

Diplomaterv előkészítő tanulmány

Budapest, a barnamező és a közösségi közlekedés metszete

Pődör Gergő

2024. január 9.

konzulens

Dr. habil. Benkő Melinda PhD.

Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék.....	2
Bevezetés.....	3
A kutatás módszere és célja.....	4
Barnamező, mint városrehabilitációs akcióterület	5
A városrehabilitáció előtérbe kerülése	5
Barnamezős fejlesztések kockázata és szereplői	5
Fogalom és nemzetközi értelmezések	6
Magyar szóhasználat és jogi háttér	7
Az ország és Budapest helyzete a barnamezők függvényében.....	9
A közösségi közlekedés és a fenntartható város.....	10
Fejlesztések közlekedési tengelyek mentén – történelmi példák	10
TOD – transit-oriented development	11
Budapest helyzete a fentiek tükrében.....	15
Budapest és agglomerációja.....	15
Kötőtpályás eszközök a fővárosban	15
Helyszínek – fókusz.....	17
A barnamezők elhelyezkedése Budapesten	17
Kelenföld vasútállomás és környezet.....	17
Óbuda vasúti megálló és környezet.....	18
Összehasonlító táblázat	18
Konklúzió	20
Irodalomjegyzék	21
Mellékletek.....	22

Bevezetés

Az 1960-as, 1970-es évekre jelentős változások következtek be a városról alkotott kép és a városhasználat tekintetében. Az addig tapasztalt jelentős fejlesztési tervekkel ellentétben a gazdasági-társadalmi-életmódbeli változások következményeként egyfajta városi exodus, az ún. szuburbanizáció kezdett teret nyerni. Városban lakni már nem volt a feltétele amunkavégzésnek, az informáltságnak és a közösségi élet közvetlen részesüléséből való hozadékoknak a feltétele. A népesség kivonulását hamar követte a szolgáltatások és a munkahelyek kivándorlása is, felduzzasztva a városok peremkerületén húzósó szuburbokat. Párhuzamos tendenciaként az ipar horderejének csökkenése az információs-tudásalapú és szolgáltató társadalom javára és a fellépő válságok számos vállalkozás megszűnésével feleslegessé tették a városi nagy kiterjedésű ipari telepeket. A dezindusztrializáció nyomán jelentős területek váltak ún. rozsdaovezetté – a legáltalánosabb definíció szerint volt ipari területté.

A rehabilitáció, azaz a városi területek minőségi megújítása pont ebben a közegben került előtérbe, hogy a város visszacsábítsa, illetve újra vonzóvá tegye lakói számára utcáit, tereit. A beavatkozások nem hagyhatják figyelmen kívül a várostestbe ékelődő nagy kiterjedésű volt ipartelepek megújítását. A barnamezőkét, melyet sokan sokféleképpen, országonként és régióként eltérően definiálnak. Talán ez az egyik oka a probléma összetettségének. Mindazonáltal a barnamező városi tartalékként képes arra, hogy új jelentést adjon a városnak olyan globális környezetben, mely zászlajára tűzi a fenntarthatóság jelszavát. E cél teljesítése a „jó város” ideájával felveti a kérdést, hogy ha a barnamezős területek megújítása a városrehabilitáció sarokköve, milyen tényezők játszanak szerepet e projektek sikerében.

A Diplomaterv előkészítő tanulmányaként ezen kérdésekre keresem a választ azzal a céllal, hogy bizonyítsam, Budapesten is található olyan barnamezős területek, melyeket hatékonyan lehet integrálni a meglévő városi környezetbe és újragondolásukkal zárványszerű jellegük feloldható. Ennek kapcsán kardinális kérdést képez a barnamezős területek mibenlétének behatóbb elemzése és a potenciálok, elsősorban a közösségi közlekedési lehetőség kihasználásának vizsgálata. Remélhetőleg beigazolódik, hogy a központi témának számító óriásterületeken túl kisebb övezetek is azt várják, hogy megújulva újra a városi környezet részeseivé válhassanak.

A kutatás módszere és célja

A tanulmány elsődleges célja a Diplomaterv előkészítése. Igazodva az ENSZ által deklarált Fenntartható Fejlesztési Célokhoz (SDG), valamint a fejlett országokban és integrációkban felismert és aktívan alkalmazott jelenkori városrehabilitációs feladatokhoz és célkitűzésekhez, a tervezést ún. barnamezős beavatkozásként kívánom megvalósítani. A tanulmány első részét ezért annak kutatása képezi, hogy a heterogén megfogalmazások és a jogi környezet bizonytalansága (pontos definícióhiány, objektív szempontrendszer hiánya, stb.) mellett miben is áll a barnamező fogalma. A szó eredetének vizsgálata, különböző országok gyakorlatának rövid összehasonlító elemzése, valamint a magyar szóhasználat feltérképezése és a barnamezők városi rehabilitációban betöltött szerepének vizsgálata képezi az elemzés gerincét.

Ha igaz, hogy a barnamezős területek városi akcióterületek és tartalékterületek, a fenntartható tervezés nem nélkülözheti a hatékony tervezést. A tanulmány második része a fenntartható városfejlesztéssel gyakran azonosított közösségi közlekedés szerepét, azon belül az ún. transit-oriented development (TOD) elméletét vizsgálja, amely lineáris fejlesztési elv – nem a szó geometriai értelmében, hanem rendszerében azáltal, hogy meglévő és/vagy kialakítandó közlekedési tengelyek mentén képzelel el a fejlesztést. A TOD-vizsgálat háttérét néhány jelentősebb lineáris városfejlesztési terv, mint történelmi előkép és az amerikai Institute Transportation and Development Policy – Közlekedés- és Fejlesztéspolitikai Intézet (ITDP) TOD Standard dokumentumát használtam.

A 3 szempont, Budapest, barnamező és TOD-elvek egy szintézis fejezetben érnek össze. A cél annak bemutatása, hogy a magyar fővárosban is bőven akad lehetőség magas színvonalú, fenntartható és hatékony városi léptékű beavatkozásra. A klasszikus és közbeszédben is ismert nagy ipari területek helyett a fókusz a kisebb területek felé irányul. Az eredmény a Diplomaterv lehetséges helyszíneinek leszűkítése, mely a későbbi döntés alapját képezi, valamint a fent vázolt szempontoknak való megfelelés bemutatása, az azt meghatározó elvek mélyebb megismerése.

Barnamező, mint városrehabilitációs akcióterület

A városrehabilitáció előtérbe kerülése

Az urbanizációs tendenciák a XIX. század közepétől kezdődő nagyléptékű városrendezések, az I. világháború utáni tömeges szociális lakásépítés, illetve a II. világháború utáni újjáépítések és nagy lakókoncentrációk tervszerű fejlesztései után megváltoztak. Az 1960-as évek környékén a közlekedés és a szállítás motorizációja, a kommunikáció fejlődése és az eszközök egyre szélesebb körben való elérhetősége az embereket - elsősorban a szélesedő középosztályt - az emberibb léptékű élet, a természet közelsége ígéréssel kicsábította a városokból. (Meggyesi, 2005.) Ezzel egy időben az ipar szerepének csökkenése kezdődött, melyet fokozott az 1970-es és 80-as évek gazdasági regressziói (pl. olajválságok). Az információs technológia és a szolgáltatóipara városok „kiüresedése” számos volt iparterület létét kérdőjelezték meg. Az innovációs és tudásalapú gazdaság térhódítása kikezdi az egykori ipari koncentrációkat. A gazdaság globalizálódása a városokat egyre inkább olyan „porondra” kényszeríti, ahol megnövekedik a potenciális fejlesztési lehetőségek kiaknázásának képessége, tehát a városnak meg kell tartania, illetve vissza kell csábítania népességét. Meggyesi Tamás A XX. század urbanisztikájának útvesztői c. könyvében a jelenkori város minőségi fejlesztésében és megújulásában, azaz a városrehabilitációs programokban látja az urbanisztika leglátványosabb feladatát.

