



## **TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV**

**BUDAPEST FŐVÁROS XX. KERÜLET  
PESTERZSÉBET ÖNKORMÁNYZATA  
KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁNAK  
MÓDOSÍTÁSÁHOZ  
A 195048/18 HRSZ.-Ú INGATLANRA  
VONATKOZÓAN**

*Készült a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet  
(Trk.) 7. mellékletében meghatározott  
tartalom szerint.*

Megbízó és költségviselő:  
Dajuda Investments Zrt.

Készítette:  
Vojnits Csaba Ferenc  
okl. településmérnök

2022. március

## TERVEZŐK NÉVSORA

Településrendezési tervező: **Vojnits Csaba Ferenc**  
okleveles településmérnök  
Terv. jog.: TT 01-6112



Településrendezési munkatárs: **Komjáti Emőke Csilla**  
okleveles településmérnök



A tanulmányterv elkészítéséhez a hatályos KÉSZ vizsgálati munkarészeit (készítette: BFVT Kft.) is felhasználtuk, a vonatkozó részek aktualizálását követően.

## TARTALOMJEGYZÉK

### BEVEZETŐ

1. A TERVEZETT MÓDOSÍTÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET BEMUTATÁSA
2. A TERVEZETT MÓDOSÍTÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET ÖSSZEFOGLALÓ VIZSGÁLATA
  - 2.1. VÁROSRENDEZÉSI VIZSGÁLAT
  - 2.2. ÉPÍTETT ÉS TERMÉSZETI KÖRNYEZET ÖSSZEFOGLALÁSA
  - 2.3. KÖZLEKEDÉSI HELYZET ÖSSZEFOGLALÁSA
  - 2.4. KÖZMŰ HELYZET ÖSSZEFOGLALÁSA
  - 2.5. KÖRNYEZETVÉDELMI ÖSSZEFOGLALÁS
3. A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELÉRENDŐ CÉLOK ÖSSZEFOGLALÁSA –  
BEÉPÍTÉSI TERV, TELEPÜLÉSSZERKEZETI ÉS SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ
  - 3.1. ÖSSZEFOGLALÓ – BEÉPÍTÉSI TERV
  - 3.2. A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVET ÉS A FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZATOT ÉRINTŐ MÓDOSÍTÁSOK
  - 3.3. A KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATOT ÉRINTŐ MÓDOSÍTÁSOK
4. A JAVASOLT VÁLTOZÁS VÁRHATÓ INFRASTRUKTURÁLIS IGÉNYEI KÖZLEKEDÉS,  
KÖZMŰFEJLESZTÉS, HUMÁN INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI IGÉNYE
  - 4.1. KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI ÉRTÉKELÉS
  - 4.2. KÖZMŰFEJLESZTÉSI ÉRTÉKELÉS
  - 4.3. HUMÁN INFRASTRUKTÚRA IGÉNYEK
5. A VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSOK ÖSSZEFOGLALÁSA
6. ÖRÖKSÉGI VAGY KÖRNYEZETI ÉRTÉK SÉRÜLÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

## **BEVEZETŐ**

---

Az DAJUDA Investments Zrt. (1039 Budapest, Mátyás király út 55., Cégjegyzékszám: 01-10-140389) telepítési tanulmányterv készítését kezdeményezte a hatályos Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) módosítása okán. A terv elkészítésével Vojnits Csaba Ferenc okl. településmérnököt bízta meg.

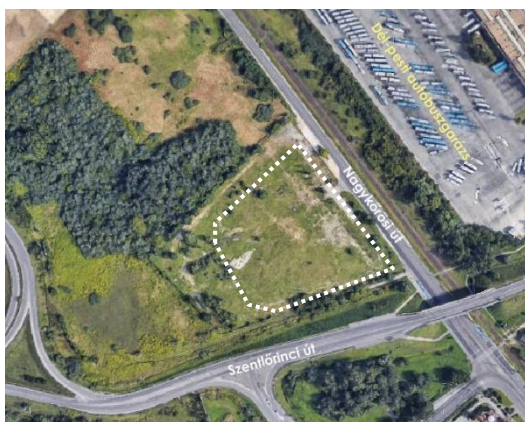
A telepítési tanulmányterv célja a tervezett helyi építési szabályzatot érintő módosítás bemutatása és az ezzel kapcsolatos önkormányzati döntések alátámasztása, valamint az önkormányzattal kötendő településrendezési szerződés megalapozását is szolgálja. A tanulmányterv a 314/2012. (XI.) Korm. rendeletben rögzített tartalmi követelmények figyelembevételével készült.

A terv célja, hogy a Nagykőrösi út menti gazdasági területhez kapcsolódó 195048/18 hrsz-ú ingatlan egy valamelyest intenzívebb és a telek pozicionális adottságait jobban kihasználni engedő beépítési paraméterekkel rendelkező építési övezetbe kerüljön átsorolásra, amely lehetővé teszi a területen tervezett fejlesztések megvalósulását. A tervezett módosításhoz egy új Gksz-1 jelű építési övezet létrehozása indokolt.

A telepítési tanulmányterv tartalmazza az érintett terület vizsgálatát és összefoglalja a módosítási szándékokat, valamint ezek várható hatásait annak érdekében, hogy az Önkormányzat felelős döntést hozhasson arról, támogatja-e a kívánt változtatásokat.

## 1. A TERVEZETT MÓDOSÍTÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET BEMUTATÁSA

A tervezési terület Budapest XX. kerület Pesterzsébet közigazgatási területén, a Gubacsipusztai városrészben Nagykőrösi út és a Szentlőrinci út kereszteződésénél található 195048/18 helyrajzi számú telek, melynek területe közel 1 hektár lett a szabályozás által előírt telekhatár-rendezés következtében. Budapest zónarendszerében az Elővárosi zóna területén foglal helyet. A területtől keletre a Dél-pesti autóbuszgarázs található, amely már a szomszédos XIX. kerület Kispeszthez tartozik. A tervezési területtől nyugatra az M5 autópálya halad. Összességében a hely rendkívül jó közlekedésföldrajzi adottságokkal rendelkezik, ezért a terület potenciális fejlesztési területként számoltartott.



Légifotó és utcakép a területről (forrás: google maps)

A területet jelenleg egy teherautó-kereskedelmi cég használja a járművek parkoltatására. A telek kisebb gyepfelületekkel tarkított beépítetlen terület, mely a Nagykőrösi út felől közelíthető meg.

A részletes vizsgálatokat, kiemelten a módosítással érintett területre készítettük el.

## **2. A TERVEZETT MÓDOSÍTÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET ÖSSZEFOGLALÓ VIZSGÁLATA**

Az összefoglaló vizsgálat célja az érintett területen meglévő tervi és valós állapotok bemutatása, a megvalósítani kívánt tervezett változtatás alátámasztásához szükséges mélységben.

### **2.1. VÁROSRENDEZÉSI VIZSGÁLAT**

#### **Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény**

A korábbi Országos Területrendezési Terv - 2003. évi XXVI. törvény (OTrT) – és a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve – 2005. évi LXIV. törvény (BATrT) -, a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Területrendezési Tervével együtt, 2019. március 15-én hatályát veszítette a 2018. december 28-án elfogadásra került új, **Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény** (a továbbiakban: MATrT) alapján. Az MATrT 90. § (1) bekezdése értelmében az új törvény hatálybalépését követően indult eljárásokban az új törvény rendelkezéseit kell alkalmazni. Az alábbiakban az MATrT tartalmát vizsgáljuk a tervezett módosítással összefüggésben.

Az MATrT mellékletei közül az alábbiak érintik a tervezési területet:

- *2. melléklet – Az Ország Szerkezeti Terve:*

A melléklet alapján a tervezési terület települési térségben, meglévő gyorsforgalmi út (M5) közelében fekszik. A vizsgálati területtől keletre meglévő egyéb országos törzshálózati vasúti pálya jelölt a Nagykőrösi út mentén. Ezenkívül egyéb elem nem érinti a területet.



Az MATrT 2. melléklete  
Az Ország Szerkezeti Terve - részletek

- *3/4. melléklet – Világörökségi és világörökségi várományos területek övezete által érintett települések:*  
Mivel az övezet Budapest teljes területét lefedi, így a TSZT alapján szükséges az érintettséget vizsgálni, de a TSZT nem jelöli a tervezési területet világörökségi és világörökségi várományos területként.
- *3/5. melléklet – Honvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett települések:*  
Mivel az övezet Budapest teljes területét lefedi, így a TSZT alapján szükséges az érintettséget vizsgálni, de a TSZT nem jelöli a tervezési területet honvédelmi, vagy katonai célú területként.

