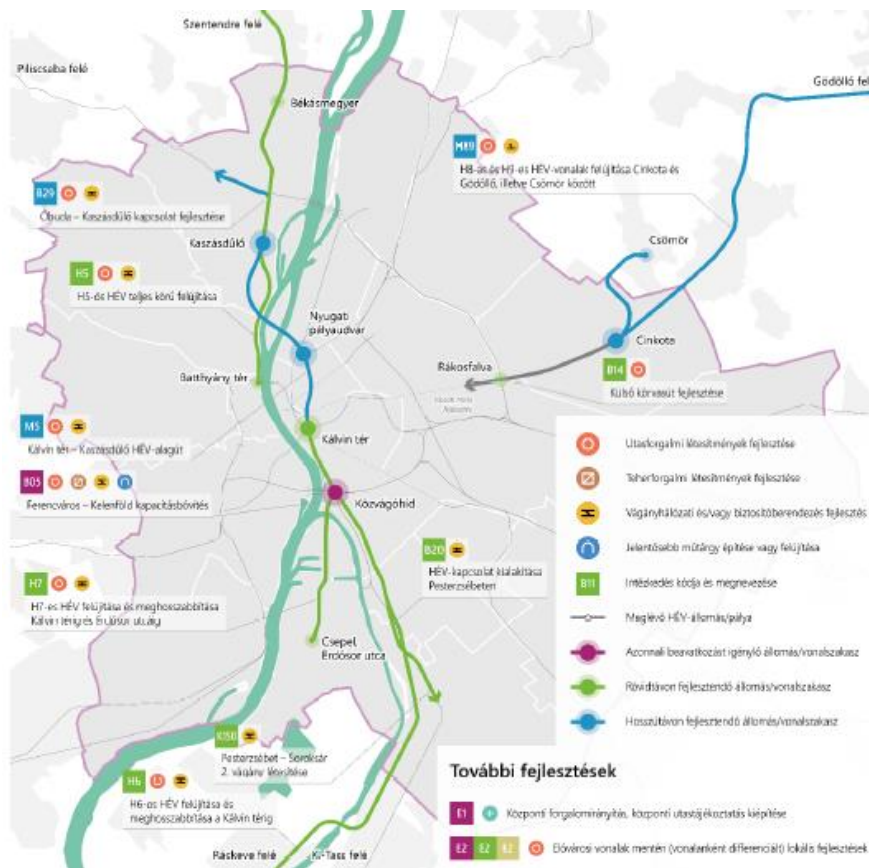
Az állomások, megállók, parkolók, egyéb kapcsolódó létesítmények területigénye az egyes vonalszakaszok terveinek részeként jelennek meg az FTT jóváhagyandó munkarészeiben, vagy a BFRSZ eltérési szabályai biztosítják érvényre juttatásukat. Az alátámasztó munkarészben a BAVS-ra vonatkozó szükséges hivatkozások szerepelnek. Az államigazgatási véleményezés során a vasúti infrastruktúra kapcsán konkrét eltérési észrevétel nem érkezett.

Külön említést igényel Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közvetlen vasúti kapcsolata, amely a főváros számára nagy jelentőséggel bír, ezért a Magyar Állam hosszú távú elképzelésével szemben középtávú megvalósítással szerepel a tervben. Az ÉKM szerint a területigény még nem tekinthető véglegesnek.





BAVS Hozzútávú intézkedések (2031-2040)



BAVS HÉV vonalak hosszú távú fejlesztése

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

Az FTT a kedvezményezett ÉKM kötelezettségvállalása mellett tartalmazza a BAVS által meghatározott fejlesztések aktuális településtervezési vonatkozásait, az általános használatú vasúti terület kijelöléséből adódóan a Fővárosi Önkormányzatot kártérítési kötelezettség nem terhelheti.

A teljeskörű tájékoztatás érdekében a **BAVS Azonnali-, Rövid távú- Hosszú távú-, HÉV vonalak hosszú távú intézkedések ábrái** beépítésre kerülnek a **Helyzetelemzés munkarész 13. Közlekedés munkarészének 13.4** Közösségi közlekedés fejezete Elővárosi kötőtpályás közlekedés alfejezetébe.

xxv.

KKVB elnöki módosító:

a P+R parkolók és a B+R kerékpártárolók esetében az intermodalitásban játszott egymástól független szerepüknek megfelelő méretezési elvárásokat szükséges érvényesíteni (03 – 2.10. észrevétel);

Budapest Közlekedési Központ Zrt.

03 – 2.10. észrevétel

„Az alábbi BFRSZ javaslatokat kérjük átvezetni:

- BFRSZ 34.§-ből kérjük törölni a B+R követelménynek azt a feltételét, hogy „településszerkezeti kerékpárforgalmi infrastruktúra nyomvonala érinti”. A B+R funkció nem a főhálózathoz kötődik, hanem a lakóterületektől kerékpározható távolságban levő (akár alaphálózaton elérhető) megállókhöz. A kerékpározás, mint közlekedési mód kijelölt infrastruktúra nélkül is működik”

A BFRSZ-ben szereplő előírás feladata, hogy kikényszerítse a kerületi önkormányzatok által megalkotásra kerülő KÉSZ-ekben a P+R parkolók és B+R tárolók létesítésére vonatkozó helybiztosítást a BFRSZ 1. mellékletében szereplő hálózat számára, mivel a jó közösségi közlekedési ellátottsággal rendelkező helyszínek általában a legalkalmasabbak számos más rendeltetés befogadására is (kereskedelmi létesítmény, közintézmény, irodaház,...), amelyeket érhetően a kerületi önkormányzatok sokkal inkább támogatnak. A BFRSZ P+R parkolókra és B+R tárolókra vonatkozó előírásának viszont nem célja, hogy meghatározza az egyes eszközváltási projektek fejlesztésének a konkrét tartalmát (férőhelyszámokat), csak minimális férőhelyszámot jelöl a helybiztosításhoz.

Az építési jogot keletkeztető KÉSZ-ekben a P+R és B+R hálózat kötelezettségként jelenik meg a Fővárosi Önkormányzat, mint fejlesztő számára az egyes eszközváltási projektek lebonyolításához. Az egyes helyszínek esetében a Fővárosi Önkormányzat dönt a megvalósítás ütemezéséről.

A településszerkezeti kerékpáros infrastruktúra nyomvonallalhoz kötni a B+R tároló helybiztosítást azonban nem szükségeszerű.

BFRSZ vonatkozó előírásának a „(2) A P+R és rendszerű parkolási létesítmények ütemezetten is megvalósíthatók” előírása esetében a B+R kerékpártárolókra való kiterjesztése is célszerű.

A fentiek és az államigazgatási eljárás során beérkezett egyéb vélemények, figyelembevételével a BFRSZ javaslata az alábbiak szerint módosul:

12. A P+R infrastruktúrára vonatkozó előírások

3327. §

(1) Az 1. mellékletben foglalt tervlapokon kijelölt P+R rendszerű parkolási létesítmények elhelyezésére alkalmas területen belül legalább az előírt minimális befogadóképességű parkolási **létesítmény** elhelyezését biztosítani kell.

(2) A P+R és rendszerű parkolási létesítmények **és B+R rendszerű kerékpár tárolók** ütemezetten is megvalósíthatók.

3428. §

Az 1. mellékletben foglalt tervlapokon kijelölt P+R rendszerű parkolási létesítmények elhelyezésére alkalmas területen legalább az előírt személygépjármű-befogadóképesség 20%-ának megfelelő kerékpár B+R rendszerű tárolásának lehetőségét is biztosítani kell, ~~amennyiben meglévő vagy tervezett településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala is érinti.~~

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A B+R kerékpártárolókra vonatkozó előírás a BKK 03 – 2.10. észrevétele alapján módosul, törlésre kerül a helybiztosítás vonatkozásában a településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonallalhoz kapcsolás.

xxvi.

KKVB elnöki módosító:

a Galvani híd budai hídfőterének kialakítása érdekében olyan keretszabályozási eszközöket javasolt alkalmazni, amelyek nagyvárosias léptékű városépítészeti kompozícióval biztosítják a híd városképi érvényesülését, a hídfőter városképi hangsúlyának megjelenését (03 – 8.2-8.5. észrevétel);

A Galvani híd budai hídfőterének nagyvárosias léptékű kialakítása érdekében az FTT szabályozási eszközei korlátozottak. Mindösszesen a közterület, azaz a tervezet KÖU általános használat szerinti terület területével, valamint a teret határoló/meghatározó magasház létesítését biztosító helyek kijelölésével lehetséges az FTT keretében a tér meghatározása. Az építési jogok pontos megállapítására a XI. kerületi önkormányzat bír jogszabályi felhatalmazással.

BIGGEORGE XI. kerület

8.2.

„Budapest XI. kerület Budafoki út 70. (4011/4 hrsz) ingatlannal kapcsolatban 2025. március 19-én kérelmet és ahhoz csatolt telepítési tanulmánytervet nyújtottunk be a hatályos TSZT és FRSZ módosítását kérve, valamint ezzel kapcsolatban a Fővárosi Önkormányzattal megkötendő Településrendezési szerződésre vonatkozóan.

A TRSZ-szel kapcsolatban az egyeztetést megkezdtük, folyamatban van.

A Budafoki út 70. szám alatti ingatlan kiemelt városszerkezeti szerepe okán a hatályos településrendezési eszközök felülvizsgálatát és módosítását igényli. Ugyanígy a partnerségi egyeztetés keretében az új fővárosi szabályozási kereteket meghatározó Fővárosi Településterv esetében is ugyanezen kéréseket fogalmazzuk meg, tekintettel arra, hogy fejlesztési szándékunk nem változott. A korábbihoz hasonlóan tehát a lakófejlesztést az új kormányrendelet alapján (TÉKA) a későbbiekben akadályozó – jelenlegi TSZT / FRSZ-ben és az FTFT-ben is azonosan rögzített – Vi-2 intézményi terület besorolás helyett Vt-H kiemelt jelentőségű helyi központ besorolást kezdeményezünk.

A tisztelt Fővárosi Önkormányzathoz 2025. március 19-én annak érdekében nyújtottuk be a kérelmünket, hogy a hatályos TSZT és FRSZ módosítására – az előzetesen megkezdett egyeztetések alapján – még 2025 évben sor kerülhessen. A módosítási javaslatunk és kérelmünk alátámasztására szintén benyújtott telepítési tanulmányterv partnerségi véleményezése 2025. április 1. és 15. között megtörtént.

Remélhetőleg a Fővárosi Közgyűlés – megértve, hogy a TSZT módosítása nélkül a projekt már csak az új FTFT-re alapozó új kerületi szabályozás során kaphat az elképzelés szerinti új szabályozást, mely a projekt szempontjából kb. 2 és fél éves időbeli csúszást eredményezne – megindítja a TSZT/FRSZ módosítási eljárást.

Ezzel összefüggésben a benyújtott telepítési tanulmányterv szerinti módosításokat az FTFT és a BFRSZ tervezetén is szükséges átvezetni, mert

- ha a TSZT/FRSZ módosítás hatályba lép, akkor annak jogfolytonossága érdekében,
- ha valamely oknál fogva a TSZT/FRSZ módosítás nem történik meg, akkor a későbbi szabályozás projekt tervezetünknek megfelelő kereteinek meghatározása érdekében az szükségessé válik.”

8.3.

I. Az ingatlan területhasználati besorolását kérjük – Vi-2 intézményi területhasználatból Vt-H kiemelt jelentőségű helyi központ területhasználatba sorolni.