Barnamezős fejlesztések kockázata és szereplői

A barnamezős területek jelentős városi tartalékot képeznek. A területek felhasználásával (újrafelhasználásával?) megakadályozható a szétterülés (urban sprawl) jelensége, miközben a város lepusztuló zónái megújulnak és visszatérnek a település vérkeringésébe. A barnamezős területek rehabilitálása nagy potenciáljuk ellenére azonban fokozott kockázatot is jelentenek. Az egykori ipari tevékenység vagy egyéb területhasználat szennyezéseket hagyhat maga után. A kártalanítás jelentős méreteket ölthet, és megfelelő információ hiányában egy befektető nem feltétlen vállalja a megújítást. Hiszen a barnamezős projektek gyakran sokszereplős beavatkozások, ahol a pozitív végeredményen túl mindenki szem előtt tartja saját hasznát is. A barnamezős területek kapcsán felmerülő szereplőket, feladataikat és kockázataikat az 1.sz. táblázat mutatja.

1. számú táblázat: barnamezős beruházások szereplői és kockázatai (Állami Számvevőszék, 2022)	
szereplő	kockázat

kormány	<ul style="list-style-type: none"> • A kormányzati támogatások felhasználása nem hatékony, a támogatás pazarló vagy nem a célt szolgáló felhasználása • Rendezetlen tulajdonviszonyok, jogvita miatt nem tud elkezdődni a rehabilitáció • Befektetői terület-felvásárlást követően a terület fejlesztése, állagjavítása, rehabilitációja nem történik meg
önkormányzat	<ul style="list-style-type: none"> • Tőkeszegénység, az önkormányzat nem rendelkezik elegendő saját forrással a beruházáshoz • Megfelelő külső finanszírozó, beruházó hiánya • Területi túlkínálat miatt a kedvezőtlenebb barnamezős területek vonzereje csekély
befektető	<ul style="list-style-type: none"> • Magas járulékos költségek a beruházás során (kármentesítés, műemléki felújítás) • Előre nem tervezett költségek felmerülése a beruházás megvalósítása során • Speciális hatósági előírások (funkcionalitás, hasznosíthatóság, beépíthetőség vonatkozásában)
lakosság	<ul style="list-style-type: none"> • Korábban nem azonosított, nem ismert környezetszennyezés felmerülése • Megfelelő és korszerű infrastruktúra hiánya (tömegközlekedés, szociális és oktatási intézmények) • A terület hasznosításáról nem történik előzetes lakossági egyeztetés, nincs véleményezési / beleszólási lehetőség
helyi vállalkozások	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktúra hiánya, elégtelensége vagy elavultsága (közművek, úthálózat, parkolóhelyek) • A megvalósított beruházás nem támogatja vagy rontja a helyi vállalkozások érdekeit, célját (piackiszorító hatás, konkurencia)

Fogalom és nemzetközi értelmezések

A barnamező fogalmának pontos eredete nem ismert, de az 1970-es, 1980-as évek környékén válik angolszász területen az „egykori ipari funkciójú területek” szinonimájává. Ekkor még csupán a fenti meghatározás nagyon szűk értelmében a „brownfield” a közbeszédben kifejező módon a korrodálódó fém és a rozsdássá váló asszociációját hozza elő, és az angol szaknyelvi szótárak elsődlegesen ipari barnamezőként azonosítják a fogalmat. Az Amerikai Egyesült Államokból

és az Egyesült Királyságból eredő szónak azonban az amerikai és brit gyakorlatban árnyalataiban eltérő a jelentése. Az USA-ban 1992 óta a barnamező feltétele a környezeti szennyezéssel való terheltség, míg az Egyesült Királyságban a 2000-ben megjelent és a fogalmat elsőként rögzítő PPG3 (Planning Policy Guide Note 3: Housing) „megelégzik” az egyszerűen funkcióvesztett jelleggel is. A szigetországban a barnamező elterjedt megnevezése PDL, azaz Previously Developed Land. (Dannert, 2016) További különbség – és ez a barnamezőre általánosan is igaz – hogy egyedül az USA-ban rögzíti törvény a pontos és egységes definíciót, valamint kiemelik az ilyen területek rehabilitációjának szükségességét.

Az európai kontinens barnamező fogama a brittel mutat rokonságot abban az értelemben, hogy rögzíti a felhagyott használat és a beavatkozás szükségességének tényét. Az Európai Unió CLARINET (Contaminated Land Rehabilitation Network for Environmental Technologies) nevű munkacsoportja először 1998-2001 között végzett átfogó vizsgálatot a szennyezett területek és azok rehabilitációs gyakorlatának témakörében. Ennek folytatásaként a CABERNET-projekt (Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network) Magyarországgal együtt 21 tagállamban vizsgálta a barnamező rehabilitáció kapcsán felmerülő problémákat.¹ A projekt végkövetkeztetése szerint a barnamezőre igazak az alábbiak:

- *„hatással volt rájuk a saját, valamint a közvetlen környezetük korábbi használata;*
- *felhagyottak vagy alulhasznosítottak;*
- *véltek vagy valós környezeti szennyezettséggel terheltek;*
- *elsősorban fejlett városi térségekben találhatóak;*
- *újra hasznossá tételük beavatkozást igényel*

A meghatározás tovább árnyalta a fogalmat azzal, hogy a továbbiakkal egyenlő kritériumként kezeli a felhagyottságot vagy alulhasznosítottságot, valamint rögzíti a nem feltétlen szennyezett és a beavatkozás szükségességének tényét. Az integráció egységes projektje azonban nem küszöbölheti azt a tényt, hogy regionális és/vagy tagállami szinten a barnamező más-más árnyalatokkal egészül ki, vagy éppen a CABERNET-kritériumok erodálódnak. Nincs egységes meghatározás és nincs egységes jogi definíció.

Magyar szóhasználat és jogi háttér

¹ A munkacsoport az eredményekre alapozva fogalmazott meg javaslatokat a tervezésre és a jogi szabályozásra vonatkozóan, valamint a pénzügyi aspektusokat dolgozta ki. <https://eugris.info/>

A magyar barnamező szó a „brownfield” tükörfordítása, azonban hazánkban sem létezik jogi értelmezés. Az alábbiakban található három, párhuzamosan létező fogalom:

„Barnamezős területen (rozsdáövezeten) a használaton kívül került, vagy alulhasznosított, általában leromlott fizikai állapotban lévő, és környezetszennyezéssel terhelt egykori iparterületeket, gazdasági területeket, illetve felhagyott, használaton kívüli laktanyaterületeket értjük.” (Váti Kht., 2003.)

„A barnamezős területek kisebb hatékonysággal hasznosított (alulhasznosított), esetenként kiürült, volt iparterületek. De ide soroljuk a rosszul hasznosított, vagy elhagyott vasúti, és a már kiürült katonai területeket is.” (Kukely, Barta, Beluszky, Győri, 2006., az MTA Regionális Kutatások Központja Budapesti Osztály megbízásából több kutatás alapján)

„Barnamezős terület: olyan földrészlet vagy földrészletek összessége - ide nem értve a mező- és erdőgazdasági területeket -, amely elsősorban ipari, kereskedelmi, közlekedési vagy honvédelmi célú felhasználást követően felhagyottá, alulhasznosítottá vagy leromlott állapotúvá vált, jellemzően környezetszennyezéssel terhelt, ugyanakkor környezeti és műszaki beavatkozással értéknövelt, fejleszthető területté alakítható.” (2019. évi LXIV tv. 7§ 43.)²

„Korábban használt, jelenleg használaton kívüli vagy alulhasznosított terület, mely nincs mező- vagy erdő- gazdasági művelés alatt és nem borítja természetes növénytakaró vagy belterületi zöldterület. Jellemzően többségében mesterséges felszínborítás jellemzi, beépített vagy burkolt terület, gyakran városi térségben található egykori iparterület, gazdasági terület, vasútterület, illetve felhagyott, használaton kívüli laktanyaterület.” (Nemzeti Gazdasági és Fejlesztési Minisztérium, Területi Kohéziós Kézikönyv, 2009.)³

A megfogalmazásokat összevetve kiderül, hogy egyrészt régi értelmezésekről van szó, másrészt a jogi kategória „kacifántos” megfogalmazás mellett nincsen egységes szempontrendszer a barnamezős kategóriába soroláshoz. Mindazonáltal felfedezhetők a CABERNET-kritériumok, melyek az uniós értelmezésekhez rokonítják a hazai megfogalmazásokat, melyek szintén nemzetközi összhangban több barnamezőtípust azonosítanak. Megjelenik azonban a rozsdáövezet mint fogalom, melynek kapcsán ki kell térni a barnamező, rozsdáövezet, és a 2020/2021-ben bevezetett rozsdáövezeti akcióterület közötti kapcsolatokra. Ez annál is inkább fontos, mert az eltérő szakterületek saját prioritásaikat szem előtt tartva, a közvélemény pedig

² Amely módosító törvény az 1997. évi LXXVIII. törvény 2§ 43. pontjába fűzte a barnamezős terület fogalmát, mint kiegészítést.