- 7. melléklet – A Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve:

Összhangban az Ország Szerkezeti Tervével, a tervezési terület települési térségben fekszik. Tervezett térségi kerékpárútvonal és egyéb országos törzshálózati vasúti pálya jelölt a Nagykőrösi út mentén, illetve a tervezési terület közelében meglévő térségi ellátást biztosító 132 kV-os elosztó hálózat halad.



Az MATrT 7. melléklete  
Budapesti Agglomerációs  
Szerkezeti Terve - részlet

Az MATrT 11. § d) pontja szerint:

„A kiemelt térségi, illetve megyei területfelhasználási kategóriák területén belül a települési területfelhasználási egységek kijelölése során a települési térség területén bármely települési területfelhasználási egység kijelölhető.”

A tervezési terület jelenleg Gksz-1 területfelhasználási egységbe, azaz gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató területbe sorolt, amely a tervezett módosítás során sem változna.

Az MATrT egyéb mellékletei nem érintik a tervezési területet, ugyanakkor az **MATrT 19. § (4)** bekezdése és az **MATrT 42. § (2)** bekezdése alapján, a jó termőhelyi adottságú szántók övezetének, az erdőtelepítésre javasolt terület övezetének, a tájképvédelmi terület övezetének, a vízminőség-védelmi terület övezetének, a rendszeresen belvízjárta terület övezetének, a nagyvízi meder övezetének, az ásványi nyersanyagvagyon övezetének, a földtani veszélyforrás terület övezetének és a VTT-tározók övezetének területi lehatárolását és övezeti szabályait a területrendezésért felelős miniszter rendeletben állapítja meg. Ez alapján a tervezési területet a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet (a továbbiakban: MR.) alábbi mellékletei érintik:

- 1/4. melléklet – Vízminőség-védelmi terület övezete:  
Mivel az övezet Budapest déli részét teljes egészében lefedi, így a TSZT alapján szükséges az érintettséget vizsgálni. Ez alapján megállapítható, hogy a XX. kerület egészét, így a tervezési területet is érinti az országos vízminőség-védelmi övezet. Emiatt a hatályos Kerületi Építési Szabályzatban egyedi szabályok szerepelnek, de ezek módosítása a jelen dokumentációban bemutatásra kerülő tervezett módosítás miatt nincs szükség.
- 2/1. melléklet – Ásványi nyersanyagvagyon övezete által érintett települések:  
Mivel az övezet Budapest teljes területét lefedi, így a TSZT alapján szükséges az érintettséget vizsgálni, de a TSZT nem jelöl ásványi nyersanyagvagyon területet a tervezési területen.

- 2/3. melléklet – Földtani veszélyforrás terület övezete által érintett települések: Mivel az övezet Budapest teljes területét lefedi, így a TSZT alapján szükséges az érintettséget vizsgálni, de a TSZT nem jelöl földtani veszélyforrás területet a tervezési területen.



MR: 1/4. melléklet - részlet



MR: 2/1. melléklet - részlet



MR: 2/3. melléklet - részlet

Az MR. további mellékletei nem érintik a tervezési területet. Az előírásnak megfelelően a Kerületi Építési Szabályzat tartalmazza a szükséges lehatárolásokat és előírásokat, melyek jelen eljárás keretében nem változnak.

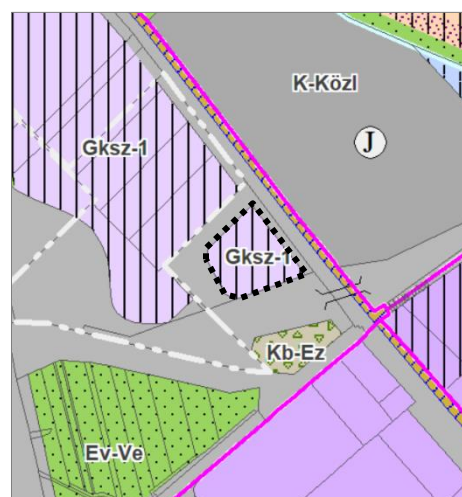
### **Budapest Főváros Településszerkezeti Terve és a Fővárosi Rendezési Szabályzat**

A Fővárosi Közgyűlés **Budapest Főváros Településszerkezeti Tervét** az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozatával, míg a **Fővárosi Rendezési Szabályzatát** az 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendeletével fogadta el. A dokumentumok azóta többször módosultak, utoljára 2021-ben egy nagyobb felülvizsgálaton is átestek. Jelen dokumentációban a hatályos tervet vizsgáltuk.

#### **TSZT Szerkezeti tervlap – 1. Területfelhasználás**

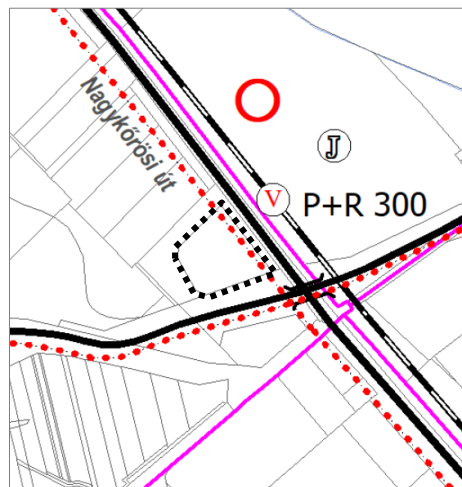
A tervezési terület Gksz-1 jelű gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató területként jelölt, melyet minden irányból KÖu jelű közúti közlekedési terület vesz körül.

A vizsgált telek jelentős változással érintett területként jelölt.



**TSZT Szerkezeti tervlap – 2. Közlekedési infrastruktúra**

A tervezési területtől keletre meglévő KÖU-3 jelű II. rendű főút halad (Nagykőrösi út), mellyel párhuzamosan tervezett településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvondala jelölt. A Szentlőrinci út szintén II. rendű főút, mely a tervezési területet délről határolja. Különszintű közúti keresztezés található a Nagykőrösi út és a Szentlőrinci út találkozásánál. Említésre méltó még a Nagykőrösi úttal párhuzamosan haladó meglévő felszíni vasútvonal, amelyen tervezett vasútállomás, vasúti megállóhely jelölt. A szomszédos XIX. kerület Kispeszt közigazgatási területén a meglévő autóbusszgarázs telkén tervezett P+R rendszerű parkolási létesítmény jelölt, amelynek a minimálisan biztosítandó helykapacitása 300 férőhely. A felsorolt, tervezett közlekedési infrastruktúra elemek pozitív irányban befolyásolhatják a tervezési területen történő fejlesztés jövőjét.



**TSZT Szerkezeti tervlap – 3.a Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek**

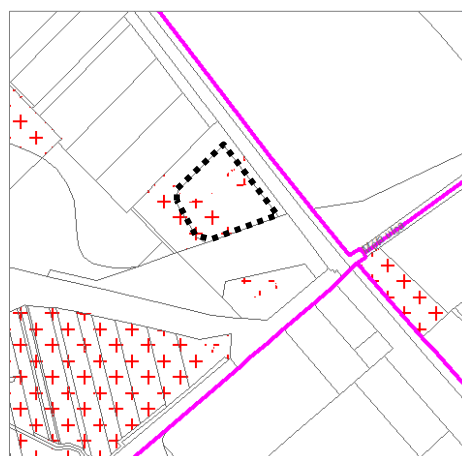
A tervezési területet nem érintik a tervlap elemei.

**TSZT Szerkezeti tervlap – 3.b Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása**

A tervezési területet nem érintik a tervlap elemei.

**TSZT Szerkezeti tervlap – 4. Zöldfelület-, Táj- és természetvédelem**

A tervezési terület egy részén átlagosnál jobb minőségű termőföld jelölt. A tervlap egyéb eleme nem érinti a területet.



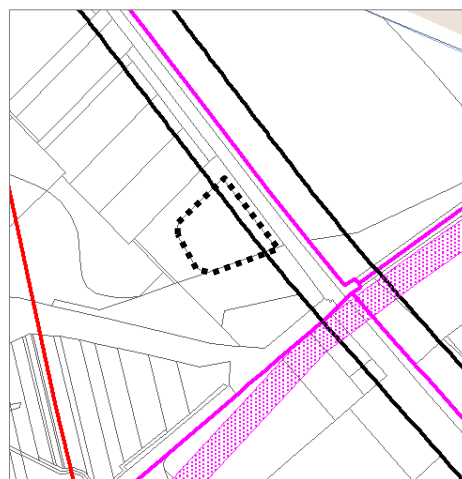


**TSZT Szerkezeti tervlap – 5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek**

A terület vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozik, ahogy az egész XX. kerület is, így az ezzel kapcsolatos szabályokat a KÉSZ általánosan kezeli.