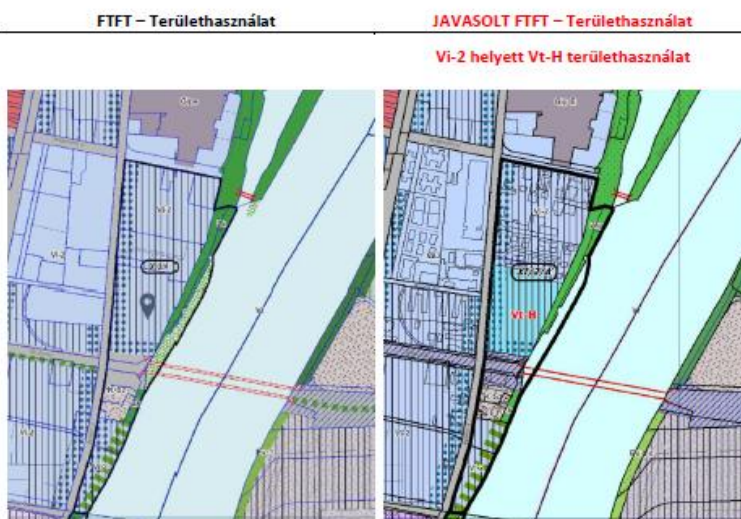
I.-II. pont: TERÜLETHASZNÁLAT ÉS A MAGASHÁZAS KIJELÖLÉS JAVASLATA

Az alábbiakban az ingatlanunkat érintő térkép-kivágatokon keresztül mutatjuk be a TSZT/FRSZ módosítására és a partnerségi egyeztetésre bocsátott Fővárosi településtervre vonatkozó javaslatainkat:

A KORÁBBAN BENYÚJTOTT TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁSI KÉRELEM TÉRKÉPI KIVÁGATAI



AZ ÚJ FŐVÁROSI TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI TERV ÉS AZ ÚJ BFRSZ JAVASOLT TERÜLETHASZNÁLATA ÉS MAGASHÁZAS KIJELÖLÉSE – AZ AKCIÓTERÜLETI LEHATÁROLÁSSAL EGYÜTT



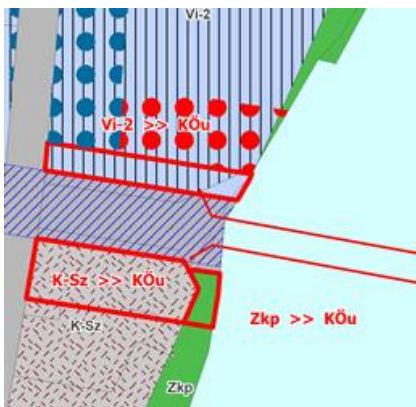
Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

Mint előzetesen a Budapest 2030, úgy a Fővárosi Településterv Stratégia munkarészének Hosszú távú célok fejezetének 8. Hatékony, kiegyensúlyozott kompakt városszerkezet hosszú távú célja is bemutatja a differenciált, tervezett központrendszert, mely alapján **a terület nem tartozik a központhiányos térségbe**, helyi központ fejlesztési célterületei közé, a tervek a területre nem jelölnek tervezett központot, annak kijelölése szerkezeti nem indokolt. Ezt az Alátámasztó munkarész Budapest funkcionális szerkezetét bemutató ábrája részletezi.

A bemutatott fejlesztési szándék nem helyi központot vizionál, hanem egy nagyvárosias lakóterületet az azt ellátó szolgáltatásokkal, mely az eddigi átsorolási szándékoktól eltérő. A tervezett beruházás az alátámasztó munkarész szerint Budapest funkcionális szerkezetében szerkezetalkító fejlesztési céltérséggént jelölt, **vegyes használatú**, a Stratégiában a tervezett központrendszer elemei nem érintik a területet.

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 építendő 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 arról is rendelkezett, hogy a projekt 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.



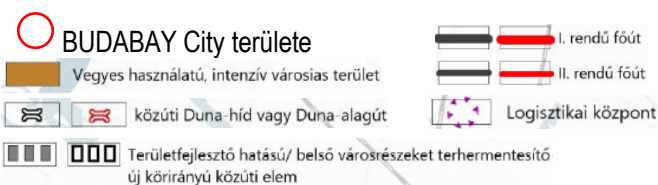
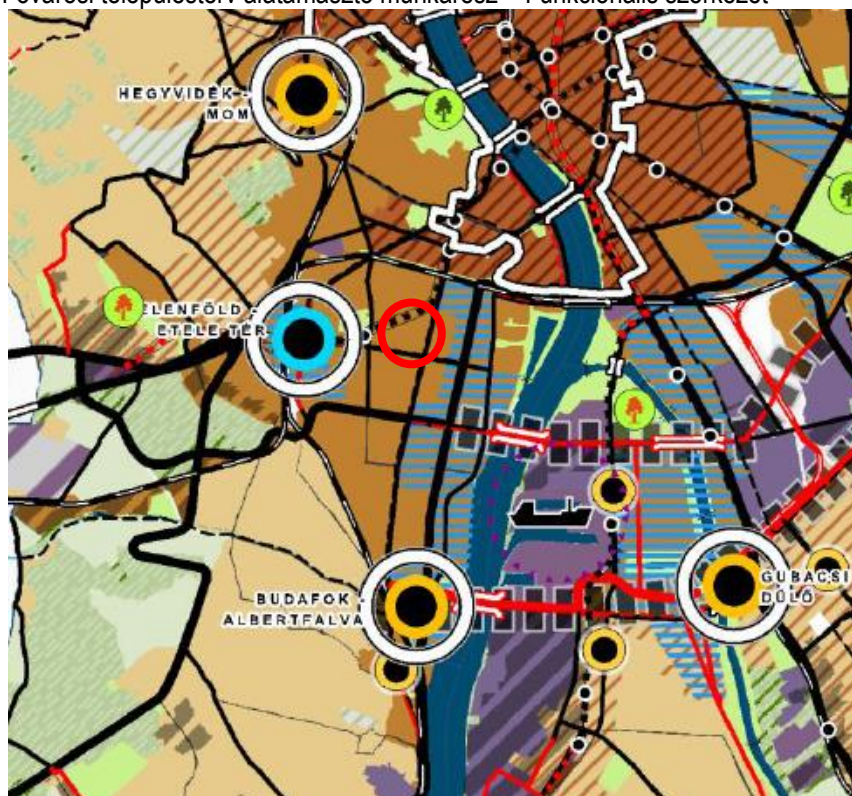
2021. évi TSZT módosítás

A NIF Zrt., mint Építető a Korm. határozat alapján végezte az Új Duna-híd és kapcsolódó infrastruktúra előkészítését, amely tervek alapján, mint átadott adatszolgáltatás szerint került lehatárolásra a kijelölt, városépítészeti kompozíció szempontjából a hídfőtérseget részben meghatározó KÖu általános használat szerinti közlekedési terület, mely 2021. évi TSZT módosítás (a 1244/2021. (IX. 1.) Főv. Kgy. határozattal és a 31/2021. (IX. 13.) Főv. Kgy. rendelettel jóváhagyott) a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa 2020. február 27-i ülésén 11/2020-02-27 FKT határozatával meghozott döntése alapján került elfogadásra. A KÖu általános használat szerinti terület szélességének növelése az építési lehetőségek korlátozásával járna, mely felveti a kártalanítás kérdéskörét is.

Mivel a hídfőtér nagyvárosias beépítést kíván, a területen **Vi-2/Ln-3 vegyesen alkalmazható területhasználat kijelölése is indokolt lehet**, melyben a magasház elhelyezése továbbra is lehetséges a Duna-menti zöldsáv és a sziluett védelem figyelembevételével. A terület további differenciálása a KÉSZ hatálya alá esik. Amennyiben a területen 50 %-nál nagyobb arányban tervezett lakó rendeltetés, akkor azt a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet előírásainak megfelelő telepítési tanulmánytervvel szükséges alátámasztani, amely ismerteti a fejlesztési célt és azzal összhangban az infrastruktúrára és a környezetre gyakorolt hatásokat. Megalapozott módosítási döntés kizárólag ezek ismeretében hozható.

Településklimatológiai szempontból is a kért Vt-H általános használat szerinti területként kedvezőtlenebb lenne, mivel a kijelölhető építési övezetek TÉKA-ban előírt legkisebb zöldfelületi mértéke (10%) alacsonyabb, mint a Vi-2 általános használat szerinti területek építési övezeteire meghatározható érték (15%), amely a hőszigetelés fokozódásának veszélyét rejt magában. A terület elhelyezkedését (Duna közelsége) figyelembe véve a magasabb zöldfelületi értékek szükségesek.

Fővárosi településterv alátámasztó munkarész – Funkcionális szerkezet



Fővárosi településterv stratégia munkarész – Tervezett központrendszer

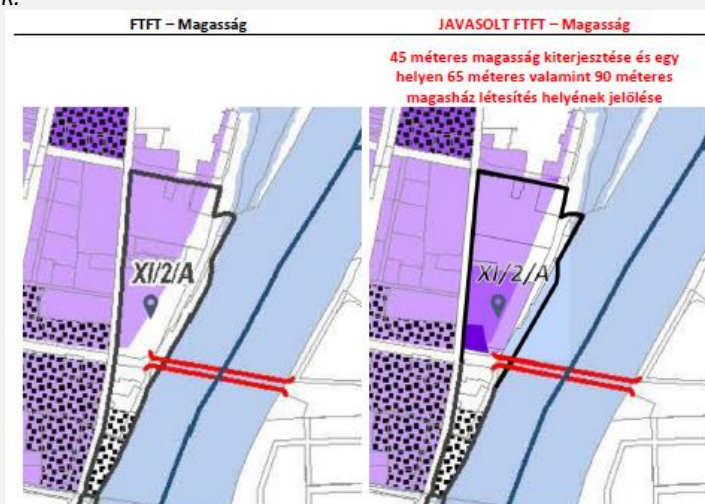


BUDABAY City területe



8.4.

II. A területen a magasházak kijelölés – területi bővítése és a 45 méteres magasság mellett egy korlátozott méretű területre vonatkozóan 65 méteres és egy kis területen 90 méteres magasház létesítésének lehetővé tételét kérjük.






A terv a 45 méteres magasház hatályos határvonalának áthelyezésével és a belső épületsor 65 méteresre emelésével magas falat alakít ki, amely masszív tömegként nyújt nyomasztó látványt a vízparton. A tervezett Galvani hídfőben indokolt lehet magassági hangsúly alkalmazása, de annak sem szabadna túlzottan kiemelkednie a szomszédos épülettömegek közül. A telepítési tanulmánytervben **a szoliter torony** először **javasolt** 90 méteres magassága később módosításra került **65 méteresre, mely így városképi és városépítészeti kompozíció szempontjából elfogadható**, illetve a 45 méteres magasház kijelölésének határa továbbra is kis módosításokkal/pontosításokkal megtartandó, a Budafoki út mentén és a Duna felé is. Magasabb – legfeljebb egy 65 m magas – hangsúlyt képező épület helyének kijelölése a hatályos területi lehatároláson belül esetleg elfogadható. A véleményező által javasolt módosítás kedvezőtlen elrendezésű és túlzottan magas beépítést eredményezne, ezért a tervezett formában nem javasolt.

A hatályos terven kijelölt, 45 m magasságú épületet befogadó terület lehatárolásának módosítása (a Duna irányába történő kiterjesztése) a jelzett/kért mértékben nem fogadható el, ellentétes a magasház-elhelyezési szabályozás vízpart védelmére irányuló törekvéseivel, indokolatlanul szűkíti a parti teret az északi szomszédos területhez viszonyítva. A hatályos, a Duna partjától visszahúzott 45 méteres magasság kijelölés határát a piros szaggatott vonalra javasolt igazítani.

A Fővárosi Településterv Stratégia munkarészének Hosszú távú céljai között szerepel a magasházak elhelyezhetősége, a történeti városi táj és a látványérzékeny területek védelmének szempontjai. Az egyes városrészek adottságaihoz illeszkedő magassági változatosság biztosítása fontos feladat. A városkép harmóniájának megőrzése érdekében alapvetően kerülni kell az esetlegesen megjelenő magasépítmények létesítését, mert megbontják a város sziluettjét, különösképpen, ha nem illeszkednek szervesen a kialakult városi struktúrákhoz. A hídfőtér környezetébe alkalmas magasház elhelyezésére, mely során igazodni szükséges a Duna menti zöldsávhoz, illetve a sziluettvédelem követelményeihez. A fejlesztési terület helyszíne különösen látványérzékeny területként jelölt, ezért a 45 méteres, illetve a hídfő melletti pontszerűen megjelenő max. 65 méteres magasház kijelölése lehetséges, a Dunától visszahúzva.