³ http://www.terport.hu/webfm_send/kezikonyv-tk.pdf_%3B

általánosan is gyakran szinonimaként használja a szavakat. Ezzel szemben „a rozsdövezet a barnamezős térség még meg nem újult területe, azok a térségek, amelyeket korábban intenzíven hasznosítottak — ipari, közlekedési, raktározási területek, laktanyák, esetleg lakóterületek stb. —, ám hasznosításukkal felhagytak, vagy annak intenzitása erősen visszaesett (s amely területeken rendszerint a felhagyott tevékenység feleslegessé vált, leromlott infrastruktúrája — elhagyott üzemépületek, raktárak, iparvágányok stb. — is megtalálhatók).” (Kukely et. al., 2006). A rozsdövezeti akcióterületről, annak azonnali, illetve közép-és hosszútávú alkategóriájáról az Étv. 2§ 45-47.pontja rendelkezik.

A helyzet változatlan. A barnamezőről változatos meghatározások léteznek. Az 1997. évi LXXVIII. törvényben (Építési törvény) gyakran átfedő fogalmazások találhatók, a 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (az országos településrendezési és építési követelményeiről, OTÉK) pedig nem is rendelkezik.

Az ország és Budapest helyzete a barnamezők függvényében

Az Állami Számvevőszék Barnamezős Területek Elemzése c. 2022-es dokumentuma alapján Magyarországon mintegy 12 ezer hektár barnamezős terület található. Az 1970-es évektől jelentkező globális ipari megtorpanás a rendszerváltozás után érte el hazánkat és a 90-es évek viszonyai azóta is éreztetik hatásukat. A piacgazdasági rendszer betörése rengeteg állam által a felszínen tartott vállalkozás megszűnésével járt, valamint a KGST megszűnése jelentős piacvesztéssel járt. A szolgáltatás szektor fokozatos terjedése csökkentette ipar részarányát a gazdasági struktúrában és az általános dezindusztrializációs tendenciák számos volt ipari területet feleslegessé tettek. A főváros, mint az ország gazdasági központja fokozottan részesült e hatások következményeiből. A fővárosi iparterületeinek térbeli elhelyezkedése és a privatizációval a tulajdonosi rendszere is jelentősen átalakult. Az egykor egységes telepek mozaikszerű feldarabolódtak, a kisebb egységek közötti logisztika jelentősen megnövekedett, az egykori iparterületek között leromló lakóterületek alakultak ki, valamint sok vállalkozás az olcsóbb, agglomerációs területen található zöldmezős területekre költözött. Ha a kedvező ár napjainkban már nem is alapja a versenyképességnek, az agglomeráció azóta is tartó ellenőrizetlen növekedése a főváros szempontjából káros következményekkel jár.

Budapesten a 76/2016. (I.27) Főv. Kgy. határozat alapján készítették el először a Barnamezős területek katasztere c. dokumentumot, melyet minden év végén felülvizsgálják. (Állami Számvevőszék, 2022) Az legutóbbi frissítés (2023 decembere) alapján a fővárosban 2.737,5

hektár barnamezős terület található⁴, az országos adat mintegy 25%-a. A legnagyobb hányadot képviselő Étv szerinti klasszikus barnamezős területek döntő hányada az ún. átmeneti övezetben helyezkednek el. A XIX. század közepétől kezdődő ipari fejlődés során kialakult ipartelepek az akkori város peremkerületén jelentek meg, az 1950-es városbővítés pedig köztes helyzetbe hozta egybefüggő területüket/övezetüket. A gyűrűalakú sáv a pesti oldalról északon jellemzően a Hajógyári-sziget és Külső-Óbuda területére, délen Kelenföldre és a Duna-menti városrészekre húzódik át. E gyűrűn nehézkes a keresztüljutás, sok esetben nagy kiterjedésű közszolgáltatások (pl. Kerepesi úti temető) és vasúti vágányok akadályozzák a zavartalan áramlást és sűrítik pontszerűen az átjutási lehetőségeket. A barnamezők hasznosítása a készülő Budapesti Településtervezési hosszútávú fejlesztési stratégia (korábbi hasonló dokumentumokhoz hasonlóan) szintén kitér a barnamezős területek hasznosítására.

A közösségi közlekedés és a fenntartható város

Fejlesztések közlekedési tengelyek mentén – történelmi példák

Az alábbiakban néhány történelmi példán keresztül illusztrálom, hogy a közösségi közlekedési és az autós (mint kiegészítő) tengelyek mentén végzett városfejlesztés bármennyire is XXI. századi vívmánynak tűnik, gyökerei minimum 100-150 évre vezethetők vissza.

Az első programszerű lineáris városfejlesztési tervvel a spanyol Arturo Soría y Mata állt elő Madridra kidolgozott tervében 1882-ben. Az alapegység ötlete egy lóvasúton, később kétirányú villamospályán szerveződő lineáris város volt, mely nagyobb léptékben a spanyol főváros körül a kor viszonyaihoz képest rendezett, egészséges városi környezetet biztosított volna. Elve, mint geometriai értelemben egyenes vonalmenti fejlesztés megjelenik 1919-ben Belgiumban, a szovjet avantgárd új szocialista várostervekben, a radikális építészet 60-as 70-es évekbeli tervein és legújabban a szaúd-arábiai The Line projekt kapcsán. (Pödör, 2023) A tengelymenti fejlesztés azonban nem feltételezi a geometriai értelemben vett egyenességet. Hiszen a közlekedési vonalak nemfeltétlenül nyílegyenes elemek – legtöbbször nem azok. Abban az értelemben mégis ízig-vérig tengelyek, hogy értelmük, irányultságuk van, valamilyen logika szerint szerveződnek. Az alábbiakban a teljesség igénye nélkül néhány példa szemlélteti, hogy a közlekedési vonalak, mint tengelyek miként képezték fejlesztési tervek logikai alapját a XX. században.

⁴ Melyből: Étv szerinti klasszikus barnamezős terület: 81,4%, egyéb klasszikus barnamezős terület: 17,5%, belvárosi foghíj: 0,7%, belvárosi üres épületek: 0,4%.

Fritz Schumacher Hamburghoz és Kölnhöz kötődő pályafutása során az 1920-as években több változatban is kidolgozta a városok sugárirányú fejlesztési terveit. A „folyosók” végpontjaiban a városhoz kötődő szuburbok találhatóak, melyeket látványos, növényi mintákat imitáló rajzok prezentálnak. Perényi Imre még a dinamikusan fejlődő város ismérveként utalt a közlekedési útvonalak ilyen direkt fejlesztésére. (Perényi 1979.) A hangsúly napjainkra megváltozott, nem feltétlen az egyenes vonalak menti fejlesztés a beavatkozás sikerének fokmérője.

Koppenhága – 1947

A dán fővárosra 1947-ben dolgozták ki a híressé vált Ötújjas tervet, mely szerint a keletről a tengerre támaszkodó város a szárazföld felé, a vasútvonalak és közutak mentén meghatározott 5 főirányban terjeszkedne, melyek között egészen a városmagig nyúlna be a zöldterület. A terv a Nagy-Koppenhága régiót 4 részre osztotta: központi városi terület, periférikus városi terület, zöldterületek, egyéb területek. A terv növekvő népességgel számolva a meglévő és fejlesztendő közlekedési útvonalak mentén számol a város terjedésével úgy, hogy az egyes alközpontokat mindig megálló környezetében alakítsák ki. A városközpontból sugarasan kivezető „ujjakat” gyűrűs közlekedési vonalak kötik össze. Bár a növekedés az eredetileg tervezett zöldterületek egy részét elfoglalta, a városmagig behatoló parkok széles szabadidős és rekreációs lehetőséget nyújtanak a lakóknak.