**TSZT Szerkezeti tervlap – 6. Védelmi, korlátozási területek**

A tervezési terület keleti részét érinti a Nagykőrösi út menti vasútvonal védőtávolsága (253/1997 (XII.20.) Korm. rendelet alapján). A tervlap egyéb eleme nem érinti a területet.



A TSZT alapján:

**„Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület (Gksz-1)** területfelhasználási egységbe azok a kereskedelmi, szolgáltató létesítmények tartoznak, amelyek nem a lakóterületek integrált részeként vesznek részt a lakosság kiszolgálásában. Egy részük kisebb, lokális vonzáskörzettel rendelkezik, de ide soroljuk a nagy területigényű és elsősorban gépkocsival megközelíthető kereskedelmi létesítményeket (pl. az M3 és az M5 autópályák bevezető szakasza mellettiek) is. Ide tartoznak azok a korábbi iparterületek is, ahol a korábbi nagyüzemi termelés megszűnt, a területek elaprózódtak és jellemzően a kereskedelem és szolgáltatás, és kevésbé a tényleges ipari termelés helyszínévé váltak, vagy válhatnak a jövőben. A területen a vegyesség érdekében irodafunkció, K+F (kutatás-fejlesztés) célú rendeltetések, környezetbarát termelői funkció is létesíthető a környező beépítés zavarása nélkül. A TSZT e területek funkcióváltásának elsődleges irányát határozza meg. Beépítési sűrűségük 1,0 - 2,5 16 közötti érték lehet, kivéve a hegyvidéki zóna területén, ahol legfeljebb 1,5-2,0 közötti.”

**Jelentős változással érintett terület:**

„Összhangban a városfejlesztési koncepcióval, a város belső tartalékterületein meghatározásra kerültek a fejlesztésre kijelölt, jelentős mennyiségi fejlesztési potenciállal rendelkező területek. A területek jelenleg részben használaton kívüliek, részben alulhasznosítottak. A területek belső tagolását, differenciált használatát a kerületi építési szabályzatban kell meghatározni, a tervezett területhasználattal összhangban a közlekedési célú területekkel és zöldterületekkel együtt...”

**Vasútvonalak védőtávolsága:**

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

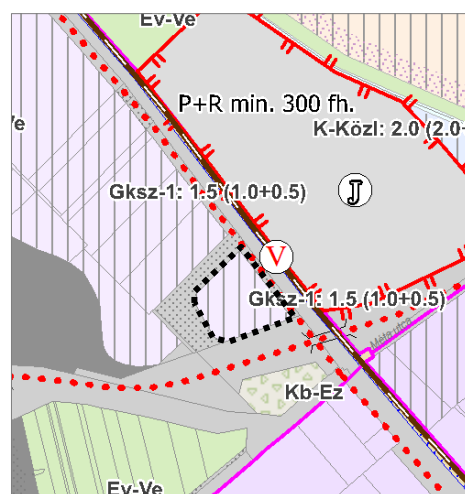
**„Átlagosnál jobb minőségű termőföld** (Budapest Főváros Kormányhivatala Földhivatali Főosztály adatszolgáltatása alapján): A termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (továbbiakban: Tfv.) értelmében átlagos minőségű termőföld az ingatlan-nyilvántartásról szóló 1997. évi CXLI. törvényben meghatározott törzskönyvben szereplő, az adott település (kerület) azonos művelési ágú termőföldjei 1 hektárra vetített aranykorona értékeinek területtel súlyozott átlagának megfelelő termőföld. A tervlapon az ingatlan-nyilvántartás rendelkezésre álló törzskönyvi adatai szerint kerületek ábrázolásra az átlagosnál jobb minőségű termőföldek. [...]

A hatályos Tfv. értelmében az átlagosnál jobb minőségű termőföldet más célra hasznosítani csak időlegesen, illetőleg helyhez kötött igénybevétel céljából lehet. A Tfv. szerint a településrendezési eszközök készítése során az átlagosnál jobb minőségű termőföldeken beépítésre szánt területeket nem lehet kijelölni (kivéve a volt zártkerti ingatlanokon), amennyiben a területfelhasználásra hasonló körülmények és feltételek mellett az átlagosnál gyengébb vagy átlagos minőségű termőföldeken is sor kerülhet, illetve kellő nagyságú térmértékben lehetőség van a település már beépítésre kijelölt, de még fel nem használt területén is.”

**A TSZT fent idézett leírásai alapján megállapítható, hogy a tervezési terület jövőbeli átalakulása, a tervek tartalma, nem ellentétes a TSZT-vel. A telken belüli átlagosnál jobb minőségű termőfölddel kapcsolatban megállapítható, hogy a TSZT már eleve beépítésre szánt területként jelöli a területet, így új beépítésre szánt terület kijelölésére nincs szükség. A jelölést, mint korlátozó tényezőt, a terület más célú hasznosításával összefüggésben, a földhivatali eljárás során lehet értelmezni.**

**FRSZ – 1. melléklet: A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek**

A tervezési terület vonatkozásában a tervlap tartalma gyakorlatilag megegyezik a TSZT területfelhasználási tervlapjával, de ezen felül az FRSZ meghatározza a beépítésre szánt területfelhasználási kategóriák beépítési sűrűségét (bs) is, mely érték az érintett Gksz-1 jelű terület esetében bs: 1.5 (ahol 1.0 a bsá + 0.5 a bsp.). Ez azt jelenti, hogy az általánosan elhelyezhető funkciók (bsá) számára, 1.0 értéket határoz meg, míg a kizárólag az épületen belüli parkolás céljára 0.5 az igénybe vehető érték.



Az FRSZ további mellékletei nem tartalmaznak releváns információkat a tervezési területtel kapcsolatban.



A KÉSZ alapján:

**Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület (Gksz-1):**

„40. § (1) Amennyiben az építési övezetre vonatkozó előírások másképpen nem rendelkeznek, az építési övezet területén elhelyezhető rendeltetések:

- a) kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás,
- b) iroda,
- c) szálláshely-szolgáltatás,
- d) szórakozás, szabadidő eltöltés,
- e) üzemanyag-töltő állomás,
- f) városüzemeltetési rendeltetés,
- g) a gazdasági tevékenységi célú épületen belül a tulajdonos és a személyzet számára szolgáló lakás,
- h) kisipari tevékenység céljára építmény.

(2) Az építési övezetek területén a melléképítmények közül építménynek minősülő zászlótartó oszlop is elhelyezhető.

(3) A tulajdonos és személyzet számára, telkenként legfeljebb 2 db lakó rendeltetési egység létesíthető.

| Építési övezet jele | Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> ) | Beépítési mód | Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%) | Épületmagasság (m) |            | Zöldfelület legkisebb mértéke (%) | Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%) | Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ) |                       |
|---------------------|--|---------------|---|--------------------|------------|-----------------------------------|---|---|-----------------------|
|                     |  |               |   | Legkisebb          | Legnagyobb |                                   |   | Általános   | Parkolásra fordítható |
| Gksz-1/1            | 50000  | szabadonálló  | 17  | 6,0                | 20,0       | 30                                | 20  | 1,0   | 0,0                   |
| Gksz-1/2            | 7500   | szabadonálló  | 30  | 4,5                | 7,5        | 35                                | 40  | 0,75  | 0,0                   |
| Gksz-1/3            | 5000   | szabadonálló  | 35  | 6,0                | 12,0       | 35                                | 50  | 0,75  | 0,0                   |
| Gksz-1/4            | 4500   | szabadonálló  | 35  | 6,0                | 15,0       | 35                                | 65  | 1,0   | 0,0                   |
| Gksz-1/5            | 1000   | szabadonálló  | 35  | 6,0                | 9,0        | 35                                | 35  | 1,2   | 0,0                   |
| Gksz-1/6            | 2500   | szabadonálló  | 40  | 4,5                | 9,0        | 35                                | 55  | 1,0   | 0,0                   |

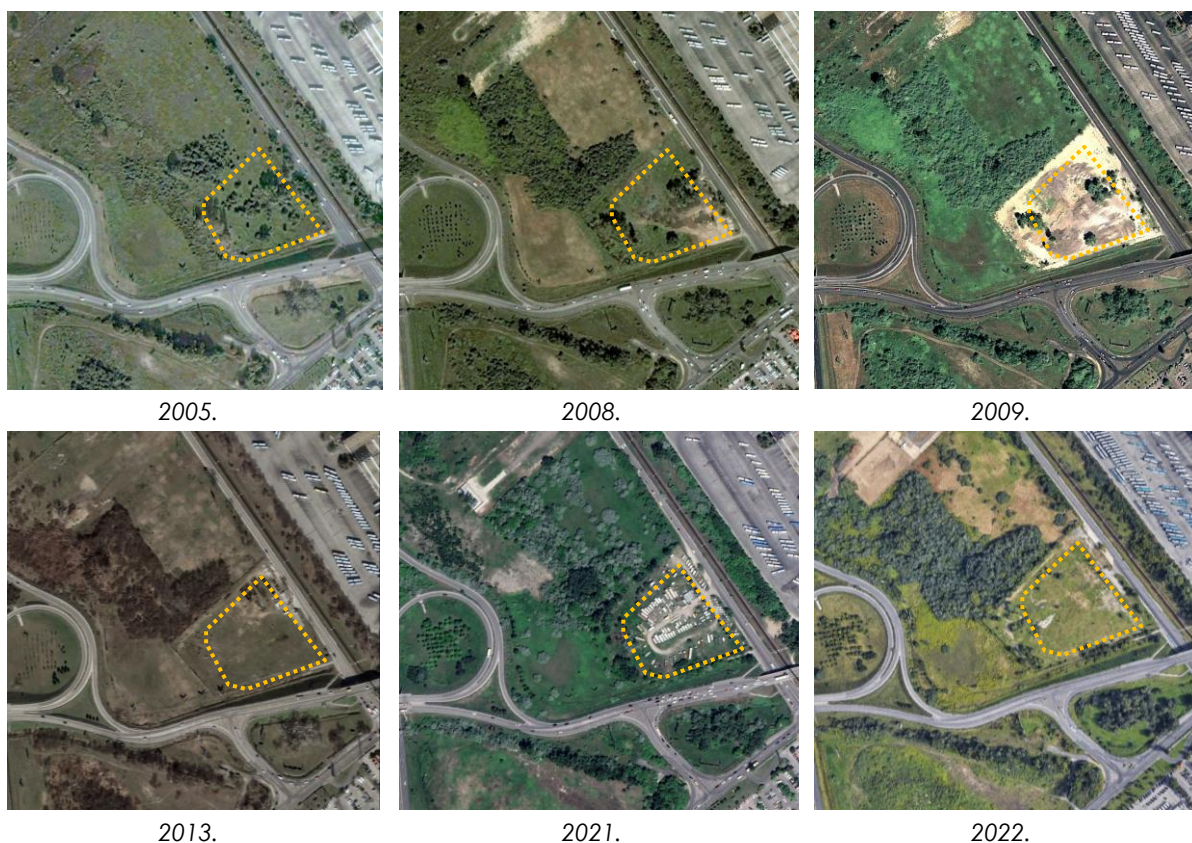
**Közlekedési területek – Általános előírások:**

„48. § (3) A KÖu-2, KÖu-3 és KÖu-4 övezetekkel határos építési telek esetén, amennyiben az több közterülettel is határos, a gépjármű ingatlan kiszolgálást az erre alkalmas alacsonyabb hálózati szerepű közúti területről kell biztosítani. (...)

(7) A jelentős változással érintett területek feltárását úgy kell kialakítani, hogy annak közösségi közlekedési ellátása a megállóhelyek rágyaloglási távolságát figyelembe véve biztosított legyen, és a közösségi közlekedés által igénybe vett útvonalak legalább gyűjtőúti szerepkörrel rendelkezzenek.”

## 2.2. ÉPÍTETT ÉS TERMÉSZETI KÖRNYEZET ÖSSZEFOGLALÁSA

A tervezési terület a légifotók alapján 2009-ig kisebb növénytársulásokkal és gyepfelülettel borított volt, majd tereprendezés történt, hogy lehetővé tegyék az ide települő teherautó-kereskedelmi cég járműveinek parkoltatását. A területen jelenleg is ez a tevékenység működik (szemben az elérhető 2022-es légifotó tartalmával). Fontos megemlíteni, hogy a tervezési terület egy 1,7 hektáros telekből került kiszabályozásra a magasabb szintű terveknek megfelelően, így a terület eddigi alakulása a régebbi telekstruktúrának megfelelő, amely a légifotókon is jól látszik.



*Légifotók a terület változásáról (forrás: google earth)*

A terület jelenleg beépítetlen, csupán néhány irodakonténer található a telken. A tervezési terület kitaposott területekkel és helyenként alacsony minőségű zöldfelülettel borított, melyeken főként gyepszintű növényállománnyal rendelkeznek, természeti érték nem található rajta. Az M5 autópálya és az újonnan kialakítandó gazdasági terület között kisebb fás területek is találhatóak. A tervezési területet déli és keleti irányból forgalmas utak veszik közre.

### 2.3. KÖZLEKEDÉSI HELYZET ÖSSZEFOGLALÁSA

A tervezési terület közúti megközelítése a Nagykőrösi út irányából megoldott. A **közúti kapcsolat** továbbfejlesztése, és ezáltal a terület feltárása innen könnyen kivitelezhető, akár a gazdasági forgalom teherszállító járművei számára is. A tervezési terület kiváló közlekedéscsoporthelyzetben van: a Nagykőrösi út észak felé az M5 autópálya bevezető szakaszán és a Gyáli úton keresztül létesít kapcsolatot az országos főúthálózati rendszerrel, míg dél felé a Szentlőrinci úton (II. rendű főútvonal) - mely által a Méta utca és szintén az M5 autópálya válik elérhetővé.



A tervezési terület közösségi közlekedése (forrás: openstreetmap.hu)

A terület **közösségi közlekedés** szempontjából is megfelelően kiszolgált. A telek bejáratától kb. 130 méterre található a Szentlőrinci úti autóbusz-megálló, amelynél az 54, 55, 84E, 89E, 94E, 254M és 294E nappali járatok, illetve a 948 éjszakai járat áll meg. A szintén közelben lévő Nagykőrösi út busz-megállónál a 36 nappali, illetve a 923 és a 994 éjszakai járat áll meg. A területtől keletre található a Dél-pesti autóbuszgarázs.

A tervezéssel érintett területtől keletre fut a 142. számú (Budapest-Lajosmizse) **vasútvonal**, melynek legközelebbi megállói Pestszentimre-felső és Kispest. A hatályos TSZT 2. Szerkezeti tervlapja – Közlekedési infrastruktúra – alapján azonban egy új megálló létesítése tervezett a Nagykőrösi út mentén, mely jelentősen növelné a terület elérhetőségét.

A tervezési terület **gyalogos** megközelítésére kiépített járda nincs, a megközelítés csak a Nagykőrösi út mentén oldható meg, amely életveszélyes.

A tervezési terület **kerékpáros** megközelítése szintén a Nagykőrösi úton keresztül, gépjárművekkel közösen használt útfelületen lehetséges.

## **2.4. KÖZMŰ HELYZET ÖSSZEFOGLALÁSA**

---

### *Vízellátás:*

Budapest vízellátását a Fővárosi Vízművek Zrt. biztosítja. A tervezési terület a 20. számú Pesti alap nyomászónához tartozik, melynek megtáplálása a Csepeli vízbázisok felől történik. A tervezési terület közelében a Nagykőrösi út (DN 300), valamint a Szentlőrinci út mentén (DN 600) ivóvíz főnyomóvezeték húzódik.

### *Szennyvízelvezetés:*

Budapest területén, az egyes ingatlanoknál keletkező szennyvizek közcsatorna hálózattal történő összegyűjtését és tisztítótelepen történő kezelését a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. végzi el. A kerület szennyvizei a térségben kiépített egyesített rendszerű csatornahálózaton, illetve a kiépített elválasztott rendszerű csatornahálózaton keresztül a szomszédos XXIII. kerület területén üzemelő Dél-Pesti Szennyvíztisztító telephez kötnek be.

A tervezési területen kiépített szennyvízelvezetés jelenleg nincs.

A tervezési terület teljes egészében vízminőség-védelmi területen belül fekszik.

### *Csapadékvíz elvezetés:*

A tervezési terület a Gyáli patak vízgyűjtő területéhez tartozik. Az M5 autópálya mentén, valamint a tervezési területtől délre vízvezetőárok-rendszer húzódik, melyek a területről, valamint az autópályáról érkező csapadékvizeket elvezetik. Az árkokat korábban kimondottan a csapadékvíz elvezetésére, illetve a csatlakozó területek belvizeinek lecsapolására mesterségesen alakították ki. Emiatt az árok vízfolyása időszakos, állandó tápláló forrása nincs, vízmennyisége a csapadék mennyiségétől függ.

### *Villamosenergia ellátás:*

A térség ellátása a budapesti egységes hálózati rendszerről biztosított. A villamosenergia ellátás vegyesen a Pesterzsébet, Pestszentlőrinc és Soroksár iparági alállomásokról kiinduló középfeszültségű vezetékekkel biztosított. A térségnek igazán domináns bázisállomása nincs.

A kerületben a középfeszültségű elosztás két feszültségi szinten történik, a 20 kV-os szabadvezetési- és a 10 kV-os földkábel-hálózat egyaránt megtalálható. Az M5 autópálya és a Szentlőrinci út mentén közvilágítási földkábelek húzódnak, a tervezési terület villamosenergia-ellátása a környező hálózatokról megoldható.



*Földgázellátás:*

A pesti oldal földgázellátását egy több betáplálási ponttal rendelkező nagyközep-nyomású vezetékhálózat biztosítja, amelynek a térség környezetében a XXIII. kerület Ócsai út mellett üzemelő gázfogadó állomás tekinthető a betáplálási pontjának.

A tervezési terület földgázellátása a Szentlőrinci út mentén egy DN 300-as (HA 6 bar) nagyközep-nyomású földgázvezetéről és a Nagykőrösi út mentén húzódó DN 100-as (HA 6 bar) vezetékről megoldható.

A tervezési területet szénhidrogén szállítóvezeték nem érinti.

*Megújuló energiahordozó hasznosítási lehetőség:*

Energiagazdálkodási szinten reálisan a megújuló energiahordozók közül a nap energiája hasznosítható Pest területén. Éves szinten 1900-2000 közötti a napos órák száma, ennek passzív és aktív hasznosításával hagyományos energiahordozó megtakarítás érhető el.

A passzív napenergia-hasznosítás az épületek tájolásával érhető el. Ezt nagyon jól lehet hasznosítani új épületek elhelyezésénél, az új épületek jól megtervezett telepítésével. Az épület kedvezőbb tájolásán kívül egyéb építészeti elemek alkalmazásával, tudatos növénytelepítéssel fokozni lehet a hasznosítható napenergia mennyiségét. Jelentős vezetékes energiafogyasztás takarítható meg, ha az új épületek tervei a passzív napenergia hasznosítására törekedve készülnek. Nagyon fontos a továbbtervezés során ennek a szemléletnek az alkalmazása.

Az aktív hasznosítás a napkollektorok és a napelemek alkalmazásával érhető el. Ezek gondos elhelyezéséhez szükséges az építész esztétikai igényessége is, ennek nem szabad arculatrontóvá válni.

A napkollektorokkal a használati melegvíz termelésre és elő-utó fűtési szezonban temperáló fűtésre fordítandó közüzemi energiafelhasználás csökkenthető. A napelemekkel a villamosenergia felhasználás csökkenthető. A ma már elfogadott ad-vesz rendszer alkalmazásával a többlet termelt villamosenergia egyszerűen a közhálózatra terhelhető, hiány esetén ugyanazzal a hálózati rendszerrel a közhálózati vételezés megoldható.

A napenergia aktív hasznosításának alkalmazásával kapcsolatban azonban meg kell említeni az időjárástól való függőséget. Így az igények kielégíthetőségét a vezetékes, illetve a hagyományos energiahordozókkal is ki kell tudni elégíteni. A napenergia hasznosítása csak az éves energiafelhasználás csökkentésében játszik jelentős szerepet, amely a fenntartási költségek csökkentését eredményezi.

Az ország nemzetközi szerződésekben vállalt kötelezettségei alapján az épületek energiaellátásakor jelentősebb mértékben igénybe kell venni a megújuló energiahordozókat. (7/2006 TNM rendelet)

#### *Vezetékes elektronikus hírközlés:*

A területen aktív közcélú vezetékes távközlési hálózat nem került kiépítésre még, azonban a tervezéssel érintett terület közelében, attól nyugatra a Magyar Telekom Nyrt. földkábele és mikrohullámú antennája, illetve a Telenor mikrohullámú antennája található.

#### *Vezeték nélküli elektronikus hírközlés:*

A vezetékes hírközlési (táv és műsorelosztási) szolgáltatás bár műszaki megjelenésében közmű jellegű, szolgáltatása alanyi jogon történik. Ezért az igénylők ellátása is egyéni elbírálással, egyéni szerződéskötés alapján történik. A szükséges hálózatfejlesztést a szolgáltató saját beruházásként valósítja meg.

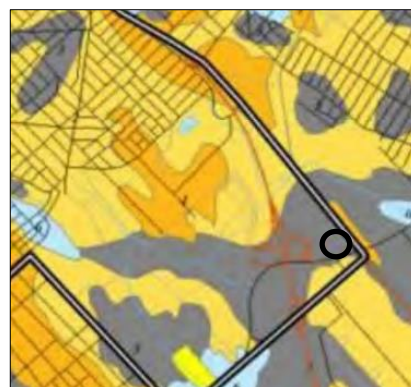
## **2.5. KÖRNYEZETVÉDELMI ÖSSZEFOGLALÁS**

A tervezési terület talaját homok, illetve folyóvízi üledék alkotja. A Magyar Állami Földtani Intézet Építésalkalmassági térképe alapján a módosítással érintett terület egésze többszintes beépítésre gazdaságtalan. A terület pontos talajállapotát célszerű talajmechanikai szakvélemény keretében is vizsgálni.

A terület talajvíze átlagosan 1-4 méter között található, belvizesedés nem jellemző.

Budapest XX. kerület területe a 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet meghatározása szerint a felszín alatti víz szempontjából érzékeny területek közé tartozik. A szennyeződéserősség miatt a terület hasznosításakor fokozott figyelemmel kell gondoskodni arról, hogy a talaj, a földtani közeg, a felszín alatti vizek ne szennyeződjenek. A tervezési terület sérülékeny földtani környezetű vízbázist, illetve hidrogeológiai védőterületet nem érint.

Pesterzsébet egész területe, így a módosítással érintett terület is a 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet alapján a „Budapest és környéke” légszennyezettségi agglomerációba sorolt. A levegő állapotát a területen legfőképpen a környező közlekedési útvonalak mozgó forrásai befolyásolják. Említésre méltók a Szentlőrinci úton és az M5 autópályán közlekedő gépjárművek szén-monoxid, nitrogén-oxid és szálló por kibocsátásai. A kerületben fővárosi viszonylatban jelentős helyhez között légszennyező forrás nem található.



*Budapest mérnökgeológiai térképe – építés alkalmasság (forrás: MFGI.hu)*



### 3. A MÓDOSÍTÁS SORÁN ELÉRENDŐ CÉLOK ÖSSZEFOGLALÁSA – BEÉPÍTÉSI TERV, TELEPÜLÉSSZERKEZETI ÉS SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

#### 3.1. ÖSSZEFOGLALÓ – BEÉPÍTÉSI TERV

A tervezett módosítás célja, hogy az érintett 195048/18 helyrajzi számú, Nagykőrösi út menti ingatlanon új gazdasági telephely létesüljön, melyhez a hatályos (gazdasági, kereskedelmi, szolgáltató terület – Gksz-1/3) építési övezet egyes paramétereinek megváltoztatására van szükség.

A tervezett módosítással érintett területen, figyelembe véve annak helyzeti adottságait, a gazdaságos beépíthetőség indokoltá teszi az építési övezetben meghatározott maximális beépíthetőség és épületmagasság, valamint a szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértékének kisebb mértékű növelését, a minimális zöldfelületi borítottság arányos csökkentése mellett. A területen kialakítani tervezett – iroda és főként raktározási jellegű – funkciókhoz valószínűleg a biztosítandó parkolók száma – és az ezekhez kapcsolódó burkolt felületek mérete – várhatóan kevesebb lesz, mint bármely kereskedelmi funkció esetén.