Stratégia munkarész, Hosszú távú célok fejezet – Látványérzékeny terület védelme


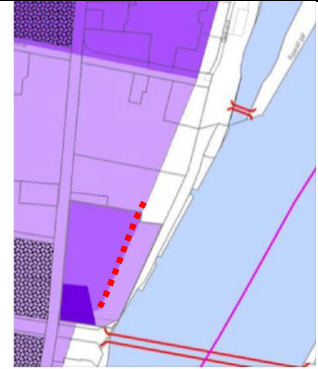
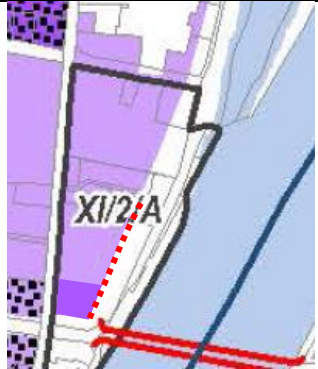


-  Különösen látványérzékeny terület védelme
-  Látványérzékeny terület védelme
-  Jelentős látványtengely megőrzése
-  Sziluett védelem
-  Kiemelkedő jelentőségű épített tájképi elem védelme
-  BUDABAY City területe

Válasz a KKVb elnöki módosítóra:

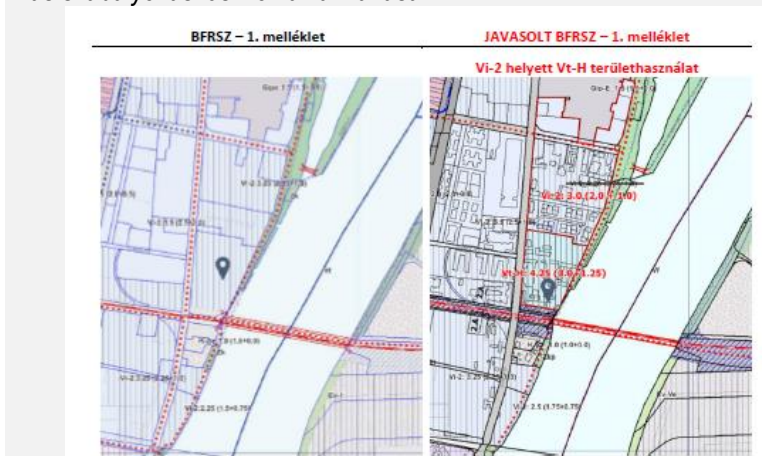
Budapest településképi arculati kézikönyve szerint, „Budapest különleges, egyedülálló part menti panorámája védendő, mind kilátás és rálátás tekintetében. A javaslat a 45 méteres magasház elhelyezhetőségének területét a Duna-parti zöldterület menti sávjába is jelentősen kiterjesztené, városkarakter szempontjából érzékeny területre, ahol Duna-parti sziluett védelme kiemelt jelentőségű. A védendő partszakasz mellett, a 45 méteres magasház elhelyezhetőség területének határa – ugyan nem a fejlesztő által javasolt mértékben – módosításra javasolt az alábbi Tervezői javaslat Élp 45-65 című ábra szerint.

Hatályos TSZT 3b. tervlap és a fejlesztői javaslat:

Hatályos TSZT 3b. tervlap és a fejlesztői javaslat:	Tervezői javaslat Élp 45-65
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="199 1122 518 1489">  <p>Élp 45 a változással érintett terület</p> </div> <div data-bbox="518 1122 837 1489">  <p>Élp 45-65-90 a módosított terület</p> </div> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>Élp 45-65 javasolt módosítás</p> </div>

8.5.

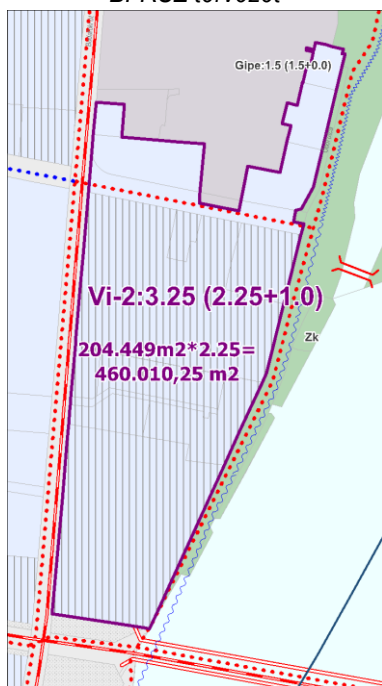
III. A területre vonatkozóan kérjük a XI/2/A akcióterületi kijelölés leírásának módosítását, mivel az abban meghatározottak alapvető problémákat vetnek fel az Önökkel is már egyeztetés alatt álló projektünk szempontjából, a jelen kérelmünkben kifejtett számításokra hivatkozva. Javasolt a maximum 100 lakás / ha előírás törlése, helyette más szabályozási eszköz alkalmazása.



Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

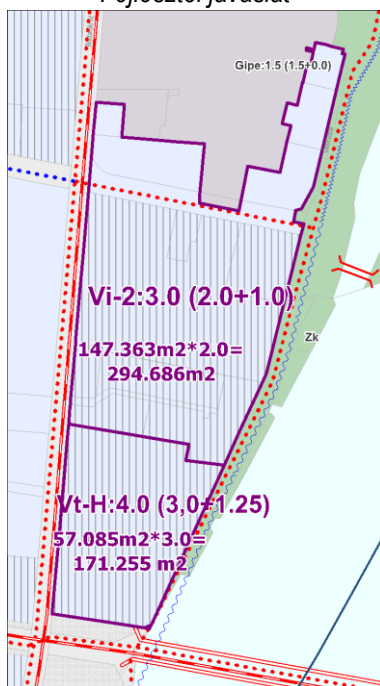
A terület Vt-H helyi központba történő átsorolása a tervezett funkciók alapján nem indokolt. A BFRSZ tervezete szerint Vi-2 általános használat szerinti terület szintterületi átlagértéke szá= 3.25 (szf 2,25, szp 1,0).

BFRSZ tervezet



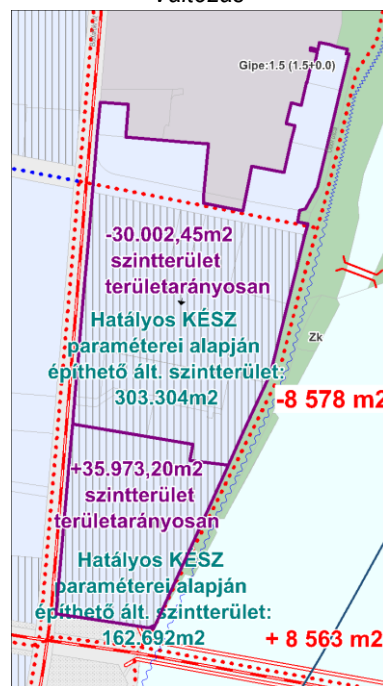
Építhető általános szintterület:
460.010,25m²

Fejlesztői javaslat



Építhető általános szintterület:
465.981m²

Változás



Változás:
5.970,75m²

A tárgyi területet is magába foglaló 11/2017. (V. 3.) önkormányzati rendelet (KÉSZ) módosítása folyamatban van, mellyel összefüggésben a XI. Kerület Újbuda Önkormányzata Képviselő-testülete a 137/2023. (VI. 15.) XI. ÖK határozatot hozta. Ebben megállapításra kerül, hogy a 47/2022. (XII. 15.) Önk. rendelettel elrendelt változtatási tilalommal érintett területeken az egyes ingatlanok esetében történő feloldása érdekében esetlegesen megkötendő, az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzett településrendezési szerződések előkészítése során **alapelveket fogalmaz meg, mint például a beépítési intenzitás csökkenjen 20%-kal, a teljes értékű zöldfelületek egyidejű növelésével.**

A készülő Fővárosi településtervezés a VI-2 területet akcióterületként jelöli ki. Az akcióterületek jellegétől függően meghatározásra kerül a minimális és/vagy a maximális elhelyezhető lakásszám hektáronként (lakássűrűség) az érintett általános használat szerinti területre vonatkoztatva. A meghatározott maximum 100 lakás összhangban áll a kerületi önkormányzat településfejlesztési döntéseivel, de a vonatkozó részletes szabályozás a meghatározott keretek között a helyi építési szabályzat feladata.

A célértékek elsődleges célja, hogy a főváros jövőképeivel és lakhatási célkitűzéseivel összhangban épüljenek, illetve épülhessenek új jó minőségű és élhető lakóterületek, elkerülve a túlzóan sűrű, élethetetlen beépítéseket.

Ezek alapján a VI-2 területre 100 lakás/hektár arány került meghatározásra, melyből fakadóan arra összesen több, mint 1900 db lakás építhető, mely közel egyezik, kis mértékben meghaladja a hatályos KÉSZ alapján építhető lakásszámot.

xxvii.

KKVB elnöki módosító:

a III. kerület Északi Városkapu kapcsán a zöldmezős területek beépíthetőségének elkerülhetősége érdekében a beépíthetőség csökkentésének lehetősége tovább vizsgálandó (03 – 18.2.1 észrevétel)

Design Workshop a Rómaiért (DWSR)

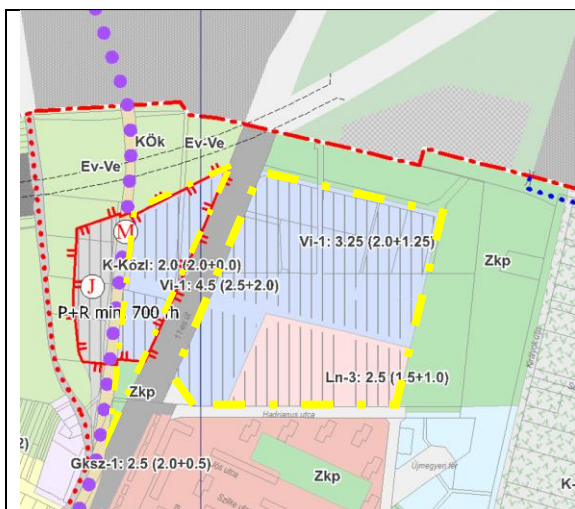
18.2.1 észrevétel

1. Északi Városkapu

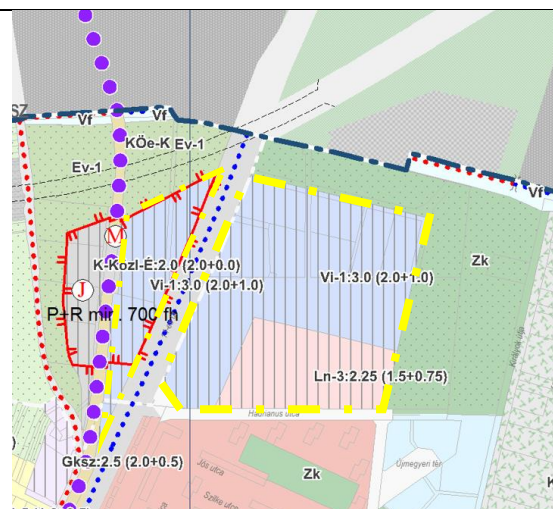
Semmiképpen nem támogathatjuk „differentiált lakáskínálat bővítését támogató akcióterület” kialakítását!

KKVB észrevétel: „Bár barnamezős területként van nyilvántartva, a 14 hektáros területen a rendszerváltás előtt üvegház-széntes növénytermesztés folyt. A terület beépítése, fejlesztése legalább 15 éve napirenden van. Azonban ez valójában zöldmezős jellegű lenne, erősen terhelné az M0 és 11-es utakat, a H5 HÉV további fejlesztését tenné szükségessé, és a gyakorlatban mind Békásmegyer, mint Budakalász helyi központjainak vonzerejét gyengítené. Mivel a KÉSZ 2018. VI. 26. óta hatályos, javasolt a beépítési lehetőségeket az FTT-ben radikálisan korlátozni, akár beépítésre nem szánt területté visszaminősíteni.”