Bár a tervet, mint a városrendezés fő elvét már 1948-ban elfogadták, a megvalósításra egészen a 70-es évekig kellett várni. Azóta Finger Plan + aktuális évszám névvel jelzik az érvényes területfejlesztési koncepciókat az elv folyamatosságának fenntartása végett. Napjainkban a Nagy Koppenhága régió körülbelül 2 millió lakosát szolgálja ki a városba integrált kötöttpályás közlekedési rendszer.

A közlekedési tengelyek mentén való fejlesztés számos XX. századi egyéb városrendezési tervben megjelenik Németországban, Stockholmban, Moszkvában.

TOD – transit-oriented development

Fogalma és jelentése

A TOD rövidítés az angol transit-oriented development kifejezésből származik, melynek elterjedt magyar fordítása a közlekedésorientált (vagy közösségi közlekedés orientált) fejlesztés. A New York-ban székelő hivatalos szerv szerint „*A TOD – Transit-Oriented Development (Közlekedés-orientált fejlesztés) egy adott terület olyan integrált várostervezését jelenti, ahol az embereket, a szolgáltatásokat, tevékenységeket, az épületeket és a közterületeket*

közel tudja hozni egymáshoz például soft mobilitási eszközök tekintében. Mindemellett egy, a város többi részének elérhetőségét biztosító, megfelelő gyors közlekedési szolgáltatás elérését is e rövid gyalogos és kerékpáros kapcsolat tudja biztosítani. Ez azt jelenti, hogy biztosított a mindenki számára elérhető helyi és városszerte megtalálható, leghatékonyabb és legegészségesebb mobilitási mód. Amely a legalacsonyabb pénzügyi és környezeti költségekkel járó, valamint havária esetén a leginkább rugalmasságot mutató eszközöket jelenti. A TOD szempontú városok kialakítása egy szükséges alapot adhat a hosszú távú fenntarthatóság, a közös jólét és a társadalmi egyensúly számára.” (<http://www.tod.org/>; Bede 2022)

A hosszú definíció mellet a TOD három dolog egyben: egyrészt az amerikai Institute Transportation and Development Policy – Közlekedés- és Fejlesztéspolitikai Intézet (ITDP) politikai manifesztuma, értékelési rendszer megvalósult fejlesztésekhez és minősítési rendszer az elvek szerint épült városrészek besorolásához.

A TOD mint minősítési rendszer

A TOD egy-egy urbanisztikai projekt kapcsán számos szempontot vizsgál, nem csupán közlekedésszervezési elvek alkalmazását vizsgálja. A minősítési rendszer 8 alapelv szerint értékeli az adott városrészt, melyeket a 2.sz. táblázat mutat be.

2. számú táblázat: a TOD szempontrendszerének felépítése (saját fordítás; ITDP, 2017)		
Név kategória	Alcím	Célok
Gyalogos rendszer	gyaloglást ösztönző városrészek promotálása	A/ a gyalogosrendszer biztonságos, teljes és mindenki számára elérhető
		B/ a gyalogosrendszer aktívan hasznosított és életteli teli
		C/ a gyalogosrendszer átgondolt és kényelemmel használható
Kerékpáros közlekedés	Nem motorizált közlekedési rendszerek előnyben részesítése	A/ A kerékpáros hálózat biztonságos és teljes
		B/ A kerékpártárolás kielégítő méretű és őrzött (biztonságos)
Összeköttetés	Utcák és közlekedési útvonalak sűrű hálózatának megteremtése	A/ A gyalogos és biciklis útvonalak rövidek, közvetlenek és változatosak
		B/

		A gyalogos és biciklis útvonalak rövidebbek, mint a motorizált közlekedés útvonalai
Közlekedés	A fejlesztés magas minőségű közösségi közlekedési hálózat mentén fekszik	A/ Magas minőségű közlekedési rendszer gyalogos távolságban elérhető TOD minimumkövetelmény
Funkciómix	A terv vegyes használatot, bevételi forrást és demográfiai mutatókat produkál	A/ A lehetőségek és szolgáltatások rövid gyalogos távolságban vannak a lakó és munkahelyektől és a közösségi terek meghosszabbított nyitvatartással aktívak
		B/ Változatos demográfiai jellemzők és bevételi források a lakók csoportjában
Sűrűség	A sűrűség és a közlekedési-szállítási hálózat optimalizálása	A/ A magas lakó- és munkahelysűrűség támogatja és kielégíti a minőségi közösségi közlekedést, a helyi szolgáltatásokat és a közterek használatát
kompaktság	Rövid ingázási igényű területek kialakítása	A/ A fejlesztés meglévő városi terület mellett, vagy abban található
		B/ A városon keresztüli közlekedés kényelmes/ megfelelő
Zónásítás/ időbeli szakaszolás	A mobilitás ösztönzése/ emelése a parkolás és az úthasználat szabályozásával	A/ A motorizált eszközök által elfoglalt hely minimális

A skálán maximum 100 pontot lehet elérni, és ezek alapján a TOD minősítési rendszer bronz, ezüst és arany fokozatokkal operál. Fontos, hogy a vizsgálandó projekt az alábbi kritériumoknak még a folyamat megkezdése előtt feleljen meg:

- **a projekt megvalósult:** bár kivitelezendő és az alatt álló projektek is lehetnek TOD-minősítés várományosok, a fokozat csak megépült terveknek ítéltető
- **a projekt önálló fejlesztés**
- **2,5 hektáros limit tartása:** teljes közterület esetén. Ideiglenesen zárható területek esetén 5 hektár felső határig a terület megfelel, ha napi minimum 15 órán keresztül a köz számára hozzáférhető

- **a projekt magas minőségű közlekedési megállóhelytől gyalogló távolságra legyen.** A megközelíthetőség és a 15 perces követési távolság 7-22 óra között minimumfeltétel: A közlekedési eszköz lehet:
 - 1/ gyors közlekedési útvonal (BPR, vasút, komp), a legtávolabbi épületbejárat 500-1000 méteres távolságban van
 - 2/ nem-gyors közlekedési útvonal esetén a ráhordási távolság maximum 5 kilométer, a megállóhely és a gyors közlekedési útvonal távolsága maximum 500 méter
- **legalább két szomszédos gyalogos tömböt érint: melyeket egy vagy több nyilvánosan hozzáférhető gyalogút vagy utca választ el.** A tömbök lehetnek újonnan létrehozott, részben felújítottak vagy korszerűsített nem megfelelő lakótömbök. Elfogadható egy olyan projekt, amely egyetlen, meglévő tömböt két kisebb tömbre bont, új nyilvánosan elérhető gyalogos sétánnyal. Új, nyilvánosság elől elzárt utcák és sétányok elfogadhatók, de naponta legalább 15 órás időtartamra nyitva kell állniuk a nyilvánosság számára.
- **komplett, teljeskörű hozzáférhető gyalogoshálózat:** minden úticél kapcsolódik egymáshoz és az állomásokhoz járműforgalomtól védett, nyilvánosan elérhető gyalogutakkal.

A TOD alkalmazása világszerte

A TOD-alapú fejlesztések közösségi közlekedési eszközöként változatos alternatívák szerepelnek globálisan. A fejlett országokban és ott, ahol erre lehetőség mutatkozik, egyértelműen a kötőpályás közlekedési eszközök alkotják a rendszer gerincét. A kapacitás mellett a fenntarthatóság is indokolja az elektrifikált módok használatát. Az USA, Kanada, a fejlett Távol-Kelet, a forrásokban gazdag Öböl-menti államok vagy a hagyományosan sűrű vasúti és egyéb kötőpályás rendszerrel rendelkező Európában jellemzően ez a megközelítés érvényesül.

Elsősorban Dél-Amerikában jelentős a nagysebességű buszhálózat használata, mint TOD-fővonal. Curitiba (Brazília), Guatemalaváros (Guatemala) vagy Mexikóváros (Mexikó) BRT-hálózatai széles körben ismertek. A buszok külön sávban közlekednek, és a város stratégiai pontjain platformos megállóban állnak meg.