A bemutatott módosítás a hatályos budapesti TSZT-nek megfelel, de a hatályos KÉSZ módosítását vonja maga után, mégpedig a tervezési területen kijelölt építési övezet vonatkozásában. A hatályos szabályozási terven a tervezési terület Gksz1/3 jelű építési övezetbe sorolt, amely elsősorban a kereskedelmi funkciók elhelyezését hivatott biztosítani a kerületben, így jelenleg nem teszi lehetővé a területen a logisztikai és raktározás célú funkciók elhelyezését. Ezzel kapcsolatban is a Kerületi Építési Szabályzat módosítása szükséges.

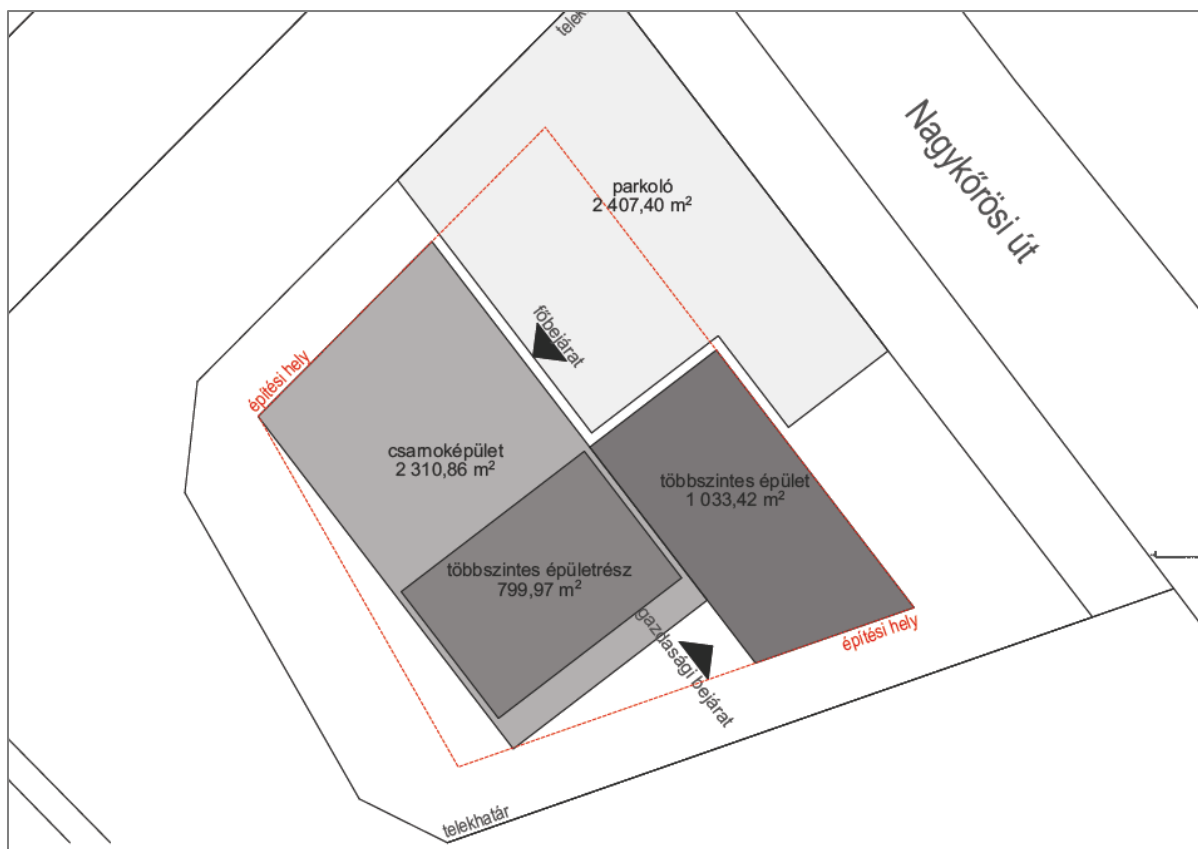
Mivel a Gksz-1/3 jelű építési övezet a kerület más területein is alkalmazott építési övezet, ezért a tervezett módosítással érintett területre egy új építési övezet kijelölése javasolt, mely lehetővé teszi a logisztikai és raktározási funkciók elhelyezését is, illetve az építési paraméterek tekintetében is a tervezett fejlesztéshez igazodik.



A tervezett beépítés tömegvázlata  
(készítette: SYMBISTER Tervezőiroda)

A beépítési terv egyszintes üzletet és többszintes raktárt vízionál a hatályos építési helyhez igazodva. A beépítettség összesen ~3280 m<sup>2</sup>. Az üzlet hasznos alapterülete ~1848 m<sup>2</sup>, a raktáré pedig ~3283 m<sup>2</sup> lesz a tervek szerint, tehát a teljes szintterület ~7000 m<sup>2</sup>, amellyel a jelenlegi megengedett maximális szintterület kihasználásra kerül. A funkciók tekintetében a raktárépület részben az itt létesítendő üzletet szolgálja ki, részben klasszikus raktározási funkciót is elláthat. Ugyanakkor - igény szerint - ez az épületrész további irodákat, vagy kereskedelmi rendeltetéseket is tartalmazhat.

A tervezett funkciók kiszolgálásához szükséges becsült parkolószám az üzlethez ~93 db, a raktárhoz pedig ~3 db férőhely, (összesen ~96 db férőhely), mely a funkciók további változása esetén, a változások függvényében alakulhat. Az első elképzelések szerint, a szükséges parkolók elhelyezéséhez kb. 2400 m<sup>2</sup> alapterület biztosított a felszínen.



A tervezett beépítés vázlatos terve  
(készítette: SYMBISTER Tervezőiroda)

A beépítési javaslatot az alábbi rajzon szemléltetjük:

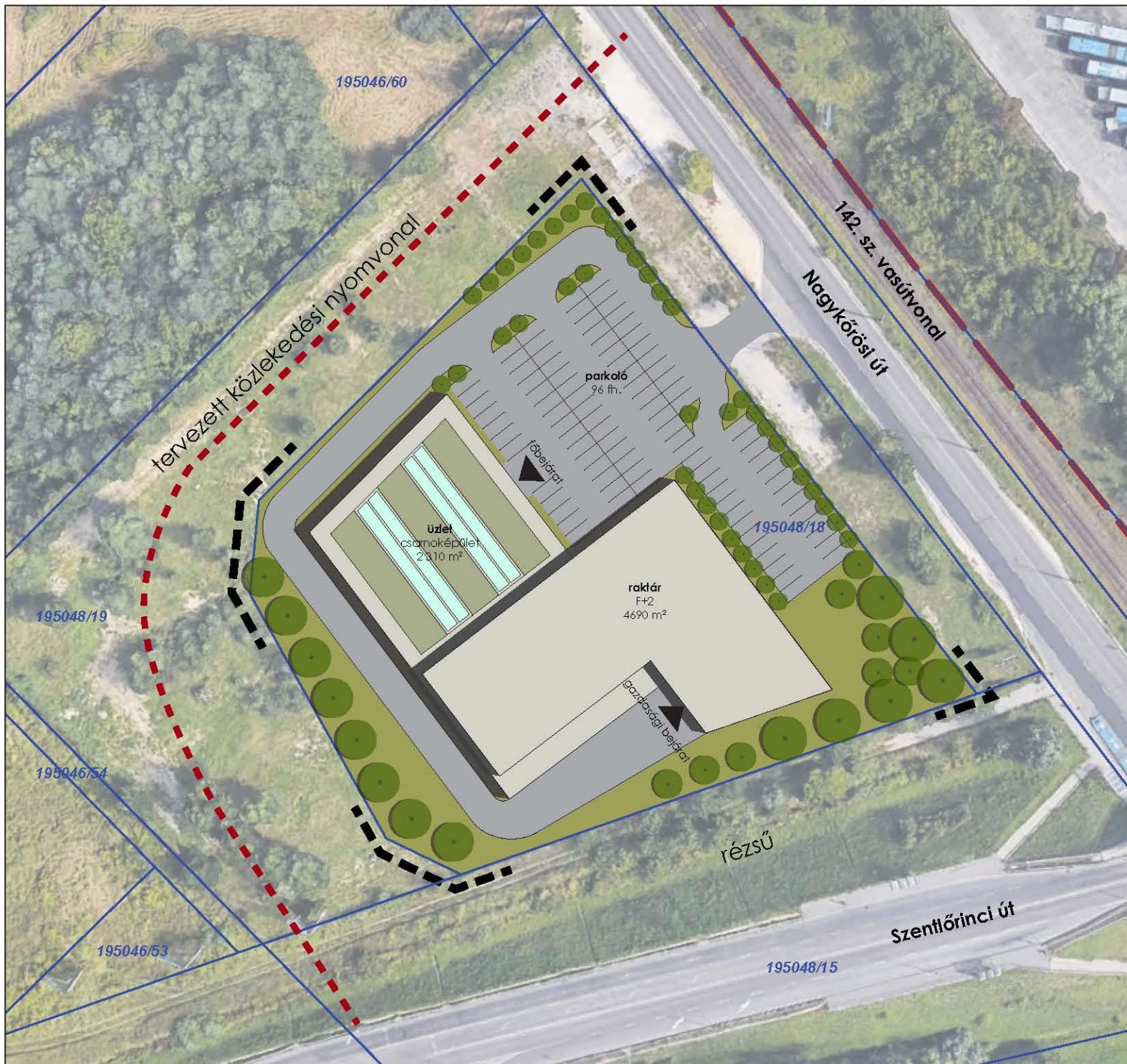
# TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

A DAJUDA INVESTMENTS ZRT.  
BUDAPEST XX. KERÜLET, NAGYKÖRÖSI ÚTI  
TELEPHELYÉRE VONATKOZÓAN

- beépítési terv -

## Jelmagyarázat

-  tervezett épület
-  felülvilágító
-  lehetséges zöldtető
-  zöldfelület
-  tervezett fa
-  burkolat
-  földrészlethatár
-  kerülethatár
-  tervezési terület határa



m = 1 : 1000



### 3.2. A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVET ÉS A FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZATOT ÉRINTŐ MÓDOSÍTÁSOK

A hatályos TSZT-ben a Gksz-1 területfelhasználási kategória jellemzően a kereskedelmi, szolgáltató gazdasági célú funkciók elhelyezésére szolgál, ugyanakkor a környezetre jelentős hatást nem gyakorló raktározási és logisztikai funkciók elhelyezése sem tilos a területén, így a tervezési területet érintő tervezett módosítások a hatályos TSZT és FRSZ keretei között megvalósíthatók, így ezen tervek módosítása nem szükséges.

### 3.3. A KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATOT ÉRINTŐ MÓDOSÍTÁSOK

A hatályos Kerületi Építési Szabályzat 2.a melléklete – Szabályozási terv az alábbi javaslat szerint módosítandó:

- Új **Gksz1/8** jelű építési övezet bevezetése az alábbi övezeti paraméterekkel.

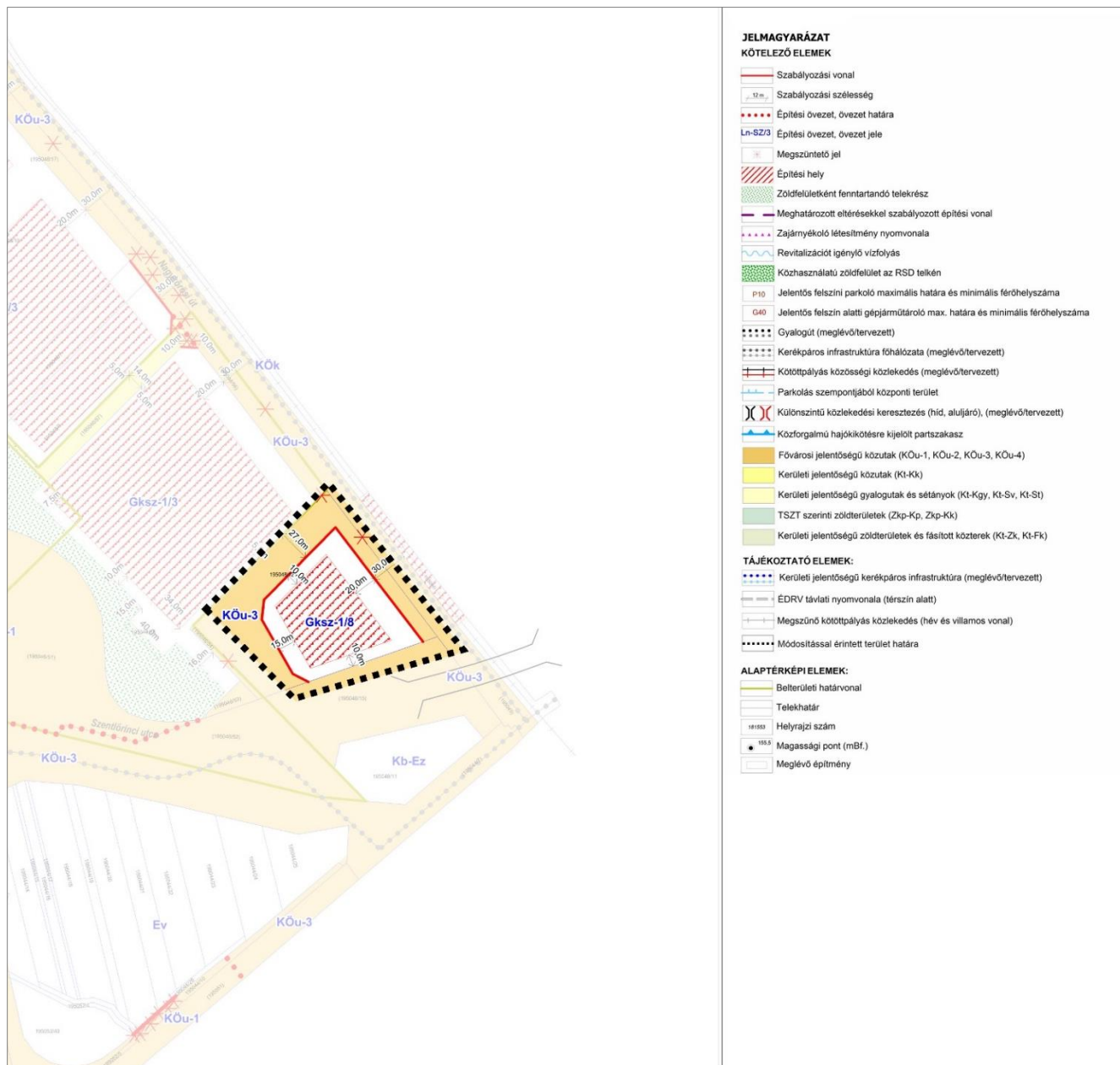
| Építési övezet jele | Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> ) | Beépítési mód | Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%) | Épületmagasság (m) |             | Zöldfelület legkisebb mértéke (%) | Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%) | Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ) |                       |
|---------------------|--|---------------|---|--------------------|-------------|-----------------------------------|---|---|-----------------------|
|                     |  |               |   | Legkisebb          | Legnagyobb  |                                   |   | Általános   | Parkolásra fordítható |
| <b>Gksz-1/8</b>     | 5000   | szabadonálló  | <b>50</b>                                       | 6,0                | <b>20,0</b> | <b>20</b>                         | 50  | <b>1.0</b>  | 0,0                   |

- A jelenlegi Gksz-1/3 jelű építési övezethez képest intenzívebb, 50%-os **beépíthetőség** alakulna ki a területen, mely figyelembe véve az építési helynek a telket minden irányból körülvevő előkert határvonalait, lehetővé tenné a terület gazdaságos irodai, kereskedelmi és raktározási célú beépíthetőségét, hasznosíthatóságát.
- A legnagyobb **épületmagasság** értékének 20,0 méterre való növelése a telek Nagykőrösi úti felüljáró menti fekvése ad indokot. Az új épületmagasság – mely az előzetes tervek alapján nem feltétlenül kerül kihasználásra – településképi szempontból is kedvező lehet, mivel a Nagykőrösi út és M5 autópálya közti zárvány jellegű gazdasági területnek egyfajta kapu jellegű építménye kerülhet ezáltal a telekre.
- A **zöldfelületi minimum** 20%-ra javasolt csökkentésének alapját - a beépíthető területeken – a kiszolgáláshoz szükséges burkolt felületek és a zöldfelületek egymáshoz viszonyított ideális aránya adja, hasonlóan a területtől északabbra eső gazdasági területeken tervezett fejlesztésekhez.
- Az **általános szintterületi mutató** megengedett legnagyobb mértékének 1.0 értékre való növelésének alapját az intenzívebb beépítési paraméterekből adódó számítás adja, mely így is megfelel az FRSZ tartalmának.

**TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV**  
**A BUDAPEST XX. KERÜLET 195048/18 HRSZ.-Ú INGATLANRA VONATKOZÓAN**

- Az újonnan létrejövő Gksz 1/8 jelű építési övezetben – a tervezett fejlesztési elképzelésekkel összhangban – szükséges lehetővé tenni a **logisztikai és raktározási funkciók** elhelyezését is.

Az SZT a tervezett állapotban:





## **4. A JAVASOLT VÁLTOZÁS VÁRHATÓ INFRASTRUKTURÁLIS IGÉNYEI KÖZLEKEDÉS, KÖZMŰFEJLESZTÉS, HUMÁN INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI IGÉNYE**

---

### **4.1. KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI ÉRTÉKELÉS**

---

A tervezési terület jelenleg is kiváló közlekedési adottságokkal rendelkezik. A fejlesztők a terület kiszolgálását a jövőben is a meglévő Nagykőrösi úti közúti kapcsolat által kívánják biztosítani.

A tervezési terület jelenlegi tömegközlekedési viszonylatokkal történő megközelíthetősége a szabványos 500 méteres gyaloglási távolságon belül megfelelően biztosított. A megálló és a tervezési terület közti biztonságos gyalogos forgalmat biztosító járdák hiánya azonban probléma.

Önálló kerékpáros infrastruktúra-nyomvonal kialakítása távlatban a Nagykőrösi út mentén tervezett.

### **4.2. KÖZMŰFEJLESZTÉSI ÉRTÉKELÉS**

---

A tervezett állapotban várható közműigények függnek a terület jövőbeni valós használati módjától és a területen kialakított funkciók arányától. A pontos közműigényeket csak a végleges beépítési tervek alapján lehet pontosan meghatározni, de előzetesen az megállapítható, hogy a terület teljes közműellátásának biztosítása szükséges. Jelenleg a területen közműellátás nincs, de minden közműág hálózata elérhető közelségben van. A fejlesztési terület gazdaságos közműellátása közműáganként eltérő módszerrel valósítható meg.

#### *Vízellátás*

A terület vízellátását a legegyszerűbben a Nagykőrösi út alatt futó DN 300-as vízvezetékéről való leágazás kiépítésével lehet megoldani.

#### *Szennyvízelvezetés*

A területen keletkező szennyvíz elvezetése feltehetően megoldható a környező területeken húzódó főgyűjtőkhöz való csatlakozással, de a konkrét megoldás csak a Fővárosi Csatornázási Művekkel történt egyeztetés alapján véglegesíthető, a tervezett fejlesztés valós kapacitásigénye ismeretében.

#### *Csapadékvíz elvezetés*

A terület beépülésének és burkolásának hatására a lehulló csapadékvíz az eddigieknél rövidebb idő alatt és így intenzívebben jelentkezhet a területen. A keletkező csapadékvizeket a terület déli határánál húzódó vízvezetőárokba javasolt vezetni.

A Helyi Építési Szabályzat előírása szerint szükség van a területen keletkező csapadékvizek ideiglenes visszatartására is, mivel erről a területről a csapadékvíz

csak késleltetéssel vezethető a vízvezető csatornába. A megoldásokat a valós kapacitásigények ismeretében szükséges pontosítani.

#### *Energiaellátás*

Fontos megemlíteni, hogy új épületekre már a közel nulla energiaigényű épületek követelményszintjét kell alkalmazni. Ezen követelményszint fontos eleme, hogy az épület energiaigényét az összesített energetikai jellemző méretezett értékéhez viszonyítva – hosszabb időtávon belül teljesíthetően – legalább 25%-os mértékben megújuló energiaforrásból kell biztosítani.

Bár az energiaigények 25 %-át megújuló energiahordozó hasznosításával kell kielégíteni, ez a megújuló energiahordozók szakaszos rendelkezésre állása folytán nem teljesíthető állandóan, így a hagyományos vezetékes energiahordozókkal is ki kell tudni elégíteni a csúcs energiaigényeket. A felhasznált energiában a megújuló energiahordozók előírt arányát az adott éven belül kell teljesíteni.

Helyi energia beszerzésre, környezetterhelés növelésének elkerülésével történő energiatermelésre a megújuló energiahordozók alkalmasak, melyek közül a település földrajzi adottsága alapján a nap-, és a föld energiájának hasznosítási lehetőségét érdemes figyelembe venni.

A föld energiáját épületgépészeti szinten lehet hasznosítani, alkalmazása telkenkénti megoldású, egyéni gazdasági lehetőségek alapján lehet igénybe venni. Lényegesen csökkenti hasznosításával a közhálózati energiahordozó felhasználást, beruházási költségei azonban lassan térülnek meg.

A reálisan, energetikailag eredményesen hasznosítható megújuló energiahordozó a nap energiája lehet, annak passzív és aktív hasznosításának az igénybevitelével.

#### *Földgázellátás*

A terület földgázigényét várhatóan a Nagykőrösi út mentén futó DN 100-as vezetékről való leágazással lehet biztosítani egy helyi gáznyomáscsökkentő segítségével.

A földgázellátás kiépítése az igény beérkezését követően a szolgáltató feladata, így a terület földgázellátási módjának biztosítása a szolgáltató saját döntésén múlik.

#### *Villamosenergia ellátás*

A területen a tervezett funkciókhoz kapcsolódóan, az alkalmazott technológiák függvényében (pl.: klimatizálás, hűtő-fűtő hőszivattyúk, stb.) a villamosenergia igény meghaladhatja azt a szintet, ami a Nagykőrösi úti meglévő középvezetékű vezetékről biztosítható, így további középvezetékű kábelkör létesítésére lehet szükség.

A földgázellátáshoz hasonlóan amit az igény beérkezését követően a villamosenergia biztosítása is a szolgáltató feladata, így az igényelt villamosenergia biztosítási módja a szolgáltató saját döntésén múlik.

#### *Hírközlés*

A vezetékes hírközlési (táv és műsorelosztási) szolgáltatás bár műszaki megjelenésében közmű jellegű, szolgáltatása alanyi jogon történik. Ezért az igénylők ellátása is egyéni elbírálással, egyéni szerződéskötés alapján történik. A szükséges hálózatfejlesztést a szolgáltató saját beruházásként valósítja meg. A tervezett fejlesztési területek ellátása is így történhet meg.

A hálózatfejlesztés új fejlesztési területen már csak földalatti kivitelezéssel valósítható meg. Már ellátott területen, ahol a gyengeáramú elosztóhálózat föld feletti elhelyezésű, ott is új elektronikus hírközlési hálózat építése már csak földalatti elhelyezéssel támogatható, ha a meglévő szabadvezetékes hálózat fizikai infrastruktúráját az adott célra nem tudja hasznosítani.

### **4.3. HUMÁN INFRASTRUKTÚRA IGÉNYEK**

---

A tervezett módosítás és az érintett gazdasági területen várható jövőbeni fejlesztés - az előzetes becslések alapján – nem generál humán infrastruktúra iránti többlet igényt, ugyanakkor új munkahelyek létrehozása kapcsán, pozitív hatása lehet.

## **5. A VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁSOK ÖSSZEFOGLALÁSA**

---

A tervezési területen tervezett fejlesztések mindenképpen hatással lesznek a jelenlegi környezeti állapotra. Ezek a várható változások azonban nem csak a konkrét beruházáshoz/módosításhoz köthetők, mivel a tervezési terület jelenleg is építési joggal bíró beépítésre szánt terület, így távlati beépítése valószínűleg csak idő kérdése.

A tervezett beruházás keretében megszűnne a jelenlegi teherautó-parkoló, és a telek tervezett beépítése során, az új gazdasági funkciók kialakítása mellett, a minőségi zöldfelületek kialakítása is cél.

A tervezett változtatások kapcsán negatív környezeti hatás várható a beépített és burkolt felületek növekedése, illetve a tervezett funkció által generált közúti forgalom minimális növekedése okán. Ez azonban egy beépítésre szánt terület esetében gyakorlatilag elkerülhetetlen. A hatást a zöldfelületek, a jelenleginél esztétikusabb, minőségi kialakításával lehet ellensúlyozni.

A javasolt módosítás miatt nem várható jelentős változás a jelenlegi zajállapotban és levegőminőségben, mivel azokat a környező közlekedési nyomvonalak és az azokon zajló forgalom határozza meg elsősorban. A talajállapotban, vagy a felszín alatti vizek minőségében, a HÉSZ és az ágazati jogszabályok vonatkozó előírásainak betartása mellett, nem várható jelentős változás.

## **6. ÖRÖKSÉGI VAGY KÖRNYEZETI ÉRTÉK SÉRÜLÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI**

---

A tervezési területet nem érintik az épített-, vagy régészeti örökség értékei és nem találhatóak a területén nyilvántartott környezeti értékek sem.