A 94/2025. (III. 10.) KKVB határozat alapján, a terület vonatkozásában további vizsgálatok szükségesek: „Ha és amennyiben az építési jog kártalanítás nélkül visszavehető, úgy továbbra is indokolt a terület akcióterületi státuszának törlése”



Hatályos FRSZ 1. melléklet részlete (Az Északi Városkapu jelenleg tervezett területe sárga kontúrral jelölve)



FTT véleményezési dokumentáció részét képező BFRSZ 1. melléklet részlete (Az Északi Városkapu jelenleg tervezett területe sárga kontúrral jelölve)

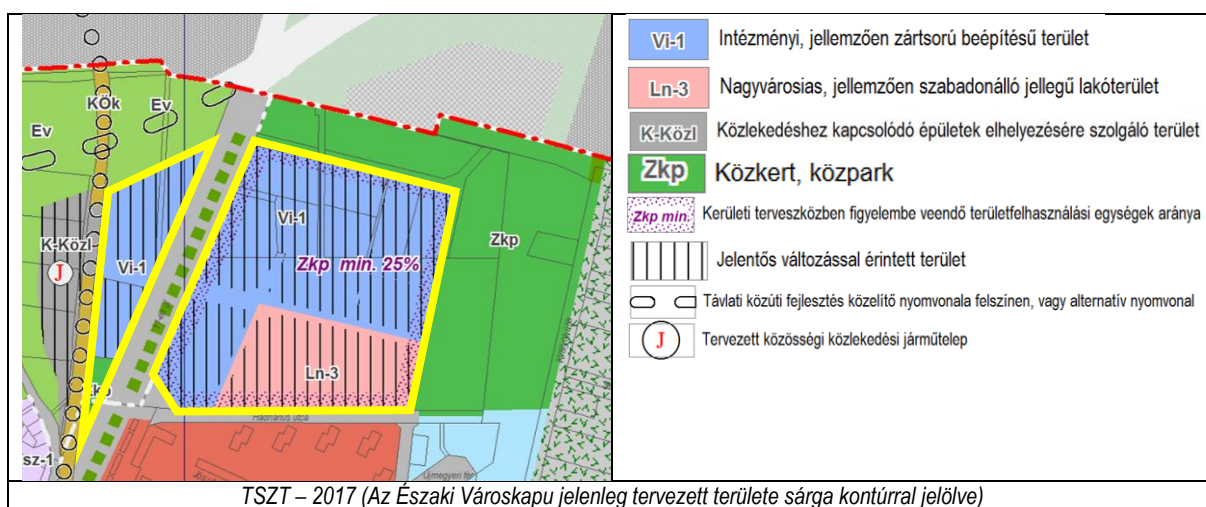


A terület növénytermesztési hasznosítás alatt (forrás: Google Earth, 2005.)
(Az Északi Városkapu jelenleg tervezett területe sárga kontúrral jelölve)

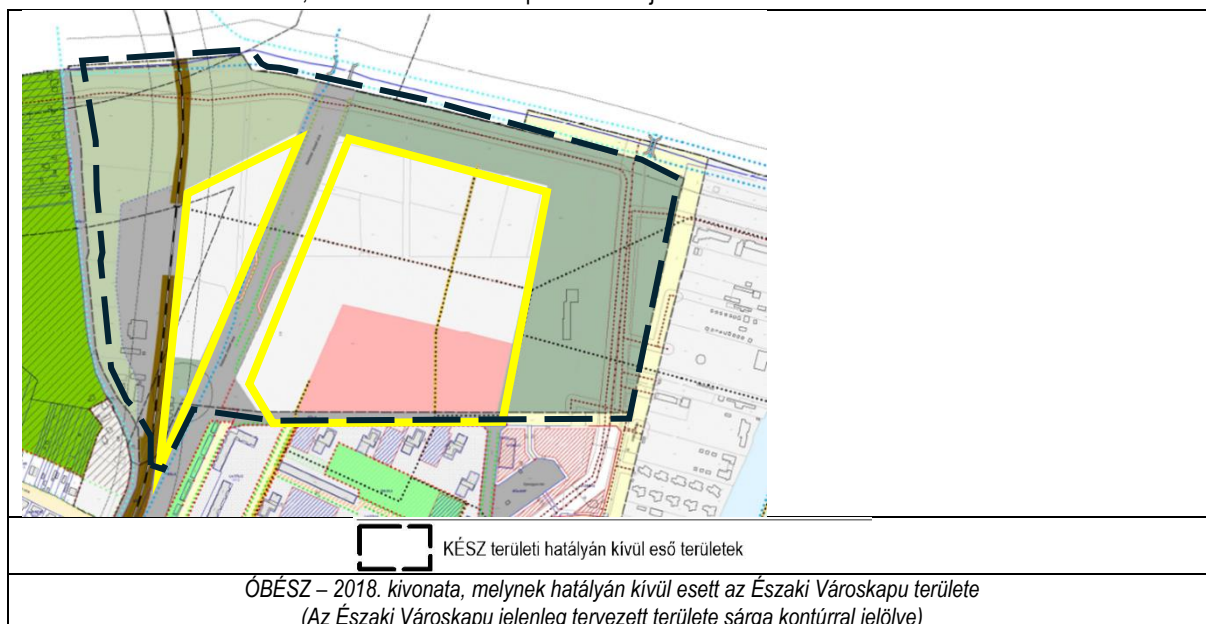
A terület jelenlegi besorolása



A terület mai állapota (forrás: Google Earth, 2024.)
(Az Északi Városkapu jelenleg tervezett területe sárga kontúrral jelölve)



A 2017-től hatályos TSZT-ben a terület lehatárolása kis mértékben módosult a korábbi TSZT-hez képest, a Hadrianus utca felőli részére nagyvárosias lakóterület került kijelölésre, valamint a Szentendrei úttól keletre, a beépítésre szánt területen belül, minimálisan 25%-os zöldterületi arány lett meghatározva, melyet a kerületi építési szabályzatban kell érvényesíteni. A 11. sz. főút és a HÉV közötti területen, annak déli részén közpark került kijelölésre.

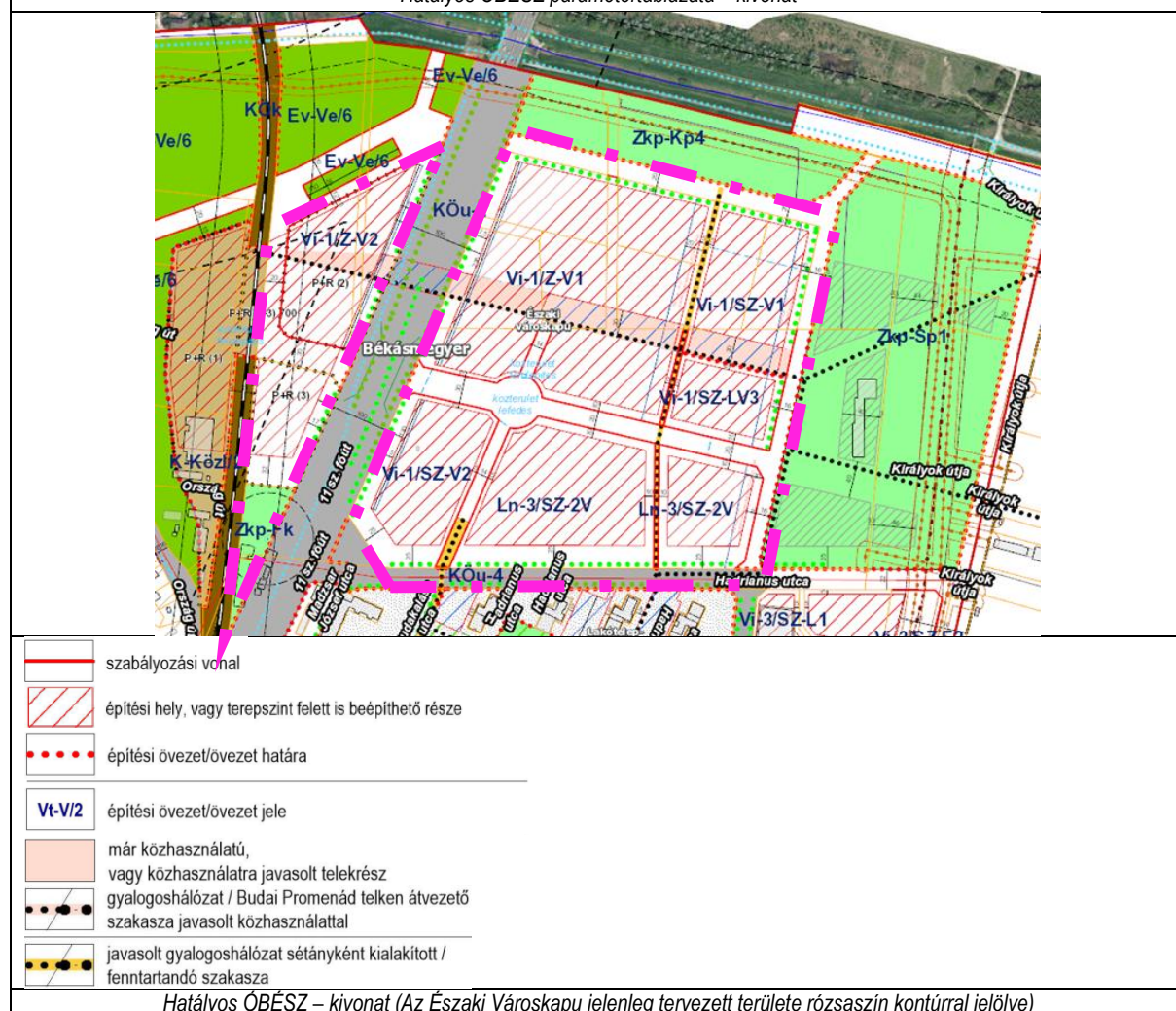


2018-ban készült el a kerületre vonatkozó új helyi építési szabályzat (ÓBÉSZ, 2018), melyből egyes területekre – többek között az Északi Városkapu területére – nem állapítottak meg rendelkezést (ÓBÉSZ 9. melléklete), és a továbbiakban is az ÓBVSZ volt hatályban ezen kerületrészekre. Az ÓBÉSZ-ban a területet „KÉSZ területi hatályán kívül eső területek” -ként jelölte, melyen „halványítva” látszódott a 2017-ben hatályba lépett TSZT.

Budapest Főváros III. Kerület Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat Képviselőtestületének 22/2019. (VI. 24.) önkormányzati rendeletével módosult a 2018-ban hatályba lépett ÓBÉSZ. A módosító rendelet 21. §-ával egy új alcímmel egészült ki az ÓBÉSZ (110./A alcím), mely kifejezetten az Északi Városkapura vonatkozó építési jogok rendelkezéseiről szól.

BÉPÍTÉSI PARAMÉTEREK									
1.	területfelhasználási kategória:	beépítési mód és épület-elhelyezés	a telek legkisebb			a telek legnagyobb			
2.	Vi-1		területe	szélessége	mélysége	beépítési mértéke		szintterületi mutatója	
3.	övezetecsoport					terezsint			
4.						felett	alatt	általános	parkolási
5.									
6.	ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B, fh	m ²	m	m	%		m ² /m ²	m ² /m ²
7.	Vi-1/SZ-LV3	SZ	T	TSZ	Tm	B%_TF	B%_TA	SZTM_á	SZTM_p
18.			8000	50	-	35	50	1,2 / L 1,5	1
19.	Vi-1/SZ-V1	SZ	5000	50	-	35	65	1,2 /KH 0,3 /E 0,2+5	1,3
20.	Vi-1/SZ-V2	SZ	5000	50	-	50	65	1,5 /KH 0,3 /E 0,2	1,3
23.	Vi-1/Z-V1	Z	5000	60	-	65	100	1,5 /KH 0,3 /E 0,2	1,3
24.	Vi-1/Z-V2	Z	4000 / 2800 §	30	-	75	100	2 /KH 0,3 /E 0,2	2,0
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
BÉPÍTÉSI PARAMÉTEREK									
1.	területfelhasználási kategória:	beépítési mód és épület-elhelyezés	a telek legkisebb			a telek legnagyobb			
2.	Ln-3		területe	szélessége	mélysége	beépítési mértéke		szintterületi mutatója	
3.	övezetecsoport					terezsint			
4.						felett	alatt	általános	parkolási
5.									
6.	ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B, fh	m ²	m	m	%		m ² /m ²	m ² /m ²
7.	Ln-3/SZ-2V		T	TSZ	Tm	B%_TF	B%_TA	SZTM_á	SZTM_p
11.			8000	50	-	35	50	1,2 /L 1,5 /KH 0,3 +§	1,00

Hatályos ÓBÉSZ paramétertáblázata – kivonat



A fentiek értelmében, a terület jelentős része (HÉV és 11. főút közötti rész, illetve a terület északi része) közel harminc éve, míg a terület déli része (ahol a növénytermesztés folyt korábban) húsz éve beépítésre szánt területként van kijelölve. A terület déli részét középtávú akcióterületként, míg a további részeit hosszú távú akcióterületként tartalmazza az FTFT. Az akcióterületi leírásban a terület fejlesztésére vonatkozó céladatok és követelmények rögzítésre kerültek a fővárosi célrendszerrel összhangban, jogszabályi felhatalmazás alapján.

Kártalanítás kérdésköre

Amennyiben az építési lehetőség visszavétele az önkormányzati szándék, javasolt figyelembe venni a Méptv.-ben alapelveként rögzített szabályozó felelősségének elvét, amely rögzíti, hogy milyen esetekben tartozik az önkormányzat kártalanítással a terület tulajdonosának, használójának.