A TOD-rendszer kritikája

A TOD-rendszert talán joggal éri az a vád, hogy olyan alapvető szempontokat sajátít ki, melyek a fenntartható tervezésnél alapvető fontosságúak. A minősítési rendszer szerinti fokozatok elérése valóban költségigényes még abban az esetben is, ha a tervezés folyamán a szempontrendszer elemiét szem előtt tartották. Valóban észrevehető, a TOD-követelmények nagy része azon fejlesztéseknél is előtérben szerepel, melyet fenntarthatónak gondolunk. A

minősítés megszerzése természetesen presztízsertékű, de az élhető városrész működése szempontjából tulajdonképpen lényegtelen. A minősítés hiányában s lehet egy terület fenntartható, egy beavatkozás környezettudatos, átgondolt és hatékony. A TOD rendszerét mégis fontosnak tartottam elemezni annak tükrében, hogy aktívan épít városi szinten a közösségi közlekedésre. A barnamezős fejlesztés/ rehabilitáció jellegéből és céljaiból adódóan nem nélkülözhető a nagy kapacitású, Európában lehetőleg kötöttpályás közösségi közlekedési elemek integrálását.

Budapest helyzete a fentiek tükrében

Budapest és agglomerációja

A szuburbanizáció hatásait a Budapest és agglomerációs térsége közötti kapcsolat is megsínylette. Míg a város népessége csökken, az agglomerációjé növekedik, azonban a Budapest határába települő lakosság jellemzően az adminisztratív határokon belülre jár dolgozni. A napi ingázás jelentős terhet ró a közutakra és rontja a városi terek minőségét. Az elővárosi közlekedés nem képes minőségi alternatívát nyújtani az autóhasználattal szemben, gyakran a városi közlekedéssel való kapcsolatai is hiányosak. Budapest agglomerációja telítődik és ezzel párhuzamos a zöldmezős projektek száma is emelkedik. A települések nem képesek lépést tartani a beáramló lakossággal, jó példa erre az Érden bevezette építési korlátozás. E jelenségen a városi barnamezős területek lakófunkciós fejlesztése, a megfelelő közösségi közlekedési kapcsolatok biztosítása segíthetne.

Kötöttpályás eszközök a fővárosban

Budapesten az alábbi kötött pályás közlekedési eszközök vannak jelen:

- vasút
- metró
- villamos
- trolibusz
- HÉV
- fogaskerekű
- sikló
- libegő

Ezek közül azonban nem mindegyik megfelelő arra, hogy barnamezős területeken TOD-alapú fejlesztés kiszolgáló tranziteszközeivé váljon. A libegő, sikló, fogaskerekű meghatározott és a teljes rendszer szempontjából elenyésző vonalakon közlekednek, valamint kapacitásuk sem megfelelően nagy. A trolibuszok szintén kapacitásuk miatt maximum kiegészítő-ráfordó szerepet játszhatnak, ugyanez áll buszhálózatra. Európában és Magyarországon nem elterjedt a nagysebességű buszhálózat (BRT) alkalmazása, sokkal inkább a kötöttpályás eszközök biztosítják a közlekedésorientált fejlesztések alapját.

Ezen belül bár a budai fonódó villamoshálózat kiépítésével és a jövőbeni villamoshálózatfejlesztésekkel növekszik a közlekedési eszköz városi kapacitása és remélhetőleg kihasználtsága, a villamos nem a legszerencsésebb alternatíva nagy kapacitású rendszerek fő kiszolgáló eszközeként a megállókiosztás sűrűsége miatt.

A vasút, a HÉV és a metróvonalak jelentik az igazi alternatívát. „A TOD-városok jellemzően helyiérdekű vasúthálózatok köré épülnek, szerkezetük relatíve sűrű és kompakt. A kompakt TOD városokra jellemzők a gyalogosan megtehető rövid távolságok. A jó minőségű városi tér számos környezeti előnnyel jár: rövidebb ellátóvezetékekre és kisebb területre van szükség.” (Gehl, 2014.) Ezek közül a vasútvonalak a Magyar Állam tulajdonában vannak, megfelelő karbantartásuk és fejlesztésük állami közfeladat. A budapesti vasúti szakaszok több mint fele felújítandó állapotban van és a város adminisztratív területén a vasúti megállókiosztása néhány példától eltekintve kedvezőtlen. A járatok sűrítése nem lehetséges. (Bede, 2022) A helyzeten valamelyest javít a Déli körvasút projekt. A Duna-alagút projekt azonban legalább hasonló, ha nem nagyobb fontosságú beavatkozás lett volna a vasúti rendszerben. Beláthatatlan idejű leállítása nagy fejlődési lehetőségtől fosztotta meg a rendszert és ezzel a fővárost.

A HÉV-vonalakat a MÁV-HÉV Helyiérdekű Vasút Zrt., míg a metróvonalakat Budapesti Közlekedési Zrt. (100%-os fővárosi tulajdon) működteti. Az elővárosi vasúti rendszer jelenleg szétszabdalt, a megállókiosztás nem a kortárs igényekhez igazodik, a rendszer maga pedig elavult. Bár léteznek fejlesztési tervek a vonalak városközpont alatti összekötésére és átvezetésére (pl. M5 regionális gyorsvasút, Örs vezér téri bekötés), ezek forrásigényes beruházások, melyek sokszereplős egyeztetéseket igényelnek. A metróvonalak tekintetében szintén léteznek fejlesztési tervek (pl.: M1 vonal meghosszabbítása a Rákosrendezőig, M3 kivezetése Káposztásmegyerig, M4 vonal kétirányú – eredeti tervek szerinti meghosszabbítása). Annak ellenére, hogy a nagy kapacitású kötöttpályás közlekedési eszközök rendszere a fővárosban nem a leghatékonyabb, fellelhető olyan barnamezős területek, melyek a Diplomaterv potenciális helyszínéül szolgálhatnak.

Helyszínek – fókusz

A barnamezők elhelyezkedése Budapesten

Az első fejezet szerint a budapesti barnamezős területek döntő hányada az átmeneti zónában található, ahol a vasúti vonalak szintén megtalálhatók, mint az egykori város peremkerületén kiépült ipari termelés és vasúti közlekedés felhagyott használatú területei. Az egykori ipari területek szomszédságában HÉV-vonalak futnak, míg a belvárosi zóna alatti átvezetést a metrórendszer biztosítja. Ezáltal a legnagyobb arányú barnamezős területek rendelkeznek vasúti kapcsolattal – jobban mondva a megfelelő fejlesztések megvalósulása esetén a kötőtpályás közlekedési hálózatba bevonhatóak volnának. Budapesten területi elhelyezkedés szerint az alábbi barnamezős fő zónák találhatóak:

- északi zóna (III., IV., XIII., XV., XVI. kerület)
- keleti zóna (Kőbánya vasúti fővonalai által határolt területek, X., XVI. és a XVIII.)
- déli zóna (IX., XVIII., XX., XXI, a budai oldalon a XI. és XXII. kerület, Csepel (XXI))

A fentiekben bemutatott megfontolások alapján a Diplomatervezés lehetséges helyszínéül két fővárosi alternatívát választottam, melyeket a következőkben összehasonlítok és elemzek azért, hogy megfelelő információ álljon rendelkezésre a végső helyszín kiválasztásához. A területekhez mellékletben csatolom Budapest 2023-as Barnamezős kataszterében szereplő adatlapjait is. Közös jellemzőjük, hogy egyik sem tartozik a főváros slágerterületeinek számító barnamezős zónák közé. Mindkettő kisebb nagyságú terület, azonban jó közösségi közlekedési ellátottsággal bírnak.

Kelenföld vasútállomás és környezet

A kelenföldi vasútállomás az országos vasúti közlekedés és a fővárosi rendszer fontos eleme. Tulajdonképpen a nyugati országrész (kis hányadtól eltekintve) Budapestre tartó szerelvénye és a nyugati, délnyugati nemzetközi vonalak is itt érik el a fővárost. Jelentős közösségi közlekedési hálózattal rendelkezik, a tervek szerint intermodális csomópontként üzemelne. (Ezt a téren és az aluljáróban tapasztalható nagyobb gyaloglási távolságok, az egyes módok megállókiosztásai miatt azonban a tervezettekkel ellentétben nem hatékony.)

A terület tulajdonviszonyai vegyes képet mutatnak. A legnagyobb tulajdonos a Magyar Állam, amely főként a vágányok területét és azok védősávjait bírja. Ezen kívül fővárosi, kerületi, magán és vegyestulajdon található a területen.

A terület bizonyos részén valósulna meg a Diplomaterv, amely fővárosi tulajdonban van. A területen P+R parkoló található, valamint jelentős fejlesztésnek számít a Budapest ONE irodaház. Bármilyen beépítésnél muszáj figyelembe venni az M4-es metró mélyépítésű nyomvonalát. A területen beépítés található (mely jelen információk szerint) üresen áll. Az esetleges terv készítésénél a meglévő magasépülethez való illeszkedés, annak integrálása lehet fő feladat. A terület beépítési jellege (irodaház, kelenföldi lakótelep, Budapest ONE irodaház) elviseli a magas beépítést. Elsősorban lakó és irodafunkciót képzelek el a területen.

Óbuda vasúti megálló és környezet

Az óbudai vasúti megálló az esztergomi vasúti vonalon található. A fővárosi MÁV-hálózatban betöltött szerepe nem jelentős. Közvetlen közösségi közlekedési hálózattal nem rendelkezik, a közelben áll meg a 118-as busz, illetve a 218/848-as buszjárat.

A terület tulajdonviszonyai vegyes képet mutatnak. Közel azonos arányban fővárosi tulajdonú gazdasági társaság tulajdona és magántulajdon, kisebb arányban állami tulajdon található a területen.

A Diplomaterv a terület egészén valósulna meg. Figyelembe vehető/veendő a budapesti fejlesztési tervek közül a Mocsárosdűlőre tervezett beépítés, mint távlati kiegészítő vízió. Szintén távlati célként szerepelhet a területhez dél felé (Bécsi út) kapcsolódó szintén barnamezős besorolású területek megújítása. A terület épületállománya bontható, igény szerint megtartható. A közvetlen környezetben folyik az Aranyhegyi-patak, mely amellet, hogy védendő természeti érték növelheti a terület értékét. A vízionált beépítés alacsony intenzív lakófunkció.

Összehasonlító táblázat

További információt a két terület egymáshoz való viszonyában a 3. sz. táblázatban foglaltam össze.

3.számú táblázat. A leszűkített Diplomaterv helyszínek szempontrendszere (saját táblázat)		
Óbuda vasútállomás és környezete	Szempont	Kelenföld vasútállomás és környezete
Volt téglagyér és környezete	barnamezős kataszteri név	Kelenföldi pályaudvar
„klasszikus” barnamezős terület	Étv. szerinti besorolás	„klasszikus” barnamezős terület
14,9 ha	terület méret	35,9 ha
vegyes	tulajdonviszonyok	vegyes
alulhasznosított (100%)	telekhasználat	alulhasznosított

		használaton kívül közterület
vasút (S72, S76 vonatok)	közösségi közlekedés ellátottság	metró (M4) villamos (1, 19, 49) helyi buszok távolsági buszpályaudvar távolsági autóbushozmegálló (Sasadi út)
van	P+R parkoló	van
Mocsárosdűlő lakóterület fejlesztése (a megállótól északra) + parkfunkció megőrzése	meglévő fejlesztési terv/vízió	nincs
bontható	meglévő épületállomány	bontható/ megtartandó
alacsony intenzív lakóbeépítés hozzá kapcsolódó funkciókkal, déli irányú szintén barnamezős kataszter szerinti területek felé való lehetséges bővülés	elképzelhető beavatkozás (saját vízió)	magas beépítés lakó/ irodafunkcióval

Konklúzió

Budapest jelentős barnamezős területekkel rendelkezik országos és saját területének viszonylatában is. Az eltérő értelmezések azonban sokszor gátjai az egységes beavatkozásnak, melyet valamelyest enyhít a fővárosi barnamezős kataszter dokumentum évenkénti frissítése. Hasonló munka több városban is folyik az országban, de a minőségi és hatékony megújuláshoz részletes és széles körben elérhető adatbázis volna szükséges. A főváros és egyben az ország barnamezői a rendszerváltozás után, zömmel a 90-es évek gazdasági szerkezetváltása és a privatizáció nyomán alakultak ki, elaprózódott és szétszórt tulajdoni viszonyokat teremtve az egykor egységes területeken. Ez további akadályát képezi a megújulásnak. Budapesten a legkiterjedtebb barnamezős területek az átmeneti zónában találhatók, a belváros környezetében gyűrűirányban húzódva Óbudától a pesti oldalon át egészen Budafok-Kelenföldig. Ugyanebben a régióban fut a fővárosi vasúti vágányrendszer jelentős része. Annak ellenére, hogy a metró és HÉV rendszerek nem tökéletesek, e három közlekedési típus gerincét képezheti az olyan városrehabilitációs programoknak, melyek barnaövezetben valósulnak meg, és elveiben a fenntarthatóság jegyében hatékonyságra, ennek aspektusaként hatékony és versenyképes közösségi közlekedésre alapoznak. A barnamezős fejlesztés és a közösségi közlekedés fejlesztés a pozitív példák szerint kéz a kézben járnak.

Budapest is rendelkezik a tanulmányban előtérbe kerülő szempontoknak megfelelő fejlesztési potenciállal, mely a Diplomaterv elkészítésének alapját képezi. A fenntarthatóság egyre inkább rákényszerít arra, hogy tudatosan és felelősségteljes gondolkodjunk nemcsak a hétköznapokban, hanem a tervezőszalon is. Ehhez szeretne hozzájárulni a tanulmány, mely során mélyebben megismertem a barnamezők mibenlétét, a közösségi közlekedés alapú fejlesztés alapelveit. Ez segített, hogy a Diplomaterv helyszínéül két lehetséges, az előzetes elvárásoknak megfelelő lehetséges területet jelöljek ki. A tanulmány remélhetőleg hozzásegít az érzékeny beavatkozás megtalálásához.

Irodalomjegyzék

Állami Számvevőszék: Barnamezős területek elemzése, 2022

Bede Áron: „Értékelési rendszer módszertana egy városfejlesztési terület és egy gyors, közösségi közlekedési létesítmény hatékony kapcsolatáról.” Urbanista szakirányú továbbképzés szakdolgozat, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, 2023

Budapest Barnamezős katasztere, 2023

Dannert Éva: „Terra Incognita. Barnamezők és kezelésük Európában, valamint Magyarországon. PhD értekezés, Pécsi Tudományegyetem 2016

<https://pea.lib.pte.hu/bitstream/handle/pea/23123/dannert-eva-phd-2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Diller, Christian; Eichhorn, Sebastian. „Transit Oriented Development: Eine internationale Literatúrauswertung.” *RWTH Aachen University* 2021.

https://www.academia.edu/80563346/Transit_Oriented_Development_Eine_internationale_Literatúrauswertung

Knowles, Richard D. „Transit Oriented Development in Ciopenhagen, Denmark: from the Finger Plan to Ørestad.” *Journal of Transport Geography*, vol.22. (2012): 251-261.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692312000130>

Kukely György; Barta Györgyi; Beluszky Pál; Győri Róbert. „Barnamezős területek rehabilitációja Budapesten.” *Tér és Társadalom*, XX/1 (2006): 57-71. [utolsó megtekintés: 2024. január 8.]

Meggyesi, Tamás. A 20. század urbanisztikájának útvesztői. Budapest: Terc, 2005. Budapest

Perényi, Imre. Korunk urbanisztikája. Budapest: Műszaki Könyvkiadó, 1979.