A Méptv.-ben rögzített szabályozó felelősségének elve (15. §) alapján,

„15. § [A szabályozó felelősségének elve]

(1) Ha törvény másként nem rendelkezik, az állam és az önkormányzat kártalanítással tartozik, amennyiben a korábbi szabályozás hatálybalépésétől számított 7 éven belül az építési jogok korlátozásával vagy megszűnésével járó új jogszabály következtében az ingatlan tulajdonosának, használójának kára származik.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérően a települési, kerületi önkormányzatot az általa elfogadott helyi építési szabályzat, kerületi építési szabályzat előírása miatt kártalanítási kötelezettség nem terheli, ha az előírás magasabb szintű jogszabály – ideértve a fővárosban a fővárosi rendezési szabályzatot is – települési szintű érvényesítésének közvetlen következménye.

(3) Nem kell alkalmazni az (1) bekezdés szerinti előírást a honvédelmi és katonai célú területeket, valamint azok védőtávolságait érintő változások tekintetében.”

valamint a törvény 90. § értelmében,

„(1) Ha a helyi önkormányzat

a) egy ingatlan építési övezeti vagy övezeti besorolását, az építési telek vagy telek beépítési szabályait, illetve az ingatlanon elhelyezhető rendeltetések körét vagy az elhelyezhető rendeltetési egységek számát a helyi építési szabályzatban másként állapítja meg, vagy

b) telekalakítási és építési tilalmat rendel el,

és ebből a tulajdonosnak, hasznélvezőnek kára származik, a tulajdonost, hasznélvezőt kártalanítás illeti meg.

(2) Ha az ingatlanhoz fűződő korábbi helyi építési szabályzat szerinti építési jogok keletkezésétől számított 7 éven belül kerül sor az (1) bekezdés szerint e jogok megváltoztatására vagy megszüntetésére, a tulajdonosnak, hasznélvezőnek – kérelmére – kártalanítás jár. A kártalanítás összege az ingatlanak a korábbi szabályozás alapján megállapítható régi és az új szabályozás eredményeként megállapítható új forgalmi értéke közötti különbözet.

(3) Ha az építési jogok keletkezésétől számított 7 év eltelte után kerül sor az (1) bekezdés szerint építési jogok megváltoztatására vagy megszüntetésére, kártalanítás csak akkor jár, ha az átsorolás, a rendeltetésváltoztatás vagy a tilalom a korábbi használatot megnehezíti, vagy azt ellehetetleníti.

...

(6) Nem jár kártalanítás akkor sem, ha a helyi építési szabályzatban megállapított építési jog keletkezését követően nem történt a helyi építési szabályzatnak megfelelő telekalakítás vagy nem kezdődött meg építési tevékenység, és az építési jogot a települési önkormányzat az építési jog keletkezésétől számított 7 évet követően korlátozza vagy megszünteti.

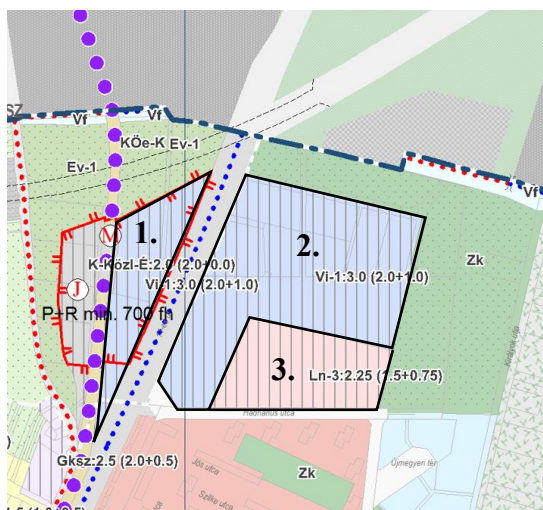
(7) A (6) bekezdés szerinti esetben kártalanítás nélkül lehetőség van a beépítésre szánt területnek beépítésre nem szánt területbe történő visszasorolására is.”

A Méptv.-ben rögzítettek alapján, amennyiben az FTT olyan környezetet állapít meg, amely miatt a kerületi önkormányzat nem tudja a hatályos építési jogot biztosítani, a Fővárosi Önkormányzat kártalanítással fog tartozni az ingatlan tulajdonosának, illetve használójának.

A területre vonatkozóan, 2019. augusztus 1-jén lépett hatályba az ÓBÉSZ-módosítása (Budapest Főváros III. Kerület Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat Képviselőtestületének 22/2019. (VI. 24.) önkormányzati rendelete az Óbuda-Békásmegyer Építési Szabályzatáról szóló 20/2018. (VI. 26.) önkormányzati rendelet módosításáról), így a fentiek értelmében, a terület beépítésre nem szánt övezetbe sorolásával és/vagy az építési jogok korlátozásával (pl.: szűkebb körű rendeltetés meghatározása, szintterületi átlagérték csökkentése stb.), a tulajdonosnak, hasznélvezőnek – kérelmére – kártalanítás jár a Fővárosi Önkormányzattól. A kártalanítás összege az ingatlanak a korábbi szabályozás alapján megállapítható régi és az új szabályozás eredményeként megállapítható új forgalmi értéke közötti különbözet.

A kerületi önkormányzat tájékoztatása alapján (2024. június 5-i összefoglaló általános területhasználat egyeztetése során) a terület egy részére (nagyvárosias lakóterületbe sorolt) folyamatban van beruházás előkészítése, Budapest Főváros Önkormányzatával és III. kerület Óbuda-Békásmegyer önkormányzatával a terület fejlesztéséhez kapcsolódó településrendezési szerződés van hatályban, azonban építési tevékenység még nem kezdődött meg a területen, az E-építés felületen elérhető adatok alapján (nincsen megnyitott építési napló, építési tevékenység stb.).

A KÉSZ-nek a szintterületi mutatót a szintterületi átlagértékkel összhangban kell megállapítania (TÉKA 7. § (8) bekezdés alapján), így annak csökkentése kártalanítással járhat a Méptv. 90. § (1) a) alapján.



1. Az 1. számmal jelölt területre vonatkozóan, a H5 Budapest Szentendre HÉV vonal és a 11. sz. számú főút közötti Vi-1-es területrésze a hatályos FRSZ 4.5 (2.5; 2.0) beépítési sűrűség értéket határoz meg, mely a véleményezési anyag részét képező BFRSZ szerint 3.0 (2.0; 1.0) szintterületi átlagértékre csökkent. Ezen érték tovább nem csökkenthető kártalanítás nélkül, mivel a KÉSZ-ben rögzített építhető szintterületek mértéke és az építési jogok így még nem sérülnek. A BFRSZ szerint a területen 72072 m² építhető, ill. parkolásra 36036 m² fordítható. KÉSZ alapján ezen a területrészen 59170 m² építhető általánosan, valamint parkolásra fordítva is. A javaslat szerint, így további 12902 m² építhető, azonban a parkolási szintterületi átlagérték nem tartalmaz tartalékot a KÉSZ-hez képest (-23134 m²).

	Építhető szintterület (m ²)	Tartalék ÓBÉSZ-hez képest
hatályos ÓBÉSZ szerint	szmá: 59 170	-
	szmp: 59 170	-
összesen	118 340	-
hatályos FRSZ / bsá: 2,5	89 093	29 923
hatályos FRSZ / bsp: 2,0	71 274	12 104
összesen (bs)	160 367	42 027
véleményezési anyag részét képező BFRSZ / szf: 2	72 072	12 902
véleményezési anyag részét képező BFRSZ / szp: 1	36 036	-23 134
összesen (szá)	108 108	- 10 232

2. A 2. számmal jelölt, 11. sz. számú főúttól keletre, a Vi-1 területre vonatkozóan is kis mértékben csökkentést javasolt a véleményezési anyag részét képező BFRSZ, a parkolási szintterületre vonatkozóan (hatályos FRSZ szerint 3.25 (2.0; 1.25) beépítési sűrűség értéket, a véleményezési anyag részét képező BFRSZ szerint 3.0 (2.0; 1.0) szintterületi átlagértékre csökken). Opcionálisan általános funkcionális használat szerinti szintterületi átlagérték csökkenthető kártalanítás nélkül, mivel a KÉSZ-ben rögzített építhető szintterületek (158341 m²), az általános funkcionális használat szerinti szintterületi átlagérték (szf) 1.75, esetleg 1.5 értékre történő csökkentése esetén is biztosítottak (építhető tartalék: 61281 m², illetve 29906 m²), azonban a parkolási szintterületi átlagérték tovább nem csökkenthető tartalék biztosítása mellett.

	Építhető általános szintterület (m ²)	Tartalék ÓBÉSZ-hez képest
hatályos ÓBÉSZ szerint	szmá: 158 341	-
	szmp: 139 338	-
összesen	297 680	-
hatályos FRSZ / bsá: 2	250 097	92 655
hatályos FRSZ / bsp: 1,25	156 873	17 535
összesen (bs)	407 870	110 190
véleményezési anyag részét képező BFRSZ / szf: 2	250 097	92 655
véleményezési anyag részét képező BFRSZ / szp: 1	125 498	-13 840
összesen (szá)	376 495	78 816
Opcionális módosítás / szf: 1,75 esetében	219 622	61 281
Opcionális módosítás / szp: 1 esetében	125 498	-13 840
összesen (szá)	345 121	47 441
Opcionális módosítás / szf: 1,5 esetében	188 248	29 906
Opcionális módosítás / szp: 1 esetében	125 498	-13 840
összesen (szá)	313 746	16 066

3. A 3. számmal jelölt, nagyvárosias lakóterületre (Ln-3) vonatkozóan is kis mértékben csökkentést javasolt a véleményezési anyag részét képező BFRSZ, a parkolási szintterületre vonatkozóan (hatályos FRSZ szerint 2.5 (1.5; 1.0) beépítési sűrűség érték, BFRSZ szerint 2.25 (1.5; 0.75) szintterületi átlagértékre csökken), mely érték tovább nem csökkenthető kártalanítás nélkül, mivel a KÉSZ-ben rögzített építhető szintterületek mértéke és az építési jogok így még nem sérülnek.

	Építhető általános szintterület (m ²)	Tartalék ÓBÉSZ-hez képest
hatályos ÓBÉSZ szerint	szmá: 62 236	
	szmp: 41 491	
összesen	103 727	
hatályos FRSZ / bsá:1,5	71 728	9 492
hatályos FRSZ / bsp:1,0	47 818,6	6 328
összesen (bs)	119 546,6	15 819
véleményezési anyag részét képező BFRSZ / szf: 1,5	71 728	9 492
véleményezési anyag részét képező BFRSZ / szp: 1	47 818,6	6 328
összesen (szá)	119 546,6	15 819

A területen nincs jelen természeti védettség vagy olyan termőhelyi adottságok, amelyek különösen indokoltá tennék beépítésre nem szánt terület kijelölését.

A III. kerületben – hasonlóan a főváros egészéhez – problémát jelent a mobilitási igények időben versenyképes biztosítása, azonban ez elsősorban nem az új létesítmények által generált többletforgalmak megjelenéséből, hanem a közösségi közlekedés helyett igénybe vett személygépjármű használatból és a nagyszámú fővárosi munkahely miatt az agglomerációs övezet településeinek – még személygépjármű orientáltabb – ingázó forgalomból származik.

Az agglomerációs övezet kötöttpályás fővárosi közlekedési kapcsolattal rendelkező települései kell, hogy legyenek az elsődleges helyszínei a térségi ingázó személygépjárműforgalom eszközváltásának, ahol nagyszámú P+R és B+R parkolót kell telepíteni. Ezt egészíthetik ki a városhatáron létesülő P+R parkolók, amelyek egyik eleme lehet az Északi Városkaput is érintő, min. 700 férőhelyes létesítmény, amely a városhatáron kívülről érkező forgalmat csökkentené.

A Városkapu akcióterület három része összességében legalább 540.000 m² új beépítés megjelenését biztosíthatja a BFRSZ alapján, amelynek mintegy 80%-a az általános használat szerint intézmény és 20%-a lakó terület. Az általános használatból adódó funkcionális összetétel célforgalma (reggel a városközpont, délután a városhatár a meghatározó utazási irány) ellentétes irányultságú lesz az uralkodó forgalomáramlással, ami kedvező. Városkapu akcióterület Vi-1 területeinek beépítése csak egy új HÉV megálló létrehozása esetén képzelhető el a vállalható (közösségi közlekedés domináns) utazási mód megoszlást szem előtt tartva. A HÉV megálló létesítését erősíti egy – fővárosi léptékben jelentős méretű – P+R megépítése. Ennek figyelembevételével a terület beépítése miatti célforgalom nagyobb része a közösségi közlekedést venné igénybe, a személygépjármű használat így elfogadható mértékű marad. A városhatáron kívülről érkezők számára – ahol nagyobb a személygépjármű használat aránya – két nagykapacitású útvonal (M0 gyűrű és a 11. sz. főút agglomerációs szakasza) áll rendelkezésre, a város belső részei felől érkezők viszont a meghatározó forgalom áramlással ellentétes irányultsággal közlekednek, tehát a 11. sz. főút fővárosi szakasza biztosít szabad kapacitást.

Az ÓBÉSZ a 253/A. § (7) bekezdésében parkolóhely szám függvényében (3000 parkolóig, 4000 parkolóig, 6500 parkolóig, 6500 parkoló felett) ütemezett infrastruktúra fejlesztési feltételrendszert határozott meg a terület intézményi övezeteinek a fejlesztésére. Többek között a területen 0-3500 parkoló építése esetén

- HÉV megálló létesítése és ahhoz kapcsolódóan autóbussz végállomás építése
- 700 P+R parkoló és 140 B+R tároló létesítése
- a 11. sz. főúton új csomópont építése a területnél
- a 11. sz. főúton új csomópont létesítése a Juhász Gyula utcánál, valamint a Pütkösdűfűdű utcai csomópont átépítése szükséges. A Hadrianus utca melletti lakó övezetnek nem tartozik infrastruktúra fejlesztési feltétel.

A hatályos KÉSZ figyelembevételével javasolt a teljes Vi-1 intézményi terület igénybevételéhez az új HÉV megálló és a kapcsolódó P+R parkolót feltételként meghatározni. Javasolt továbbá az akcióterületi leírást kiegészíteni az Ln-3 lakóterület igénybevételének felételeként az Újmezei téri autóbussz végállomás saját telkén történő, rendezett állapotot eredményező átépítésével.

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

A terület egy részére vonatkozóan településrendezési szerződést kötött annak fejlesztője Budapest Főváros Önkormányzatával és III. kerület Óbuda-Békásmegyer önkormányzatával, melyben kötelezettségeket vállaltak a felek. Visszaminósítása esetén a Fővárosi Önkormányzatnak kártalanítási kötelezettsége keletkezik, mivel a területre 2019-ben rögzítették az építési jogot (ÓBÉSZ). A terület egy részére (HÉV vonal és a 11. sz. főút között) a BFRSZ véleményezési anyaga a határozattal összhangban, már javasolt szintterületi átlagérték csökkentést (FRSZ: bsp: 1.25 → BFRSZ: szp: 1.0), annak további csökkentése csak a 11. sz. főúttól keletre eső területen lehetséges kártalanítási kötelezettség nélkül, mivel csökkentés esetén is biztosítva lenne a KÉSZ-hez képest a tartalék, s ezzel az ÓBÉSZ-ban rögzített építési jogok nem sérülnének.

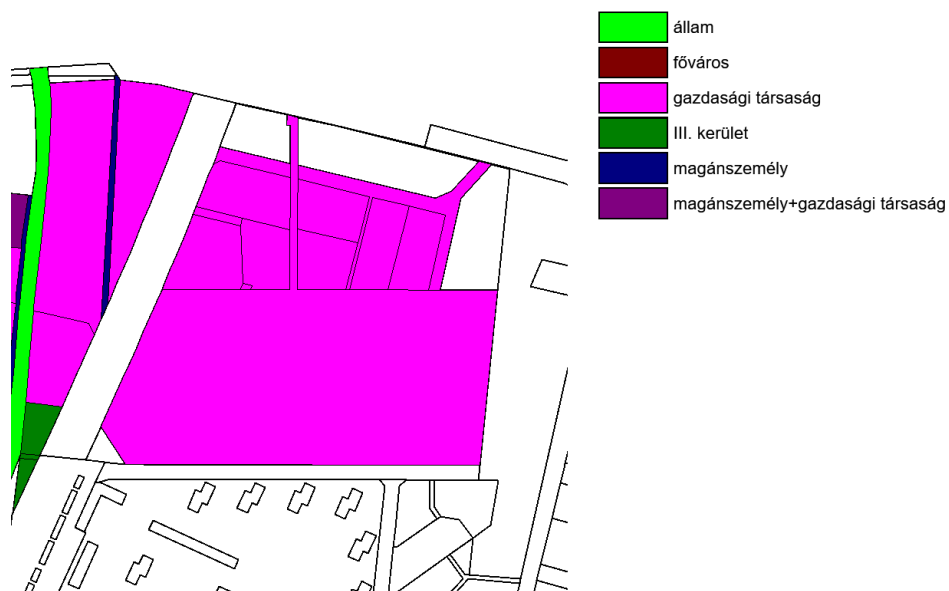
További radikális csökkentés az építési jogok korlátozásával járna, mely kártalanítást vonna maga után, mivel az ÓBÉSZ hatálybalépését követő 7 év még nem telt le, valamint a hatályos TRSZ miatt, jelen eljárás során nem javasolt a terület átsorolása.

Melléklet

Tulajdonvizsgálat:

Hrsz.	Tulajdonos	Tulajdoni hányad
65554/28	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
65554/31	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
65554/32	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
65554/33	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
65554/34	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
65554/35	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
65554/36	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
65554/38	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
65554/39	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
65554/40	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
65554/41	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
65554/42	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
065554/1	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
065558	Magán személy	1/1
065559/2	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
065556	Tribute-Holding Magyarország Ingatlanberuházó Kft.	1/1
065555/1	III. Kerületi Önkormányzat	1/1
65553/1	III. Kerületi Önkormányzat	1/1
65551/1	III. Kerületi Önkormányzat	1/1

Tulajdonviszonyok



xxviii.

KKVB elnöki módosító:

a III. kerületi Flórián teret a tényállapotnak megfelelően teljes egészében közpark (Zk) területbe javasolja sorolni (03 – 19.13. észrevétel);

Civilek a Római Partért Egyesület

19.13.

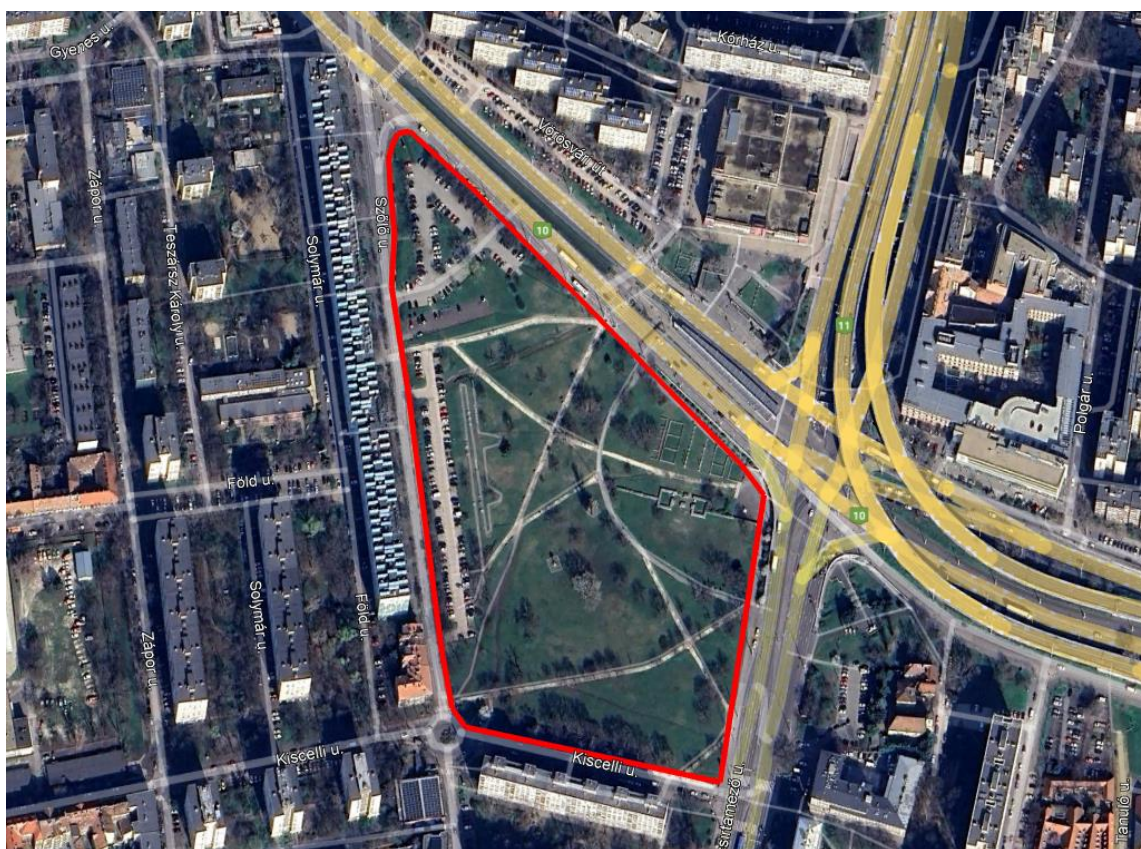
6. Flórián tér

A Településtervben Vt-M mellékközpont területként szerepel, miközben a Radó Dezső aktualizált tervében Flórián téri közpark fejlesztése akcióterületi projekt van említve.



Ennek megfelelően a terület átsorolása szükséges közparkká. **Kérjük ennek megfelelően a településtervben a Radó Dezső tervvel való összhang szerinti átminősítést.**

A Flórián tér Óbuda egyik legfontosabb és egyik legnagyobb átmenő forgalommal érintett városközpontja. A Szőlő utca – Kiscelli utca – Pacsirtamező utca – Vörösvári út páros oldal által határolt mintegy 59 000 m²-es terület jelenleg parkosított, valamint egyes részein parkolók találhatók. A terület a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában áll.

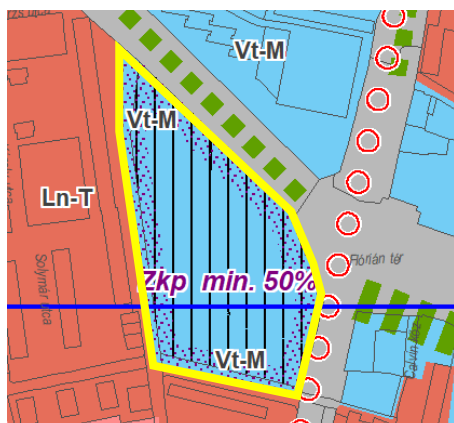


Légi felvétel a módosítási javaslattal érintett területről

Forrás: Google Earth 2025. július

A Flórián téri közpark fejlesztése kulcsprojektként szerepel Budapest Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akciótervében (Radó Dezső Terv), a Külső budai parkok akcióterülethez kapcsolódóan.

A park területe a TSZT-ben beépítésre szánt, jelentős változással érintett terület: Vegyes területen belül a Mellékközpont (Vt-M) területe területfelhasználási egységbe sorolt, melynek 50%-án a kerületi építési szabályzatban zöldterületet szükséges kijelölni. Az ÓBÉSZ szerint a terület legnagyobb részét kitevő, 17 090-es helyrajzi számú ingatlan közpark (Zkp-1/Vt) övezetbe és vegyes- településközponti terület (Vt-M/Z-TT3) építési övezetbe esik – előbbire 75%, utóbbira 15% az előírt legkisebb zöldfelületi arány. Az ÓBÉSZ szerint jelenleg a területen $22\,531\text{m}^2 \cdot 4,5\text{m}^2/\text{m}^2 = 101\,390\text{m}^2$ általános szintterület építhető.



LAKÓTERÜLETEK

Ln-T Nagyvárosias teleszerű lakóterület

VEGYES TERÜLETEK

Vt-M Mellékközpont területe

EGYÉB ELEMEEK

Jelentős változással érintett terület

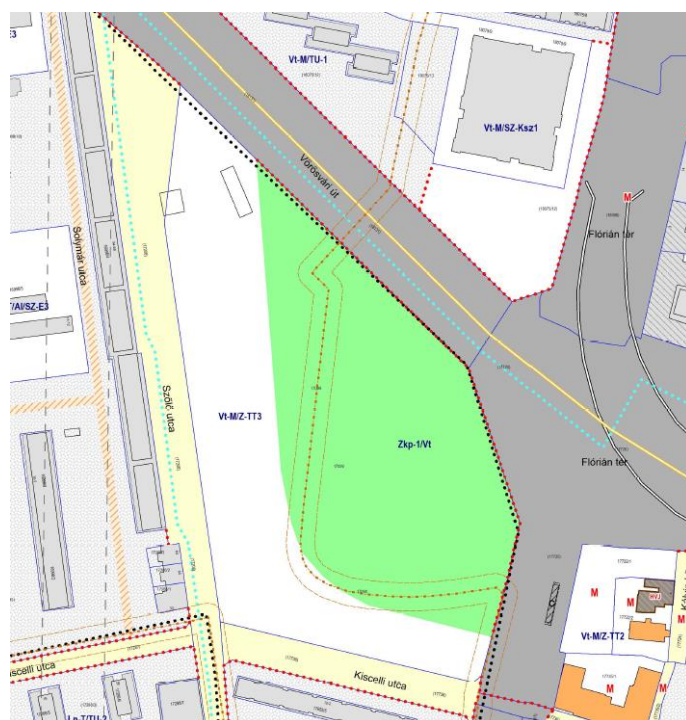
Kerületi terveszközből figyelembe veendő területfelhasználási egységek aránya

Szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolat

Jelentős kondicionáló közterületi zöldfelület

Tervezett gyorsvasúti vonal

TSZT kivágat a sárga kontúrral jelölt módosítási javaslattal érintett területről



2. MELLÉKLET		Az építési övezetek és az övezetek paramétereit meghatározó táblázatok									
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
területfelhasználási kategória:	beépítési mód és épület-elhelyezés	BÉPÍTÉSI PARAMÉTEREK									
		a telek legkisebb			a telek legnagyobb				a telek legkisebb	az épület	
Vt-M	övezetcsoporthoz	terület	szélessége	mélysége	beépítési mértéke		szintterületi mutatója		zöldfelületi arány	legnagyobb	
					felett	alatt	általános	parkolási		épületmagassága	homlokzatmagasság v. épület legmagasabb pontja v. Pmu
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B, Éh	m ²	m	m	%	%	m ² /m ²	m ² /m ²	%	m	m
		T	TSZ	Tm	B%_TF	B%_TA	SZTM_á	SZTM_p	Z%	Ém	Hm v. Élp v. Pmu
Vt-M/Z-TT3	Z	10000	-	-	60	80	4,5 / KH 0,25 / E 0,25	1,25	15	36	Élp 36

2. MELLÉKLET		Az építési övezetek és az övezetek paramétereit meghatározó táblázatok									
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
területfelhasználási kategória:	beépítési mód és épület-elhelyezés	BEÉPÍTÉSI PARAMÉTEREK									
		a telek legkisebb			a telek legnagyobb				a telek legkisebb	az épület	
		területe	szélessége	mélysége	beépítési mértéke		szintterületi mutatója		zöldfelületi aránya	legnagyobb	
					terepszint					épület-magassága	homlokzatmagasság v. épület legmagasabb pontja v. Pmu
övezetsz csoport					felett	alatt	általános	parkolási			
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B_Éh	m ²	m	m	%		m ² /m ²	m ² /m ²	%	m	m
		T	TSZ	Tm	B%_TF	B%_TA	SZTM_á	SZTM_p	Z%	Ém	Hm v. Ép v. Pmu
Zkp-1/Vt	-	10000	80	-	2	20	0.015	1.25	75	6	-

ÖBÉSZ kivágat a módosítási javaslattal érintett területről

Forrás: Óbuda-Békásmegyer Építési Szabályzata (ÖBÉSZ)

BKM Budapest Közművek Nonprofit Zrt. megbízásából a Flórián tér zöldfelületeinek felújítására – a 2017-ben készült koncepcióterv alapján – 2022-ben kiviteli tervezés előkészítő, programponosító tanulmány készült⁵, melynek alapján 2024. év végén megkezdődtek a parkfelújítási munkák. A tanulmányban szereplő környezetrendezési koncepcióterv alapján a tervezett zöldfelületek az alábbiak szerint alakulnak:

Megnevezés	Méret	Tervezett zöldfelület mérete	Tervezett zöldfelület aránya
Teljes telek	51 917,6 m ²	36 873,0 m ²	71,0%
Zkp-1/Vt övezet	29 323,4 m ²	22 095,1 m ²	75,3%
Vt-M/Z-TT3 övezet	22 594,2 m ²	14 777,9 m ²	65,4%

Forrás: Flórián tér zöldfelület felújítása, kiviteli tervezés előkészítése (Garten studio, 2022. július)

A zöldterületre vonatkozóan a minimálisan biztosítandó zöldfelület nagyságát a TÉKA 70%-ban határozza meg, azaz, amennyiben a teljes terület zöldterület övezeti besorolásba kerülne, akkor is magasabb lenne a zöldfelületi arány, mint ami a TÉKA-ban meghatározott.



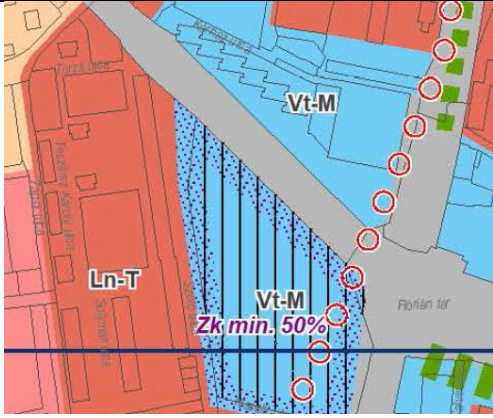
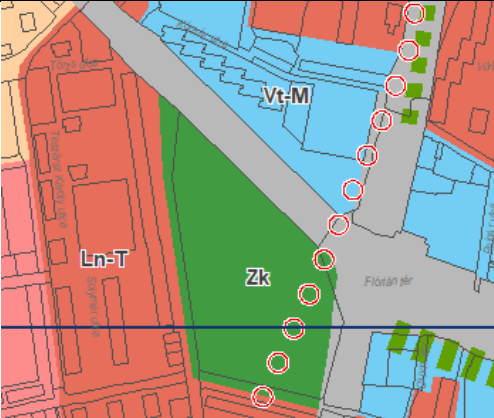
A módosítási javaslattal érintett területről készült környezetrendezési koncepcióterv

Forrás: Flórián tér zöldfelület felújítása, kiviteli tervezés előkészítése - környezetrendezési koncepcióterv (Garten studio, 2022. július)

⁵ Flórián tér zöldfelület felújítása, kiviteli tervezés előkészítése programponosító tanulmány, Garten Studio Kft., 2022, július

Módosítási javaslat

A Flórián tér Vt-M általános használatba sorolt változással érintett területe a térre készült koncepcióterv alapján a Fejlesztési tervlapon Zk általános használatú területbe kerül átsorolásra, valamint a területről törlésre kerül a „Zk. min. 50%” előírás is. Az átsorolással 101 390 m² általános szintterületű beépítésre így már nem lesz lehetőség.

Véleményezési dokumentáció	Javasolt módosítás
	

xxix.

KKVB elnöki módosító:

a XXII/2 Duna Spirit fejlesztési akcióterületet a kompakt város elvének érvényesítése és a Duna-partok védelme érdekében kisvárosias lakóterület (Lk) területfelhasználás helyett nagyterjedésű rekreációs célú (K-Rek) vagy beépítésre nem szánt területbe javasolt sorolni, akcióterületi besorolása törölhető (u01 előterjesztői kiegészítés 2.2. észrevétel);

KKVB határozat: 22.10. Visszalépés - XXII/2 Duna Spirit

KKVB észrevétel: „A Duna-parti terület szomszédos az ökológiai hálózat területével, a parti galériaerdővel. Közlekedési és egyéb infrastruktúrával ellátatlan. Kisvárosias lakóterületként való fejlesztése nem indokolt. Mivel a KÉSZ 2018.X.15. óta hatályos, javasolt a beépítési lehetőségeket az FTT- ben radikálisan korlátozni, rekreációs-sport funkciók felé irányítani vagy akár beépítésre nem szánt területté visszaminősíteni.”



Googe Earth légifelvétel 2025. március

A fejlesztési terület korábban kommunális hulladéklerakóként működött. A rekultivációs munkálatok során megállapították, hogy a hulladék vastagsága 2 és 4,8 méter között változik. A talajvizsgálatok szerint a szénhidrogén- és nehézfém-szennyezettség általában a határérték alatt volt, azonban a toxikussági tesztek pozitív eredményt mutattak, így a terület elszennyezettnek minősül, tehát további kármentesítési munkálatok szükségesek. A rekultivációs munkálatok során a gát alatti területrészen, a Diósárok régi és új medrében, valamint a két meder közti területen végezték el a hulladék kitermelését és a talajcserét. A talajszennyezés miatt a terület hasznosítása csak a teljes terület rekultivációjával valósulhat meg, ami jelentős költséget jelent. Ennélfogva a kármentesítési feladatok aránytalanul magas terhet jelentene a korlátozott beépítési lehetőségek mellett.

A 49/2004. (X. 26.) Főv. Kgy. Rendelet a nem megfelelő műszaki állapotú hulladéklerakó rekultiválásának felelőseként a Fővárosi Önkormányzatot jelölte meg, azonban bírósági döntés értelmében Budafok-Tétény Önkormányzat feladatává vált. Az ingatlan értékesítésével a rekultiváció kötelezettségét a BD Park Ingatlanfejlesztő Zrt vállalta át. (forrás: Budafok-Tétény Budapest XXII. kerület 4. Környezetvédelmi Programja (2018-2023))

A terület jelenlegi besorolásának előzménye



BVSZ kivonat

A terület üdülőtérülétként (21) kijelölt 1997-ig.



FRSZ kivonat

1997-2015-ig a terület jelentős zöldfelületű intézményi (IZ) jelű keretővezet) területként jelölt, ahol a lakásépítés is meg volt engedve.

A terület jelenlegi besorolása



- Kisvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület (Lk-2)
- Zkp Közpark, közpark
- Ev-Ve Védőerdő
- Jelentős változással érintett terület
- Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
- Szerkezeti jelentőségű természetközeli sétány

Hatályos FRSZ 1. A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek tervlapja (részlet)



- Lk-2 Kisvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület
- Zk Közpark, közpark
- Ev-2 Védett erdő
- Jelentős változással érintett terület
- Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
- Szerkezeti jelentőségű természetközeli sétány

FTT véleményezési dokumentáció részét képező BFRSZ 1. Az általános használat szerinti területek szintterületi átlagértéke és a műszaki infrastruktúra elemek tervlapja (részlet)



- A SZABÁLYOZÁS ALAPELEMEI
- Szabályozási vonal
 - Szabályozási elemekre vonatkozó méretek
 - Építési övezet, övezet határa
 - VI-2 Építési övezet, övezet jele
 - Közterületek övezetei
 - Folyóvizek medre és partja övezet (VI)

- A SZABÁLYOZÁS MÁSODLAGOS ELEMEI
- ÉPÍTÉSI TELEKRE, TELEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOZÁSI ELEMEK
 - Megszüntető jel
 - Javasolt, feltételhez kötött szabályozási vonal
 - Építési hely

Kivonat Budafok - Tétény Budapest XXII. kerület Önkormányzata képviselő-testületének 19/2018. (X.15.) önkormányzati rendelete a Budatétény és Nagytétény Duna menti területeire vonatkozó kerületi építési szabályzat (DKESZ) Szabályozási tervlapjából

Kártalanítás kérdésköre

Amennyiben az építési lehetőség visszavétele fővárosi önkormányzati szándék, javasolt figyelembe venni a Méptv.-ben alapelveként rögzített szabályozó felelősségének elvét, amely rögzíti, hogy milyen esetekben tartozik az önkormányzat kártalanítással a terület tulajdonosának, használójának.

A Méptv.-ben rögzített szabályozó felelősségének elve (15. §) alapján,

„15. § [A szabályozó felelősségének elve]

(1) Ha törvény másként nem rendelkezik, az állam és az önkormányzat kártalanítással tartozik, amennyiben a korábbi szabályozás hatálybalépésétől számított 7 éven belül az építési jogok korlátozásával vagy megszűnésével járó új jogszabály következtében az ingatlan tulajdonosának, használójának kára származik.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérően a települési, kerületi önkormányzatot az általa elfogadott helyi építési szabályzat, kerületi építési szabályzat előírása miatt kártalanítási kötelezettség nem terheli, ha az előírás magasabb szintű jogszabály – **ideértve a fővárosban a fővárosi rendezési szabályzatot is** – települési szintű érvényesítésének közvetlen következménye.”

valamint a törvény 90.§ értelmében, [Az építésjogi kártalanítás]

„(1) Ha a helyi önkormányzat

a) egy ingatlan építési övezeti vagy övezeti besorolását, az építési telek vagy telek beépítési szabályait, illetve az ingatlanon elhelyezhető rendeltetések körét vagy az elhelyezhető rendeltetési egységek számát a helyi építési szabályzatban másként állapítja meg, vagy

b) telekalakítási és építési tilalmat rendel el,

és ebből a tulajdonosnak, hasznélvezőnek kára származik, a tulajdonost, hasznélvezőt kártalanítás illeti meg.

(2) Ha az ingatlanhoz fűződő korábbi helyi építési szabályzat szerinti építési jogok keletkezésétől számított **7 éven belül kerül sor** az (1) bekezdés szerint e jogok megváltoztatására vagy megszüntetésére, a tulajdonosnak, hasznélvezőnek – kérelmére – **kártalanítás jár**. A kártalanítás összege az ingatlannak a korábbi szabályozás alapján megállapítható régi és az új szabályozás eredményeként megállapítható új forgalmi értéke közötti különbözet.

(3) Ha az építési jogok keletkezésétől számított 7 év eltelte után kerül sor az (1) bekezdés szerint építési jogok megváltoztatására vagy megszüntetésére, kártalanítás csak akkor jár, ha az átsorolás, a rendeltetésváltoztatás vagy a tilalom a korábbi használatot megnehezíti, vagy azt ellehetetleníti.

(6) Nem jár kártalanítás akkor sem, ha a helyi építési szabályzatban megállapított építési jog keletkezését követően nem történt a helyi építési szabályzatnak megfelelő telekalakítás vagy nem kezdődött meg építési tevékenység, és az építési jogot a települési önkormányzat az építési jog keletkezésétől számított 7 évet követően korlátozza vagy megszünteti.

(7) A (6) bekezdés szerinti esetben kártalanítás nélkül lehetőség van a beépítésre szánt területnek beépítésre nem szánt területbe történő visszasorolására is.”

Településrendezési szerződés

Tárgyi területre 2011.11.14-én Budapest Főváros Önkormányzata a Beruházóval Településrendezési szerződést (TRSZ-t) kötött. A Beruházó a Beruházási területet azzal a - XXII. kerületi Önkormányzat által támogatott - szándékkal vásárolta meg, hogy azt rekultiválja, valamint az általa kiépítendő árvízvédelmi töltést, majd - a terület ütemezett feltöltésével létrehozott - ún. magaspartot úgy valósítja meg, hogy annak a Duna felőli oldala megfeleljen a jogszabályokban előírt, és a kötelező árvízi védekezéshez szükséges árvízvédelmi fővédvonal műszaki-technikai feltételeinek.

A TRSZ célja egyrészt a Beruházás fővárosi tervekben rögzített célokkal összhangban történő megvalósításának biztosítása különös tekintettel az Étv. 8. § (1) bekezdésében, az Étv. 28. §-ában írt, az Étv. 30/A. § (2) bekezdés e) alpontján, valamint az Ötv. 63/A. §-ára alapuló. a hatályos jogszabályok szerint a Fővárost terhelő beruházásokkal összefüggésben azoknak a Beruházó általi megvalósítása, illetve átvállalása, vagy Beruházó általi finanszírozása.

A Beruházás 1. ütemében megvalósult a terület rekultivációjára és az árvízvédelmi töltés építése, így az árvízvédelmi védvonal áthelyezése és a befolyó patak (Diós árok) rendezése. Így elmondható, hogy a jelenleg is érvényes TRSZ bizonyos vállalásait a Beruházó már teljesítette átvállalva ezzel önkormányzati feladatokat.

A Beruházás 2. ütem megvalósításának vonatkozásában nincs rendelkezésre álló információ.

Differenciált lakhatás biztosítása



Beépítési terv 2010-ből Forrás: XXII. kerületi önkormányzat
Városmarketing stratégiája

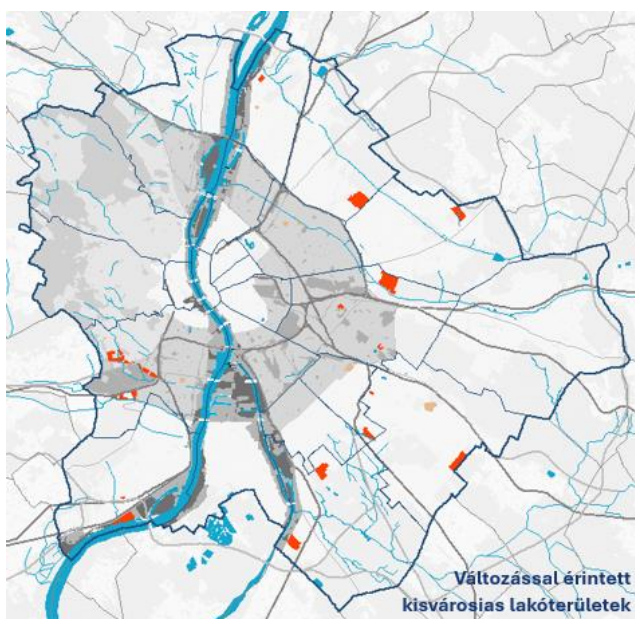
A fejlesztés célja a differenciált lakáskínálat bővítése, megfelelően a kompakt város követelményrendszerének, miszerint a környező városszövetbe a megvalósuló beruházás illeszkedjen és integrálódjon.

A terület műszaki előkészítése már korábban megkezdődött.

A terület egésze Gazdasági társaság tulajdonában áll, azonban folyamatban lévő építési tevékenység nem ismert.



Példa alacsony, intenzív kisvárosias lakóterületekre



- (Lk-1) jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület
- (Lk-2) jellemzően szabadon álló jellegű lakóterület

Σ Jelentős változással érintett
(Lk - Kisvárosias lakóterület) terület: 282 ha

„Duna Spirit” területe: 30,33 ha

Differenciált lakhatás biztosítása

Válasz a KKV B elnöki módosítóra:

A területre a Fővárosi Önkormányzat és a terület tulajdonosa által megkötött, hatályos TRSZ alapján keletkezett kötelezettségek ma is fennállnak, mindemellett a terület kisvárosias lakóterületi kijelölése indokolt a differenciált lakhatás biztosítása érdekében.

- **A terület a lakóterülettel kialakítása érdekében:**
 - feltöltésre került,
 - árvízvédelmi mű épült.
- **A terület fejlesztése a kompakt város elvvel összhangban tervezett.**
- **A területen 2014 óta nem ismert építési tevékenység.**
- **A területre vonatkozó építési szabályzat 2018.10.15-én került jóváhagyásra, a hatályba lépésétől számított 7 év 2025. 11.16.**

A terület kisvárosias kijelölése továbbra is indokolt a fejlesztési célok megvalósíthatósága érdekében.

xxx.

KKVB elnöki módosító:

az M4 metróvonal nyugati meghosszabbításának nyomvonala és megállókiosztása az évtizedekkel ezelőtti koncepcióhoz képest felülvizsgálatra szorul, így annak megtörténteig a vonalszakaszt csak távlati elemként javasolt feltüntetni (u01 előterjesztői kiegészítés 2.3. észrevétel);

u01 előterjesztői kiegészítés 2.3. észrevétel „Az M4 metróvonal nyugati irányú meghosszabbítása a Virágpiac felé idejélműlt elképzelés. Egyrészt a nyugati agglomerációból beáramló közúti forgalmat nem lehetséges egyetlen giga-P+R komplexummal megfogni, másrészt az elővárosi vasút fejlesztése megfelelő alternatívát nyújthat, harmadrészt, ha a metró egyszer mégis tovább épülne, az elmúlt évtizedek szuburbanizációja miatt legalább Budaörs központjáig kellene meghosszabbítani. E bizonytalanságok miatt az M4 nyugati szakaszát csak távlati elemként javasolt ábrázolni.”

04- 1.10.

A kiemelt jelentőségű 76 oldali stratégiai ábrák, illetve a 2.6 ábra szemléletesen és helyesen határozzák meg a legfontosabb közösségi közlekedési és közúthálózati fejlesztési feladatokat. Ezen belül, a kötöttpályás hálózatok esetében kiemelten fontos távlati cél a javasolt gyorsvasúti hálózatfejlesztés (M3, M4 hosszabbítás, H5-H6-h7 Hév vonalak összekapcsolása).

Az FTFT az M4 metróvonal nyugati meghosszabbítását tartalmazza 2 km hosszúságban és a keleti tovább építését 7,5 km hosszban.

A metróvonal nyugati meghosszabbítása a terepadottságok és a beépítettség figyelembevételével felszín alatt mélyvezetésben tervezett, a gazdagréti lakótelep és a madárhegyi fejlesztések elérésének javítása mellett a Budapesten kívüli települések közlekedését segítené elsősorban.

A metróvonal keleti meghosszabbítása a beépítettség figyelembevételével felszín alatt, kéreg alatti kiépítéssel tervezett és XIV. és XV. kerületek egészének a közlekedését alakítaná át jelentősen.

A tervezett fővárosi gyorsvasúti hálózat figyelembevételével a Duna-parti HÉV-vonalak pesti belváros alatti összekötésével tervezett M5 vonal építése és az M4 metróvonal keleti irányú tovább építése azonban városszerkezeti szempontból fontosabb feladat, ezért meg kell, hogy előzze az M4 metróvonal nyugati irányú meghosszabbítását.

Az országos vasúthálózaton bonyolódó elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése nem képes egymaga megoldani az agglomeráció közlekedési problémáit. A BAVS vizsgálatai alapján a Budapest határát átlépők közül személygépjárművet 755 000-en használnak (63%), a vasúthálózat fejlesztéseinek hatására viszont csak 115.000 személygépkocsiról módott váltó utasra lehet számítani.

Az M4 metróvonal Budaörs (mintegy 30.000 lakos) belvárosáig történő meghosszabbítási elképzelése a jelenlegi tervnél rosszabb megoldás lenne, mivel a térség forgalma számos településről indul és a budaörsi belvárosi terület nem alkalmas ezeknek a fogadására, ellentétben a budapesti városszéli elhelyezkedéssel és kiváló közúti megközelíthezőséggel bíró Virágpiaci területtel. Budaörs ingázó forgalmának nagysága nem indokolja a metróvonalat. Ezért kerültek elutasításra az elmúlt évtized során Budaörs és Törökbálint által a városhatáron túl történő gyorsvasúti meghosszabbítására vonatkozó javaslatok.

Amennyiben az M4 metróvonal a városi közlekedési szerep helyett – lényegében HÉV vonalként – térségi közlekedési szerepet töltene be, annak nem Budapest településtervében, hanem a Budapesti Agglomeráció területrendezési tervében kellene elsősorban megjelennie.

A Virágpiac területén tervezett P+R parkoló feladata nem elsősorban az agglomerációs övezet ingázó munkavállalóinak budapesti foglalkoztatásához kapcsolódó közlekedési igények biztosítása, hanem a főváros szerephez kapcsolódóan szinte a teljes Dunántúli nagytérség (2.800.000 lakos) eseti forgalma – amely gazdasági, egészségügyi, kulturális stb. szolgáltatások igénybevétele céljából Budapestre személygépkocsival érkezők – számára az eszközváltás lehetőségének megteremtése.

Válasz a KKVB elnöki módosítóra:

Az M4 metróvonal tervezett nyugati meghosszabbításának **hosszú táv helyett távlati nyomvonalként történő meghatározása javaslatként szerepelni fog**, mivel a felszín alatti nyomvonalat az elépítés veszélye nem fenyegeti, a megvalósításra belátható időn belül pedig nem lehet számítani, mert Budapest számára fontosabb gyorsvasúti fejlesztéseket kell előbb megvalósítani.

A távlati nyomvonal azonban továbbra is indokoltá teszi az Virágpiaci terület közlekedési általános területhasználatban történő tartását, ahol a térségi szerepű eszközváltás biztosítható. A városhatárnál, az autópályák végpontjánál tervezett igen nagy kapacitású P+R parkoló, és a jelenlegi M4 metró végállomás közötti