Pődör Gergő: „Lineáris városok: az ötlettől a megvalósulásig és tovább.” TDK dolgozat, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, 2023

„*The Finger Plan. A Strategy for the Development of the Greater Copenhagen Area.*” A Dán Környezeti Minisztérium anyaga. <http://www.naturstyrelsen.dk/>

Salat, Serge; Ollivier, Gerald. „*Transforming the Urban Space through Transit-Oriented Development. The 3V Approach*”

<https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/0818e8e4-5463-5102-90c1-6dd9b9df0f39/content>

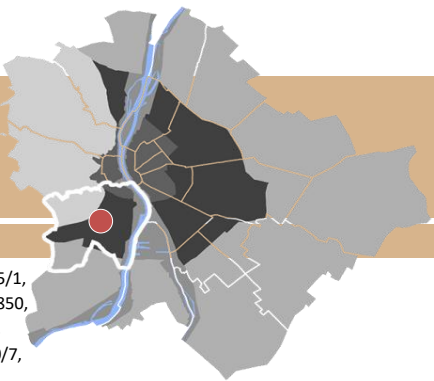
„*TOD Standard.*” Institute for Transportation and Development Policy (ITDP),
<http://www.itdp.org/> (2017)

Mellékletek

Budapest barnamezős katasztere adatlap: Kelenföld vasútállomás (Újbuda)

Budapest barnamezős katasztere adatlap: Volt téglagyár és környezete (Óbuda)

Kelenföldi pályaudvar



XI_02

ÉTV. SZERINTI "KLASSZIKUS" BARNAMEZŐS TERÜLET

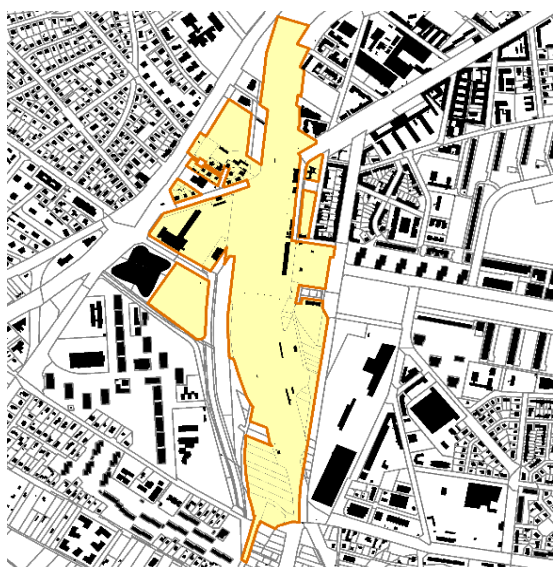
HRSZ: 2810/19, 756/24, 2818/20, 2818/26, 2818/11, 2854/32, 2857, 2856, 2858, 2859, 2862/3, 2863/28, 2868/1, 2877/1, 2876/1, 2847/4, 2875/1, 2846/4, 2869/1, 2879/4, 2846/7, 2870/1, 2845/3, 2871/1, 2883/1, 2878/1, 2872/1, 2874/1, 2818/16, 2863/29, 870, 737/2, 2853, 2852, 2851, 2850, 2849, 2848, 2847/3, 2860/1, 3281, 3280/7, 3280/5, 3280/4, 2813/7, 3275/2, 2813/15, 2813/6, 2810/11, 2813/13, 2810/10, 2813/4, 2810/9, 3274/3, 2796/2, 2802/4, 2802/1, 2802/3, 2804, 2802/2, 2802/5, 2802/6, 2810/14, 2810/15, 2810/5, 2813/5, 2810/17, 2810/18, 2813/11, 2810/7, 2810/8, 2818/24, 2818/25

A HELYSZÍN



Budapest XI. kerülete, a kelenföldi vasútállomás barnamezős területe.

Kelenföld vasútállomás az Összekötő vasúti híd és a Ferencváros rendező-pályaudvar építésével egyidejűleg épült ki. Napjainkban Budapest négy legforgalmasabb vasútállomása közé tartozik. A 4-es metró a budapesti metróhálózatba is közvetlenül bekapcsolja, a metróvonal egyik végállomása itt található. Kelenföld vasútállomáson halad keresztül a Dunántúl felé a vasúti személy- és teherforgalom jelentős része valamint nemzetközi vonatok tartanak innen Bécsbe, Grazba, Münchenbe, Pozsonyba, Prágába, Fiuméba, Velencébe, Zágrábba és Ljubljanába.



1.kép: Üres telek



2. kép: Vágányok



3. kép: Használaton kívüli telkek, üres épületek



4. kép: Állomás épülete

A TERÜLET ADATAI

TELEKCSOPORT TERÜLETE

TELKES SZÁMA

359592 m²

73 db

ALULHASZNOSÍTOTT:

274318 m²

HASZNÁLATON KÍVÜL:

66394 m²

KÖZTERÜLET:

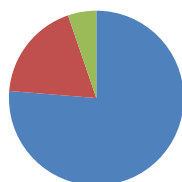
18880 m²

BEÉPÍTETT ALAPTERÜLET

EBBŐLVÉDETT

14379 m²

0 m²



MAGYAR
ÁLLAM

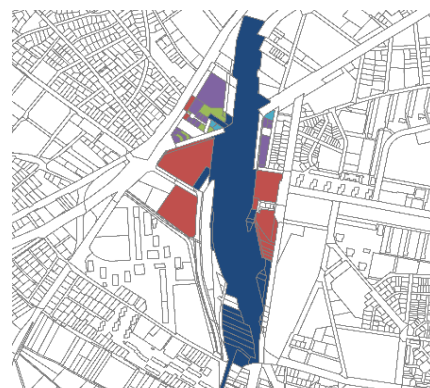
FŐVÁROSI
ÖNK.

KERÜLETI
ÖNK.

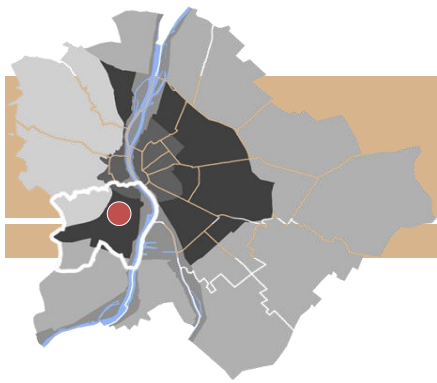
MAGÁN

VEGYES

TULAJDONVISZONYOK



Képek készítése: 2023.08.



Kelenföldi pályaudvar

ÉTV. SZERINTI "KLASSZIKUS" BARNAMEZOS TERÜLET

XI_02

GPS: 47.463470, 19.022338

MEGKÖZELÍTHETŐSÉG

A terület az örmezei oldalon M1-M7 autópálya bevezető szakaszáról, az Etele téri oldalon az Etele út, illetve a Somogyi út, mint II. rendű főutakról érhető el. A városi kötőtpályás kapcsolatot a 4-es metró és a Bartók Béla úti, valamint az Etele úti villamos ad. A Kelenföldi pályaudvar a vasúti átszállást biztosítja. A közlekedési rendszer tervezett fejlesztései közül a területet a Somogyi út továbbvezetése és településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonal kiépítése érinti.

MEGLÉVŐ



TERVEZETT (TSZT)



KÖRNYEZETI KOCKÁZATOK ÉS KÖZMŰ ADOTTSÁGOK

A pályaudvar közelében a Budaörsi út-Péterhegyi út, illetve a Somogyi út mentén létesült ivóvíz főnyomóvezeték. A környéken egyesített rendszerű csatornahálózat épült ki. A villamosenergia-ellátása középvezetékű kábelhálózatról történik és kisnyomású gázhálózattal ellátott területhez tartozik. A szomszédos területek távhőellátása megoldott, a vizsgált terület távhőszolgáltatásba bevonható.

A pályaudvar üzemi és az M1-M7 közös bevezető szakaszának zajterhelése érinti a területet. A potenciálisan talajszennyezett területek közé tartozik, fém-, szénhidrogén-származék és antropogén eredetű szennyezés valószínűsíthető a területen.

ÉRTÉKEK ÉS KORLÁTOZÁSOK

III. párkánymagassági kategória. Műemléki környezet területe. Részben magasház elhelyezésére kijelölt terület (65m). Gyorsvasúti vonal térszín alatti szakaszának védelmi zónája érinti. Ivóvíz elosztóvezetékek és több egyesített rendszerű főgyűjtő- és gyűjtőcsatorna; 10 kV-os földkábel, transzformátor, távhővezeték található; nagyközépnomású gázvezeték üzemel.

KIALAKÍTHATÓ FUNKCIÓK KÖRE



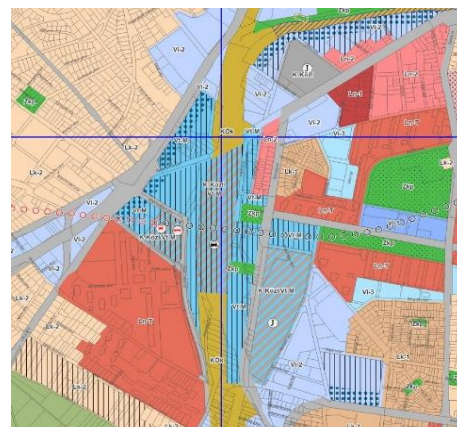
HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK

11/2017. (V.03) XI. ÖK. rendelet a Budapest XI. kerület, Ferencváros-Kelenföld vasútvonal - Budaörsi út - Kőérberki út - Egér út - Andor utca - Galvani út - Duna folyam által határolt terület kerületi építési szabályzatáról

A telekcsoportot a hatályos **TSZT** a következő beépítésre szánt területfelhasználási egységekbe sorolja:

K-Közl	Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület
Vf-M	Mellékközpont területe

TSZT KIVONAT

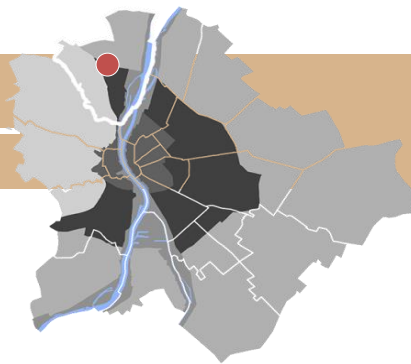


Volt téglagyár és környezete

III_11

ÉTV. SZERINTI "KLASSZIKUS" BARNAMEZŐS TERÜLET

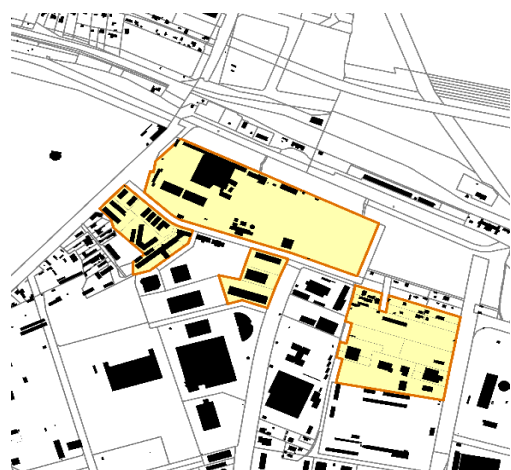
Hrsz.: 19944/9, 19944/7, 19944/8, 19944/6, 19949/3, 19949/2, 19949/1, 19949/6, 19949/7, 19949/8, 19846/2, 19846/3, 19846/4, 19845/2, 19845/3, 19845/4, 19838/8, 19838/7, 19838/9, 19839/1, 19839/3, 19838/3, 19833/4, 19838/1, 19944/11



A HELYSZÍN



Budapest III. kerület, Óbuda - Békásmegyér, Pomázi út - Törökkő utca - Dinamó utca - Kunigunda útja - Áldomás utca - Csillaghegyi út - Bojtár utca - Bécsi út által határolt klasszikus barnamezős terület. Az Óbudai Temető szomszédságában elhelyezkedő terület változatos funkciókkal rendelkezik. Északi részén buszgarázs található, a keleti részén, a Dinamó utca közvetlen környezetében szegényes állapotú épületek állnak. A tömbön belül zsákutcák helyezkednek el, amik felszabdalják az ipari funkcióval rendelkező és a beépítetlen, elhanyagolt területeket. A terület Óbuda - Békásmegyér gazdasági területe, melynek egy része jól működő termelő egység, telephely, de sok a használaton kívüli illetve elhanyagolt raktár épület, illetve a korábbi ipari tevékenységből itt maradt épület. A terület egy része jelentős változással érintett. Az Étv. szerinti definíciónak a telekcsoporton belül a Törökkő - Dinamó utca vonalától délre található terület felel meg elsősorban.



1. kép: Óbudai autóbuszgarázs



2. kép: Gazdasági terület



3. kép: Gazdasági terület



4. kép: Ipari terület

Képek készítése: 2023.08.

A TERÜLET ADATAI

TELEKCSOPORT TERÜLETE

TELKEK SZÁMA

149190 m²

25 db

MAGYAR

ÁLLAM

ALULHASZNOSÍTOTT:

149190 m²

HASZNÁLATON KÍVÜL:

0 m²

KÖZTERÜLET:

0 m²

BEÉPÍTETT ALAPTERÜLET

EBBŐL VÉDETT

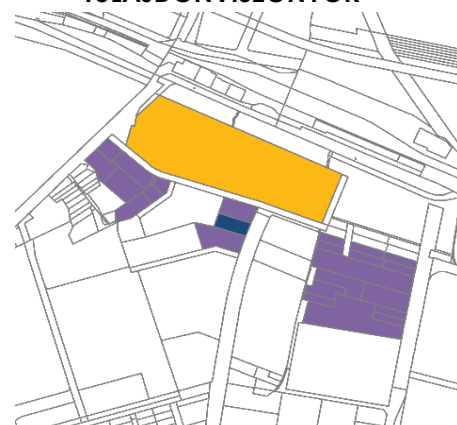
27168 m²

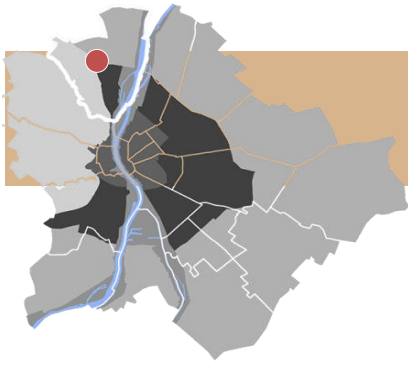
0 m²

MAGÁN

FŐVÁROSI
TUL. GT

TULAJDONVISZONYOK





Volt téglagyár és környezete

ÉTV. SZERINTI "KLASSZIKUS" BARNAMEZŐS TERÜLET

III_11

MEGKÖZELÍTHETŐSÉG

A közúti kapcsolatokat a terület északnyugati részével határos Pomázi út (főút), valamint a Törökkő városrész belső gyűjtő és lakóúthálózata biztosítja. A közösségi közlekedési ellátást alapvetően az autóbushálózat biztosítja, a Budapest - Esztergom vasútvonal Óbuda vasútállomása csak a terület egy részéről érhető el optimális gyaloglási távolsággal. Távlati fejlesztést a Körvasút menti körút, mint I. rendű főút kiépítése jelent.

GPS: 47.566951, 19.031507

MEGLÉVŐ



TERVEZETT (TSZT)



KÖRNYEZETI KOCKÁZATOK ÉS KÖZMŰ ADOTTSÁGOK

A Pomázi út mentén ivóvíz főnyomóvezeték üzemel. A szennyvízelvezetés csak részben biztosított. A villamosenergia-ellátást közép feszültségű kábelhálózat biztosítja. A terület gázellátása nagyközepnyomáson történik. A Pomázi út - Törökkő utca mentén középnyomású gázvezeték is üzemel. A BKV telephelyen kármentesítési eljárás van folyamatban a feltárt talajszennyezettségből kifolyólag.

ÉRTÉKEK ÉS KORLÁTOZÁSOK

A területet nem érintik természeti és épített környezeti korlátozások, valamint nincsenek védett értékek. 120 kV-os távvezeték védőtávolsága és nagyközep-, középnyomású gázvezeték biztonsági övezete érinti a területet. Egyes telkeket ivóvíz elosztóvezeték és elválasztott rendszerű szennyvíz gyűjtőcsatorna érint.

KIALAKÍTHATÓ FUNKCIÓK KÖRE



HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK

Budapest Főváros III. kerület Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat Képviselőtestületének 20/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelete Óbuda-Békásmegyer Építési Szabályzatáról

A telekcsoportot a hatályos **TSZT** a következő beépítésre szánt területfelhasználási egységekbe sorolja:

- Gksz-2** Gazdasági, jellemzően raktározásra és termelésre szolgáló terület
- K-Közl** Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület

TSZT KIVONAT:

