

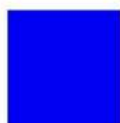


# VECSÉS VÁROS

## ÚJ HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁNAK ÉS SZABÁLYOZÁSI TERVÉNEK ELKÉSZÍTÉSE

*Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területére*

*Trk. 42. § (1) bekezdés szerinti partnerségi egyeztetési dokumentáció  
2021. május*



**URBANITÁS Tervező és Tanácsadó Kft.**

1111 Budapest, Stoczek utca 19. IV. emelet 3.

Telefon: +36-1-466-2018; +36-1-466-4220

E-mail: [urbanitas@urbanitas.hu](mailto:urbanitas@urbanitas.hu)

Web: [www.urbanitas.hu](http://www.urbanitas.hu)

## MEGBÍZÓ



Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető  
Zártkörűen Működő Részvénytársaság  
1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér

## TERVEZŐK



Településrendezési tervező,  
ügyvezető:

Településrendezési  
segédtervező:

Településrendezési tervező:

URBANITÁS Tervező és Tanácsadó Kft.  
1111 Budapest, Stoczek utca 19. IV. emelet 3.  
Tel./fax: +36-1-466-2018; +36-1-466-4220  
E-mail: urbanitas@urbanitas.hu; Web: www.urbanitas.hu

**Vojnits Csaba Ferenc**

okl. településmérnök

Terv. jog.: TT 01-6112

**Bertyák Ágnes**

okl. településmérnök

Vojnits Csaba Ferenc

Bertyák Ágnes

**Pekár Zoltán**

Terv. jog.: TT/1 01-3463

Pekár Zoltán



Felelős tervező,  
közlekedéstervező:

Közlekedéstervező:

FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt.

1024 Budapest, Lövház u. 37.

Tel./fax: +36-1-345-9500; +36-1-345-9550

Web: www.fomterv.hu

**Kiss Károly**

építőmérnök, szakfőmérnök

Terv. jog.: Tkö, KÉ-K, KÉ-L, KÉ-VA

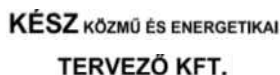
**Beller Roland**

közlekedésmérnök

Terv. jog.: KÉ-KK, KA

Kiss Károly

Beller Roland



Felelős tervező,  
közműtervező:  
Közműtervezők:

KÉSZ Közű és Energetikai Tervező Kft.

1016 Budapest, Naphegy utca 26.

Tel.: +36-1-489-0365; Fax: +36-1-201-4692

Web: www.kesztervezo.hu

**Hanczár Zsoltné**

Terv. jog.: TE, TH, TV

**Hanczár Gábor**

**Tóth Árpád**

Hanczár Zsoltné

Hanczár Gábor

Tájrendezés-, zöldfelületek,  
környezetvédelem:

**Balogh Zsombor**

okl. tájépítésmérnök

Terv. jog.: TK 11-0281; K/1 11-0281

**Bardóczy Sándor**

okl. kert- és tájépítésmérnök

Terv. jog.: TK 01-5126; K/1 01-5126

Balogh Zsombor

Bardóczy Sándor

Az örökségvédelmi témakörök kidolgozása Budapest esetében, a Budapest teljes közigazgatási területére 2015-ben elkészült örökségvédelmi hatástanulmány felhasználásával készült. A tanulmány készítője: Adorjáné dr. Gyuricza Anna – régész, szakértői engedély száma: Sz-56/2008.

Az örökségvédelmi témakörök kidolgozása Vecsés esetében, a Repülőtér hatályos terveinek legutóbbi, 2017-es módosításához elkészült örökségvédelmi hatástanulmány felhasználásával készült. A tanulmány készítője: Archeo-Art Bt. Az elkészítésben részt vettek: Vágner Zsolt, okleveles régész, osz: 459/2002 és Dr. Türk Attila régész, szakértői szám: 2.3.1/575-6/2005

## TARTALOM

### BEVEZETÉS

- A TERVEZÉSI FELADAT INDOKLÁSA
- TERVI ELŐZMÉNYEK
- ÁLTALÁNOS JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET
- ÁLTALÁNOS ELJÁRÁSI SZABÁLYOK
- A REPÜLŐTÉR SPECIÁLIS FEKVÉSÉBŐL ADÓDÓ SAJÁTOS ELJÁRÁSI ELEMEEK

### MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT

#### 1. HELYZETFELTÁRÓ MUNKARÉSZ

- 1.1. A TERVEZÉSI TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE, VÁROSI- ÉS TÉRSÉGI KAPCSOLATAI
- 1.2. A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉNEK VISZONYA A MAGYARORSZÁG ÉS EGYES KIEMELT TÉRSÉGEINEK TERÜLETRENDEZÉSI TERVÉRŐL SZÓLÓ 2018. ÉVI CXXXIX. TÖRVÉNY TARTALMÁVAL
- 1.3. A TERVEZÉSI TERÜLET TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMAINAK VIZSGÁLATA
- 1.4. A TERVEZÉSI TERÜLET TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERTVI ELŐZMÉNYEINEK VIZSGÁLATA
- 1.5. A TERVEZÉSI TERÜLET ÉRINTETTSÉGÉNEK VIZSGÁLATA A SZOMSZÉDOS TELEPÜLÉSEK, VAGY KERÜLETEK HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEI VISZONYLATÁBAN
- 1.6. A TERVEZÉSI TERÜLET TÁRSADALMI ÉS HUMÁNINFRASTRUKTURÁLIS VISZONYAI
- 1.7. A TERVEZÉSI TERÜLET GAZDASÁGI SZEREPE
- 1.8. A TÁJI ÉS TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK VIZSGÁLATA
- 1.9. A ZÖLDFELÜLETI RENDSZER VIZSGÁLATA
- 1.10. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA
- 1.11. KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLATA
- 1.12. KÖZMŰVEK VIZSGÁLATA
- 1.13. KÖRNYEZETVÉDELEM
- 1.14. KATASZTRÓFAVÉDELEM
- 1.15. ÁSVÁNYI NYERSANYAG LELŐHELY
- 1.16. VÁROSI KLÍMA

#### 2. HELYZETFELTÁRÓ ÉS HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

- 2.1. A VIZSGÁLT TÉNYEZŐK ELEMZÉSE
- 2.2. ÉRTÉK- ÉS PROBLÉMATÉRKÉPEK

### ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

#### 3. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLATOK, MÓDOSÍTÁSOK

- 3.1. A TERVEZÉSI KONCEPCIÓ ÉS INDOKLÁSA
- 3.2. EGYSÉGES SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

#### 4. MAGASABB SZINTŰ TERVEKNEK ÉS JOGSZABÁLYOKNAK VALÓ MEGFELELÉS IGAZOLÁSA

- 4.1. AZ MATRT ELŐÍRÁSAINAK VALÓ MEGFELELÉS IGAZOLÁSA
- 4.2. BIOLÓGIAI AKTIVITÁSERTÉK SZÁMÍTÁS
- 4.3. A BUDAPESTI TSZT ÉS FRSZ MEGFELELÉS IGAZOLÁSA A BUDAPESTI TERÜLETFELHASZNÁLÁSI KATEGÓRIÁK VONATKOZÁSÁBAN
- 4.4. AZ OTÉK ALÓLI FELMENTÉSEK SZÜKSÉGESSÉGE ÉS INDOKLÁSA

#### 5. SZAKÁGI ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

- 5.1. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK
- 5.2. KÖZMŰ JAVASLATOK
- 5.3. TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELEM ÉS ZÖLDFELÜLETI JAVASLATOK
- 5.4. KÖRNYEZETVÉDELMI JAVASLATOK

### JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

- Vecsés Város Településszerkezeti Tervének módosítása
- Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér új Helyi Építési Szabályzata

### MELLÉKLETEK

- Örökségvédelmi hatástanulmány - BLFNR Szabályozási tervének módosításához Vecsés területén (Archeo Art. Bt., 2017.)

## BEVEZETÉS



## BEVEZETÉS

### A TERVEZÉSI FELADAT INDOKLÁSA

A Budapest Airport Zrt. (a továbbiakban: BA Zrt.) a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: BLFNR, vagy Repülőtér) területén jelenleg hatályos településrendezési eszközeinek felülvizsgálatát kezdeményezte. A tervezési folyamat a Repülőtér sajátos fekvéséből adódóan, összesen négy helyi önkormányzatot (Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata; Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata, Ecser Nagyközség Önkormányzata és Vecsés Város Önkormányzata) érint, ezért a BA Zrt. a tervezési folyamat során az érintett önkormányzatok teljes bevonására törekszik és egy minden érintett fél által elfogadható terv elkészítését tűzte ki céljául.

A felülvizsgálat elsődleges oka *a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Trk.) átmeneti rendelkezései között, az alábbiak szerint meghatározott 2021. december 31-i véghatáridő, melyet követően a jelenleg hatályos Helyi építési szabályzatok és Szabályozási terv, tovább nem alkalmazhatók.

A Trk. 46. § (1) bekezdése a fővárosi kerületek tekintetében az alábbiakat tartalmazza:

*„A fővárosi kerület esetében, a 2012. december 31-én hatályban lévő, valamint a 2014. június 30-ig elfogadott településrendezési eszköz, továbbá a (2) bekezdés a) pontja és b) pont ba) alpontja szerint módosított településrendezési eszközök - az OTÉK 2012. augusztus 6-án hatályos településrendezési követelményeinek és jelmagyarázatának, valamint a Fővárosi Szabályozási Kerettervről és a Budapesti Városrendezési és Építési Szabályzatról szóló fővárosi közgyűlési rendelet figyelembevételével - **2021. december 31-ig** alkalmazható.”*

A Trk. 45. § (1) bekezdése a vidéki települések tekintetében az alábbiakat tartalmazza:

*„A 2012. december 31-én hatályban lévő, valamint az OTÉK 2012. augusztus 6-án hatályos településrendezési követelményeinek és jelmagyarázatának figyelembevételével elkészített és elfogadott településrendezési eszköz **2021. december 31-ig** alkalmazható.”*

A Trk.-ban korábban, a tervezés megkezdésének időpontjában meghatározott 2019. december 31-i véghatáridő kapcsán meg kell említeni, hogy a *Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről* szóló 2018. évi CXXXIX. törvény módosító rendelkezései között található 100. § (13) bekezdésének d) pontja 2019. január 2-i hatállyal módosította az *épített környezet alakításáról és védelméről* szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 60. § (8) bekezdését, az alábbiak szerint:

*„(8) A településrendezési eszközök 2013. január 1-je és **2021. december 31-e** közötti készítésére és módosítására a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló kormányrendelet átmeneti rendelkezéseit kell alkalmazni.”*

A módosítás alapján, a jogszabályok közti jogharmonizáció keretében várható volt a Trk. szerinti véghatáridő 2021. december 31-i dátumra való módosulása, ami a 269/2019. (XI.19.) Korm. rendelet értelmében meg is történt. Ennek hiányában átmenetileg egy részletesen nem szabályozott állapot jött volna létre a Repülőtér területén, melyben építési engedélyezési eljárás csak az Étv. 18. § (2) bekezdése szerint lett volna kezdeményezhető, de a BA Zrt. egyértelmű célja ezen állapot elkerülése volt.

Ennek okán a BA Zrt. eredeti céljával azt tűzte ki, hogy a hatályos jogszabályi környezetbe illeszkedő, új településrendezési eszközei lehetőleg az eredeti 2019. december 31-i határidő betartásával kerüljenek elkészítésre. Ezt azonban – többek között – a 2019. évben lezajló önkormányzati választások miatt nem sikerült végrehajtani, de az előkészítő munkálatok megkezdődtek, így azok várhatóan lehetővé teszik majd a módosítási folyamatok 2021-ben történő lezárását, immár a megváltozott 2021. december 31-i véghatáridőnek is megfelelően.

## TERVI ELŐZMÉNYEK

A Repülőtér területén érvényben lévő Szabályozási tervet eredetileg az érintett önkormányzatok együtt készítették, de külön-külön fogadták el. Az önkormányzatok a saját közigazgatási területükre eső részeket az eredeti elfogadás óta saját tervrendszerükbe illesztették, illetve bizonyos esetekben módosították is, így jelenleg az egyes közigazgatási egységek területén az alábbi hatályos rendeletek vonatkoznak a BLFNR területére:

- Budapest Főváros XVIII. kerület, Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata területén: *Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének 60/2006. (IX.12.) ök. rendeletével elfogadott Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzata* - a Repülőtér XVIII. kerületbe eső részét a rendelet 19. számú szabályozási tervlapja tartalmazza;
- Vecsés Város Önkormányzata területén: *Vecsés Város Önkormányzata Képviselő-testületének 2/2005. (I.18.) számú rendelete Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Szabályozási Tervéről* (módosítva: 9/2010. (III. 26.) és a 9/2017. (IV.26.) önk. rendelettel);
- Ecser Nagyközség Önkormányzata területén: *Ecser Nagyközség Önkormányzata Képviselő-testületének 19/2004. (XI.11.) számú rendelete Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Szabályozási tervének jóváhagyásáról.*
- Kivételt képez Budapest Főváros XVII. kerület, Rákosmente Önkormányzatának területe, mivel itt jelenleg nincs hatályos jóváhagyott terveszköz a Repülőtér területére. Korábban Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata Képviselő-testületének 12/2014. (VI.30.) ök. rendeletével elfogadott Integrált Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzata volt érvényben, de Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata Képviselő-testületének 20/2019. (VII.9.) ök. rendeletével elfogadott Kerületi Építési Szabályzata (KÉSZ) a korábbi tervet hatályon kívül helyezte, ugyanakkor az új KÉSZ-ben a Repülőtér területe szabályozás alá nem vont területként szerepel.

Jelen dokumentáció a felsorolt terveszközök felülvizsgálatára épülő új, a Repülőtér teljes területén egységes terv készítését célozza, melyet a hatályos jogszabályi környezetben, külön-külön kell majd jóváhagyni az egyes érintett önkormányzatok területén. A korábbi elképzelésekkel ellentétben, a

dokumentációban - Budapest Főváros területén - Budapest Főváros Településszerkezeti tervének (TSZT) és a Fővárosi Rendezési Szabályzatnak (FRSZ) módosítása nem tervezett, a hatályos TSZT és FRSZ tartalmát adottságnak tekintjük.

#### ÁLTALÁNOS JOGSZABÁLYI KÖRNYEZET

A tervezési feladat többek között az *épített környezet alakításáról és védelméről* szóló 1997. évi LXXVIII. törvény, az *országos településrendezési és építési követelményekről* szóló 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet, a *településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* szóló 314/2012. (IX.8.) Korm. rendelet, a *környezet védelmének általános szabályairól* szóló 1995. évi LIII. törvény és a *kulturális örökség védelméről* szóló 2001. évi LXIV. törvény tartalmi követelményekre vonatkozó rendelkezéseinek figyelembevételével készült.

#### ÁLTALÁNOS ELJÁRÁSI SZABÁLYOK

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér fejlesztésére irányuló beruházások megvalósításával összefüggő közigazgatási hatósági ügyek kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok köréről szóló 181/2016. (VII. 1.) Korm. rendelet a Repülőtér területén tervezett beruházások jelentős részét kiemelt jelentőségűvé nyilvánítja, így ezek a *nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről* szóló 2006. évi LIII. törvény hatálya alá tartoznak. Emiatt a településrendezési eszközök módosítása a Trk. 42. § szerinti tárgyalásos eljárás keretében történhet, melyre a Trk. 32. § (6) bek. a) pontja ad felhatalmazást:

*„A településrendezési eszköz egyeztetése tárgyalásos eljárás szerint történik, amennyiben a településrendezési eszköz készítése vagy módosítása a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló törvény hatálya alá tartozó ügy tárgyát képező építési beruházás megvalósítása miatt indokolt.”*

#### A REPÜLŐTÉR SPECIÁLIS FEKVÉSÉBŐL ADÓDÓ SAJÁTOS ELJÁRÁSI ELEMEL

2018. március 9-én Budapest Főváros Kormányhivatala Állami Főépítész Irodájában előzetes egyeztetésre került sor, melyen részt vett a budapesti és a Pest megyei állami főépítész is. Az egyeztetés célja az volt, hogy a tervkészítésre és az egyeztetési eljárásra vonatkozó javaslatokat, elvárásokat az érintettek előzetesen tisztázzák, tekintettel arra, hogy a Repülőtér négy önkormányzat közigazgatási területét érinti és a tervezés két állami főépítész illetőségi körébe tartozik. A megbeszélés eredménye az alábbiak szerint foglalható össze:

- A Repülőtér teljes területére készülő új településrendezési terveket egységes megalapozó vizsgálatok, alátámasztó munkarészek és szabályozási koncepció alapján kell elkészíteni, tekintettel arra, hogy a Repülőtér egy elkülönülő, sajátos szabályozást kívánó településszerkezeti egységet képez.
- A BA Zrt. saját költségén elkészítteti az érintett önkormányzatok területére vonatkozó terveket, mely tervek véleményezését követően az önkormányzatok lefolytatják a partnerségi egyeztetést

(a helyi partnerségi egyeztetés szabályairól szóló rendeleteik szerint) és kezdeményezik az illetékes állami főépítésznél a tárgyalásos államigazgatási eljárás lefolytatását. A tárgyalásos eljárást az illetékes állami főépítések egyszerre (egy időben és helyen) kívánják lefolytatni.

A 2018-as egyeztetés óta Budapest Főváros Kormányhivatala Állami Főépítésének személye megváltozott, de a korábbi megbeszélés eredményét az új Főépítéssel is egyeztettük.

Az érintett önkormányzatokkal történt előzetes egyeztetések alkalmával az is tisztázásra került, hogy az egyes önkormányzatok technikailag milyen módon kívánják elkészíttetni a saját részterületeikre vonatkozó új településrendezési eszközöket:

- **Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzatának** új Kerületi Építési Szabályzata – mely 2019. augusztus 9.-én lépett hatályba - a Repülőtér XVII. kerületi részterületére nem terjed ki, abban a Repülőtér területe szabályozás alá nem vont területként jelölt, így a tervezési feladat a hatályos KÉSZ módosítása, kiterjesztve annak hatályát a Repülőtér területére, az egységes szabályozási koncepció alapján;
- **Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata** területén folyamatban van egy új Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) készítése, ami ebben a kerületben sem terjed ki a Repülőtér XVIII. kerületi részterületére. Itt a tervezési feladat egy önálló KÉSZ készítése a Repülőtér területére az egységes szabályozási koncepció alapján;
- **Vecsés Város Önkormányzata** területén a Településszerkezeti terven nem szükséges a területfelhasználás módosítása, de a Településszerkezeti terv egyéb elemeinek felülvizsgálata indokolt, míg szabályozási szinten a Repülőtér területére új, önálló Szabályozási terv és Helyi Építési Szabályzat készül, az egységes szabályozási koncepció alapján;
- **Ecser Nagyközség Önkormányzata** területén a hatályos Településszerkezeti terv és Helyi Építési Szabályzat szintén felülvizsgálat alatt áll. Az önkormányzattal és a tervek felülvizsgálatát végző tervezőkkel folytatott egyeztetések értelmében a Településszerkezeti terv tartalmában - a Repülőtér vonatkozásában - nem szükséges módosítás. Szabályozási szinten a Repülőtér területére új, önálló Szabályozási terv és Helyi Építési Szabályzat készül, az egységes szabályozási koncepció alapján.

Jelen dokumentáció a Repülőtér teljes területére készült egységes vizsgálati és alátámasztó munkarészeket, valamint Vecsés város hatályos településrendezési terveinek módosítását célzó jóváhagyandó munkarészeket tartalmazza.

## MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT

A megalapozó vizsgálat a Repülőtér teljes területére, az érintett összes közigazgatási területet egységesen vizsgálva készült el.

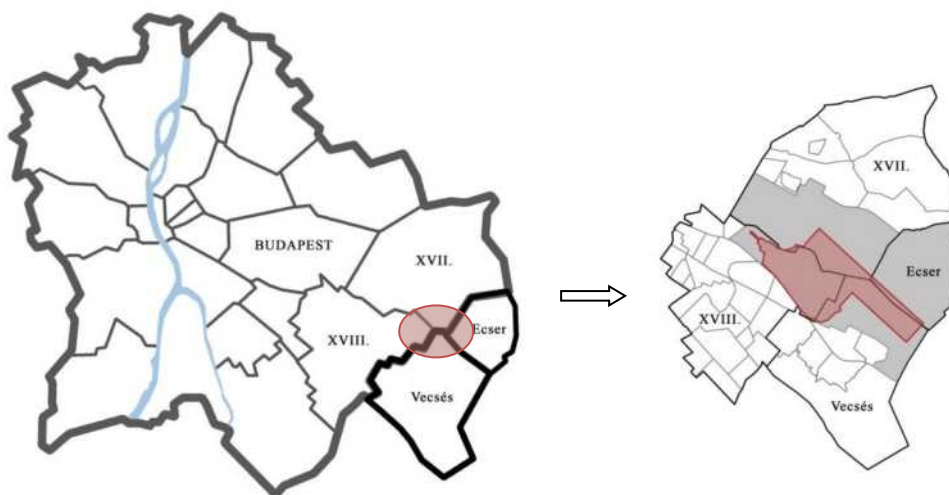
## 1. HELYZETFELTÁRO MUNKARÉSZ

### 1.1. A TERVEZÉSI TERÜLET ELHELYEZKEDÉSE, VÁROSI- ÉS TÉRSÉGI KAPCSOLATAI

#### 1.1.1. A TERVEZÉSI TERÜLET LEHATÁROLÁSA ÉS ELHELYEZKEDÉSE

A Repülőtér teljes területének sajátossága, hogy összesen négy közigazgatási területre esik:

- Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata;
- Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc - Pestszentimre Önkormányzata;
- Vecsés Város Önkormányzata;
- Ecsér Nagyközség Önkormányzata



A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér elhelyezkedése a Főváros, Vecsés és Ecsér területén

A tervezési terület a Repülőtér – földhivatali nyilvántartás szerinti - területe. A Repülőtér területe



A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér elhelyezkedése

Budapesten beépítésre szánt különleges repülőtér területbe, légi közlekedési területbe és kisebb foltokat érintően erdőterületbe sorolt. Vecsésen a Repülőtér teljes területe beépítésre szánt különleges repülőtér területfelhasználási kategóriába sorolt. A tervezési terület Ecserre eső része közlekedési területként értelmezhető, melyen a „Repülőtér területe” felirat olvasható.

A Repülőtérteret északról és nyugatról főként erdők, dél-nyugatról és délről – közúti és vasúti közlekedési területek által elhatárolt módon - kertvárosias lakóterületek, gazdasági területek és vegyes területek, míg keletről főként tervezett gazdasági területek határolják. A tényleges területhasználatot tekintve elmondható, hogy a Repülőtértől északra és keletre eső területek nagy része beépítetlen. Ezeken a területeken jelenleg erdő-, vagy mezőgazdasági hasznosítás jellemző.



### 1.1.2. A TERVEZÉSI TERÜLET VÁROSI ÉS TÉRSÉGI KAPCSOLATAI

A tervezési terület három település határán helyezkedik el (Budapest – Vecsés – Ecsér). A különleges repülőtéri funkcióból adódóan a terület elhelyezkedése nem számít súlypontinak, de lévén az ország 1. számú és egyben legnagyobb repülőtéréről beszélünk, jelentőségét tekintve kiemelt településszerkezeti szereppel bír:

„A létesítmény működése Budapest és Pest megye – mint az Európai Unió egyik metropolisztársága – számára kiemelten fontos közlekedési szerepet tölt be.” (TSZT)

A Repülőtér megközelítése közúton és tömegközlekedéssel egyaránt lehetséges. A Repülőtér területétől dél-nyugatra fut a Ferihegyi Repülőtérre vezető út, mely elsőrendű főútvonal és melynek az 1-es Terminál és a Határ úti csomópont közti szakasza, zárt pályájú főútként kialakított. Alternatív megközelítési lehetőséget biztosít az Üllői út is, mely Vecsés határában csatlakozik a Ferihegyi Repülőtérre vezető útba. A környező települések az M4 jelű gyorsforgalmi úton és a 4 számú első rendű főútvonalon keresztül érhetőek el, illetve szintén ezen a nyomvonalon csatlakozhatunk az M0-ás gyorsforgalmi útba és ezzel az országos közúthálózati rendszerbe is A repülőtéri terminálokat jelenleg az M4-es útról leágazó településszerkezeti jelentőségű gyűjtőúton lehet megközelíteni.

Tömegközlekedéssel a belváros és Kőbánya-Kispest felől a 100E és 200E jelzésű buszokkal érhető el a terület, melyek a Ferihegyi Repülőtérre vezető úton és a 4-es számú főúton (M4 gyorsforgalmi úti szakaszon is) közlekednek.

Kötőtpályás tömegközlekedéssel (100a.-100. sz. vasútvonal) a Repülőtér utasforgalmi 2A és 2B Termináljai nem, csak a ma már utasforgalmat nem bonyolító 1-es Terminál épülete és a Ferihegyi Repülőtérre vezető út menti - kapcsolódó funkciókat kiszolgáló - területek közelíthetők meg, a tervezési területtől dél-nyugatra található Szemeretelep és Ferihegy vasútállomás segítségével.

A Repülőtér – egyedi funkciójából adódóan - „nemzetközi intermodális csomópont” szerkezeti szerepet tölt be.



### A tervezési terület városi és térségi kapcsolatai



## 1.2. A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉNEK VISZONYA A MAGYARORSZÁG ÉS EGYES KIEMELT TÉRSÉGEINEK TERÜLETRENDEZÉSI TERVÉRŐL SZÓLÓ 2018. ÉVI CXXXIX. TÖRVÉNY TARTALMÁVAL

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 alapján az új törvény hatálybalépését követően indult eljárásokban az új törvény rendelkezéseit kell alkalmazni, így jelen eljárásban is.

Az **MATrT 2. melléklete – Az Ország Szerkezeti Terve** alapján: a Repülőtér területe majdnem teljes egészében települési térségbe sorolt. Ez alól csak az 1-es futópálya északnyugati végénél lévő kisebb, vegyesen mezőgazdasági és erdőgazdálkodási térségbe sorolt terület, a XVII. és XVIII. kerületek határára eső mezőgazdasági térségbe sorolt terület, illetve a vízvezető csatornák mentén jelölt vízgazdálkodási térségbe sorolt területek jelentenek kivételt.



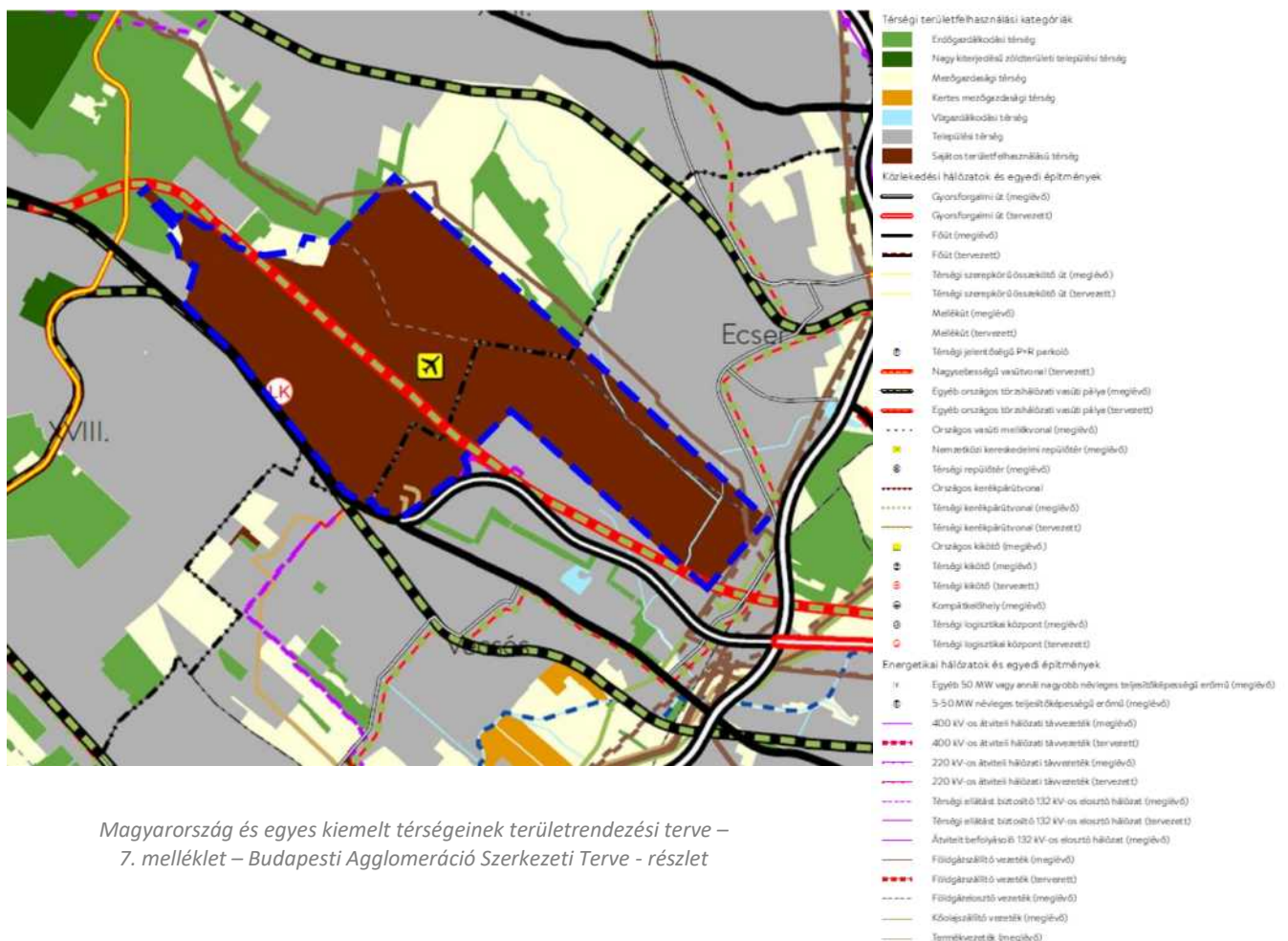
Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési terve – 2. melléklet – Az Ország Szerkezeti Terve – részlet

A közlekedési hálózatok és egyedi építmények közül több is érinti a vizsgált területet. A Repülőtér meglévő nemzetközi kereskedelmi repülőtérként ábrázolt. A területet nyugat-kelet irányban egy tervezett, egyéb országos törzshálózati vasúti pálya szeli át, mely Üllő települést elhagyva tervezett nagysebességű vasútvonalként folytatódik. A terület déli és dél-nyugati határait főútvonal (Ferihegyi Repülőtérre vezető út), és egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (100a. sz.) kíséri, míg dél-keleti területei mentén meglévő gyorsforgalmi út (4-es út, M0 jelű gyorsforgalmi út) fut. A 4-es út Üllő területén tervezett gyorsforgalmi útként ábrázolt.

Az energetikai hálózatok és egyedi építmények közül a vizsgált terület déli részét termékvezeték érinti. Keleti és északi határában földgázszállító vezeték nyomvonala, míg keleten kőolajszállító vezeték fut.

Az **MATrT 7. melléklete – Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve** alapján: a Repülőtér területe majdnem teljes egészében sajátos területfelhasználású térségbe sorolt (Az Ország Szerkezeti Terve szerint: települési térség). Ez alól csak - az Ország Szerkezeti Tervével összhangban ábrázolt - kisebb területek jelentenek kivételt (erdőgazdálkodási térségi, mezőgazdasági térség, vízgazdálkodási térség területei).

A közlekedési hálózatok, egyedi építmények és az energetikai hálózatok, illetve egyéb építmények vonatkozó jelölései gyakorlatilag megegyeznek az Ország Szerkezeti Tervén ábrázolt elemekkel.



A tervlapok elemzése alapján az MATrT alábbi előírásai vonatkoznak a Repülőtér területére:

Az **MATrT 11. § a)** pontja alapján:

*„az erdőgazdálkodási térségben az erdőterület területfelhasználási egységet a térséget lefedő erdők övezetére vonatkozó szabályok szerint, valamint az erdőtelepítésre javasolt terület övezetére vonatkozó szabályok figyelembevételével kell lehatárolni”*

Az **MATrT 11. § b)** pontja alapján:

*„a mezőgazdasági térség területének legalább 75%-át elsődlegesen a mezőgazdasági terület települési területfelhasználási egységbe kell sorolni, a fennmaradó rész természetközeli terület, - nagyvárosias lakóterület és vegyes terület kivételével - beépítésre szánt terület vagy különleges honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület területfelhasználási egységbe sorolható”*

Az **MATrT 11. § c)** pontja alapján:

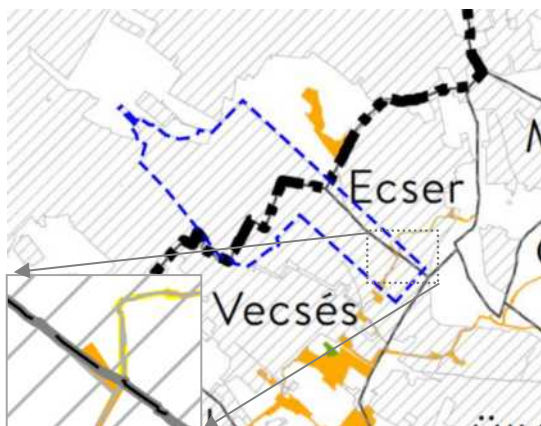
*„a vízgazdálkodási térség területét - e törvény hatálybalépését megelőzően már jogszerűen kijelölt beépítésre szánt területek kivételével - vízgazdálkodási terület, vízgazdálkodási célú erdőterület, vízgazdálkodási célú mezőgazdasági terület, természetközeli terület, továbbá különleges honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célú terület vagy honvédelmi célú erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni, és a működési területével érintett vízügyi igazgatási szervvel egyeztetve kell pontosítani;*

Az **MATrT 11. § e)** pontja alapján:

*„a sajátos területfelhasználású térség területét a terület tervezett felhasználásának megfelelően honvédelmi, különleges, közlekedési, erdő-, gazdasági vagy intézményterület települési területfelhasználási egységbe kell sorolni.”*

Mivel a Repülőtér budapesti területén a hatályos TSZT, illetve Ecser területén a hatályos TSZT módosítása nem tervezett, Vecsés területén pedig a tervezett TSZT módosítás keretében a hatályos terv szerinti területfelhasználási kategória határa nem változik, vagyis minden önkormányzat esetében a hatályos területfelhasználási kategóriákhoz illesztjük a terveket, így az előírások részletesebb vizsgálatára nincs szükség.

Az **MATrT 3. mellékleteinek vizsgálata**



Az **MATrT 3/1. melléklete – Ökológiai hálózat magterületének övezete, az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának és az ökológiai hálózat pufferterületének övezete** című tervlap alapján az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete a tervezési terület dél-keleti részét érinti, a Maglódi (17. számú) – csatornát követve (narancssárga). Ecseren a csatornát az ökológiai hálózat pufferterületének övezete (citromsárga) is kíséri.

**Az MATrT 26. § alapján:**

„(1) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében - kivéve, ahol az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve vagy a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve települési térséget határoz meg - csak olyan megyei területfelhasználási kategória és megyei övezet, valamint a településrendezési eszközökben olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat magterülete és az ökológiai hálózat ökológiai folyosója természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem veszélyezteti.

(2) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki, kivéve, ha

a) a települési területet az ökológiai hálózat ökológiai folyosó, vagy az ökológiai hálózat magterület és az ökológiai hálózat ökológiai folyosó körülzárja, továbbá

b) a kijelölést más jogszabály nem tiltja.”

**Az MATrT 27. § alapján:**

„(1) Az ökológiai hálózat puffterületének övezetében - kivéve, ahol az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve vagy a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve települési térséget határoz meg - csak olyan megyei területfelhasználási kategória és megyei övezet, valamint a településrendezési eszközökben olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat magterülete, ökológiai folyosója és puffterülete övezetek természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem veszélyezteti.

(2) Az ökológiai hálózat puffterületének övezetében - a (3) bekezdésben meghatározott feltétel kivételével - a településszerkezeti terv beépítésre szánt területet csak abban az esetben jelölhet ki, ha az a szomszédos magterület vagy ökológiai folyosó természeti értékeit, biológiai sokféleségét, valamint táji értékeit nem veszélyezteti.

(3) Az ökológiai hálózat puffterületének övezetében, ahol az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve vagy a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve települési térséget határoz meg, beépítésre szánt terület a (2) bekezdésben meghatározott feltételektől függetlenül is kijelölhető.”

**Az MATrT 44. § alapján:**

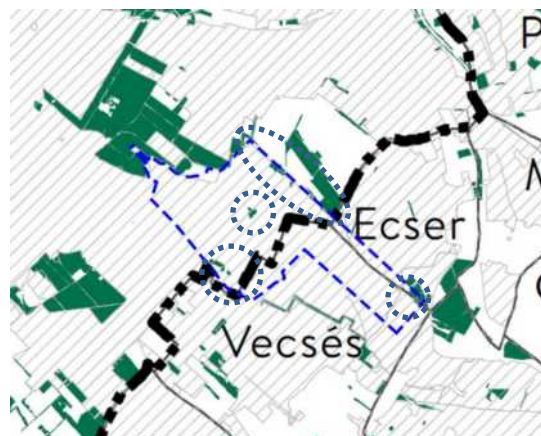
„(1) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete tekintetében a 26. § szerinti övezeti előírások alkalmazása mellett alkalmazandó, hogy a településrendezési eszközökben a település közigazgatási határához 200 méternél közelebb lévő ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében - kivéve, ahol a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve települési térséget jelöl - új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki.

(2) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében új beépítésre szánt terület a 26. § (2) bekezdésében meghatározott feltételeken túl akkor is kijelölhető, ha az övezetben a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve települési térséget jelöl.”





Az **MATrT 3/2. melléklete** – **Kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete** nem érinti a Repülőtér területét.



Az **MATrT 3/3. melléklete** – **Erdők övezete** több ponton is érinti a Repülőtér területét.

Az **MATrT 29. §** alapján:

*„Az erdők övezetébe tartozó területeket az adott településnek a településrendezési eszközében legalább 95%-ban erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolnia. Az e törvény hatálybalépését megelőzően kijelölt beépítésre szánt területek, valamint az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott területek, továbbá az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve, valamint a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve által kijelölt települési térség területein lévő erdők övezetének területét a számításnál figyelmen kívül kell hagyni.”*

Az **MATrT 3/4. melléklete** alapján egész Budapest területe *„világörökségi és világörökségi várományos területek által érintett település”*, mely övezet pontos területét az MATrT 31. § (1) bekezdésének értelmében, a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni. Ecser és Vecsés területe nem érintett az övezet által.

Az **MATrT 3/5. melléklete** alapján egész Budapest területe *„honvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett település”*, mely övezet pontos területét az MATrT 32. § (1) bekezdésének értelmében, a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni. Ecser és Vecsés területe nem érintett az övezet által.

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.

A Repülőtér területét a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet (a továbbiakban: **MR.**) alábbi mellékletei érintik:

- 4. melléklet - A vízminőség-védelmi terület övezete (Vecsés és Ecser teljes területét lefedi, Budapestet és azon belül a Repülőtér területét érinti)
- 7. melléklet - Ásványi nyersanyagvagyon övezete (Budapest, Vecsés és Ecser teljes területét lefedi)
- 9. melléklet - Földtani veszélyforrás terület övezete (Budapest teljes területét lefedi)

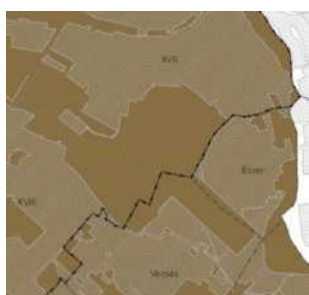


**Az MR. 5. §-a szerint:**

„(1) A vízminőség-védelmi terület övezetében keletkezett szennyvíz övezetből történő kivezetéséről és az övezeten kívül keletkezett szennyvizek övezetbe történő bevezetéséről, illetve a szennyvíz övezeten belüli kezelésének feltételeiről a megye területrendezési tervében rendelkezni kell.

(2) A vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédellel érintett területeket. A kijelölt vízvédellel érintett területekre vonatkozó egyedi szabályokat a helyi építési szabályzatban kell megállapítani.

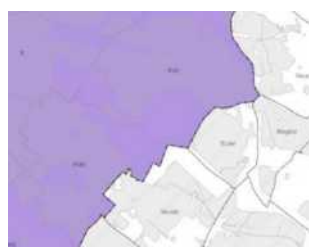
(3) A vízminőség-védelmi terület övezetében bányászati tevékenység folytatása a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó előírások alkalmazásával engedélyezhető.”



**Az MR. 8. §-a szerint:**

„(1) Az ásványi nyersanyagvagyon övezetét a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.

(2) Az (1) bekezdés szerinti területen, a településrendezési eszközökben csak olyan területfelhasználási egység, építési övezet vagy övezet jelölhető ki, amely az ásványi nyersanyagvagyon távlati kitermelését nem lehetetleníti el.”



**Az MR. 11. §-a szerint:**

„(1) A földtani veszélyforrás terület övezetében a földtani veszélyforrással érintett terület kiterjedését a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.

(2) Az (1) bekezdés szerinti területen új beépítésre szánt terület csak akkor jelölhető ki, ha ahhoz a bányafelügyelet a településrendezési eszközök egyeztetési eljárása során adott véleményében hozzájárul.

(3) A beépítés feltételeit a bányafelügyeleti hatáskörben eljáró illetékes fővárosi és megyei kormányhivatal hozzájárulásával kell meghatározni.”



### 1.3. A TERVEZÉSI TERÜLET TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMAINAK VIZSGÁLATA

A tervezési területre – a többszintű önkormányzati rendszer, valamint a fejlesztési tervek egymásra épülése miatt - több fővárosi, kerületi, illetve - Ecser és Vecsés tekintetében - önálló települési szintű fejlesztési dokumentum fogalmaz meg elvárásokat, elképzeléseket.

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (továbbiakban: Étv.) szerint:

*„A településfejlesztési koncepció hosszú távra rendszerbe foglalja az önkormányzat településfejlesztési szándékait, ennek keretében a területi adottságok és összefüggések figyelembevételével meghatározza a település jövőképét, javaslatot tesz a helyi környezet, társadalom, gazdaság és az infrastruktúra átfogó fejlesztésére, a műszaki, az intézményi, valamint a táji, természeti és ökológiai adottságok fenntartható hasznosítására. A településfejlesztési koncepcióban foglaltakat a települési önkormányzat döntéseiben érvényesíti.”*

*„Az integrált településfejlesztési stratégia a rendelkezésre álló és bevonható források ismeretében meghatározza a településfejlesztési koncepcióban meghatározott célok megvalósítását egyidejűleg szolgáló beavatkozásokat, programokat, továbbá a megvalósítás eszközeit és nyomon követését.”*

#### 1.3.1. BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMAINAK VIZSGÁLATA A TERVEZÉSI TERÜLET VONATKOZÁSÁBAN

A vizsgált hatályos fővárosi településfejlesztési dokumentumok:

- Budapest 2030 Hosszú távú Városfejlesztési Koncepciója (továbbiakban: Budapest 2030)
- Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2020 (továbbiakban: BP ITS 2020)

A Főváros hatályos hosszú távú városfejlesztési koncepciója Budapest teljes közigazgatási területére kijelöli a településfejlesztés irányait. A Budapest 2030 a 767/2013. (IV.24.) Főv. Kgy. határozattal került elfogadásra, mely dokumentum előírja a 2030-ig elérendő hosszú távú célokat. A Budapest 2030-hoz kapcsolódó középtávú program, a Főváros stratégiai programja, Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2020 néven készült el. A dokumentumot a 160/2016. (II.17.) Főv. Kgy. határozattal hagyta jóvá a Fővárosi Közgyűlés.

##### 1.3.1.1. BUDAPEST 2030

A koncepció négy átfogó célt határoz meg, amelyek Budapest értékeire és sokszínűségére alapozva határozzák meg azokat az irányokat, melyek az integrált fejlesztési elvek érvényesülése mellett, Budapest jövőjének fejlesztési alapjait képezik. Ezen (átfogó) célok a következők:

- Budapest az európai városhálózat erős tagja,
- Érték- és tudásalapú fenntartható gazdaság,
- Harmonikus, sokszínű városi környezet,
- Javuló életminőség, harmonikus együttélés.

A koncepció az alábbi jövőképet fogalmazza meg:

*„Budapest élhető és vonzó, egyedi karakterű főváros, az ország és a várostérség innovatív gazdasági és kulturális központjaként az európai városhálózat megbecsült tagja.”*

A dokumentum 17 célt fogalmaz meg, melyek meghatározása 3 szemléleti alapvetés – élhetőség, fenntarthatóság, esélyegyenlőség – és a 4, fent már említett átfogó cél segítségével történik. Egy-egy cél akár több átfogó célt is szolgálhat. A célokat összefoglaló táblázat:

| C É L O K |                                                               | ÉLHETŐSÉG, FENNTARTHATÓSÁG, ESÉLYEGYENLŐSÉG ERŐSÍTÉSE<br>A NÉPESSÉGMEGTARTÁS ÉRDEKÉBEN |                                                           |                                                |                                                    |
|-----------|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
|           |                                                               | BUDAPEST AZ<br>EURÓPAI<br>VÁROS-<br>HÁLÓZAT ERŐS<br>TAGJA                              | ÉRTÉK- ÉS<br>TUDÁSALAPÚ,<br>FENN-<br>TARTHATÓ<br>GAZDASÁG | HARMONIKUS,<br>SOKSZÍNŰ<br>VÁROSI<br>KÖRNYEZET | JAVULÓ<br>ÉLETMINŐSÉG,<br>HARMONIKUS<br>EGYÜTTÉLÉS |
| 1.        | Kezdeményező városfejlesztés                                  | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 2.        | Partnerség – a jövő közös tervezése a térségben és országosan | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 3.        | Egységes Budapest                                             | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 4.        | Budapest nemzetközi és európai szerepkörének erősítése        | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 5.        | Egészséges környezeti feltételek megteremtése                 | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 6.        | Klimavédelem és hatékony energiafelhasználás                  | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 7.        | Egyedi városkarakter értékalapú megőrzése és fejlesztése      | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 8.        | A Dunával együtt élő város                                    | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 9.        | Hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet - kompakt város   | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 10.       | A barnamezős területek a városfejlesztési célterületei        | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 11.       | Intelligens mobilitás                                         | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 12.       | Tudás-, készség- és zöldalapú gazdaságfejlesztés              | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 13.       | Önfenntartó városgazdálkodási rendszer                        | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 14.       | A kulturális sokszínűség megőrzése és fejlesztése             | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 15.       | Humán szolgáltatások optimalizálása                           | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 16.       | Igényekhez igazodó, rugalmas lakásstruktúra megteremtése      | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |
| 17.       | Befogadó, támogató és aktív társadalom                        | ■                                                                                      | ■                                                         | ■                                              | ■                                                  |

A Fővárosi hosszútávú fejlesztési koncepció célrendszere (forrás: Budapest 2030)

A 4. számú cél „Budapest nemzetközi és európai szerepkörének erősítése” magába foglalja a „Nemzetközi repülőtér szerepének erősítése” részcélt is. A repülés, mint a leggyorsabb közlekedési mód, interkontinentális kapcsolatokat biztosít, így a koncepció a budapesti légi közlekedés - mint dinamikusan növekvő közlekedési ágazat – nemzetközi közlekedési hálózatban elfoglalt helyét kívánja támogatni.

A repülőterek közlekedési kapcsolati rendszere a vonzáskörzetükkel együtt értelmezendő. A BLFNR és a főváros megfelelő színvonalú közlekedési kapcsolata jelenleg hiányos. A megfelelő budapesti kapcsolat kialakításához szükséges a BLFNR és a belváros közötti meglévő közúti kapcsolatok fejlesztése, valamint új kötőtpályás közösségi közlekedés biztosítása a térségi és országos közlekedési rendszerrel összehangoltan.

Új nagysebességű vasúti vonal kialakítása a BLFNR felé a közlekedési rendszer javulását, új, országos intermodális csomópont létrejöttét eredményezheti, mely elősegítheti a BLFNR teljesebb körű integrálását a főváros szerkezetébe is.

A dokumentum Budapest zónarendszerének felbontása kapcsán is megfogalmaz célokat. Ezek közül a Belső zóna, valamint az Elővárosi zóna egyes céljai érintik a BLFNR területét:

*Belső zóna:* - Közvetlen belváros – repülőtér kötőtpályás kapcsolat létrehozása.

*Elővárosi zóna:*

- *Közvetlen belváros – repülőtér kötőtpályás kapcsolat létrehozása;*
- *Repülőtér közúti kapcsolatának fejlesztése a főváros irányába;*
- *Nagysebességű vasúti közlekedés kialakításának biztosítása repülőtéri megállóval;*

Az 5. számú cél, név szerint: „Egészséges környezeti feltételek megteremtése”, potenciális zaj- és rezgésforrásként említi a repülőtér, melynek javítása érdekében a repülőtér körüli területek funkcióváltásának elősegítését fogalmazza meg célként.

#### 1.3.1.2. BUDAPEST INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA 2020

A budapesti ITS szerepe szerint, a Budapest 2030-ra épülve mutatja be azokat az ágazati és területi fejlesztési irányokat, projekteket, amelyeket Budapest Főváros Önkormányzata középtávon kíván megvalósítani a fejlesztési koncepció hosszú távú céljainak elérése érdekében. A településfejlesztési stratégia a Fővárosi Önkormányzat által előkészítendő, koordinálandó, megvalósítandó fejlesztéseket, projekteket helyezi a középpontba.

A stratégia időtávja illeszkedik az EU programozási ciklusához, tehát az a 2014 és 2023 (2020-at követően a projektek megvalósítására további 3 év áll rendelkezésre) között megvalósítani tervezett fejlesztéseket és fejlesztési irányokat foglalja magában.

Az ITS két specifikus célt és a specifikus célok elérése érdekében 5 tematikus célt, illetve azok alcéljait, valamint 1 kiemelt területi célt fogalmaz meg. Az ITS 2020-ban meghatározott célokkal kapcsolatosan olyan eszközök és konkrét projektszintű beavatkozások kerültek megfogalmazásra, amelyek a BLFNR területére vonatkozó különböző fejlesztési szándékokat közvetett, vagy közvetlen módon érintik. Ezek:

##### 1. Kezdeményező, együttműködő városfejlesztés:

*Pest megyével Területfejlesztési Konzultációs Fórum működtetése a területfejlesztési kérdések térségi koordinációjának biztosítására, konkrét együttműködési megállapodások (Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Térség- és Gazdaságfejlesztési Klaszterben való együttműködés) kialakítása.*

##### 2. Vállalkozás- és beruházás barát gazdasági környezet

- *Stratégiai gazdasági terek integrált fejlesztése*
- *Barnamezős és alulhasznosított területek gazdasági funkcióinak erősítése, hasznosításuk elősegítése*
- *A Ferihegyi Repülőtérre vezető út rekonstrukciója (meglévő nyomvonalon a Határ úttól; Gyömrői út szervizpálya és a gyorsforgalmi út összenyitása)*

### 3. Intelligens városműködés

- *Intelligens, kooperatív közlekedés programja – a BLFNR kötöttpályás kapcsolatának kialakítása; intermodális csomópontok fejlesztése*

A fentiek felül az ITS 8 akcióterületet is kijelöl, melyek közül a 7. számú a „Ferihegyi gazdasági övezet akcióterület” nevet viseli. Az akcióterület fejlesztési célja

*„hogy a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Magyarország gazdasági növekedésének kulcsszereplőjeként megerősítse vezető pozícióját a Kárpát- medencében, térsége pedig a budapesti agglomeráció nemzetközi versenyképessége fokozásának és a keleti országrész felzárkóztatásának egyik motorjává váljon”*

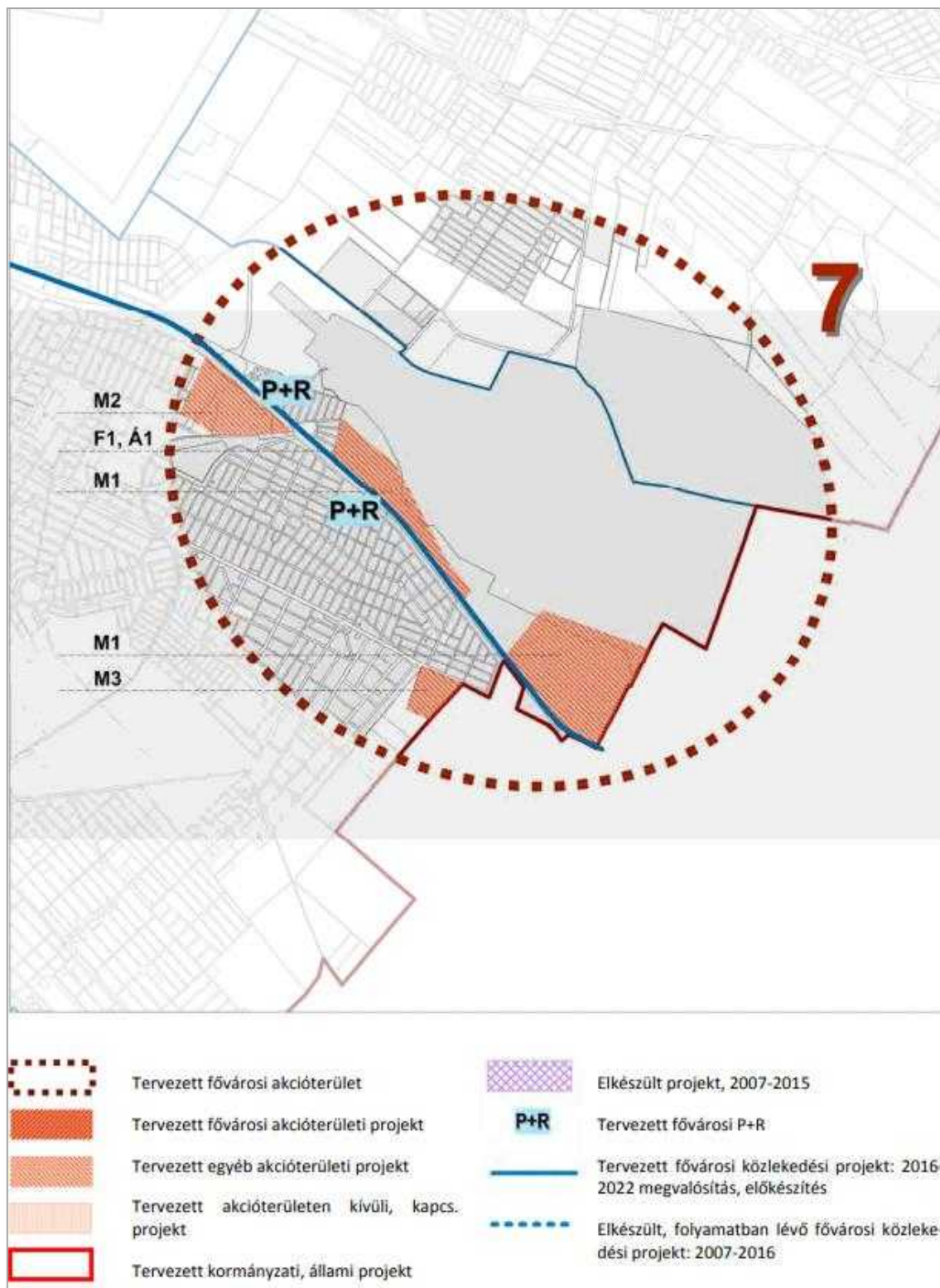
A dokumentum szerint az akcióterület fejlesztési feladatai a következők:

- A gazdasági zóna kialakításához szükséges nagy közlekedési és közmű infrastruktúra fejlesztések meghatározása, előkészítése:
  - Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve felülvizsgálatában szerepel a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közúti elérhetőségének javítása érdekében
    - a gyorsforgalmi út, a Határ út és a BLFNR 1-es Terminálja közötti korszerűsítése;
    - a BLFNR közvetlen vasúti elérhetősége a 100a sz. Budapest-Cegléd-Szolnok vasútvonal korszerűsítésével, melynek keretében Kőbánya-Kispest és a városhatár közötti szakaszon többlet-vágány épül, a BLFNR közvetlen kapcsolatát a Pestszentlőrinc állomás utáni nyomvonal-korrektció kialakítása biztosítja, a BLFNR területén térszín alatti vonalvezetéssel.
- A gazdasági zóna fejlesztésének elősegítéséhez szükséges alapintézményi hálózat kialakítása.
- Potenciális fejlesztési területek feltérképezése, megadott szempontrendszer szerinti priorizálása.
- Fejlesztési projektek kidolgozása, partnerségi együttműködések kialakítása.

Az akcióterületen tervezett projektek áttekintése a dokumentumban:

- **F1:** A Ferihegyi Repülőtérre vezető út rekonstrukciója;
- **Á1:** Gyorsvasút/ kötöttpályás kapcsolat fejlesztése;
- **M1:** Budapest Airport fejlesztései – jelenleg alulhasznosított területek fejlesztése, szálloda, iroda, logisztika (Cargo City) fejlesztések;
- **M2:** Szemere-telep északi részének funkcióváltása – gazdasági terület;
- **M3:** Üllői úti egykori laktanya területének megújítása – barnamezős beruházás, munkahelyi területek kialakítása;
- **+ AirLED projekt;** gazdasági térség kialakítása; gazdasági fejlesztések Vecsésen, szálloda és parkolóház fejlesztések, stb.

## Az akcióterületen tervezett projektek áttekintése - térkép



A Ferihegyi gazdasági övezet akcióterület (forrás: Budapest 2020)



### 1.3.2. BUDAPEST FŐVÁROS XVII. KERÜLET RÁKOSMENTE TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJÁNAK ÉS INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJÁNAK VIZSGÁLATA A TERVEZÉSI TERÜLET VONATKOZÁSÁBAN

3

Budapest Főváros XVII. kerület, Rákosmente Önkormányzata Képviselő-testülete 325/2015. (IX. 24.) Kt. határozatával fogadta el, annak 1. számú mellékletét képező Rákosmente 2015/2030 Településfejlesztési Konceptióját és 2. számú mellékletét képező Rákosmente 2015/2020 Integrált Településfejlesztési Stratégiáját. A vizsgálati fejezet ezen dokumentumok felhasználásával készült.

#### 1.3.2.1. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ (BPXVII)

A kerület Településfejlesztési Konceptiója 2015-ben készült, és a 2015-2030 közötti időszakra fogalmaz meg jövőképet, illetve hosszútávú célokat, magába integrálva az ITS-ben megfogalmazott rövid- és középtávú elképzeléseket és igényeket. A dokumentum a célok és prioritások megfogalmazásánál kerületszervekre lebontva értelmezi, differenciálja azokat, figyelembe véve a célok és a kerületszervek közötti hangsúly-elmozdulásokat.

*„Rákoshegy esetében több kerületi prioritásnak is vannak relevanciái. A kerületszervekben kialakított új gazdasági területeknek köszönhetően nagy potenciált rejt a gazdasági szerepkör erősítésének tekintetében, ennek köszönhetően növekedni fog a kerületszerve gazdasági súlya, mely esetben fontos tényező lehet a Repülőtér közelsége is” (XVII. kerület TFK).*

Rákosmente önkormányzata fontosnak tartja továbbá, hogy a Repülőtér ne csak Pestszentlőrinc-Pestszentimre és Vecsés, hanem a XVII. kerület felől is könnyen elérhetővé váljon, mely elősegítené a Repülőtér közelségének turisztikai és gazdasági pozitív hatásának jobb kiaknázását. A dokumentumban célként fogalmazódik meg a kerület központja, valamint a BLFNR utasterminálja közötti közvetlen közösségi közlekedési kapcsolat létesítése is. A jobb közlekedési viszonyok elérése érdekében a Férihegy út meghosszabbítása, már megtörtént.

#### 1.3.2.2. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA (BPXVII)

A XVII. kerületi ITS-ben 9 városrész került elkülönítésre, melyek közül a vizsgált terület Rákoshegyhez, a kerület legnagyobb városrészéhez tartozik. Az Integrált Településfejlesztési Stratégia a települési fejlesztési célok megvalósítása érdekében kijelölt 12 akcióterületet a kerületben, melyek megvalósítása a 2015-2020 közötti időszakra ütemezett. Az akcióterületek a tervezési területet nem érintik.

A dokumentum szerint a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, valamint az M0 gyorsforgalmi út és a hozzá kapcsolódó autópályák bevezető szakaszainak közelsége jelentős gazdasági potenciállal ruházza fel a kerületet, előirányozva a helyi logisztikai, ipari vállalkozások bővülését.

A kerület célja ehhez kapcsolódva: Rákosmente *„regionális gazdasági szerepkörének erősítése, a Budapesten betöltött „keleti kapu” helyzetből adódó geopolitikai adottságok kiaknázása. Célja továbbá, hogy a keleti agglomeráció erős gazdasági és szolgáltatási központjává váljon”* (XVII.

kerület ITS). A dokumentum szerint fontos, hogy a gazdasági fejlődés ugyanakkor ne gátolja a kerület környezeti és társadalmi fejlődését, így a különböző fenntarthatósági pillérek közötti szinergia elengedhetetlen.

Az ITS továbbá közlekedési hálózati fejlesztéseket is tárgyal, melyeket különböző prioritási tengelyek mentén fogalmaz meg. A *„fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasúti elérhetőség javítása prioritási tengely”* keretén belül említésre kerülnek a környezetbarát és alacsony károsanyag kibocsájtású közlekedési rendszerek, többek között a repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése is.

A dokumentum a Budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér lehetőségeit és problémáit egyaránt megemlíti, ugyanakkor kiemeli, hogy az érintett kerületeknek és települési önkormányzatoknak partnerként, együttesen kell kezelnie a BLFNR-re vonatkozó fejlesztési és monitoring munkákat. Az érintett önkormányzatok közös célja kell legyen, a lehető legnagyobb mértékű gazdasági potenciál kiaknázása, az azzal járó környezeti hatások lehető legkisebb mértékűre csökkentése mellett.

### 1.3.3. BUDAPEST FŐVÁROS XVIII. KERÜLET PESTSZENTLŐRINC-PESTSZENTIMRE TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJÁNAK ÉS INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJÁNAK VIZSGÁLATA A TERVEZÉSI TERÜLET VONATKOZÁSÁBAN

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testülete a 317/2015. (V.19.) számú és 318/2015. (V.19.) számú határozataival fogadta el fejlesztési elképzeléseit és az azokat megalapozó dokumentumokat. A kerületben a tervezéssel egy időben folyamatban van egy új Integrált Városfejlesztési Stratégia kidolgozása is, de ennek tartalma előkészítési fázisban van, így egyelőre csak a hatályos ITS tartalmát tudtuk vizsgálni.

#### 1.3.3.1. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ (BPXVIII)

A 2015-ben elkészült Településfejlesztési koncepció Pestszentlőrinc-Pestszentimre hosszútávú jövőképét tárja elénk. A jövőkép szerint: a kerület *„önálló identitását megtartó, egyúttal térségi integráló szerepkörrel, bővülő munkahelykínálattal rendelkező kerület, mely lakóinak élhető és fenntartható otthona”* (XVIII. kerület TFK)

A TFK Pestszentlőrinc-Pestszentimre fejlesztését az átfogó célok rendszerével írja le. Az AIII. jelű – *A helyi gazdasági, a szolgáltatási és a kreatív-innovatív szereplők számára egyaránt vonzó vállalkozási környezet* elnevezésű – átfogó cél érinti a tervezési területet is. E szerint a Repülőtérhez kötődő közlekedési és szállítási funkciók a térség kereskedelmi kapu jellegét, illetve logisztikai központ szerepét növelhetik, valamint vonzó környezetet biztosítanak a kreatív-innovatív és a szolgáltatóipar számára. A dokumentum a Repülőtérhez kapcsolódó gazdaságélénkítéshez elengedhetetlennek tartja az érintett települések és befektetők elgondolásainak összehangolását, valamint a közlekedési infrastruktúra fejlesztését (Gyömrői út fejlesztése).

A Településfejlesztési koncepció a meghatározott átfogó célok megalapozását és támogatását tematikus és területi részcélok megfogalmazásával segíti elő. A BLFNR területét közvetlenül a TR3 jelű területi cél – *A Repülőtér környezete Budapest várostérségének dinamikus fejlődő gazdasági és egészségügyi szolgáltatási övezete* – érinti, de több tematikus célban is közvetetten szerepel.

A BLFNR esetében a kerületben a nemzetközi logisztikai szerep, valamint a légikikötői forgalom kiszolgálására települt vállalkozások tevékenysége meghatározó. A helyi gazdasági környezet, a növekvő kereslet és utasforgalom mind a térség, mind a XVIII. kerület gazdasági potenciálját erősítik.

*„Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzatának hosszú távú célja, hogy a Repülőtér térségét kiemelt gazdasági övezetté fejlessze az üzleti-, egészség- és konferenciaturizmusra alapozva” (XVIII. kerület ITS).*

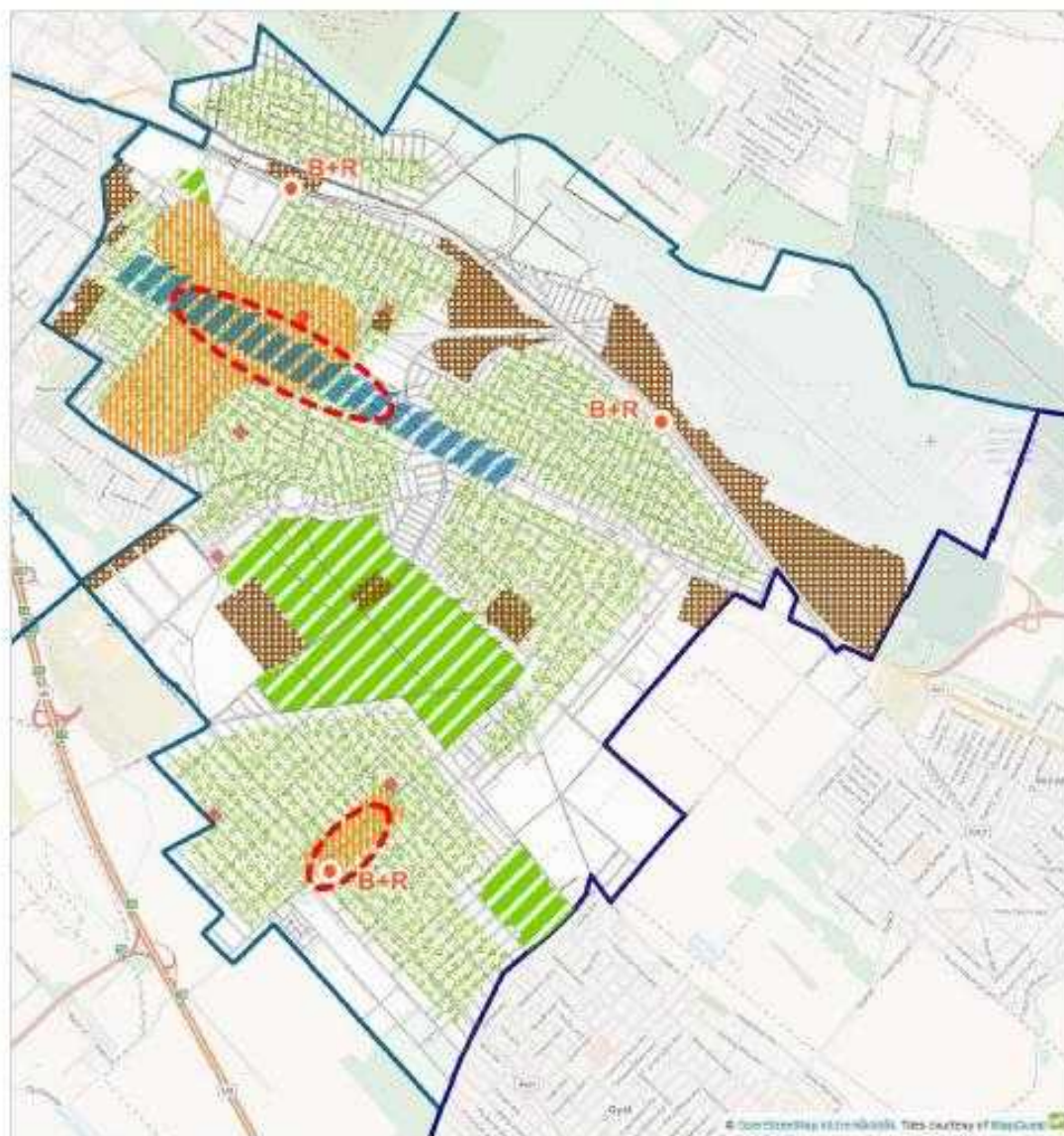
A kerület részt vett a Közép-Európa Transznacionális Együttműködési Program keretében támogatott AirLED (Local Economic Development in Airport Catchment Areas) programban is, melynek keretein belül kidolgozásra került a repülőtéri térség fejlesztési koncepciója, valamint létrejött egy Regionális Fejlesztési Koordinációs Testület. A projekt mintegy folytatásaként a kerület céljai között szerepel a BLFNR és környékének hatékonyabb regionális fejlesztési környezetbe illesztése, valamint az innovatív és turisztikai ipar fejlesztése és támogatása, egy ún. „Airport City” létrehozása. A területi cél elképzeléseinek elérését szolgáló beavatkozási lehetőségek a következők:

- *„Fejlesztési koncepciók kidolgozása az érintett szereplők és szakértők bevonásával, Ferihegy Gazdaság- és Térségfejlesztési Klaszter létrehozása*
- *Intenzív együttműködés a fővárossal, a szomszédos keruletterekkel, az agglomerációval, Pest megyével a repülőtéri zóna fejlesztése érdekében (fejlesztések összehangolása, befektetők vonzása, lobbizás, érdekérvényesítés)*
- *Kapuszerep gazdaságfejlesztő hatásának kihasználása*
- *Térségi egészségturisztikai és kulturális vonzerő növelése*
- *Konferencia- és üzleti turizmus feltételeinek megalapozása*
- *Zöld- és barnamezős ingatlanfejlesztés, kínálati portfólió létrehozása*
- *Helyi kiskereskedelem erősítése, specifikus, vonzó kínálat megteremtésének elősegítése” (XVIII. kerület ITS).*

A TFK 3. fejezete kiinduló adatokat biztosít a további tervezési feladatokhoz, melyben az épített környezet, a közlekedés és a természeti környezet lehetséges fejlesztési irányait fogalmazza meg és ábrázolja. Ezek alapján

- a BLFNR déli területein alulhasznosított, műszakilag igénybe vett, vagy használaton kívüli területek fejlesztése;
- a Ferihegyi Repülőtérre vezető út megújulása;
- valamint a Ferihegy vasútállomás környékén nagykapacitású kötöttpályás, közösségi közlekedési módváltás és B+R parkoló létesítése

lehetséges.



## FEJLESZTÉSI TÉRSÉGEK

### Épített környezet

-  Erdő és nagyméretű zöldterületek használhatóságának, elérésének, biztonságának javítása, fejlesztése, minőségi megújítás (Péterhalmi-erdő, Kapocs utcai erdő, Erőmű-tó)
-  Kertvárosi karakter erősítése (zöldfelületek, értéktérítés, arculat)
-  Gyalogos prioritású közterületmegújítás lehetséges területtel (lakótelepi közterületek, központ)
-  Fő közúthálózati elemeket kísérő arculatprogram (Üllői út)
-  Központ erősítése (komplex szolgáltatások, központképző funkciók, Városépítészeti minőség, gyalogos prioritású zónák)
-  Alulhasznosított, műszakilag igénybevett vagy használaton kívüli területek fejlesztése
-  Vasúti megálló, B+R
-  Sport, rekreációs és szabadidő funkció

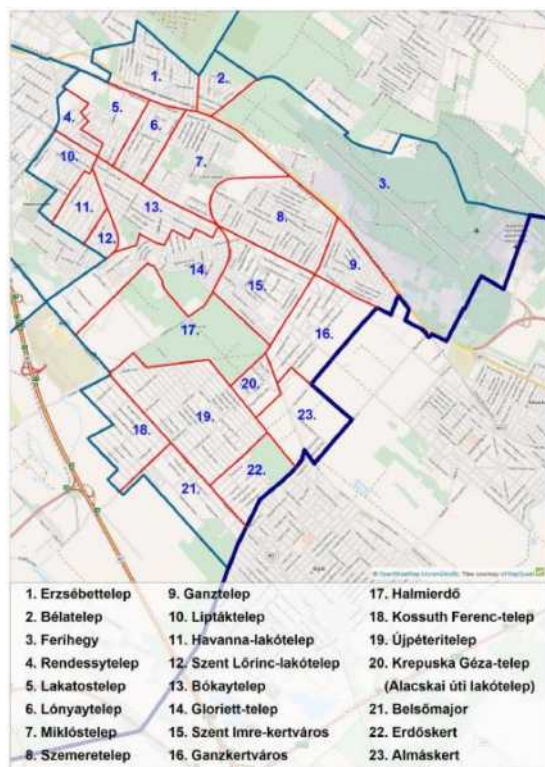
Fejlesztési térségek – Épített környezet (Forrás: TFK, 2015.)



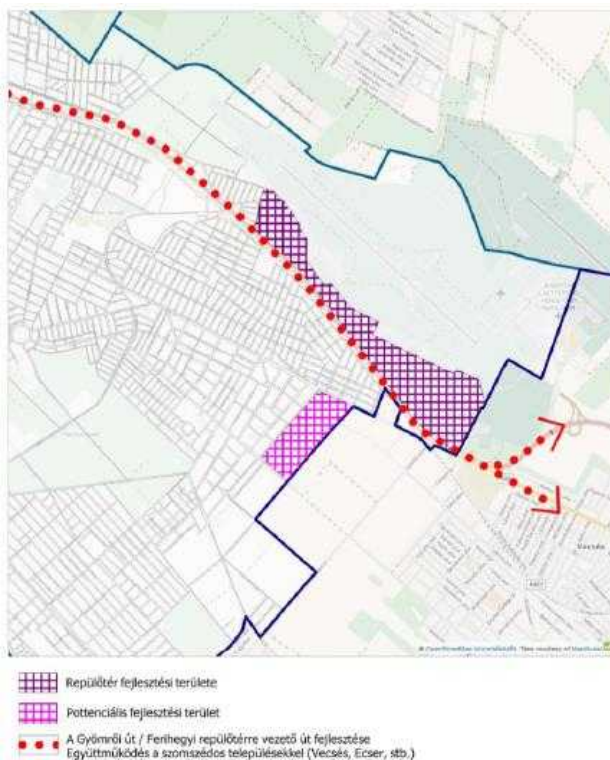
### 1.3.3.2. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA (BPXVIII)

Pestszentlőrinc-Pestszentimre Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2015-ben készült el és a 2014-2020 közötti időtávra határoz meg rövid- és középtávú települési célokat. Az ITS a Településfejlesztési koncepcióban megfogalmazott hosszú és középtávú elképzeléseket, az egyes tematikus és területi célokat városrész célként lebontva is összefoglalja.

A tervezési terület Ferihegy városrész (3. számú) területén található. Ferihegyen a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér dominál, mind területi kiterjedésében, mint gazdasági szerepében. Fontos városrész-cél a BLFNR melletti lehetséges gazdasági területek fejlesztése, illetve a Ferihegyi Repülőtérre vezető út/Gyömrői út fejlesztése is, számolva a hosszú távon növekvő forgalommal. A BLFNR környéke a kreatív kutatás-fejlesztési és innovatív cégek, valamint a szolgáltató és vendéglátóipar számára is kiemelt lehetőségeket és adottságokat nyújt. A területen jelenleg a logisztikai és a BLFNR kiszolgálását biztosító vállalkozások jelenléte a meghatározó.



A XVIII. kerületben található városrészek jegyzéke  
(Forrás: XVIII. kerület ITS)



A KULCS-1 projekt területei (Forrás: XVIII. kerület ITS)

Az ITS a stratégiai és tematikus célok elérése érdekében különböző középtávú fejlesztési projekt típusokat különböztet meg az elképzelések egymáshoz leghatékonyabban történő illeszkedése, megvalósítása szerint. Ezek lehetnek kulcsprojektek, tematikus komplex projektek, akcióterületi projektek, hálózatos projektek, valamint egyéb szoft jellegű projektek.

A repülőtéri térség gazdaságfejlesztése elnevezésű KULCS-1 projekt közvetlenül is érinti a tervezési területet. A KULCS-1 projekt a Repülőtér XVIII. kerületbe eső területére, annak közvetlen utas- és áruforgalommal érintett környezetére, a BLFNR területét megközelítő útvonalakra, valamint a BLFNR területén fejlesztési potenciállal bíró gazdasági területekre terjed ki.



#### A projekt célja:

*„Az országos, illetve a nemzetközi repülőtér jelenlétének köszönhetően európai szinten is előnyös pozícióban levő terület gazdaságában rejlő lehetőségek jelenlegi alacsony kihasználtságának növelése, új, innovatív iparágak megtelepedésének előmozdítása, a térség alap hálózati infrastruktúrájának fejlesztése:*

- A Repülőtér és környékének hatékonyabb beágyazása a regionális fejlesztési környezetbe az innovációs lánc érintett szereplői közötti együttműködés erősítése révén (beadott CE-INNOVAIR projekt),*
- A térség nemzetközi versenyképességéhez nélkülözhetetlen infrastrukturális és humántőke fejlesztés elősegítése,*
- hazai és nemzetközi szakmai és intézményes befektetők térségbe vonzása,*
- A térségi, elsősorban egészségügyi- és konferencia fókuszú turisztikai kínálat bővítése,*
- A terület igényeit figyelembe vevő térségi elérhetőség javítása,*
- A helyi foglalkoztatási kínálat bővítése, közvetetten újabb lehetőségek teremtése a (köz)foglalkoztatásban.” (XVIII. kerület ITS).*

#### A projekt tartalmi elemei:

- „Stratégia és cselekvési terv megalkotása a gazdasági élet szereplőivel közösen a repülőtéri potenciál jobb kerületi kiaknázása érdekében*
- FERIHEGY Gazdaság- és Térségfejlesztési Klaszter létrehozása, az érintett településekkel, gazdasági szereplőkkel való együttműködés intézményesítése*
- Egészség-, üzleti- és konferenciaturizmus infrastrukturális feltételei megteremtésének támogatása a Repülőtér térségében*
- Fejlesztési koncepció kidolgozása az Üllői út Repülőtérrel bevezető szakaszára, funkcióváltására*
- Fejlesztési koncepció kidolgozása a Gyömrői út Repülőtérrel bevezető szakaszára, fejlesztések ösztönzése*
- A Gyömrői út / FERIHEGYI Repülőtérre vezető út fejlesztése – (differenciált kerékpárút kiépítése)*
- Az Üllői út menti nagy kiterjedésű üres ingatlanok ésszerű hasznosítása*
- További részvétel gazdasági térség-fejlesztéshez kapcsolódó nemzetközi együttműködési projektekből, partnerségekből” (XVIII. kerület ITS).*

Ezen felül további, főként a közlekedésre kiterjedő tevékenységek érintik a területet, melyek az alábbiak:

- a repülőtéri iparvágány használaton kívüli vontatóvágányainak felújítása;
- a Gyömrői út/ FERIHEGYI Repülőtérre vezető út fejlesztése;
- az alaphálózati infrastruktúra fejlesztése a területen;
- vasúti közlekedés elérhetőségének javítása;
- P+R, B+R parkolók kialakítása (FERIHEGYI vasútállomás);
- az elővárosi vasúti közlekedés repülőtéri igényekre hangolt fejlesztése.

A XVIII. kerület a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér térségének fejlesztése témájában a Főváros mellett az érintett szomszédos kerülettel és településekkel is folyamatos kapcsolatot tart fenn.

#### 1.3.4. VECSÉS VÁROS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMAINAK VIZSGÁLATA A TERVEZÉSI TERÜLET VONATKOZÁSÁBAN

Vecsés Város Hosszútávú Településfejlesztési Konceptióját (TFK) az önkormányzat képviselő-testülete a 45/2015. (III.24.) számú határozatával fogadta el. A dokumentum a 314/2012. (IX.8.) Korm. rendeletnek megfelelően 15 éves távlatban határozta meg a település jövőképét, céljait. A település középtávú fejlesztési céljait tartalmazó Integrált Településfejlesztési Stratégiáját (ITS) a képviselő-testület egy évvel később, a 6/2016 (I.26.) határozatával fogadta el.

##### 1.3.4.1. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ (VECSE)

A településfejlesztési koncepció Vecsés város hosszútávú jövőképét határozza meg a 2014-2028 közötti időszakra, mely szerint a következő 15 év célja, hogy

*„Vecsés élhető és szerethető, harmonikusan fejlődő, jelentős térségi és országos gazdaságstratégiai szereppel rendelkező, hagyományait őrző, jellegzetes arculattal bíró, modern és dinamikus kisváros”*

legyen. A célok eléréséhez egy átfogó célrendszer került kidolgozásra, mely egyaránt érinti az épített és természeti környezetet, a társadalmat, a gazdaságot, illetve a szabályozási és adminisztratív rendszereket. Az átfogó célok megvalósításához több stratégiai cél járul hozzá, melyek közül a tervezési területet több is érinti.

A dokumentum nagy hangsúlyt fektet a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér a városban való jelenlétének, előnyeinek, jelentőségének, fejlesztési lehetőségeinek számbavételére, melyeket egy külön fejezetbe foglalva összesít. A tervezési terület jövőképének felvázolásánál említésre kerül, hogy ma Magyarországon a Főváros XVIII. kerületén kívül egyetlen település sincs olyan szoros és közvetlen viszonyban a BLFNR-rel mint Vecsés, mely nemcsak a munkaerőpiac szerkezetére van hatással, de jelentős komparatív versenyelőnyt is jelent a település számára.

Az *Airport-kontextus* elnevezésű fejezet a tervezési területtel kapcsolatos fejlesztési elképzeléseket mutatja be, mely alatt *„nem egyszerűen a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér [LIFE] fejlesztését kell érteni, hanem egy integrált térségi fejlesztési programot, amelynek éppen úgy részét képezik az agglomeráció érintett települései, ahogy a főváros, vagy maga a LIFE területe”*.

*„A Repülőtér-térség fejlesztési koncepciója erőteljesen összefonódik a főváros fejlesztéspolitikai elképzelésrendszerével, annak kidolgozása részben ugyanahhoz a csapathoz köthető, mint a főváros fejlesztési eszköztáráé.”*

*„A Repülőtér tulajdonosa a magyar állam, de a repülőteret koncesszió birtokában gazdasági vállalkozás, a Budapest Airport Zrt. üzemelteti, amely saját fejlesztési dokumentumállománnyal rendelkezik, elsősorban az ún. „kerítésen belüli” fejlesztések vonatkozásában, amelyek mindazonáltal egyrészt építenek az országos és fővárosi fejlesztési elképzelésekre, másrészt várakozásai nem feltétlenül azonosak teljes mértékben azokkal.”*

A térség integrált fejlesztésének lehetséges modelljei a dokumentum alapján:

- **Repülőtér-hálózat:** nemzeti, vagy regionális szinten koordinált repülőtér csoport (lásd Olaszország)
- **Globális fontosságú csomópontok:** csomópont, ahol a jelentősebb globális légi útvonalak csatlakoznak
- **Repülőtér-város:** minden fontosabb városi szolgáltatást nyújtó repülőtér térség
- **Multimodális légikikötő:** repülőtérváros erős intermodális kapcsolatokkal
- **Repülőtér mint célállomás:** repülőtér, amely kereskedelmi és szolgáltató központ is egyben a helyi közösség számára
- **Üzleti utak bázisa:** üzleti forgalomhoz igazodó repülőterek
- **Diszkont bázisok:** diszkont légitársaságokra koncentráló repülőterek
- **Teherszállító bázisok:** teherforgalom keltette igényeket kiszolgáló repülőterek

A vecsési TFK négy nagy tengely – épített és természeti környezet; társadalom; gazdaság; szabályozási környezet, adminisztratív rendszerek – mentén fogalmaz meg átfogó célokat, melyeket további stratégiai célokra bont (12 db). Ezek között szerepel:

- A város Budapest közelségét és a BLFNR viszonylatrendszerét kihasználva dinamizálja a társadalmi-fogyasztói mozgásokat, városi funkciókat és a gazdasági lehetőségeket.
- *„Kitüntetett stratégiai célkitűzés, hogy a város használja ki a Liszt Ferenc Repülőtér [LIFE] által kínált adottságrendszert, de hosszú távon olyan, fenntartható gazdasági rendszert alakítson ki, amely nem kizárólagosan a légi forgalom alakulásától és a Repülőtér helyzetétől függ, azaz a városnak alternatív növekedési területeket kell azonosítania és fejlesztenie.”(TFK - ÁC2)*
- Az M4 autópálya elkészültét követően új típusú repülőtéri kapcsolat kialakítása logisztikai potenciállal – felértékelődő észak-keleti területek.
- Fontos a Budapest Belváros – Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér-kapcsolat közlekedési összeköttetésének fejlesztése.
- Egy Integrált Térségi Közlekedésfejlesztési Program megalkotása, mely a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kötőtpályás közlekedési kapcsolatainak fejlesztésére külön kitér. A legújabb információk szerint vasútvonal leágazással a 100a vonalról, külön nagysebességű vasúti nyomvonal kiépítésével.
- Cél az átrakó terminálok fejlesztése a kombinált (multimodális) szállítási rendszerek feltételeinek kialakításával/ fejlesztésével és a logisztikai szolgáltatások fejlesztésével.
- Szolgáltató, Irodai központok és vámolási szolgáltatások fejlesztése, tudásintenzív adminisztratív funkciók megtelepítése, üzleti célú légi utasforgalomra épülő szolgáltatóipar komplex fejlesztése.
- Kapcsolatok fejlesztése a Repülőtér-térségen belül is, egy kezdeményező szerep elérése mellett.

### 1.3.4.2. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA (VECSÉS)

A vecsési ITS a településfejlesztési koncepcióban meghatározott átfogó és stratégiai célokhoz igazodik, azonban rövidebb időtávban alkalmazza azok fejlesztési elképzeléseit. Az ITS ennek értelmében három akcióterületen 7 tematikus és 1 területi célkitűzést határoz meg, melyek az alábbiak:

#### Tematikus célok:

1. Városi funkciók fejlesztése és erősítése
2. Zöld infrastrukturális fejlesztések
3. Az Észak-nyugati gazdasági-ipari terület továbbfejlesztése
4. Helyi gazdasági szereplők vállalkozási feltételeinek javítása
5. Közösségi funkciók és városi közösségi terek fejlesztése
6. Közintézményrendszer energetikai és infrastrukturális fejlesztése
7. Kezdeményező szereppel bíró vállalkozó-gazdálkodó önkormányzat

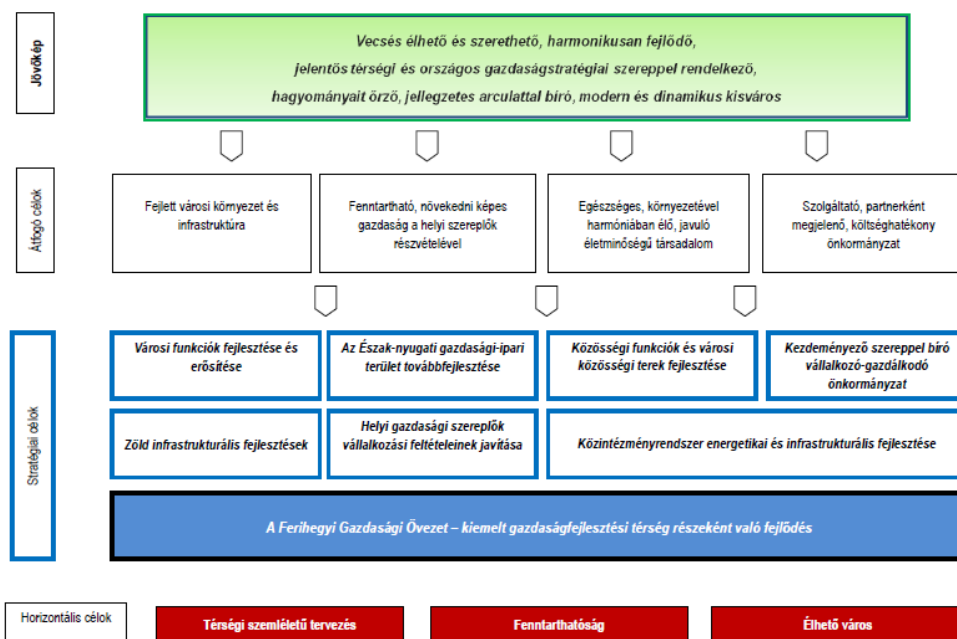
#### Területi célkitűzés:

##### 1.A Ferihegyi Gazdasági Övezet – kiemelt gazdaságfejlesztési térség részeként való fejlődés

A Ferihegyi Gazdasági Övezet a település kiemelt gazdaságfejlesztési térsége, melyhez fontos közlekedési és gazdasági-szolgáltatóipari fejlesztések kapcsolódnak, melyek együttesen az ITS leírása alapján a város fenntartható fejlődésének sarkalatos pontjai. Ez a területi célkitűzés jelenti az egyes tematikus célok fejlesztéspolitikai kontextusát.

A dokumentum alapján Vecsés város koncepciónálisan az alábbi középtávon megvalósítható fejlesztésekre lát lehetőséget a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér térségfejlesztése tekintetében:

- A Repülőtéren megforduló áru mennyiségének növelése
- A Repülőtér kerítésen belüli fejlesztési terveinek és a környező települések/kerületek gazdasági célú területfejlesztési eredményeinek szinergiájából fakadó szekunder háttérpar (feldolgozóipar) a jelenleginél hatékonyabb megtelepülése
- A kereskedelmi és szolgáltatóipari funkciók további fejlődése
- Uniós belépési ponttá válás (a vámkezelési szabályok átalakításával párhuzamosan)



Vecsés város középtávú fejlesztési célrendszere a Településfejlesztési Koncepció célrendszerével koherenciában (Forrás: Vecsés ITS)



Az említett célok elérését segítik és erősítik a 3. stratégiai célkitűzésben - *Az Észak-nyugati gazdasági-pari terület továbbfejlesztése* – megfogalmazott egyes projektelemek, mint: *a térség közlekedésének és a Repülőtér közúti elérésének fejlesztése; a Repülőtér köré épülő szolgáltatóipar erőteljesebb megtelepülése irányuló törekvések; a vecsési vállalkozások térségi szerepének növelése.*

A közlekedésfejlesztés kapcsán azonban nem csupán a közúti közlekedési hálózat fejlesztése előirányzott, hanem a kötött pályás közösségi közlekedési módok fejlesztése, mely által a BLFNR kiszolgálása is előnyösebb lehet. Vecsés Város Integrált Térségi Közlekedésfejlesztési javaslata ennek fényében nem csak a Ferihegyi Repülőtérre vezető út komplex minőségi és kapacitásfejlesztést javasolja, hanem egy intermodális csomópont létrehozását, vasúti fejlesztésekkel és P+R parkolóval a BLFNR déli részén, ahonnan a repülőteret kiszolgáló vágányok is indulnak. Ez utóbbi elképzelés - a kijelölt helyen - mára elavultnak tekinthető.

#### 1.3.5. ECSER NAGYKÖZSÉG TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJÁNAK VIZSGÁLATA A TERVEZÉSI TERÜLET VONATKOZÁSÁBAN

Ecser Nagyközség hatályos településfejlesztési koncepciója 2006-ban készült el, a 2000-ben elfogadott fejlesztési koncepciójának felülvizsgálataként. Mivel a légiközlekedés és szállítás jelentőségének növekedése és fejlődése jelentősen felértékeli a repüléssel kapcsolatos és ahhoz szorosan fűződő funkciók letelepítésére alkalmas területeket, így ez a dokumentum a BLFNR-rel és annak környezetével kapcsolatban is tartalmaz megállapításokat és kijelöl települési célokat.

Ecser a BLFNR jelentette lehetőségeket kihasználva kíván a főváros keleti agglomerációjának egy meghatározó jelentőségű üzleti és gazdasági központjává válni. Egy a BLFNR-hez és a gyorsforgalmi úthálózathoz egyaránt jól kapcsolódó közlekedési rendszer a potenciális fejlesztési területeket jelentős előnnyel ruházná fel, elősegítve a repülőtéri térség egészének fejlődését. A dokumentum szerint cél egy metropolisz infrastruktúra kialakítása, ahol a személyforgalom, az információ, az üzleti és kommunikációs infrastruktúra, a logisztika egyaránt fejlődhet. Ecser térsége erre remek adottságokkal rendelkezik.

A dokumentum készítésének idejéből fakadóan a koncepció elemei mára kicsit elavultnak tekinthetők, mert részben már megvalósultak, illetve a koncepció elfogadása óta jelentős befolyásoló tényezők is változáson estek át, így a dokumentum felülvizsgálata lassan újra időszerűvé válik.

## 1.4. A TERVEZÉSI TERÜLET TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVI ELŐZMÉNYEINEK VIZSGÁLATA

### 1.4.1. BUDAPEST FŐVÁROS HATÁLYOS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVÉNEK ÉS RENDEZÉSI SZABÁLYZATÁNAK VIZSGÁLATA

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 és 2017-ben (TSZT2017) illetve 2021-ben egy-egy nagyobb felülvizsgálaton is átestek. A továbbiakban a TSZT és FRSZ - a BLFNR vonatkozásában - releváns előírásait vizsgáljuk.

#### 1.4.1.1. BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE (TSZT)

Budapest hatályos településszerkezeti terve (a rendezési szabályzattal együtt) a főváros teljes közigazgatási területére készült. A TSZT a Főváros „Budapest 2030” elnevezésű hosszú távú városfejlesztési koncepciójában foglalt célok megvalósítását hivatott biztosítani. A terv ennek megfelelően határozza meg Budapest szerkezetét, területfelhasználását és a műszaki infrastruktúra-hálózatok elrendezését.

A TSZT Szerkezeti tervének „**1. Területfelhasználás**” tervlapja szerint a Repülőtérnek a Főváros közigazgatási területét érintő része, összesen három területfelhasználási kategóriába sorolt:

- **K-Rept jelű, beépítésre szánt különleges repülőtér területe** került kijelölésre a XVIII. kerület közigazgatási területén, a Ferihegyi Repülőtérre vezető út menti területek egy részén, melynek nagyobb hányada „*jelentős változással érintett*”.

*„Repülőtér területe (K-Rept) területfelhasználási egység a légiközlekedéshez szorosan kötődő gazdasági (raktározási), intézményi, kereskedelmi létesítmények, továbbá az azok működtetéséhez szükséges közlekedési infrastruktúra elemek elhelyezésére szolgál. Az épületeken kívül jelentős kiterjedésű rakodó- és közlekedési felületeket is érint a területfelhasználási egység, ezért a használatok ellehetetlenítésének elkerülése érdekében a kerületi településrendezési eszközben szükség lehet az OTÉK-ban előírt legkisebb zöldfelület mértékétől való eltérése.”*

*„Jelentős változással érintett területek: „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 területfelhasználattal összhangban a közlekedési célú területekkel és zöldterületekkel együtt [...]”*

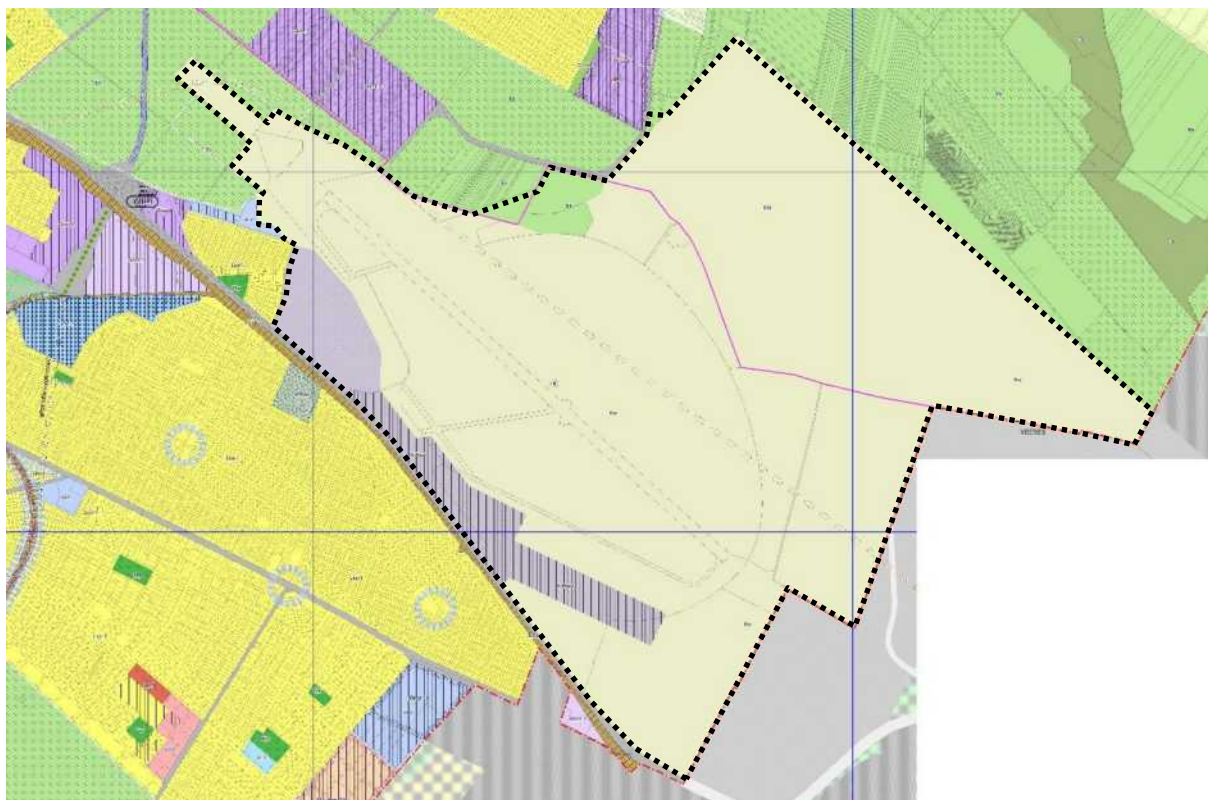
- **KÖI jelű, beépítésre nem szánt légi közlekedési területbe** sorolt a Repülőtér legnagyobb része (Budapesten).

*„Légi közlekedési terület (KÖI) szolgál a repülés lebonyolítását és a kapcsolódó üzemi, ellátó, kiszolgáló, biztonsági funkciók elhelyezésére. A főváros keleti határán lévő Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér termináljai a nemzetközi személy- és teherforgalmat bonyolítják [...]”*

- **Ek jelű, beépítésre nem szánt közjóléti erdőterületbe** sorolt néhány kisebb területrész a Repülőtér északnyugati szélén, a XVII. és XVIII. kerületek közigazgatási területén egyaránt, melyek egy része „*meglévő erdőterület*”-ként jelölt.

*„Közjóléti erdőterület (Ek) területfelhasználási egységbe kerültek a rekreációs, turisztikai funkciójú erdőterületek. Mivel a lakosság a budapesti erdők nagy részét közjóléti funkciója miatt látogatja így a körzeti erdőtervben az elsődleges rendeltetés szerinti védelmi erdők célszerűen – a használatnak megfelelően – közjóléti erdőterületként lettek meghatározva a szerkezeti tervben. Ugyanakkor ez nem érinti az erdők elsődleges rendeltetését.”*

TSZT Szerkezeti terve „**1. Területfelhasználás**” tervlapja (részlet):

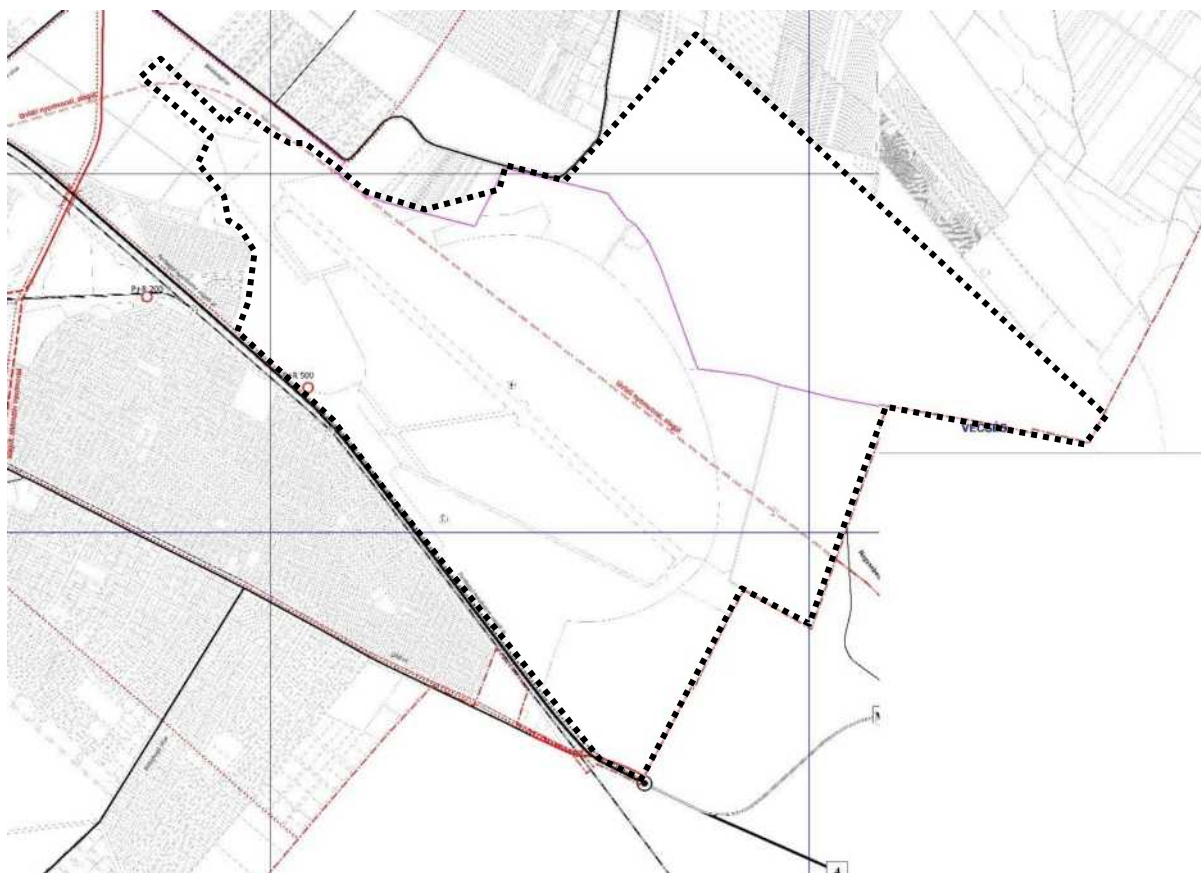


A felsorolt területfelhasználási kategóriákon felül a tervlap a Repülőtér piktogrammal is, mint „*meglévő nemzetközi kereskedelmi repülőtér*” jelöli, illetve a tervlapon a Repülőtér területét ÉNY-DK irányban keresztülszelő „*távlati kötőtpályás fejlesztés közelítő nyomvonala alagútban*” is jelölt.

A Ferihegyi Repülőtérre vezető út KÖu jelű, közúti közlekedési terület, mely mellett KÖk jelű, kötőtpályás közlekedési terület jelölt.

A XVII. kerület irányában a csatlakozó területek jellemzően Ek jelű, közjóléti erdőterületek, míg a XVIII. kerület irányában az Ek jelű, közjóléti erdőterületek mellett Lke-1 jelű, intenzív beépítésű kertvárosias lakóterületek és Vi-2 jelű, jellemzően szabadonálló jellegű intézményi területek is csatlakoznak.

A TSZT Szerkezeti terve „**2. Közlekedési infrastruktúra**” tervlapja szerint:



A tervezési terület fővárosi részének délnyugati oldalán elsőrendű főút, a Ferihegyi Repülőtérre vezető út fut, melyet az érintett szakasz déli részén meglévő, míg északi részén tervezett településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonal kísér. Az út egy fontosabb különbsztű közúti csomóponttal, az elsőrendű 4-es számú útba, illetve az M4 jelű gyorsforgalmi útba csatlakozik. Utóbbiról településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút ágazik le a Repülőtér 2-es Terminálja felé.

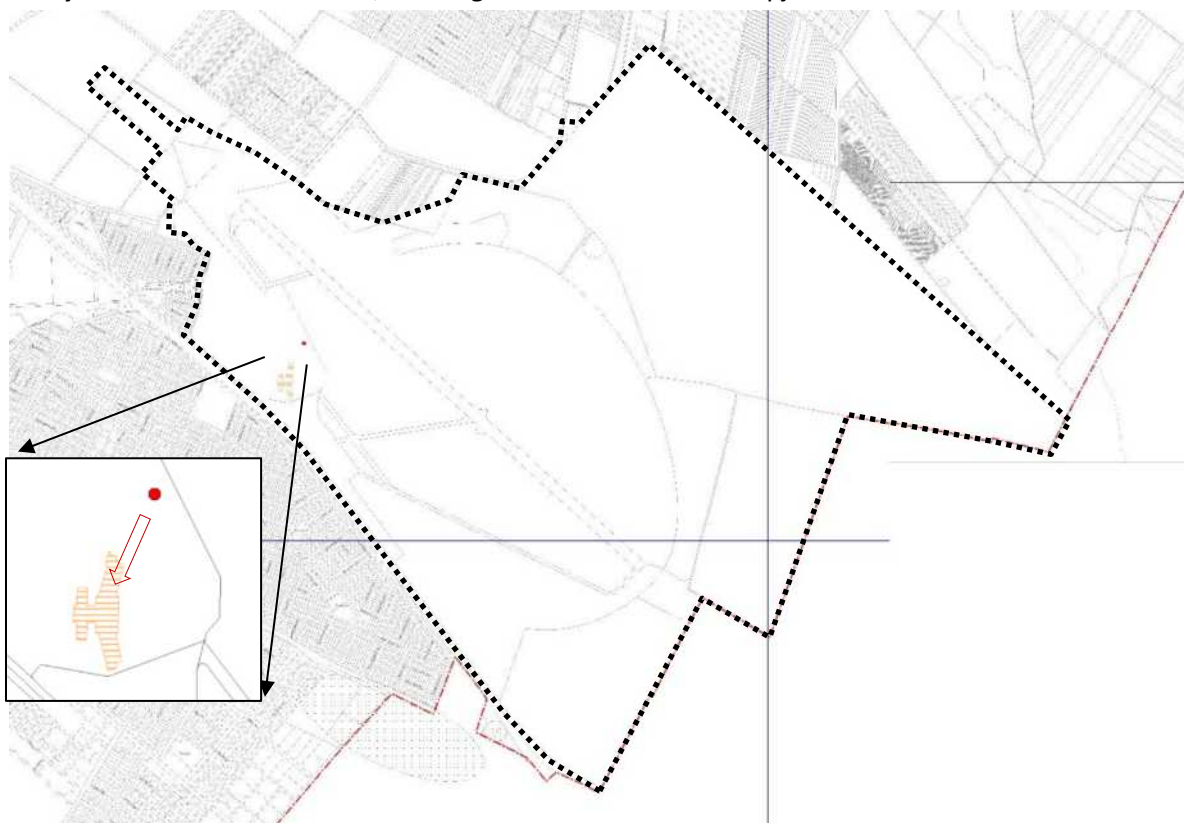
A terület északi határán egy új (a terven még tervezettként jelölt, de időközben megépült) elsőrendű út – Ferihegyi út - fut, mely a XVII. kerület központjának irányába biztosít kapcsolatot.

A Ferihegyi Repülőtérre vezető út mellett a Budapest – Cegléd 100. számú felszíni vasútvonal fut, melynek két megállója is a tervezési terület közelében van (Szemeretelep, Ferihegy). A tervlap szerint a ferihegyi vasútállomás közelében egy a korábbi tervekben szereplő 100 férőhelyesnél lényegesen nagyobb, minimum 500 férőhelyes P+R rendszerű parkolási létesítmény kialakítása szükséges. A tervezési területet átszelve egy nagysebességű vasúti nyomvonal került ábrázolásra, ami egy tervezett távlati nyomvonal, melynek a Budapestre eső repülőtéri része alagútként, míg Vecsésre eső része felszíni vasútként jelölt. A Repülőtér 2-es Termináljához kapcsolódó tervezett vasút nyomvonala irányadó elemnek tekintendő.

A tervezési területre feltüntetésre került a meglévő nemzetközi kereskedelmi repülőtér, illetve egy tervezett, jelentősebb logisztikai központot ábrázoló ikon is.



A TSZT Szerkezeti terve „3.a. Az épített környezet értékeinek védelme – Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek” tervlapja szerint:



A tervezési területészaknyugati részén található egy műemléképület (5 méteres körzetével műemléki környezetként is ábrázolt). A műemlék a Ferihegy 1-es Terminál utasforgalmi, felvételi épülete, mely Dávid Károly tervei alapján épült 1938 és 1950 között (forrás: [muemlekem.hu](http://muemlekem.hu)). Az épület ma a Budapest Airport Zrt. irodaházaként, illetve igény szerint rendezvény helyszíneként is funkcionál. Az épület távlati hasznosítása többféleképpen is elképzelhető, akár újra terminálként való hasznosítása sem zárható ki. A TSZT 2021-es felülvizsgálatakor a műemlék jelölése elcsúszott.



A BLFNR 1-es Terminálja és belső tere régen (forrás: [fortepan.hu](http://fortepan.hu))

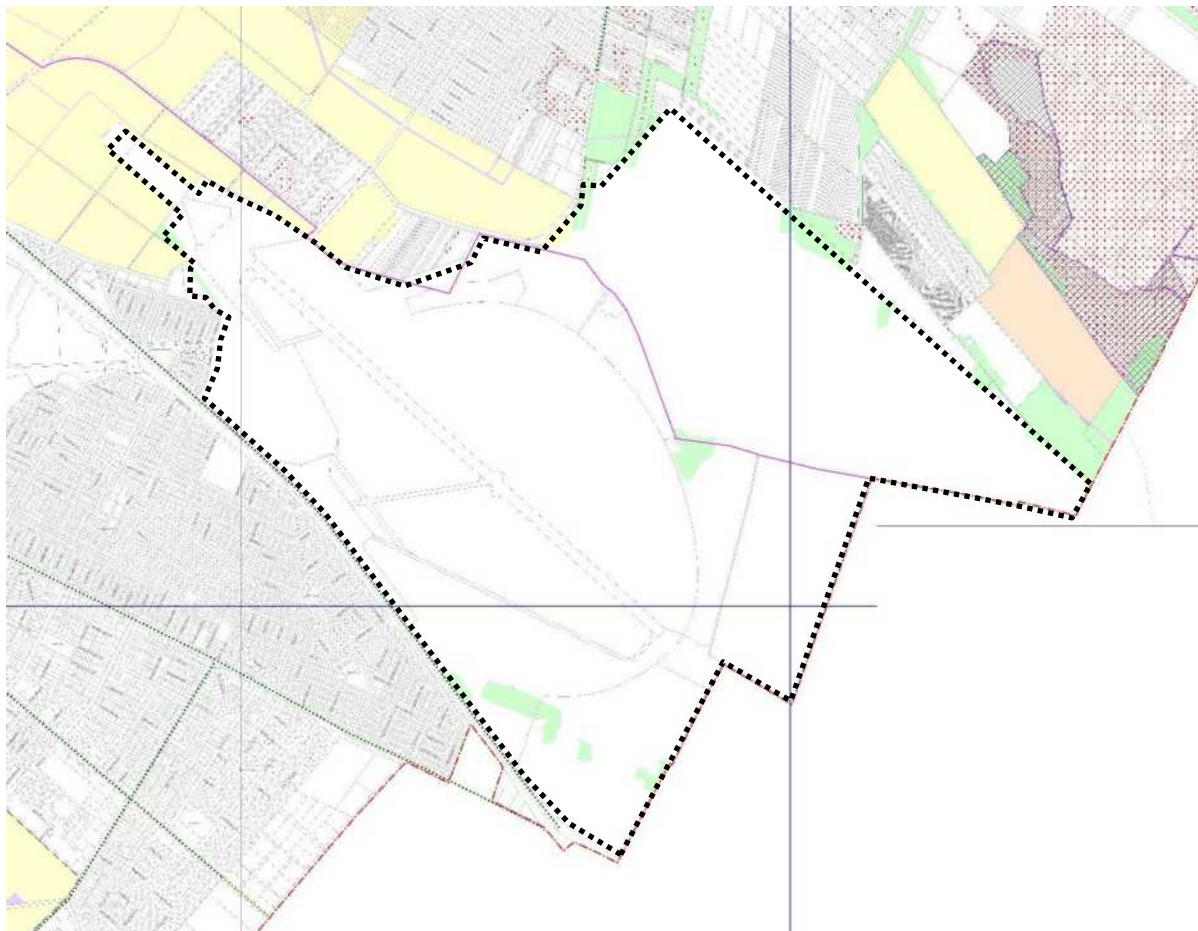


A BLFNR 1-es Terminálja és belső tere az utasforgalom megszűnésekor (forrás: [terminal1.hu](http://terminal1.hu))



A TSZT Szerkezeti terve „**3.b. Az épített környezet értékeinek védelme – Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása**” tervlapja nem érinti a tervezési területet.

A TSZT Szerkezeti terve „**4. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem**” tervlapja szerint:



A tervezési terület rész délnyugati szélén, a Férihegyi Repülőtérre vezető út mentén, településképvédelmi jelentőségű meglévő fasor húzódik.

A Repülőtér több pontján, elsősorban az Országos Erdőállomány Adattár szerinti védelmi elsődleges rendeltetésű erdőterületek jelöltek, de Ecser irányában egy kisebb gazdasági elsődleges rendeltetésű erdőterület, míg a terület északi részén egy kisebb közjóléti elsődleges rendeltetésű erdőterület is érinti a vizsgált területet. Ezen erdőterületek korábbi ún. kiváló termőhelyi adottságú erdőterületként való jelölése megszűnt, mivel időközben ez a kategória is megszűnt.

A TSZT Szerkezeti terve „**5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek**” tervlapja szerint:



A Repülőtér területének teljes Budapestre eső része küszöbérték alatti veszélyes üzemként jelölt. A terület déli részén, Vecsés közigazgatási határán is átnyúlva alsó küszöbértékű veszélyes üzem található (RÜK Kft.), melynek veszélyességi zónái is feltüntetésre kerültek (középső, külső zóna). Az üzem veszélyességi zónái nemrégiben felülvizsgálatra kerültek. Az új veszélyességi övezetek a mellékelt ábra szerint alakulnak.



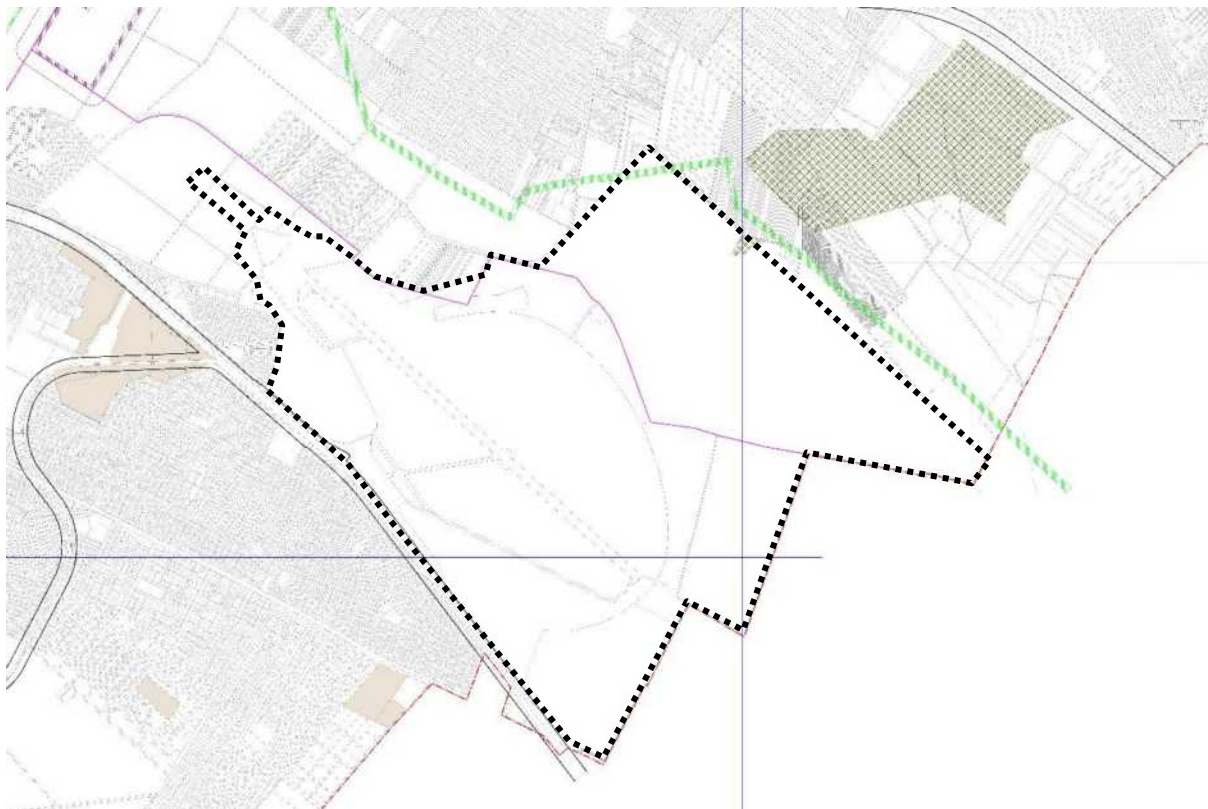
Az Innovációs és Technológiai Minisztérium által szolgáltatott adatok alapján ábrázolásra kerültek a repülőtéri zajgátló védőövezetek is (B- sötétkék; C-világoskék).

A tervezési terület továbbá az országos vízminőség-védelmi övezet – Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületébe is beleesik.

A terület nyugati szélein és déli részein potenciálisan talajszennyezett területek ábrázoltak.

A terület északi részén feltöltött terület, rekultiválandó bánya, lerakó jelölt.

A TSZT Szerkezeti terve „**6. Védelmi, korlátozási területek**” tervlapja szerint:



A tervezési terület Budapestre eső részének délnyugati oldalán, a Budapest – Cegléd 100. számú felszíni vasútvonal mentén, a vasútvonal védőtávolsága fut.

Ugyancsak délen, Vecsés és Budapest XVIII. kerületének határán, egy rövid szakaszon, termékvezeték biztonsági övezete is érinti a tervezési terület szélét.

Északon egy nagynyomású gázvezeték és létesítményeinek biztonsági övezete érinti a tervezési területet, bár az érintettség csak a Repülőtér kerítésen kívüli területei esetében áll fent.

A TSZT 2021-es módosítása keretében, a XVII. kerület területén, a Repülőtér szélét ásványi nyersanyag lelőhely érinti. Ez a terület azonban a területfelhasználási tervlap alapján továbbra is KÖI jelű, légi közlekedési területként jelölt.





#### 1.4.1.2. FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT (FRSZ)

Az FRSZ a Fővárosban a településrendezés és az építés összehangolt rendjének biztosítása érdekében, az országos településrendezési és építési követelményeknek (OTÉK), valamint a Főváros településszerkezeti tervének (TSZT) megfelelően, a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségét, meghatározott területek beépítési magasságát, a fővárosi infrastruktúra területbiztosítását megállapító fővárosi önkormányzati rendelet, amely telekalakítási és építésjogi szabályozási elemeket nem tartalmaz.

Az Étv. szerint meghatározandó építési paramétereket az FRSZ közvetíti a kerületi szabályozás felé a kerületi szintű előírások kidolgozásához (KÉSZ). A három településrendezési eszköz (TSZT – FRSZ – KÉSZ) közötti összhang megteremtését – az Étv. előírásaink figyelembevételével – az FRSZ rendeleti szinten biztosítja.

Az FRSZ 1. melléklete, **„A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek”** elnevezésű tervlap szerint:





**FRSZ 4. §:**

*„(3) Egy adott területfelhasználási egységen belül az 1. mellékletben meghatározott beépítési sűrűség alapján az építési övezetek előírásait és beépítési paramétereit a KÉSZ-ben differenciáltan, de jelentős jellemzőbeli különbségek nélkül lehet meghatározni.”*

A beépítésre szánt területfelhasználási egységekre vonatkozóan meg kell határozni a beépítési sűrűséget, ami az OTÉK fogalom-meghatározása szerint:

*„...a területfelhasználási egységek területén elhelyezhető épületek valamennyi építményszintjének összesített bruttó alapterülete és a területfelhasználási egységeknek a köztük lévő, településszerkezetet nem meghatározó közterületek területével növelt területének viszonyszáma.”*

Az FRSZ szerint a beépítési sűrűség kétféle értékre tagolódik annak érdekében, hogy a területhasználat kiszorgálásához szükséges parkolási infrastruktúra épületen belüli biztosítása továbbra is támogatott legyen. Ennek értelmében az FRSZ rögzíti, hogy a **bsá** jelű általános sűrűségi érték az általánosan elhelyezhető funkciók számára – így a parkolás céljára is – igénybe vehető, a **bsp** jelű parkolási sűrűségi érték viszont kizárólag az épületen belüli parkolás céljára vehető igénybe. Kiemelendő, hogy a bsp érték kifejezetten a parkolás épületen belüli támogatása céljából kerül alkalmazásra, tehát bónuszértéket jelent a beépítési sűrűség értékebe beépülve. A bsá és a bsp érték együtt képezik a **bs** jelű beépítési sűrűség értéket az OTÉK szerinti meghatározással.

Az FRSZ a K-Rept jelű repülőtér területre **1,5-ös bs értéket** állapít meg, melyből **1,5 bsá és 0,0 bsp** értéket enged meg. A tervezési terület Budapestre eső részének nagyobb hányada KÖI jelű légi közlekedési terület, melyet északnyugaton és nyugaton Ek jelű közjóléti erdőterületek tarkítanak. Ezek beépítésre nem szánt területek, így beépítési sűrűség ezekre a területekre nem került megállapításra.

A tervezési területet közvetlenül érinti a műszaki infrastruktúra területbiztosításával kapcsolatos elemeken belül, a „*távlati kötőtpályás fejlesztés közelítő nyomvonala alagútban*” elem, melyhez kapcsolódóan a 2-es Terminál közelében tervezett vasútállomás, vasúti megállóhely is jelölt.

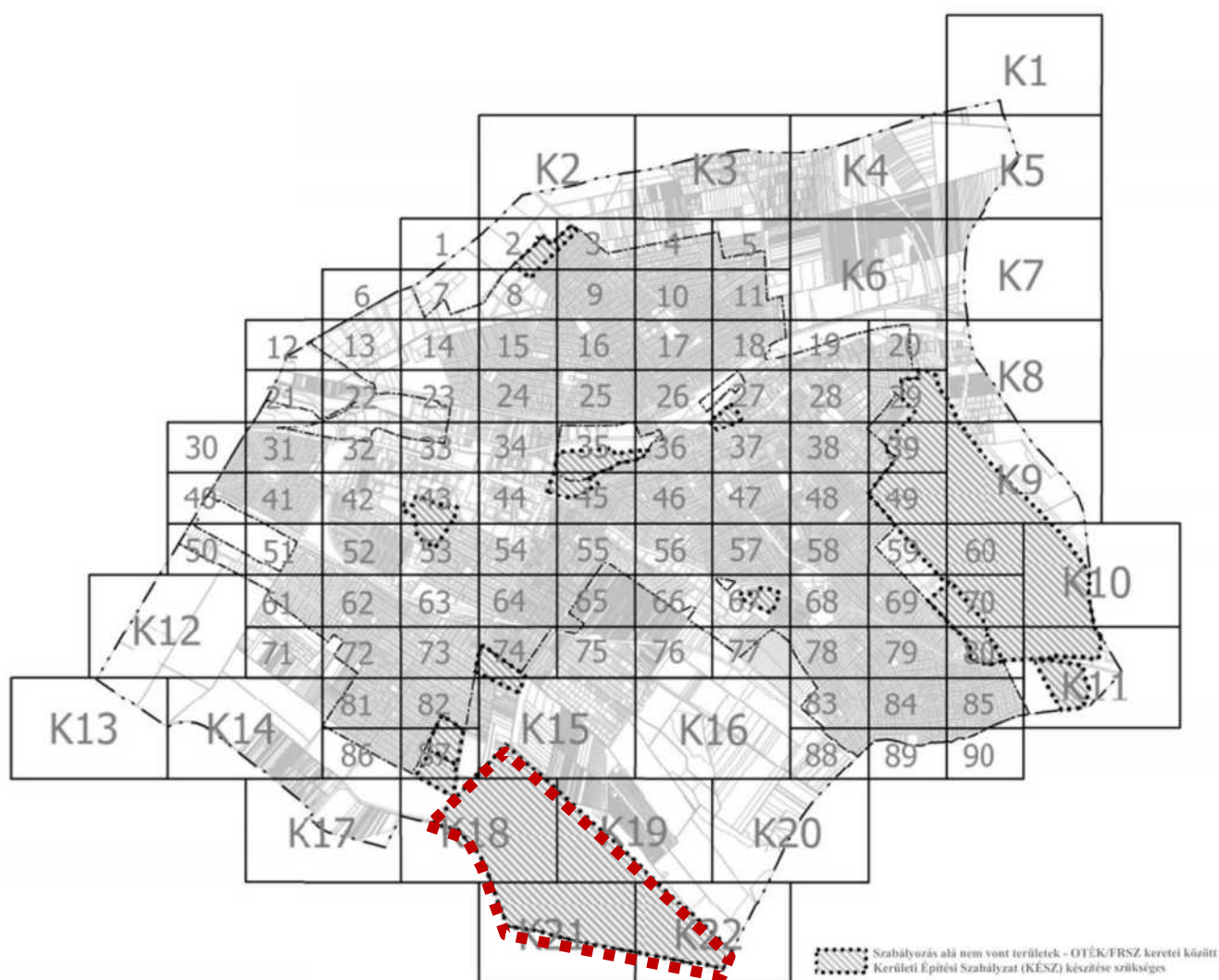
A TSZT területfelhasználásának megfelelően, a K-Rept jelű terület délkeleti része jelentős változással érintett területként van jelölve, melyben tervezett jelentősebb logisztikai központ is ábrázolt. A Ferihegyi Repülőtérre vezető út mentén, a K-Rept jelű terület északi részén, P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület határa jelölt, a minimálisan biztosítandó kapacitással együtt, melybe a már működő, de több mint 50%-al bővíthető létesítmények is beleszámítanak. A tervlapon a Repülőtér nemzetközi kereskedelmi repülőtérként ábrázolt.

**Az FRSZ egyéb mellékleteiben** található tervlapok tartalma nem érintik érdemben a tervezési területet.

## 1.4.2. AZ ÉRINTETT BUDAPESTI KERÜLETI TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK VIZSGÁLATA

### 1.4.2.1. BUDAPEST FŐVÁROS XVII. KERÜLET RÁKOSMENTE KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata Képviselő-testülete a 20/2019. (VII.9.) önkormányzati rendeletével fogadta el Rákosmente Kerületi Építési Szabályzatát és a mellékletét képező Szabályozási tervét. A rendelet az 1. számú függelék értelmében a Repülőtér területét a szabályozás alá nem vont területek közé sorolja, melyre az OTÉK/FRSZ keretei között Kerületi Építési



Szabályzat (KÉSZ) készítése szükséges.

A Repülőtér északi területein, a 2-es futópálya északi végének környezetére vonatkozóan korábban a Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata Képviselő-testülete 12/2014. (VI.30.) önkormányzati rendeletével elfogadott Kerületi és Városrendezési Szabályzat volt érvényben, mely az új KÉSZ hatálybalépését követően - 2019. augusztus 9.-től - hatályát veszítette. Mivel az új KÉSZ a Repülőtér területét szabályozás alá nem vont területként jelöli (nem terjed ki rá), így erre a területre jelenleg nincs érvényben hatályos építési szabályzat és szabályozási terv, ezért erre a területre KÉSZ készítése szükséges.

Az új KÉSZ K17 számú szabályozási tervlapja egyetlen, a Repülőtér területéhez tartozó kisebb erdőterületet ábrázol. A szabályozási terv szerint ez a terület Ek-5 jelű övezetbe sorolt. Az erdőterületet Országos vízminőségvédelmi terület határa, valamint a repülőtéri zajgátló védőövezet határai (B, C) érintik. Az övezetre vonatkozó előírások az alábbiak:



A KÉSZ 47. § -a alapján:

- (1) Rákosmente területen található erdőterületek funkciójuk és építmények elhelyezése szempontjából az alábbi övezetekbe soroltak: [...] (h) Ek-5 jelű kertes használatú tervezett közjóléti erdő övezet [...]
- (2) Eltérő övezeti rendelkezés hiányában az erdőterületeken természetvédelmi és vadvédelmi és életvédelmi okokból - az illetékes vadásztársaságokkal egyeztetve - legfeljebb 1,8 méter magas, fából, vagy vadhálóból készült kerítés létesíthető.
- (3) Erdő telepítése, erdősítés a termőhelyi adottságoknak megfelelő elsősorban őshonos fajokkal, természetes elegyarányban, természetkímélő módon történhet.

A KÉSZ 49. § -a alapján:

- (1) A település Ek jelű közjóléti erdőterület övezeteibe elsősorban a szabadidő eltöltésére alkalmas, rekreációs célokat szolgáló meglévő és tervezett erdők tartoznak.
- (2) Minden Ek jelű övezetben elhelyezhetők nyomvonal jellegű építmények és műtárgyaik, valamint közműlétesítmények építményei.
- (11) Ek-5 jelű övezetben a meglévő lakó és üdülőépületek a meglévő épület kubatúráján belül felújíthatók, korszerűsíthetők és átalakíthatók.
- (12) Az Ek-5 jelű övezet területén legfeljebb 1,8 méter magas kerítés létesíthető.

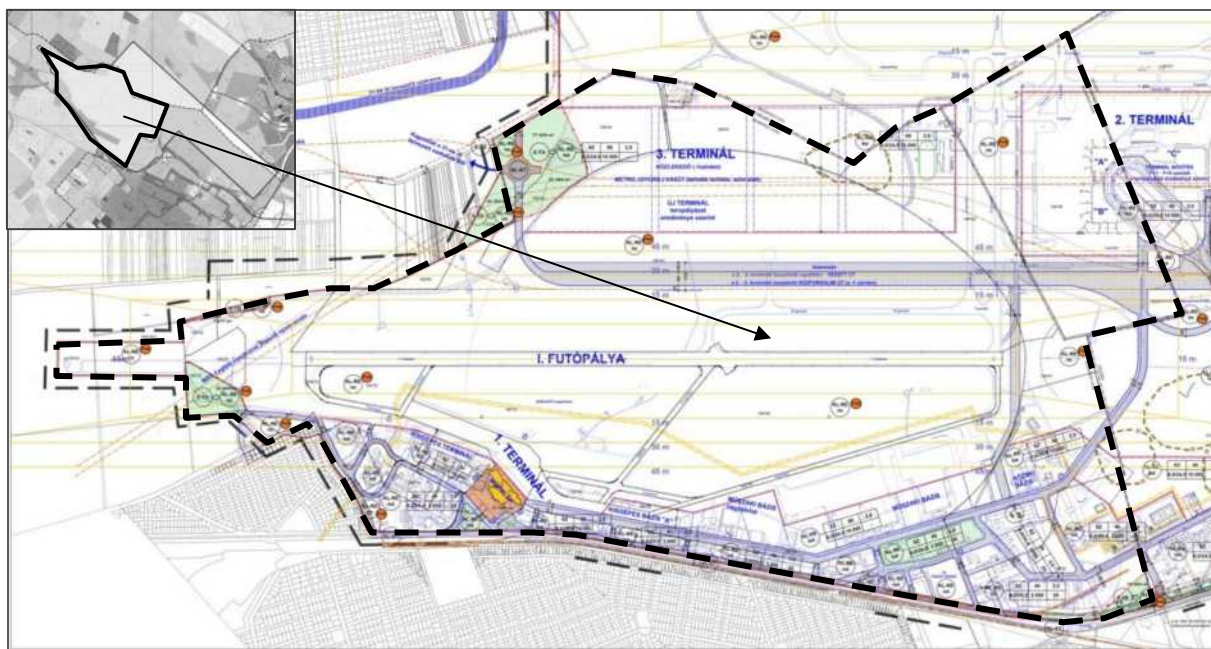
A KÉSZ 2. mellékletének 13. számú táblázata tartalmazza a közjóléti erdők övezeti előírásait:

|   | A           | B                    | C                                 | D                                        | E                  | F                                                | G                                                      | H   |
|---|-------------|----------------------|-----------------------------------|------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----|
| 1 | Övezet jele | A kialakítható telek |                                   | Az övezetben                             |                    |                                                  |                                                        |     |
| 2 |             | legkisebb területe   | legkisebb szélessége/<br>mélysége | a beépíthető telek<br>legkisebb területe | a beépítési<br>mód | a beépítettség megengedett<br>legnagyobb mértéke | az épületmagasság<br>megengedett legnagyobb<br>mértéke |     |
| 3 |             | (m <sup>2</sup> )    | (m)                               | (m <sup>2</sup> )                        | rövidítés          | (%)                                              | (m)                                                    |     |
| 9 |             | Ek-5                 | 1 500                             | -                                        | 3 000              | SZ                                               | 3                                                      | 4,5 |



#### 1.4.2.2. BUDAPEST FŐVÁROS XVIII. KERÜLET PESTSZENTLŐRINC – PESTSZENTIMRE VÁROSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

Pestszentlőrinc – Pestszentimre Városrendezési és Építési Szabályzatát (PPVSZ) Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc – Pestszentimre Önkormányzatának Képviselő-testülete a 60/2006. (IX.12.) számú önkormányzati rendeletével fogadta el. A tervezési terület XVIII. kerületbe eső részét, a rendelet 19. számú szabályozási tervlapja tartalmazza.



A tervezési terület XVIII. kerületbe eső részének nagy hányada **KL-RE/m** jelű övezetbe sorolt, mely a Repülőtér mozgási, biztonsági és védő területét jelenti. A Ferihegyi Repülőtérre vezető út menti területek **KL-RE/ké** jelű légitörlekedéssel közvetlenül kapcsolatos építmények és légiforgalmat kiszolgáló építmények elhelyezésére szolgáló övezetbe, illetve **KL-RE/eé** jelű a repülőtér és a légiforgalmat kiszolgáló építmények elhelyezésére szolgáló övezetbe sorolt. Az egykori tervezett 3-as Terminál szabályozási elemei mára úgy tűnik, a kijelölt helyen okafoyottá váltak.

A terv készítésekor a Repülőtér nyugati határa mentén kijelölt **E-TG** jelű erdőterületeket **KL-RE/m** jelű övezetbe tervezték átsorolni, mely tervezett módosítás a terven is megjelenik, ám ez egyelőre a hatályos TSZT2021-ben sem történt meg.

A tervezési területen több kötöttpályás közlekedési nyomvonal is található, ám ezen nyomvonalak mára teljesen elavultak, így ezek törlése javasolt a tervről.

A terv többek között tartalmazza még a korlátozó közművezetékek nyomvonalait és védőtávolságait, a felszín alatti vízvédelmi terület határát, javasolt telekhatárokat, építési helyeket, közutak védőtávolságát, kötelező zöldfelületek helyét, a Repülőtér akadálykorlátozási felületeit, a régészeti területeket, a fokozottan védett állatfajok élőhelyeit és a kijelölt zajgátló védőövezetek területét (B és C zónák). A TSZT2021 frissebb adatszolgáltatás alapján készült 3.a) tervlapja, az SZT-n feltüntetett régészeti lelőhelyeket már nem ábrázolja.



A „PPVSZ” 84. §-a alapján:

**„KL-RE/m, KL-RE/ké és KL-RE/eé övezet**

- (1) A repülőtér területén a BVKSZ 19/E. számú táblázat előírásait az e §-ban foglalt eltéréssel és kiegészítéssel kell alkalmazni.
- (2) A területen az építmények elhelyezésénél, zöldfelületek kialakításánál a légiforgalom biztonságát kell alapvetőnek tekinteni.
- (3) Repülőtér mozgási, biztonsági és védő területét képező KL-RE/m övezetben:
- a) a légi-járművek fel- és leszállására, gurulására szolgáló utak,
  - b) az előterek építményei, beleértve többek között
    - ba) a terminálokhoz csatlakozó, vagy az utasok számára külön szinten megközelíthető épületrészeket, amelyek segítségével utasforgalmi hídon, vagy aluljárón keresztül a termináltól távoli állások is közvetlenül elérhetővé válnak,
    - bb) terminálhoz, cargo-hoz, vagy műszaki bázishoz tartozó eszközöket tároló, vagy közmű, vagy üzemanyag szállítást elősegítő építmény, vagy épület.
  - c) légijármű karbantartás, javítás, tárolás épületei vagy építményei,
  - d) a légiközlekedés és a repülőtér munkaterületének biztonságát szolgáló létesítmények, mint fénytechnika, vagy egyéb korszerű (ILS stb.) irányítás technikai, katasztrófavédelmi (tűzoltó tgc. állás stb.), üzemviteli (jégtelenítő stb.) építmények és épületek.
  - e) a munkaterületének védelmét szolgáló létesítmények (kerítés, őrház stb.), építmények és épületek helyezhetők el szabadon álló beépítési mód szerint.
- (4) A légiközlekedéssel közvetlenül kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgáló KL-RE/ké övezetben a repülőtér és a légiforgalmat kiszolgáló
- a) terminálok (utasforgalom),
  - b) cargók (áruforgalom),
  - c) a KL-RE/m övezetben – a légijárművek fel- és leszállását szolgáló futópályák kivételével – építhető létesítmények, valamint
  - d) légijármű karbantartási, javítási, tárolási,
  - e) légiforgalmi szolgálat ellátási épületei, valamint a felsorolt épületeket kiszolgáló és kiegészítő,
  - f) raktározási,
  - g) irodai,
  - h) szolgáltatási, kereskedelemi,
  - i) közlekedési és szállítási,
  - j) szálláshely, szolgáltatási funkciójú, épületek helyezhetők el.
- (5) A légi közlekedést kiszolgáló építmények elhelyezésére szolgáló KL-RE/eé övezetben a repülőtér és a légi forgalmat kiszolgáló:
- a) légiforgalmi szolgálat ellátás,
  - b) energiatermelő és –átalakító létesítmények,
  - c) logisztika,
  - d) környezetbarát ipar, raktározás
  - e) közlekedés és szállítás,
  - f) közhasználat előtt nem megnyitott üzemanyagtöltő állomás,
  - g) parkolóház,

h) irodaház, szálláshely-szolgáltatás, szolgáltatás, sportolás, egészségügy, kutatás-fejlesztés, a szakszemélyzet szakirányú oktatásának épületei, valamint

i) a felsorolt épületeket kiszolgáló és kiegészítő funkciójú épületek helyezhetők el.

(6) Az KL-RE/m övezetben a beépítés mértéke a 3%-ot nem haladhatja meg.

(7) Az építési hely meghatározása:

a) az előkert legkisebb mérete 10,0 m,

b) A 4 számú főút Vecsés felőli bevezető szakasza mentén az Üllői úti csomópontig a kialakítható legkisebb előkert 50,0 m, amelyben kötöttpályás közlekedés vonala szint alatti – nyitott rézsűs, támfalas vagy zárt kialakítással – elhelyezhető

c) az oldal- és hátsóker legkisebb mérete: airside repülőtéri kapcsolat kialakítása esetén 1,0 m-re csökkenthető.

(8) Az elhelyezhető épületek számát a telekméret és a kialakítható legkisebb telekterület hányadosa határozza meg. Az elhelyezendő épület beépítés mértékébe beszámított bruttó alapterülete – ingatlanonként egy porta vagy védelemmel összefüggő épület kivételével – nem lehet kisebb az övezetben megengedett legnagyobb beépítési mérték 10 %-ánál.

(9) A szabályozási terven jelölt zöldfelületeket egybefüggő, többszintes, intenzív zöldfelületként kell kialakítani.

(10) A légiforgalom biztonságát veszélyeztető fakivágás engedélyeztetés nélkül is végrehajtható.

(11) A beépíthető övezetekben a következő határértékeket kell alapul venni:”

| Övezet   | Kialakítható legkisebb telek |           | Terepszint alatti beépítés | Legnagyobb beépítettség | Legkisebb építmény-magasság | Legnagyobb építmény-magasság | Legkisebb zöldfelület | Legnagyobb szinterületi mutató      |
|----------|------------------------------|-----------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|
|          | terület                      | szélesség |                            |                         |                             |                              |                       |                                     |
| KL-RE/ké | 10.000 m <sup>2</sup>        | 100 m     | 100 %                      | 80 %                    | -                           | 24,0 m                       | -                     | 2,0 m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> |
| KL-RE/é  | 3.000 m <sup>2</sup>         | 30 m      | 80 %                       | 40 %                    | -                           | 24,0 m                       | 20 %                  | 2,0 m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> |

A „PPVSZ” 87. §-a alapján:

#### „87. § E-TG-XVIII/ÁLT, E-TG-XVIII/REK és E-VE/XVIII övezet

(1) Az erdőterületeken a BVKSZ 53. § es 21. táblázat rendelkezéseit az e §-ban foglalt eltéréssel es kiegészítéssel kell alkalmazni.

(2) Az E-TG-XVIII/REK övezet területén – a rekultivációt célzó tevékenység kivételével létesítmény elhelyezése – csak a terület rekultivációját követően valósítható meg.

(3) A (2) bekezdés szerinti rekultiváció igazolt megtörténte után az (1), (4) és (5) bekezdésben foglaltakat kell alkalmazni.

(4) Az erdőterületbe sorolt, de ténylegesen nem erdősített és nem erdőtervezett területeken:

a) az egyidejű erdőtelepítés feltételével a BVKSZ 53. § (5) bekezdésében felsorolt valamennyi építmény elhelyezhető,

b) a mezőgazdasági művelési ágban lévő telek mezőgazdasági használata megengedett.

(5) A tényleges – (4) bekezdés hatálya alá nem tartozó – erdőterületeken kizárólag a pihenést, testedzést, valamint az erdőterületek fenntartását szolgáló építmények helyezhetők el.”

A PPVSZ az egyes szabályozási tervek területére vonatkozóan, IV. fejezetében, kiegészítő rendelkezéseket is megállapít, melyek közül a 19. számú szabályozási terv – a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területe – érinti a tervezési területet.

### 1.4.3. VECSÉS VÁROS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK VIZSGÁLATA A TERVEZÉSI TERÜLET VONATKOZÁSÁBAN

#### 1.4.3.1. VECSÉS VÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

Vecsés Településszerkezeti tervét Vecsés Város Önkormányzata Képviselő-testülete a 94/2016. (IV.26.) számú határozattal fogadta el.



Vecsés város TSZT-részlet

A tervezési terület Vecsés közigazgatási területére eső része beépítésre szánt, **K-Rept** jelű **repülőtér területe**. Ezt keleten egy **V** jelű, beépítésre nem szánt **vízgyűjtőterület** szeli át. Ettől keletre egy kisebb az Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőtag nyúlik a területre.

A közlekedési infrastruktúra tekintetében a területet országos mellékút érinti, fontosabb szintbeli csomóponttal, mely a 4-es számú főútról (M4) leágazva a működő terminálok megközelítésére szolgál. Ezen úttól nyugatra tervezett települési jelentőségű út ábrázolt, mely a meglévő kettős körforgalomba köt. A területtől délre országos I. rendű főút található (M4-es út).

A tervezési területet továbbá nyugaton és dél-keleten tervezett nagysebességű vasútvonal érinti. Nyugaton két lehetséges nyomvonal is feltüntetésre került. Ezek mára elavultak, az új nyomvonal véglegesítése jelenleg is folyamatban van.

A településszerkezeti szinten korlátozást jelentő elemeket önálló tervlap tartalmazza, mely a TSZT-t jóváhagyó határozat 2. mellékletét képezi. A tervlap 2018-ban – a Repülőtér zajgátló védőövezeteinek feltüntetése miatt – módosításra került, legutolsó verziója pedig 2020. augusztus 26-tól érvényes.



Vecsés város TSZT, Védelmi és korlátozási tervlap -részlet

A tervlapon feltűntetésre került a fent említett nagysebességű vasútvonal, és a kapcsolódó fenntartandó terület is, mely a tervezési terület dél-keleti részét érinti. A Repülőtér Vecsésre eső részének nyugati oldalát veszélyes üzem veszélyességi övezete – középső és külső zónája, valamint termékvezeték (DN150-DN200) és a hozzá tartozó védőtávolság érinti. A Vecsés-Rákospalota DN 400 földgázvezeték (védőtávolság: 5-5 m, 23-23 m) hírközlő kábellel és védőtávolsága a tervezési terület keleti határában fut. E mellett Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőtag található.

A tervezési területet kis mértékben (nyugaton) érinti a „B” hidrogeológiai védőterület, és nagyobb részben (keleten) a „B” rétegbeni hidrogeológiai védőterület felszíni vetülete. A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Katasztrófavédelmi Hatósági Osztályának legfrisebb (2020-as) határozata alapján azonban ezen adatszolgáltatás mára elavult, a jelölések átvezetése szükséges a terveken a legfrisebb állapot szerint. Keleten fenntartási sávot igénylő vízgazdálkodási terület (17. csatorna) szeli át a Repülőtér területét, melyet az Országos ökológiai hálózat területe kísér. A tervezési területen továbbá több (8 db) régészeti lelőhely is található, melyek azonosító számmal is rendelkeznek.

A tervlapon ábrázolásra került a Budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében kijelölt zajgátló védőövezet – „B” (sötétkék) és „C” (világoskék) jelű határa.

### Szöveges munkarészek

Vecsés város Településszerkezeti terve az 1.1.1.4. fejezetében tárgyalja a különleges területeket, melynek első alfejezete a **repülőtér területéről (K-Rept)** szól.



*„A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, amely Vecsés közigazgatási területén kívül Ecser, Budapest XVIII. kerület és XVII. kerület közigazgatási területét érinti. A Repülőtér területének településrendezési tervét az érintett települések együttműködésével szükséges felülvizsgálni.”*

A TSZT 1.1.2.5. fejezete a jellemzően beépítésre nem szánt területekről, említi a **vízgazdálkodási területek** (vízbázis, vízfolyás meder) jellemzőit és előírásait.

*„A Településszerkezeti terv a vízgazdálkodási területek, patakmedrek, vízbázisok védelmének feltételeit biztosító területhasználatot javasol. A környezetükben beépítésre szánt területeket csak a környezetvédelmi elvárásoknak megfelelő infrastruktúra kiépítése és bizonyos országos jogszabályokban meghatározott korlátok mellett lehet igénybe venni.*

*A felszíni vízfolyások, csatornák vízmedrét és a hozzájuk tartozó parti sávokat, mint ökológiai folyosókat a biológiai aktivitásukat növelő módon kell rendezni, illetve a vízminőségüket javítani. Elérendő cél, hogy a Gyáli-patak mentén található 50 m-es sávban épület és építmény csak nagyon indokolt esetben legyen elhelyezhető. A felszíni vízlevezetés korszerűsítésével és a szennyvíz-ártalmatlanítás környezetkímélő megoldásával a felszíni vizeket mentesíteni kell a szennyeződéstől.”*

A TSZT 1.2.2. fejezete szól a település **Nemzeti Ökológiai Hálózat területeiről**, ahol két területegységet különböztetnek meg:

- „a) A Vecsés keleti oldalán folyó Gyáli főcsatorna menti területek,*
- b) A Vasadi főcsatorna menti területek.”*

A tervezési területet a Gyáli főcsatornából leágazó Maglódi (Gyáli 17.) csatornát kísérő területek érintik.

A vecsési TSZT 1.4. fejezete tárgyalja az épített örökség védelmét, ahol az országos védelem elemei között a **régészeti területeket** említi.

*„A kulturális örökség részét képező régészeti emlékek védelmét a hatályos jogszabályok szerint kell biztosítani. A Településszerkezeti tervben rögzített régészeti lelőhelyek védelmét a szabályozási tervekben és az építési hatósági munkában érvényesíteni kell.”*

A TSZT 1.5.2. fejezete említi a települést érintő **vasúti fejlesztéseket**, melyek a tervezési területre is vonatkozhatnak.

*„Az országos fejlesztési koncepció tartalmazza ebben az irányban **nagysebességű vonal** kiépítésének szükségességét. A vonal a Liszt Ferenc repülő tér 2 Terminál kapcsolatát is biztosítja, ennek megfelelően nyomvonala a repülőtéri terület határán, dél felé Üllő elkerülésével halad át Vecsés külterületén, jelentős részben felszín alatti pályán.*

*Bp., Nyugati pu. és a repülőtér 2 Terminál vasúti kapcsolatának kialakítására vonatkozó tanulmány a ceglédi vonalból Budapest területén kiágazó, a 4. sz. főút alatt átvezetett szárnyvonal kiépítését tartalmazza, amely a repülőtér területén, a jelenlegi bekötőúttól északra éri el a 2-es Terminált.”*

A TSZT 1.6 fejezete - a közműellátásról - szerint a területfejlesztés tervezésénél, a területfelhasználás módosításánál korlátozó adottságként kell kezelni a vízellátás területén a település érzékeny vízbázis védelmi területi fekvését és a településen üzemelő vízbázisokat és azok hidrogeológiai védőidomait, valamint a talajvíz-kutakat és a vízmű-gépészeti létesítményeket. A felszíni vízelvezetés és csapadékvíz elvezetés vonatkozásában korlátozó adottságként megemlíti a Gyáli 17. csatornát, valamint a jelentősebb árkokat, csatornákat, vízfolyásokat és azok karbantartási sávjait. A szénhidrogén ellátással kapcsolatban „a település közigazgatási területén haladó nagynyomású földgázszállító hálózatok, szénhidrogén szállító hálózatok, a nagyközép-nyomású földgázvezeték nyomvonalát, kapcsolódó létesítményeit és mindezek biztonsági övezeteinek helyigényét” említi meg. A hírközlés kábeleivel kapcsolatban korlátozó adottságnak tekinti az antennák helyét, és támogatja földkábeles elhelyezést.

A TSZT 1.7. pontjában - a környezetvédelemről - említi a zajvédelemmel és a vízminőség/vízbázis védelemmel kapcsolatos előírásokat.

*„A zajvédelemben továbbra is a közlekedési zaj mérséklésére kell a legnagyobb hangsúlyt fektetni a vasút modernizációjával, a **ferihegyi légi forgalomhoz kapcsolódó** (a település által is elfogadható) **zajvédelmi övezetek** betartásával, az új közlekedési nyomvonalak aktív (zajvédő erdősávok) és passzív (zajvédő falak, zajra nem- vagy kevésbé érzékeny terület-felhasználás biztosítása) zajvédelmének megszervezésével.”*

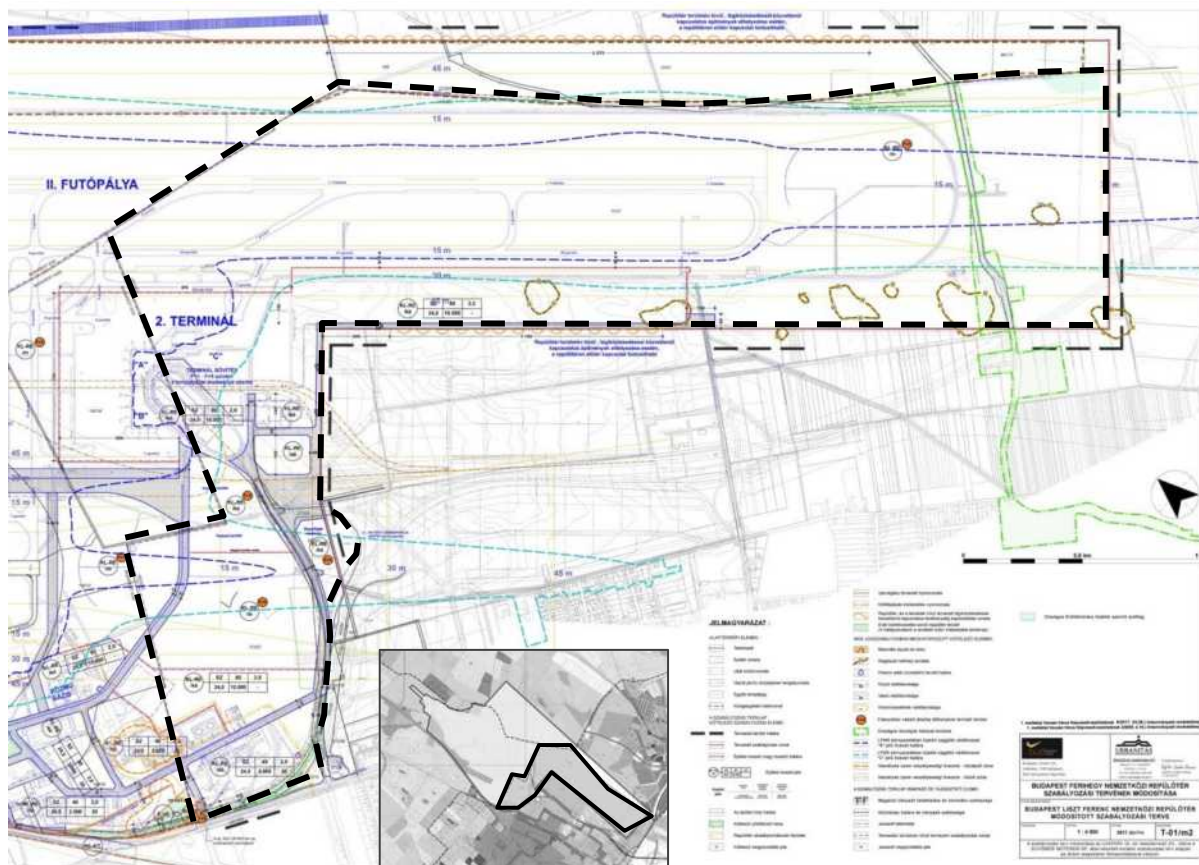
*„A **vízminőség védelme**kor a legfontosabb a **vízbázisok védelme** (különösen a II. jelű, távlati víznyerés szempontjából fontosabb vízbázis esetében) a terület-felhasználás fenntartható fejlesztésével, a szennyvíz rákötések számának emelésével, a környezetvédelmi korlátozások szigorú betartásával, a szennyezések lehetőségének minimális mértékre csökkentésével, a vízbázis védőövezetek további pontosításával, lehatárolásával és védelmével, a felszíni vízelvezető rendszer és a szennyvízelvezető rendszer korszerű szinten történő kiépítésével és üzemeltetésével. A Gyáli-patak vízminősége annak ökológiai rehabilitációjával javítható tovább.”*

A 4. fejezetben - a település területi mérlegéről - Vecsés város TSZT-je megállapítja, hogy a különleges repülőtér terület 503,84 ha-t tesz ki, mely a teljes település közel 14%-a.

#### 1.4.3.2. A REPÜLŐTÉR VECSÉSI TERÜLETÉNEK SZABÁLYOZÁSI TERVE ÉS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

Vecsés Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a 2/2005. (I.18.) rendeletével fogadta el a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Szabályozási tervét – módosításai: 9/2010. (III.26.); 9/2017. (IV.26.). Az utolsó módosítás 2017. 04. 27-től hatályos, mint Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Szabályozási terve.

A Repülőtér Vecsés város közigazgatási területére eső hányadának nagyobb, északi része – a gurulótutak és a 2-es futópálya – **KL-RE/m jelű övezetbe** sorolt. Ettől délre a 2-es Terminál területe, illetve a 4. számú főút menti területek **KL-RE/ké jelű övezetbe**, illetve **KL-RE/eé jelű övezetbe** tartoznak. Délen, a 4. főút mentén az építési hely határa, illetve a kötelező zöldfelület helye került kijelölésre.



Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér módosított szabályozási terve, 2017. április - részlet

A tervezési terület déli, nyugati részén és a 2-es Terminál környezetében, onnan kiindulva több irányadó közterület szabályozás – magánút – található. Ezt nyugaton közműsáv kíséri, irányadó szélességgel. A közterület délen különbszintű csomóponttal kapcsolódik a 4. számú főúthoz, melyet közút védőtávolsága is kísér.

A vizsgált területen kötöttpályás közlekedés nyomvonala is található. Déli irányból a 100a. számú vasútvonalról leágazva fut egy nyomvonal a 2-es Terminálig, míg nyugatról a Ceglédi vasútvonal és az Újszászi vasútvonal javasolt nyomvonala érinti a területet.

A főként a XVIII. kerületben található veszélyes üzem (RÜK Kft.) veszélyességi övezete, középső és külső zónája a tervezési terület vecsési részének dél-nyugati területét érinti (elavult tartalom). Ettől keletre közművezeték védőtávolsága, illetve felszín alatti vízvédelmi terület határa található. A Repülőtér 2-es futópályájától északra Ecser felé, délre Vecsés felé a Repülőtér és a területén kívül tervezett légitölekedéssel közvetlenül kapcsolatos tevékenység kapcsolódási vonala látható. E területeken a légitölekedéssel közvetlenül kapcsolatos építmények elhelyezése esetén, a Repülőtérrel előtér kapcsolat biztosítható.

A tervezési területet a Repülőtér akadálykorlátozási felületei - 15, 30, 45 m (2/2005. (I.18.) számú rendelet 1. sz. függeléke), valamint az Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében kijelölt zajgátló védőövezet „B” és „C” jelű övezetének határa is érinti.

A tervezési területen elszórtan, inkább nyugaton csoportosulva fokozottan védett állatfaj élőhelyével érintett területek találhatóak. A II. futópálya közelében több régészeti lelőhely jelölt, illetve keleten az országos ökológiai hálózat területe követi a Gyáli 17. számú, Maglódi csatornát.

Vecsés Város 2/2005. (I.18.) rendeletének 9-13. fejezete foglalkozik a Vecsés területére eső Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén kijelölt övezeteinek előírásaival.

| Az építési övezet | a telek                   |                 |                           |                                                           |                           |                              | az épület megengedett                          |                                                |
|-------------------|---------------------------|-----------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|
|                   | legkisebb kialakítható    |                 | legnagyobb                |                                                           |                           | legkisebb                    | legkisebb                                      | legnagyobb                                     |
|                   | terület<br>m <sup>2</sup> | szélessége<br>m | beépítési<br>mértéke<br>% | sínterületi<br>mutatója<br>m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> | terepszint<br>alatti<br>% | zöldfelületi<br>mértéke<br>% | építménymagassága<br>/ homlokzatmagassága<br>m | építménymagassága<br>/ homlokzatmagassága<br>m |
| <b>KL-RE / ké</b> | <b>10.000</b>             | <b>100</b>      | <b>80</b>                 | <b>2,0</b>                                                | <b>100</b>                | <b>-</b>                     | <b>-</b>                                       | <b>24,0</b>                                    |

| Az építési övezet | a telek                |                |                           |                                                           |                           |                              | az épület megengedett                          |                                                |
|-------------------|------------------------|----------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|
|                   | legkisebb kialakítható |                | legnagyobb                |                                                           |                           | legkisebb                    | legkisebb                                      | legnagyobb                                     |
|                   | területe<br>m          | szélesség<br>m | beépítési<br>mértéke<br>% | sínterületi<br>mutatója<br>m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> | terepszint<br>alatti<br>% | zöldfelületi<br>mértéke<br>% | építménymagassága<br>/ homlokzatmagassága<br>m | építménymagassága<br>/ homlokzatmagassága<br>m |
| <b>KL-RE / eé</b> | <b>3.000</b>           | <b>30</b>      | <b>40</b>                 | <b>2,0</b>                                                | <b>80</b>                 | <b>20</b>                    | <b>-</b>                                       | <b>24,0</b>                                    |

#### 1.4.4. ECSEK NAGYKÖZSÉG TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZEINEK VIZSGÁLATA A TERVEZÉSI TERÜLET VONATKOZÁSÁBAN

##### 1.4.4.1. ECSEK NAGYKÖZSÉG TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

Ecser Nagyközség Településszerkezeti tervét a helyi Önkormányzat Képviselő-testülete a 105/2006. (IX.14.) számú határozattal fogadta el (utolsó módosítása a 11/2012. (I.25.) határozattal történt). Ecser közigazgatási területén a hatályos TSZT tartalma alapján a BLFNR területe nincs önálló területfelhasználási kategóriába sorolva, a terven közlekedési területként értelmezhető. Jelenleg folyamatban van a terv új jogszabályokhoz illeszkedő átdolgozása.



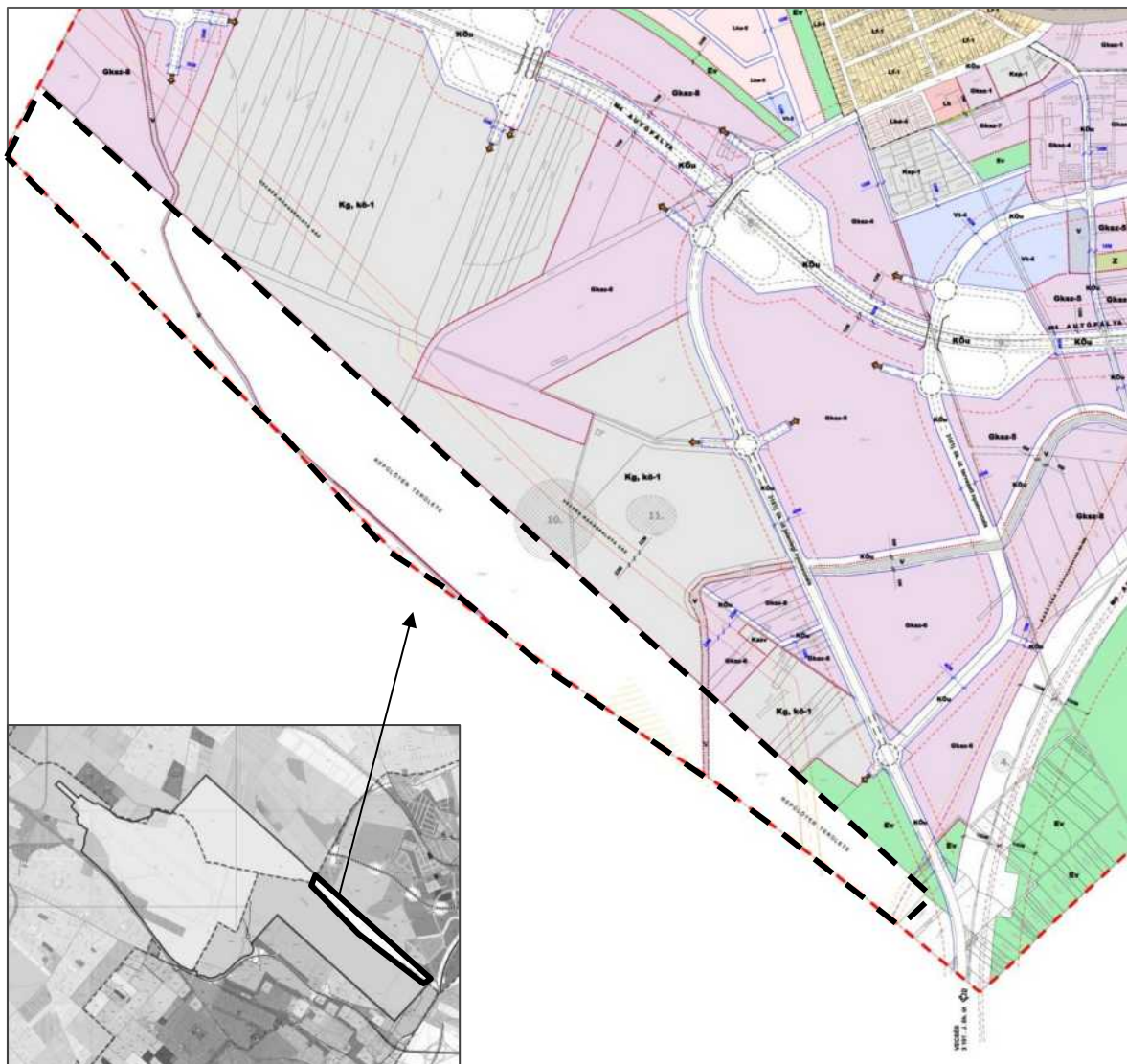
A TSZT a területfelhasználás szempontjából csupán a „repülőtér területe” jelölést tartalmazza. A Repülőtér Ecserre eső részének északi, nyugati és déli területein, a szomszédos Vecsés terveihez igazodóan **V jelű** vízgazdálkodási terület került kijelölésre, mely a meglévő Maglódi (17.) és a 172. számú csatorna területét érinti. A Maglódi-csatornát ökológiai hálózat területe – ökológiai folyosó kíséri. A csatornától délre a Vecsés-Rákospalota gázvezeték, valamint a Barátság I. kőolajvezeték és védőtávolságai ábrázoltak. A tervezési területet keleten a 10. számú nyilvántartott régészeti lelőhely is éppen érinti.



#### 1.4.4.2. A REPÜLŐTÉR ECSERI TERÜLETÉNEK SZABÁLYOZÁSI TERVE ÉS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA

A nagyközség önkormányzatának Képviselő-testülete a 19/2004. (XI.11.) számú rendeletével hagyta jóvá a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Szabályozási tervét.

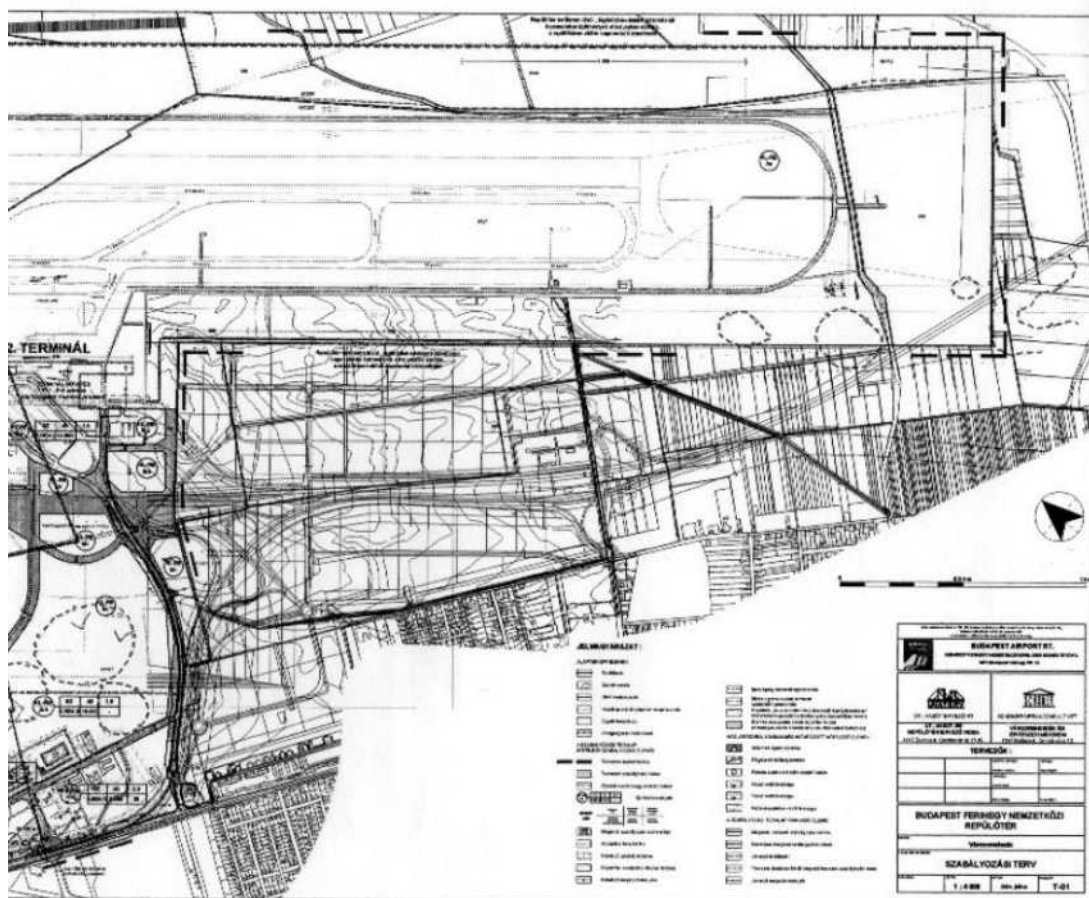
A település egyéb területeit lefedő hatályos Szabályozási terven (többször módosított 7/2008. (IV.17.) Kt. rendelet) a tervezési terület Ecserre eső része övezeti jellel nem rendelkezik, a „**repülőtér területe**” felirattal ellátott. Nyugati, dél-nyugati és keleti területeit **V jelű** vízgazdálkodási övezet keresztezi.



*Ecser Szabályozási terve - részlet*

A terület dél-keleti részén a Vecsés-Rákospalota gázvezeték fut 22-22 méter védőtávolsággal, illetve a Barátság I. kőolajvezeték (NA 400) érinti ezt a területet, szintén saját védőtávolságával. A keleti részt érintő vízgazdálkodási terület környezetében ökológiai hálózat területe – ökológiai folyosó övezete található. Ezen felül a 10. számú azonosítóval rendelkező nyilvántartott régészeti lelőhely nyúlik át a vizsgált területre.

A települési HÉSZ a Repülőtér területére külön előírást nem tartalmaz. A Repülőtér területére a 2004-ben jóváhagyott (19/2004. (XI. 11.) önk. rend.) egységes Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Szabályozási terv érvényes. A rendelet 1. mellékletét a Szabályozási tervlap, míg 2. mellékletét a kiegészítő építési előírások képezik. A tervlapon a Repülőtér területe KL-RE/m jelű övezetbe sorolt.



19/2004 (XI.11.) önk. rendelet 1. melléklete – részlet

### **„KL-RE/m Repülőtér mozgási, biztonsági és védő területe övezetbe tartozó telkek egyedi előírásai**

#### **11.1 Rendeltetés**

##### **11.1.1 Az övezet telkein:**

- a légi járművek fel- és leszállására, gurulására szolgáló utak,
- az előterek építményei,
- a légiközlekedés és a repülőtér munkaterületének biztonságát szolgáló építmények,
- a munkaterületének védelmét szolgáló építmények helyezhetők el.

#### **11.2 Beépítés:**

11.2.1 Bármely építmény csak a repülés, és a légi járművek földi mozgásának biztonságát nem veszélyeztető módon létesíthető.

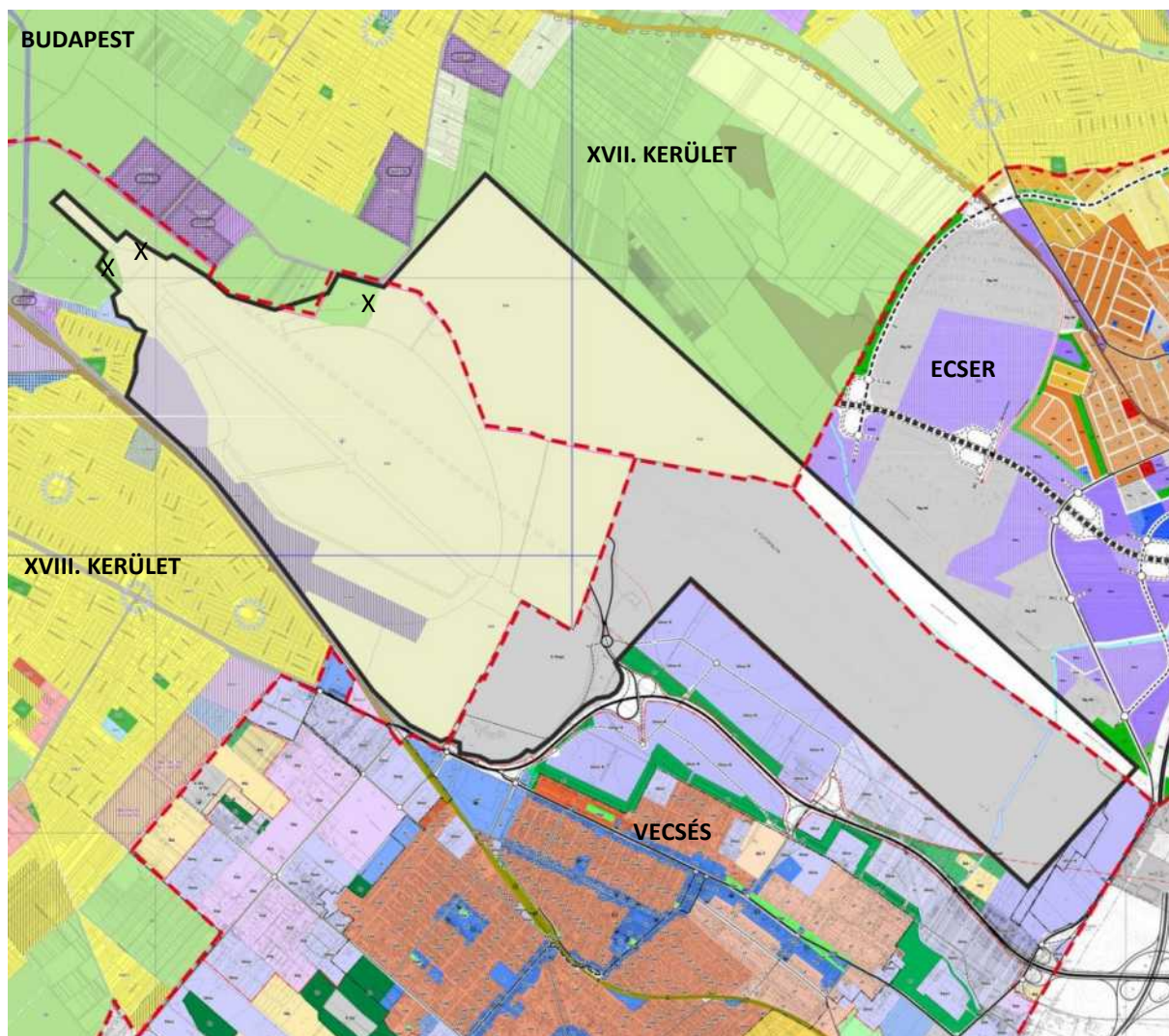
11.2.2 Az övezet telkei nem építhetők be.

11.3 Az övezet területe a légiforgalom számára szükséges módon és mértékben burkolható, a fennmaradó szabad felületeket kötelező gyepfelületként, és/vagy a repülés biztonságát nem veszélyeztető zöldfelületként kialakítani.”



#### 1.4.5. REPÜLŐTÉR TERÜLETÉRE VONATKOZÓ TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK ÖSSZEFOGLALÁSA

A Repülőtér területe összesen négy közigazgatási területet (XVII. kerület, XVIII. kerület, Vecsés, Ecsér) érint, illetve a budapesti kerületek esetében - a 2 szintű közigazgatási rendszerben - Budapest Főváros Önkormányzata is érintett. A vonatkozó településszerkezeti tervek összeszerkesztett ábrája alább látható:



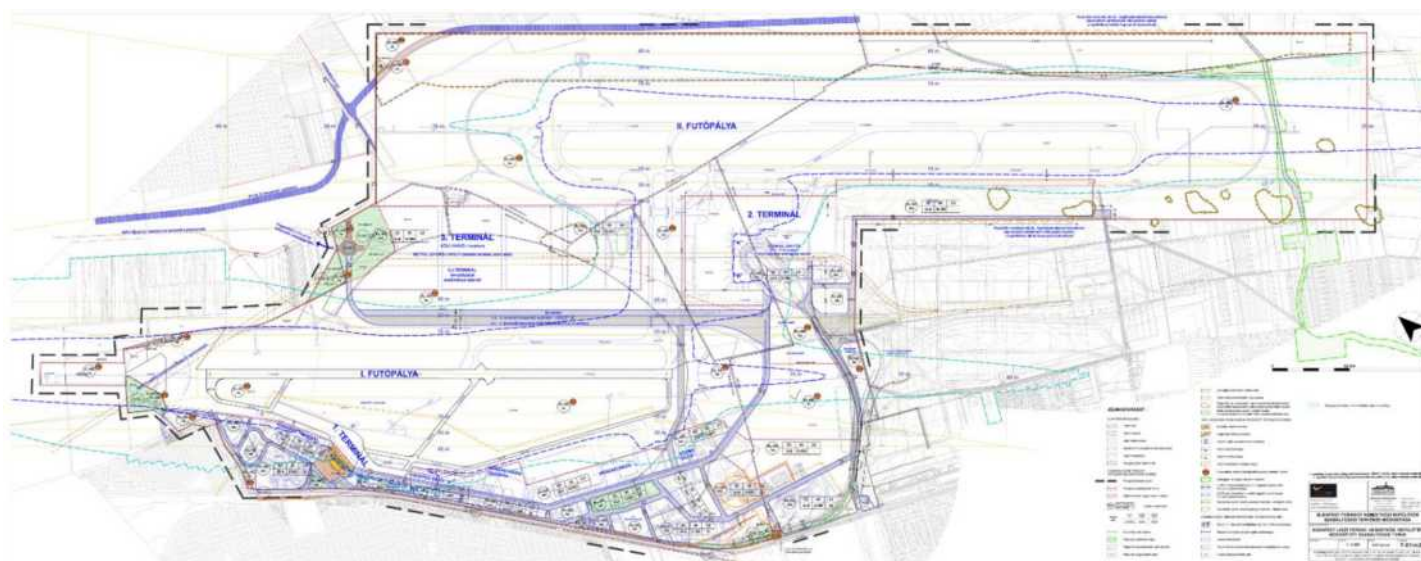
*A Repülőtér területére vonatkozó egyes TSZT-k tartalma*

A Repülőtér területén érvényben lévő Szabályozási tervet eredetileg az érintett önkormányzatok együtt készítették, de külön-külön fogadták el. Az elfogadás óta eltelt több mint egy évtized alatt a Repülőtér településrendezési eszközei több szempontból is elavultak és mára az időközben szükségessé vált kisebb-nagyobb módosítások miatt, melyek jellemzően nem a Repülőtér egészére, csak egy-egy érintett önkormányzat területére készültek, a BLFNR területén hatályban lévő terv egységessége is megkérdőjelezhetővé vált.

Az egységes Szabályozási terv – az erdőterületeken felül - jellemzően három különböző közlekedési övezetet tartalmaz/tartalmazott:

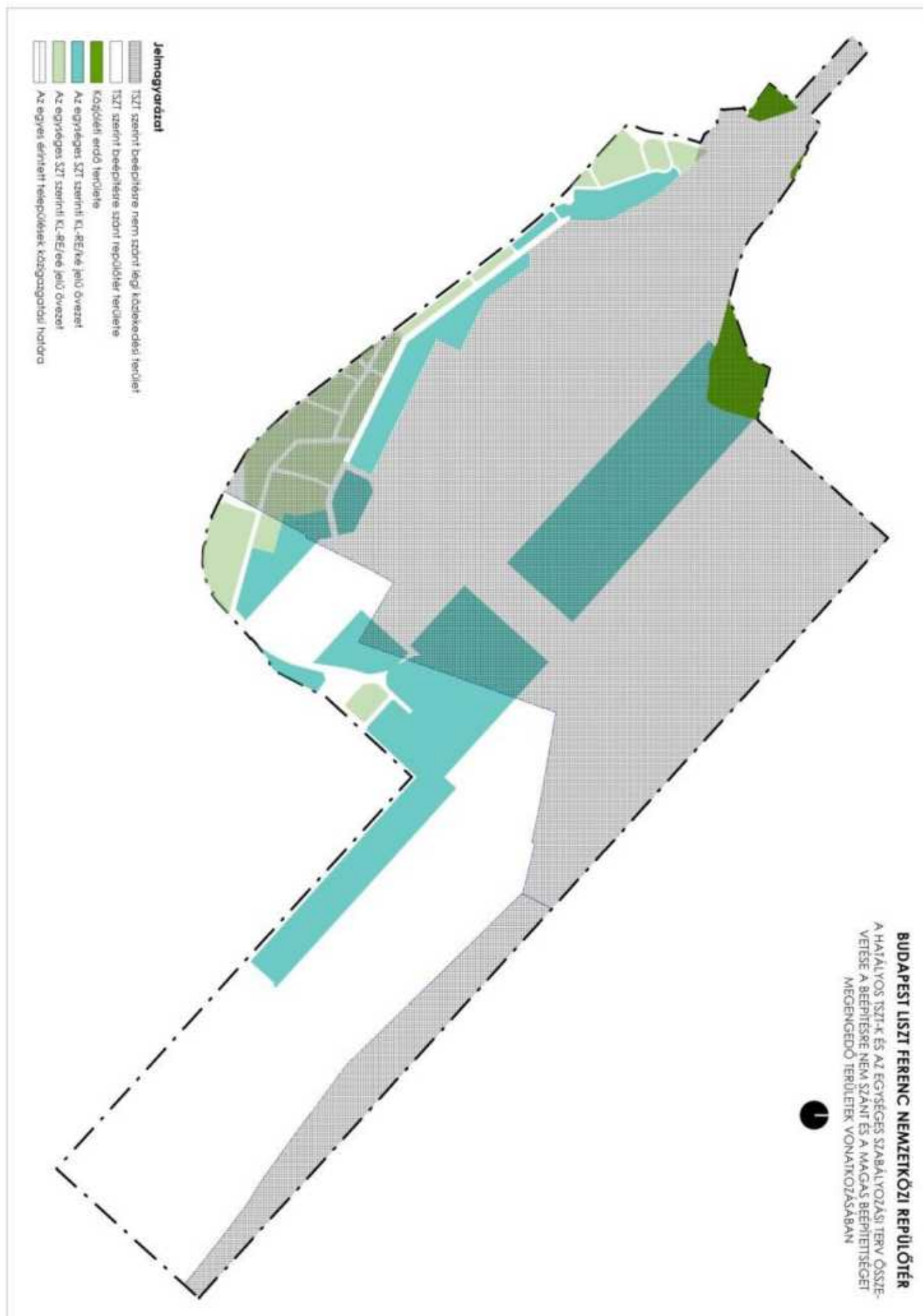
- Légit közlekedéssel közvetlenül kapcsolatos építmények elhelyezésére szolgáló terület övezete (intenzív beépítést lehetővé tevő övezet) – KL-RE/ké
- Légit közlekedést kiszolgáló építmények elhelyezésére szolgáló terület övezete (átlagos beépítést lehetővé tevő övezet) – KL-RE/eé
- Repülőtér mozgási, biztonsági és védő területének övezete (jellemzően beépítésre nem szánt terület)- KL-RE/m

melyek előírásai az egyes közigazgatási területeken bekövetkezett módosítások során mára kisebb eltéréseket mutatnak.



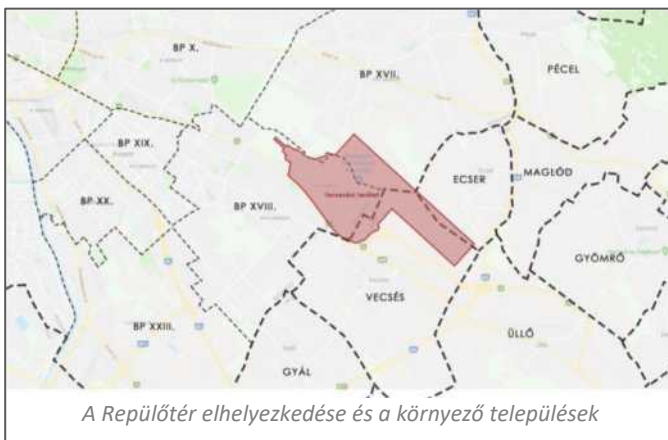
Az összeszerkesztett TSZT-k ábráját összehasonlítva a Repülőtér egységes Szabályozási Tervével egyértelműen látszik, hogy a hatályos Szabályozási terv egyáltalán nem illeszkedik a települések időközben módosított Településszerkezeti terveihez. Budapest területén a TSZT2021 légit közlekedési területeket és beépítésre szánt különleges repülőtér területet jelöl, kisebb erdőterületek mellett, míg Vecsésen a Repülőtér teljes területe beépítésre szánt különleges repülőtér területként jelöl. Ecseren a TSZT nem sorolja önálló területfelhasználási kategóriába a Repülőtér területét, az gyakorlatilag övezetbe nem sorolt közlekedési területként értelmezhető. A Szabályozási terv ehhez képest – a régi jogszabályoknak megfelelő jelölés mellett - a bemutatott repülőtéri közlekedési területeket tartalmazza (az erdőterületek mellett), melyek nem követik le a hatályos Településszerkezeti tervek területfelhasználási kategóriáinak határait. A szükséges összhang megteremtése jelen eljárás keretében történhet meg.





### 1.5. A TERVEZÉSI TERÜLET ÉRINTETTSÉGÉNEK VIZSGÁLATA A SZOMSZÉDOS TELEPÜLÉSEK, VAGY KERÜLETEK HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEI VISZONYLATÁBAN

A Repülőtér területe eleve 4 közigazgatási terület határára esik, így a „szomszédos települések” fogalma ebben az esetben az általános esettől eltérően érvényesül. A négy szomszédos település eleve érintett, míg a velük határos egyéb települések közvetlenül nem, csak a Repülőtér egyedi funkciójából adódóan válhatnak érintetté, de ez az érintettség nem kimondottan a településrendezésre vonatkoztatható.



### 1.6. A TERVEZÉSI TERÜLET TÁRSADALMI ÉS HUMÁNINFRASTRUKTURÁLIS VISZONYAI

Bár a Repülőtér mértékadó állandó lakásállománnyal nem rendelkezik, mégis a betöltött funkciója és a környező településekkel való viszonya alapján vizsgáltuk az érintett lakosság társadalmi és egyes humáninfrastrukturális viszonyait.

Elmondható, hogy az utóbbi években a Budapestre vándorlási és szuburbanizációs folyamatok következtében a főváros és agglomerációjának népessége növekedést mutat, így a Repülőtér vonzáskörzete is egyre sűrűbben lakottá válik. A Repülőtér övező kerületek közül a XVIII. kerület rendelkezik a legjelentősebb lakásállománnyal – így a legnagyobb lakos számmal is -, míg Vecsés területén található a legdinamikusabban megújuló lakásállomány.

| Lakónépesség<br>(fő)  | XVII. ker | XVIII. ker | Vecsés | Ecser | Vecsési<br>járás | repülőtérrel<br>határos<br>négy<br>település | repülőtérrel<br>határos<br>„járások” |
|-----------------------|-----------|------------|--------|-------|------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------|
| 2001                  | 79989     | 96353      | 18671  | 3250  | 41489            | 198 263                                      | 217 831                              |
| 2011                  | 84381     | 98499      | 20088  | 3775  | 47026            | 206 743                                      | 229 906                              |
| változás<br>2001-2011 | +5%       | +2%        | +8%    | +16%  | +13%             | +4%                                          | +6%                                  |

Népességváltozás a Repülőtér térségében 2001-2011 – forrás: KSH, 2011 (Forrás: Budapest Liszt Ferenc nemzetközi Repülőtér térsége Integrált Térségfejlesztési Terv, 2014.)

2018-ban a Repülőtér utasforgalma az induló és érkező utasokat is számba véve körülbelül 14,9 millió fő volt, mely a 2017-es évhez képest 14,5%-os növekedést mutat. Ez az érték új célállomások és összeköttetések megteremtésével a közeljövőben tovább emelkedhet, melyet a Repülőtér is igyekszik új kapacitásnövelő fejlesztésekkel lekövetni.

Az utasforgalomhoz kötődő közvetlen fejlesztések mellett az alábbi humáninfrastrukturális jellegű funkciók kapcsolódnak a Repülőtérhez:

- A Repülőtér 2-es Terminálja mellett 2018-ban fejezték be és adták át a 145 szobás repülőtéri design hotelt (ibis Styles Budapest Airport), mely szinte a megnyitás óta folyamatosan telített, így további szállodák és hotelek fejlesztése lehet indokolt.
- A Budapest Airport akkreditált felnőttképzési központként is működik, ami körülbelül 20 különféle képzést biztosít változatos csoportlétszámmal.
- Emellett a repülőtéri bekötőút mellett egy repülőgép múzeum – Aeropark – található, mely a magyar közforgalmú repülés elmúlt 60 évét mutatja be a látogatóknak.

Nem elhanyagolható, hogy a fentiek felül a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér számos munkahelyet is biztosít. A 2020-ban kialakult pandémiás helyzet előtt, közel 22.200 munkahely volt a Repülőtér és környékén, melyből a Repülőtér maga több mint 5000 főt foglalkoztatott - Budapest: 3694 fő; Vecsés: 1065 fő; Ecser: 68 fő; Üllő: 431 fő. A statisztikákat elemezve az prognosztizálható, hogy – a pandémiás helyzetet követően helyreálló gazdasági környezetben – minden 1 millióval növekvő utas szám kb. 1300 új munkahely létrejöttét eredményezheti (Forrás: BUD2020 - A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér a fejlődés új szintjén).

#### 1.7. A TERVEZÉSI TERÜLET GAZDASÁGI SZEREPE

***A fejezet tartalma általános érvényű és elvonatkoztat a 2020-ban kialakult pandémiás helyzettől, bízva annak mihamarabbi elmúlásában.***

*Felhasznált irodalom:*

*Patrik, Bohl, Dusek Tamás, Koppány Krisztián, Lukovics Miklós, Poreisz Veronika; A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér direkt helyi gazdasági hatása, Területi Statisztika, 2017*

*„A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér az ország és a főváros versenyképességének és gazdasági erejének egyik legfontosabb összetevője.” (Vecsés TFK). A repülőterek szinte a világ minden táján jelentős munkáltatók. Elhelyezkedésük, kapcsolataik és kiváló lehetőségeik a kisebb és nagyobb vállalatok telephely-választási döntéseiben is fontos szerepet játszanak. Ez a helyi gazdaság ágazati mutatóit is előnyösen befolyásolja, hiszen a légi áruszállítást alkalmazó vállalkozások többnyire a technológiai és tudás intenzív ágazatokat képviselik.*

A légi közlekedés által fontos területi kapcsolatok és időmegtakarítás jön létre, melyek segítik az adott terület versenyképességét és növelik hasznát. A repülőtereket magukba foglaló várostérségek új globális közlekedési és gazdasági központokat képeznek, ahol a gazdaság, kereskedelem, szolgáltatás és szabadidő eltöltés egyre nagyobb mértékben koncentrálódik.

Több kutatás is készült, amik a repülőterek gazdasági hatásait fejtik ki. Ezek négy nagy egységet különböztetnek meg, melyek a következők:

- ***Direkt hatás*** – a repülőterek működtetése, a területükön létrejövő beruházások, kibocsátások, a foglalkoztatás és a jövedelem.

- *Indirekt hatás* – a repülőtérrel kiszolgáló, vagy a repülőtérhez kötött vállalkozások által létrejövő jövedelem és foglalkoztatás.
- *Indukált hatás* – a jövedelmek elköltése és azáltal generált foglalkoztatás és bevétel.
- *Katalitikus hatás*
  - *Pozitív*: a folyamatot felgyorsító hatások, mint a terület elérhetőségének javulása, a turisták számának és ezáltal fizetőerejének növekedése és az így keletkezett gazdasági és foglalkoztatásbeli növekedés.
  - *Negatív*: környezet- és zajterhelés, túlszűfoltosság, stb.

A vizsgált terület és tágabb környezete gazdasági helyzetét alapjaiban határozza meg a Repülőtér mindenkori teljesítménye, forgalmának alakulása és szerkezete. Jelenleg az utasforgalom szerkezetének átalakulása van folyamatban, melyben további változás tervezett. A magyar légitársaság (MALÉV) csődje (2012. február 3.) után az üzleti célú utasforgalom visszaszorult és azóta a diszkont légitársaságok („fapados járatok”) és a charter-gépekkel utazó turistaforgalom vált jellemzővé. A jövőben az üzleti utakra nagy hangsúlyt fektető repülőtér fejlesztés a cél, hiszen Budapest a 15. legnagyobb konferenciaváros Európában, így a konferenciaturizmus jelentős lehetőségeket nyújt a Repülőtér számára is.

A Repülőtéren a személyforgalom mellett az áruforgalom biztosít jelentős bevételeket. Az utóbbi időben a légi áruforgalom és a gépmozgások száma is jelentős növekedést mutat. 2018-ban a Repülőtér összesen több mint 146 ezer tonna cargo rakományt kezelt, ami a korábbi év adatait 14,6%-al haladta meg. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén és környezetében megjelenő különböző vállalkozások közül a logisztikai szolgáltatást nyújtó vállalkozások száma a legjelentősebb. A legtöbb cég, amely üzleti parkokban tevékenykedik, repülőtéri céggépponttal rendelkezik. 2009 és 2014 között körülbelül 120 vállalkozásnak volt bérleménye a vizsgált területen, melyek közül 28 tevékenysége csak és kizárólag a Repülőtérre korlátozódott. A Repülőtéren működő vállalkozások 2014-ben a magyarországi GDP 0,71%-át adták ki. A Repülőtéren keresztül többnyire elektronikai, gyógyszeripari, gépipari és romlandó árukat szállítanak légiközlekedés segítségével.

2014-ben a következő vállalkozások voltak a legjelentősebbek a Repülőtér területén:

**A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren működő 10 legnagyobb vállalkozás**  
10 largest companies at the Budapest Liszt Ferenc International Airport

| Vállalkozás                                           | Foglalkoztatott, fő | Nettó árbevétel | Személyi ráfordítás |
|-------------------------------------------------------|---------------------|-----------------|---------------------|
|                                                       |                     | millió forint   |                     |
| 2014                                                  |                     |                 |                     |
| Wizz Air Hungary Kft.                                 | 1 760               | 392 955         | 15 900              |
| HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt.     | 700                 | 32 113          | 11 667              |
| Celebi Ground Handling Hungary Kft.                   | 550                 | 8 208           | 2 145               |
| Aeroplex Közép-európai Légijármű Műszaki Központ Kft. | 443                 | 5 894           | 2 807               |
| Budapest Airport Zrt.                                 | 396                 | 61 610          | 4 696               |
| Malév GH Földi Kiszolgáló Zrt.                        | 375                 | 4 460           | 1 354               |
| Lufthansa Technik Budapest Kft.                       | 318                 | 9 960           | 2 571               |
| SSP Hungary Kft.                                      | 192                 | 2 690           | 445                 |
| Magyar Duty-Free Kereskedelmi Kft.                    | 170                 | 47 039          | 2 050               |
| Menzies Aviation (Hungary) Kft.                       | 140                 | 1 124           | 361                 |

*Forrás: Vállalati beszámolók és mellékleteik.*

*A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren működő 10 legnagyobb vállalkozás 2014-ben  
(forrás: Patrik, Bohl et al. 2017)*



A Repülőtér területén folyamatosan különböző fejlesztések zajlanak, melyek célja a terület potenciáljának minél nagyobb mértékű kiaknázása, valamint a lehetséges havária esetek megfékezése, áthidalása. Megtörtént a vizsgált terület közvetlen vasúti kiszolgálását biztosító tehervágány felújítása az alternatív kerozinszállítás megoldása kapcsán, valamint az Airport Business Park fejlesztésének első ütemeként felépültek a DHL (DHL Global Forwarding; DHL Freight) repülőtéri központjai. A TNT Express Hungary Kft. is helyet kapott a területen, valamint felépült a Lufthansa Technik Budapest raktárépülete és a Budapest Airport új hajtómű próbázó helye is.

Ezekon felül a Repülőtér további fejlesztéseket is tervez (Cargo terület, szállást biztosító épületek, új repülőgép festő üzem, stb.), melyek egyaránt a terület gazdasági szerepének további növekedést indukálhatják.

## 1.8. A TÁJI ÉS TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK VIZSGÁLATA

### 1.8.1. TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK

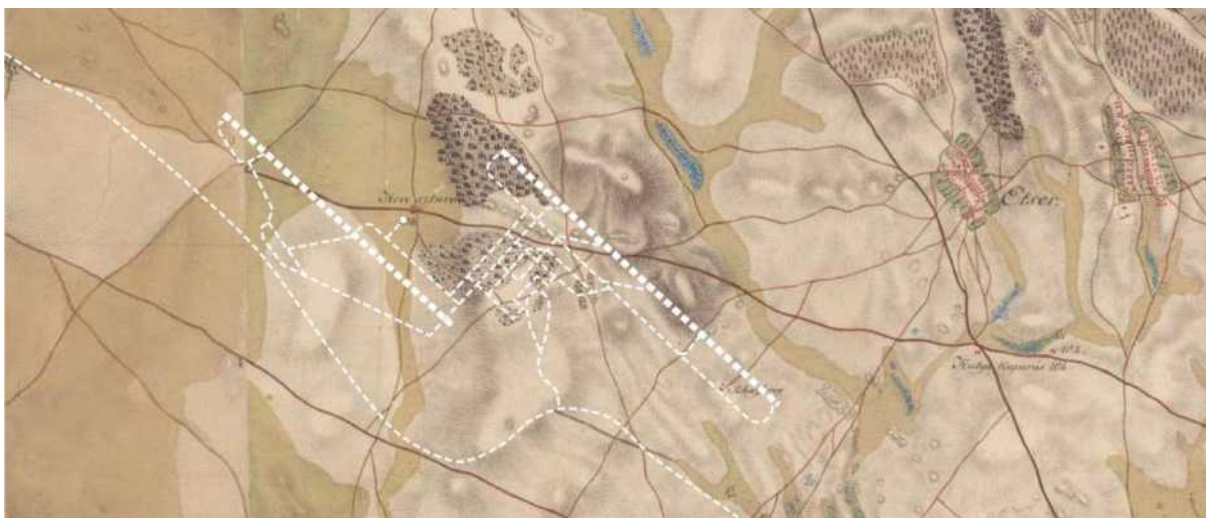
Ez a vidék a középkorban a Rákos-patak zabolátlan, sok mocsaras, feltöltődő oldalággal rendelkező vízrendszerének részét képezte, amelyek a Pesti-sík és a Gödöllői-dombság hordalékkúpjai között kanyarogtak. A terület még a múlt században is különlegesen gazdag élővilágnak adott otthont, mivel ez a vízjárta völgyekkel tagolt felszín sokféle élőhely-típus létrejöttét segítette elő. A Gödöllői-dombságból – amely ezen a környéken egészen Maglódig lehúzódik – a Duna felé áramló vizek a hegylábánál a felszínre érkezve lápok, lápréteket tápláltak, a patak mentén és árterén égerligetek, fűz-nyár ligeterdők, nedves rétek váltották egymást. A természetes növényzete e területnek az erdős sztyepp vegetáció volt. Valamikor a homokvidék löszösebb részein tatárjuharos lösztölgyesek és löszpusztarétek mozaikja élt. Ebből reliktumként a régi „Rákosok” élővilágát idéző egyetlen természetközeli folt a Merzse-mocsár maradt Rákosmente, Ecser és a Repülőtér közé ékelődve.

### 1.8.2. TÁJHASZNÁLAT, TÁJSZERKEZET

A Repülőtér a Kárpát-Pannon térség természeti tájbeosztása szerint a Nagyalföld nagytájon belül a Dunamenti-síkság középtáj Pesti-hordaléksík kistáján helyezkedik el. A területet az Ős-Duna alakította ki, a Duna a pleisztocén idején vastag kavicsos hordalékkúpot épített, amely a Pesti-síkságon kezdődik. A hordalékkúp anyagából a szél futóhomokot fúj ki, amit a különböző korú terasz-sorok felszínén a vastag kavicsstakaróra halmozott. A homoklepel viszonylag vékony, van, ahol csak néhány deciméteres, de néhol 1–2 méter vastag is lehet. Helyenként a homokhoz lösz is keveredik – pl. Férihegy környékén. A mai domborzat a Duna építő munkáján kívül a Föld belső mozgásai és a klímaváltozások hatására alakult ki. A síkság keleti felén a Cserhát végződése, a Gödöllő-Ceglédberceli dombság széle magasodik, de a pusztá nagyobb része sík, kissé egyenetlen eredeti domborzatú volt.

### 1.8.2.1. TÁJTÖRTÉNETI VIZSGÁLAT

Az ember betelepülése e vidékre először csak moderáltan, majd drasztikusan megváltoztatta a természeti viszonyokat. Magyarország első katonai felmérésén (1782-1785) még a természeti környezet az uralkodó. A Repülőtér akkori területe erdőfoltokkal és löszpusztai hordalékkúpokkal borított táj, ahol a markánsabb székérutak jelzik csak a fokozódó emberi jelenlétet. Ezek az utak az Üllői út, a mai futópályán még átlósan keresztülfutó Gyömrői út ősei, vagy a Keresztúrt (Rákoskeresztúr) Üllővel összekötő – ma már nem létező – dűlőutak, ahol a juhokat, marhát legeltető pásztorok közlekedtek csupán. Vecsés e korszakban még a törökdúlás utáni pusztaság, a Repülőtér területén mindössze egy vámház (az 1-es futópálya B2 gurulóútjának kompenzáló helyén) és egy tanya (a mai 2-es futópálya siklópálya adójának közelében) jelenik meg építményként. A jelenlegi 2-es Terminál helyén erdő állt, ami Haraszi erdő néven volt ismeretes. A 2-es futópályától délre akkoriban gémeskutak szolgálták az itatást, Vecsés mai területének Lanyi városrészében, a Fő út és a Város utca mai kereszteződésében pedig egy csárda, a Czifra-csárda helyezkedett el. A legközelebbi települések eme erdős sztyeppről Keresztúr, Ecser, Maglód, Üllő és Puszta Szent Lőrinc voltak.



*A jelenlegi állapot rávetítése Magyarország első katonai felmérésére (1782-1785)*

A bő 200 évvel ezelőtti bukolikus tájszerkezetet a XVIII. század végén, a XIX. század elején Vecsés település létrejötte kezdte el megváltoztatni. Vecsés és a környékén lévő elhagyott puszták egészen a Dunáig az 1700-as évek első harmadától Grassalkovich uradalomhoz tartoztak és II. Grassalkovich Antal 1786-ban adta ki felhívását Vecsés újra telepítésére 50 lakos számára. A leendő település telkeit a Pest városától Cegléd-Szolnok irányába vezető vármegyei út két oldalára, nagyjából a mai 4-es út nyomvonalának megfelelően, jelölték ki. A telepesek részére földművelés számára kijelölt telkek kiosztását a felső, Keresztúri határnál (azaz a mai Repülőtér területén) kezdték és ez a dombosabb részen lévő, akkor még részben erdős, Vecsés határain belül lévő Haraszt nevű erdőterületet is érintette.

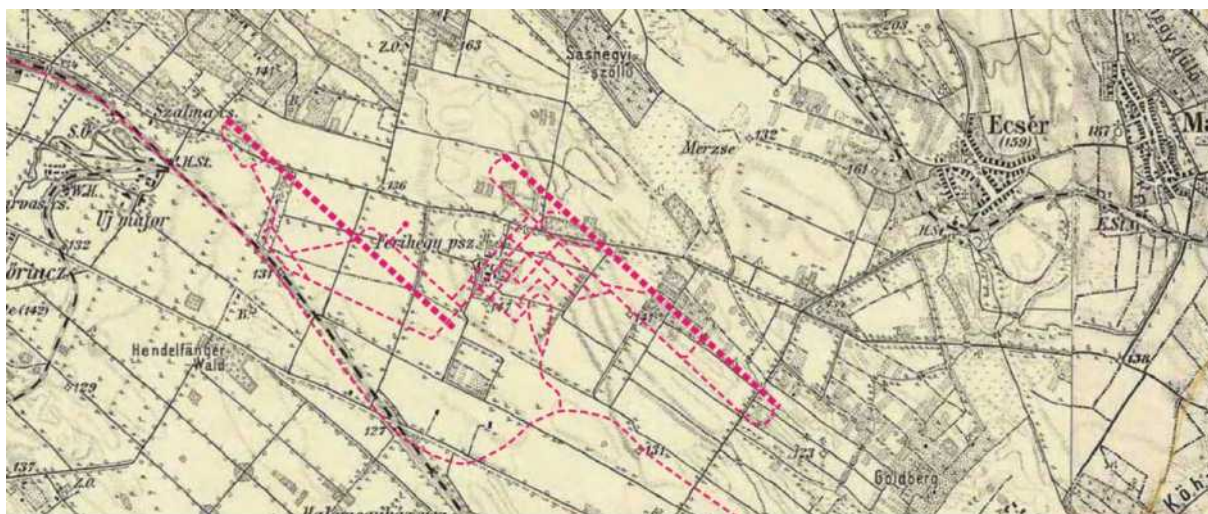
A sváb Ófalu, Lanyi és Krakkó városrészek kialakulása mellett tovább fejlődik a mai 2-es futópálya végében található majorság és kialakul a Ferihegyi szőlőiskola és őszibarackos a mai 2-es Terminál területén az akkori Gyömrői út mentén. Ferihegy nevét Mayerffy Xavér Ferenc (a Dounau svábokkal az országba érkező apja neve még Franz Mayer) serfőzőmester és szőlész nevéből kapta, aki

testvérével, Károllyal együtt folytatta apjuk megkezdett serfőző és szőlész-borász vállalkozásait a Pusztaszent Lőrinc-i Grassalkovich birtokon bérleményként működtetett „Feri szőlő”-nek, „Feri majornak”, majd „Feri hegynek” keresztelt területen, ami a Haraszi erdő részleges irtásával keletkezett. Mayerffy Károly bátyja megbízásából fogott itt szőlőtelepítésbe és nemesítésbe, majd a Mayerffyak a birtok egy részét meg is vásárolták. A szőlőbirtok és gyümölcsös mellett a térségben a serfőzéshez szükséges malátát, komlót, árpát nagy területeken termesztettek a vállalkozó kedvű család tagjai, s virágzó gazdaságot hoztak létre a reformkorban itt a hatalmas kiterjedésű Grassalkovich birtokok bérlőjeként. Az ún. sermoslékot is hasznosítva állattenyésztéssel is foglalkozni kezdtek, nagy gulyáik és méneseik alakultak ki. A XIX. második felében megjelenik a térségben a vasút, amely Budapest és Cegléd között épül ki.



A : jelenlegi állapot rávetítése Magyarország második katonai felmérésére (1819-1869)

A Szentlőrinc-hez tartozó birtokok nem a Mayerffy-ak tulajdonában lévő része Grassalkovich III. Antal eladósodásának és halálának következtében 1841-től nagyon sok tulajdonosváltáson keresztül kerültek a Vigyázó család birtokába, majd a család kihalásával végakaratként a Magyar Tudományos Akadémiára szálltak át 1937-ben. A kis és nagy haszonbérletben művelt terület nem rendelkezett komoly terméshozamokkal és sok problémát jelentett a tudós társaságnak.

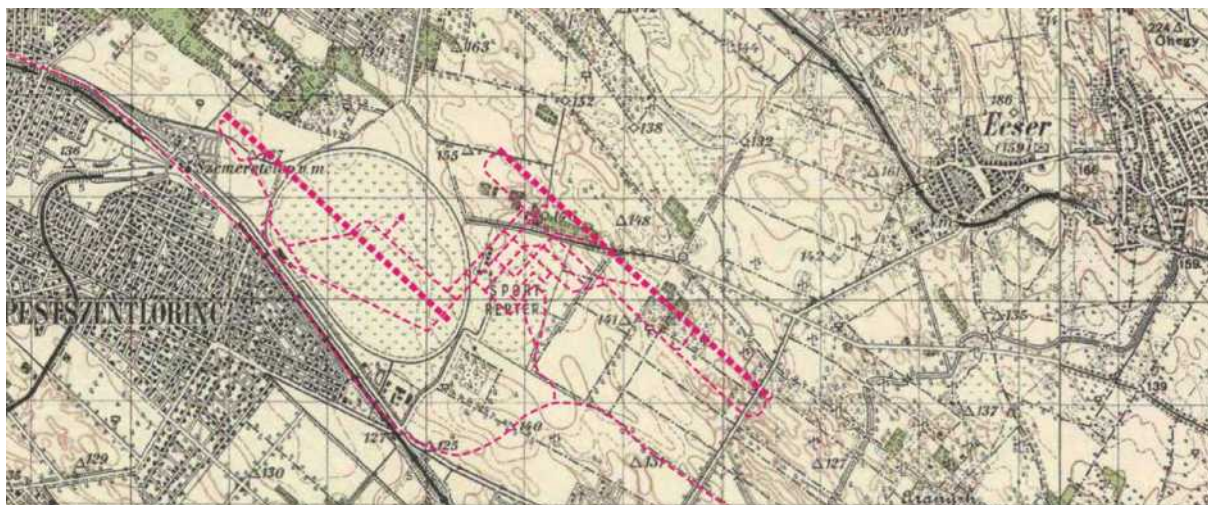


A jelenlegi állapot rávetítése Magyarország harmadik katonai felmérésére (1869-1887)

Az utolsó bérlő Gompez Aladár volt, aki a Ferihegyi Kert- és Mezőgazdasági Rt.-t vezette. A Mayerffy család birtokában maradt szőlőterületet a család a XX. század első évtizedében ajánlotta fel az induló



magyar aviatika számára, hogy ott sportrepülőtér létesülhessen. Ennek a sportrepülőtérnek (a mai 2-es Terminálnak) a szomszédságában kezdődik aztán meg a nemzetközi repülőtér kiépítése az 1-es futópálya és az 1-es Terminál megépítésével.



*A jelenlegi állapot rávetítése Magyarország katonai felmérésére (1941)*

Sokáig úgy tűnt, hogy Budapest nemzetközi reptere a Budaörsi repülőtérén fejlődik, ám a 30-as évek végére a repülőtér felszállópályája már egyre kisebbnek bizonyult és a bővítése fizikai akadályokba ütközött. Így fordult a repülőtérfejlesztés figyelmé a ferihegyi sportrepülőtér felé, ahol még bőven volt terjeszkedési lehetőség. 1943-ra a Gyömrői út korrekciójával kiépült az 1-es Terminál a gyorsforgalmi út, és ifj. Dávid Károly tervpályázatnyertes munkája nyomán elindult a ferihegyi 1-es Terminál megépítése, amit az 1944-es amerikai bombázások majdnem a földdel tesznek egyenlővé. 1947-ben született meg a döntés, hogy újjáépítik Ferihegyet a polgári repülés számára. A „hároméves terv” keretében negyvenmillió forintot szavaztak meg a munkálatokra. A háború után 1950-re sikerül a terminált és az akkor még másfél km-es 1-es futópálya betonszalagját befejezni.



*Az 1-es terminál és futópálya az 1950-es induláskor készült légifelvételen*



Az ünnepélyes átadási ünnepséget 1950. május 7-én, vasárnap tartották, és az elkészült részek biztosították az 1946-ban megalakult Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Rt. (MASZOVLET) itteni működését.

A Magyar Légiforgalmi Vállalat, a Malév 1954. november 25-i megalakulásakor több tevékenységet is beolvasztottak az új, már csak tisztán magyar tulajdonban lévő vállalatba. Férihegyről az első nyugatra induló menetrendszerinti járat a Malév bécsi járata volt 1956 nyarán. A forgalmi épület teljes befejezése is erre az időre esett és megkezdődtek a 2500 méteres betonozott futópálya hosszabbítási munkái is a nagyobb gépek megjelenése miatt. 1958 végén elkészült a 3010 méterre meghosszabbított futópálya és a „D” jelű gurulóút is.

A Repülőtér repülőgépforgalma 1950 és 1960 között a negyedszeresére nőtt, az utasforgalom pedig hétszeresére emelkedett. 1965-ben átfogó tanulmány készült a Repülőtér fejlesztéséről, amely aztán több mint tíz éves késéssel, az 70-es évek végétől valósult meg, amikor az egy leszállópályás Repülőtér légi- és utasforgalma, valamint a légiforgalmi irányítás egyaránt teljesítőképességének végére ért, és átfogó fejlesztésre szorult.

Férihegy utasforgalma 1974-ben elérte az egymilliót, ami a kezdeti forgalomnak már a húszszorosa volt. Az ország felett átrepülő gépek számának rohamos emelkedése miatt több új projekt is megvalósult. 1977-ben kezdődött meg az új irányítótorny és egy a második – a régivel párhuzamos – 3 707 méter hosszú futópálya építése. A Malév repülőgépeinek karbantartására pedig egy új műszaki bázis is létrejött.



A 2-es futópálya építése egy 1979-es légifelvételen (forrás: FÖMI)

1980-ban a leszálló gépek száma elérte a 32 642-t, a kiszolgált utasok száma az 1 millió 780 ezret. A növekvő utasszám megkövetelte a repülőtéri kapacitás további fejlesztését. Döntés született egy új terminál építéséről. Az új utasforgalmi épület alapkövét 1983. november 16-án rakták le. Az osztrák hitelből és fővállalkozásban készült, 24 ezer négyzetméteres 2-es Terminál 1985. november 1-től fogadta az utasokat. A nagyméretű előtérrel, épület-közel és távoli állóhelyekkel valamint hat utashíddal ellátott terminál Ferihegyet ismét a korszerű repülőterek közé emelte. A régi terminál – új nevén 1-es Terminál – bonyolította továbbra is a többi ország légitársaságainak forgalmát.

1990-ben a Repülőtér több mint 40 000 le- és felszállást regisztrált, 2,5 millió utast szolgált ki és közel 75 000 gépet irányított az ország légterében, amely 1995 végére a többszörösére, 350 000 fölé nőtt.

Az ezredfordulóra előre jelzett forgalmi adatok szerint kevésnek ígérkezett az évente 4 millió utast kiszolgáló két terminál. 1997-ben elkezdődött a 2B Terminál építése. A több mint 30 000 m<sup>2</sup> alapterületű új épületet, a hozzá tartozó forgalmi előtérrel 1998. december 8-án avatták fel. Az összes külföldi légitársaság ide költözött. Hét utashíddal ellátott épület-közel, illetve öt távoli állóhelyével a létesítmény 3,5 millió utast tud fogadni évente. De még itt sem volt megállás. Jól érzékelteti a tendenciát, hogy 1998 és 2005 között megkétszereződött a Budapest Airport forgalma: 3,9 millióról 7,9 millióra nőtt. A 2-es Terminál új központi csarnokát 2009-ben kezdték el építeni, és 2011 márciusában avatták fel. A mintegy 28 000 négyzetméteres új, központi épület szervesen kapcsolódik a két régi épülethez, a 2A és 2B Terminálokhoz, létrehozva az egységes 2-es Terminált.

2012. február 3. „fekete péntek” néven vonult be a hazai légiközlekedés történetébe, miután a nemzeti légitársaság reggel 6:00 órakor végleg leállt. A Repülőtér üzemeltetője egy sor fejlesztést volt kénytelen befagyasztani, egyebek mellett elhalasztotta a CargoCity névre keresztelt beruházást, és drasztikus takarékosági intézkedései részeként csoportos létszámleépítés keretében 180 dolgozót bocsájtott el. A válságkezelő programnak része volt az 1-es Terminál bezárása is, 2012. május 31-én.

A Malév leállása után a Budapest Airport sikeresen kikerült a zuhanórepülésből, mindössze két év alatt megerősítette pozícióját, és újra növekedési pályára állt. Talpra állása jóval sikeresebb és gyorsabb volt, mint a hasonló módon a nemzeti légitársaságot elvesztő más fővárosi légikikötőké Európában. A Repülőtér 2014 után 2015-ben és 2016-ban is új, mérföldkőnek tekinthető utasforgalmi rekordot ért el, miután története során először sikerült átlépnie a 9, a 10, majd a 11 milliós éves utasszámot. Az utasforgalom növekedése újabb fejlesztésekre ösztönözte az üzemeltetőt, amely 2016. év elején jelentette be ötéves fejlesztési tervét BUD 2020 néven.

A Programnak része a 2-es Terminál további bővítése és a parkolókapacitás növelése is. A 2-es Terminál előtti parkolóterület szomszédságában szálloda, a régi 1-es Terminál mellett pedig új logisztikai központ épült két nemzetközi csomagküldő vállalat, a DHL Express és a TNT számára, és megkezdődött a 2-es Terminál mellett létesülő vadonatúj légiáru központ, a Cargo City előkészítése is. Jelentősen bővültek a parkolófelületek. A Budapest Airport több lépésben fejleszti a repülőtéri infrastruktúráját, amelynek részeként nagyszabású rekonstrukción esett át az 1-es futópálya 900 méteres szakasza, vadonatúj műszeres leszállító berendezéseket telepített és megépült egy új, F jelű gurulót a 2-es Terminál mellett.

#### 1.8.2.2. A TÁJHASZNÁLAT ÉRTÉKELÉSE

A tájhasználat erdős sztyepp jellegű legeltető hasznosítása a XVIII. század végén kezd el megváltozni. Vecséspusztá újranevelésével kialakulnak a szőlőtermelő, gyümölcsös és szántóterületek, sok esetben az erdők rovására. Mindemellett a XIX. században még a legeltetés is jelentős szereppel bír. A XIX. század második felében Budapest iparosodása olyan népességgrobbanást idéz elő, ami kihat a környező településekre is: folyamatosan nőnek a lakóterületek a mezőgazdasági terület rovására. A sportrepülőtér megjelenése a XX. század '40-es éveiben ismét új helyzetet teremt, a II. világháború után pedig a repülőtérfejlesztés fokozatosan a térség tájszerkezetet markánsan befolyásoló elemévé válik. A hozzá közvetlenül vagy közvetetten csatlakozó logisztikai területek egyre gyorsabban fejlődnek, s emellett Nagy Budapest kialakulásával újabb népességgrobbanás veszi kezdetét a frissen alakult XVII. és XVIII. kerületben. A rendszerváltozás Vecsésen is népességgrobbanást okoz, a logisztikai és kereskedelmi területek terjedése pedig újabb, nagyobb fokozatra kapcsol. A terület mezőgazdasági jellege teljesen átvált elővárosias, kereskedelmi, gazdasági, logisztikai jellegűbe, ahol nagy közlekedési folyosók keresztezik egymást.

#### 1.8.3. VÉDETT, VÉDENDŐ TÁJ-, TERMÉSZETI ÉRTÉKEK, TERÜLETEK

A Repülőtér területe védett természeti területet, bioszféra rezervátumot, ex-lege védett természeti területet, egyedi tájértéket, európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területet (Natura 2000), érzékeny természeti területeket és nemzetközi jelentőségű, a vadzajok (különösen, mint a vízimadarak tartózkodási helye) szerinti ún. Ramsari Egyezmény szerinti területet nem érint.

A területtől északkeletre Ecser irányában mintegy 2,1 km-re, a 138247, 138248 és 138249 hrsz. területeken található a helyi jelentőségű védett természeti terület, a Merzse-mocsár, amely a Repülőtérhez legközelebbi természetileg védett területnek számít. A mocsár környéki erdős területeken élő madárállomány és azok vonulása a fel- és leszálló gépek repülésbiztonsága miatt állandó veszélyforrás, amelyet a Repülőtér különféle eszközökkel (idomított sólyom, hangriasztás) igyekszik kiküszöbölni. A Repülőtér mezőin található ürgepopuláció a ragadozómadaraknak jelent táplálékforrást, ami idevonzza őket. Ennek megoldására a Repülőtér a Kiskunsági Nemzeti Parkkal partnerségben több alkalommal is szervezett ürge áttelepítési programot, melynek következtében az ország egyik legnagyobb ürgepopulációját biztosító repülőtérrel nagyobb egyedszámú ürgecsoportokat telepítettek új, védett élőhelyekre, biztosítva ezzel az ürgek elterjedését.

A Budapest Airport területéhez legközelebbi országos jelentőségű védett természeti területek a Gödöllői-dombvidék Tájvédelmi Körzet, amely 9,3 km-re, és az Ócsai Tájvédelmi Körzet, amely 15,3 km-re fekszik.

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény erejénél fogva védett (ex lege) lápok jegyzékéről szóló 8005/2001. (MK 156.) KöM tájékoztató alapján a legközelebbi ex-lege lápterület Vecsés közigazgatási területén, a Budapest Airport területétől kb. 4 km-re található.

A 275/2004 (X. 8.) Kormányrendelet és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészletekről szóló 45/2006. (XII. 8.) KvVM rendelet alapján a projekt környezetében elhelyezkedő legközelebbi Natura 2000-es terület a Gödöllői Tájvédelmi Körzet területén fekszik, kb. 10 kilométer távolságra.

#### 1.8.3.1. TÁJKÉPVÉDELMI SZEMPONTBÓL KIEMELTEN KEZELENDŐ TERÜLETEK

A Repülőtér területe tájképvédelmi terület övezetét közvetlenül nem érinti. Tájképvédelmi terület a Repülőtértől kb. 10 km-re K-re, a Tápió mentén (Mende, Uri, Gomba, Bénye, Káva, Pánd, Tápióbicske, Tápióság közigazgatási területén) található.

A Repülőtér keleti részén, Vecsés és Ecser közigazgatási területén, a Maglódi-(17. számú) csatorna vonalát ökológiai folyosó, Ecseren ökológiai folyosó puffer területe is kíséri. Országos ökológiai hálózat részét képező terület a közelben a Repülőtértől DK-re és ÉK-re, kb. 10-10 km-re, Csévharaszt térségében és a Gödöllői-dombságon Isaszeg – Valkó térségében található.

#### 1.8.3.2. NEMZETI ÉS NEMZETKÖZI TERMÉSZETVÉDELMI OLTALOM ALATT ÁLLÓ ÉRTÉKEK

A BLFNR területe fokozottan védett, tömegesen előforduló védett állatfajok élő-, táplálkozó-és fészkelőhelyét, valamint a fokozottan védett, illetve tömegesen előforduló védett növényfajok, növénytársulások élőhelyeit, védett állatfajok vonulási útvonalát és táplálkozóhelyét is kis mértékben - a zavart környezet ellenére is - érinti.

A BLFNR területén előforduló legfontosabb védett faj a homoki árvalányhaj (*Stipa borysthénica*) amelynek előfordulását 2013-ban az I.-es futópályától északra, a zárt homoki sztyeppré területén lokalizálták. A BLFNR 1515 hektáros területén 211 növényfaj él, melyek között a védett homoki árvalányhaj mellett él még két másik védett faj is, a tarka zsurló (*Equisetum variegatum*) és a rákosi csenkesz (*Festuca x wagneri*). Kiemelhető további két pannóniai endemikus (bennszülött) növényfaj a magyar szegfű (*Dianthus pontederæ*) és a szürke gurgolya (*Seseli osseum*).

Az ízeltlábú, egyenesszárnyú élőlények közül leírt 28 fajból kiemelhető a fokozottan védett magyar tarsza (*Isophya costata*) és a védett sisakos sáska (*Acrida ungarica*), a barbár sáska (*Calliptamus barbarus*) és a törös szöcske (*Gampsocleis glabra*). Futóbogarak közül legjelentősebb a fokozottan védett magyar futrinka (*Carabus scabriusculus*). A vizsgált 65 lepkefajból a legjelentősebb a védett vörös csüngőlepke (*Zygaena laeta*).

Az elmúlt évek fejlesztési projektjei (pl.: Cargo City) keretében 3 kétéltű és 3 hüllő faj jelenlétét bizonyították. Ezek a zöld varangy (*Bufo viridis*), barna ásóbéka (*Pelobates fuscus*), kecskebéka (*Pelophylax esculentus*), zöldgyíkok (*Lacerta viridis*), fürgegyíkok (*Lacerta agilis*) és a betonozott felületek környezetében a fali gyíkok (*Podarcis muralis*). Ezek a fajok az egykori vecsési térségi



semlyék maradványai. Mivel a terület Budapest, illetve Dél-Budapest legnagyobb összefüggő természetközeli füves területe, ezért sok, a közelben fészkelő ritkább madárfajnak biztosít kiváló táplálkozási lehetőségeket. A területen nagy számban élő ürge a fokozottan védett kerecsensólyom (*Falco cherrug*), egerészölyv (*Buteo buteo*), vörös vércse (*Falco tinnunculus*), barna rétihéja (*Circus pygargus*) kedvelt tápláléka. Több érzékenyebb védett faj is fészkel a területen, illetve a terület közelében, mint például a kis őrgébics (*Lanius minor*), a szalakóta (*Coracias garrulus*) és a gyurgyalag (*Merops apiaster*). A BLFNR-re jellemző ragadozók közül a „Cargo” terület és a II. számú futópálya környéke rendelkezik a legtekintélyesebb madárvilággal. A barna réti héják nagy valószínűséggel a Merzse-mocsár környékén költő példányokból kerülnek ki. A ragadozómadarak rendszerint az alacsonyabb fűvű területeken, guruló és egyéb betonutak közelében vadásznak jellemzően alacsonyan repülve, ami repülésbiztonsági szempontból veszélyforrást jelent. A kiterjedt zoológiai kutatások 3 védett cickányfajt is azonosítottak a területen.

### 1.8.3.3. ÖKOLÓGIAI HÁLÓZAT

A Repülőtér területét az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó és puffer terület övezte is érinti Vecsés és Ecsér területén. Ezen felül a Repülőtér az 1950-es évektől kezdődő szinte rezervátumszerű zártága és az itt kialakuló gyeptelepítések miatt, szinte reliktszerűen megmaradt önálló ökológiai egységgé teszi, ami azt a vegetációt őrzi és idézi vissza, amilyen a környező táj 200 éve lehetett. A Repülőtér területe tehát egy természetközeli, de átalakulófélben lévő agrártájban meghúzódó mesterséges jellegű élőhelycsoport, amelynek belső területei változatos természetes élőhelytípusokat rejtenek. Ezek közül kiemelkednek a természetközeli gyepterületek. A 2012-ben végzett terepi vizsgálatok 8 különféle élőhelyi/fiziognómiai gyeptípust különítettek el, míg a 2006-os botanikai vizsgálatok 242 növényfaj jelenlétét mutatták ki a Repülőtér területén.



A zártabb gypű homoki sztyepréteken (1) - amelyek az 1-es futópálya tágabb környezetében fordulnak elő - a barázdált csenkesz (*Festuca rupicola*) mellett a degradáció jeleként a csillagpázsit és helyenként a fenyérfű (*Botriochloa ischaemum*) az állományalkotó, uralkodó fűfélé. A 2008-ban végzett botanikai vizsgálatok az 1-es Terminál előtti területen a védett homoki árvalányhaj (*Stipa borysthenica*) és az endemikus rákosi csenkesz (*Festuca x wagneri*) állományait igazolták.

A nyílt homokpusztagyeppek (2a) az 1-es futópálya Budapest felőli irányfény sávjában találhatók. A magyar csenkesz (*Festuca vaginata*) mellett jellemzően degradálást jelző csillagpázsit (*Cynodon dactylon*) dominál és a *Carex cf. liparicarpos* is megjelenik a területen. A kriptogám szint jól felismerhető, benne a háztetőmoha (*Tortura ruralis*) alkot nagyobb állományokat.

Az erősen felnyílt nem homoki évelőfajok által dominált másodlagos gyepeket (2b) közvetlenül a futópályák környezetében találjuk, ezek alkotják a Repülőtér legnagyobb kiterjedésű élőhelytípusát. Ezeknek az erősen bolygatott felnyílt gyeptársulásnak a jellemző állományalkotói a sovány csenkesz (*Festuca pseudovina*) és csillagpázsit (*Cynodon dactylon*), ahol a betyárkóró (*Erigeron canadensis*) igen elterjedt.

A közepesen felnyílt nem homoki évelőfajok által dominált másodlagos gyepeket (2c) a 2-es futópályától északra, a futópályával párhuzamos, széles biztonsági sávban találjuk. Az ebbe a kategóriába sorolt gypes területek a 2b típushoz nagyon hasonlóak, azonban zártabb megjelenést mutatnak tecei csenkesz (*Festuca pseudovaginata*) és jelentős fenyérfű (*Botriochloa ischaemum*) foltokkal. Dominánsan jelennek meg az egyéb évelő lágyszárú fajok, mint a szőszös ökörfarkkóró (*Verbascum phlomoides*) és a terjőke kígyószisz (*Echium vulgare*), továbbá szűrös gypalkotók közül elterjedt a mezei iringó (*Eryngium campestre*). Az özönnövények (selyemkóró, átoktüske) tekintetében a 2b típussal együtt az egyik legveszélyeztetettebb élőhelyek között szerepel.

A záródó homokpusztagyeppeket (2d) a II.-es futópálya Budapest felőli végében találjuk. A záródó megjelenésű pázsitfűvek mellett dominánsan jelennek meg az egyéb lágyszárú gypalkotók pl. somkóró fajok (*Melilotus spp.*), továbbá a magaskórós állományok jellemző tagjai: szőszös ökörfarkkóró (*Verbascum phlomoides*) és a betyárkóró (*Erigeron canadensis*).

Az üdébb termőhelyű zárt gyepterületet (3) az 1-es és a 2-es futópálya közötti területen találjuk. Zárt állományképet mutatnak és a széleslevelű pázsitfűvek pl. a mezofil réteken állományalkotó nádképű csenkesz (*Festuca arundinacea*) dominanciája figyelhető itt meg. A 2-es kategóriájú területtől eltérően a selyemkóró inváziójával szemben nem olyan érzékeny, de az üdébb területeken megjelenő földibodza (*Sambucus ebulus*) invázió veszélyeztetheti.

Zárt homoki gyepek magaskórós állománnyal (4) típusú termőhelyet jellemzően a II.-es futópályától északra, a kerítésen kívüli területen, illetve az I.-es futópályától D-K-re találhatunk. Ezek változó degradáltsági szintű, eltérő magaskórós fedettségű állományokkal rendelkező zártabb homoki gyepek. Fajösszetételük változatosabb képet mutat a csillagpázsit dominálta kerítésen belüli gyepeknél, viszont a magaskórós fajok aránya szintén jelentős mértéket ölthet (betyárkóró), és több

esetben kiterjedt selyemkóró állományok tapasztalhatók a területén, amelyek folyamatos inváziós fertőzési góccokként szerepelnek a belső területek felnyíló homoki gyepei számára.

Jellegtelen, erősen gyomosodott magaskórós állományok (5) találhatóak a II.-es futópályától délnyugatra húzódó kerítés mentén, a CargoCity területén, amelyek kevert fajkészletű, degradált területnek minősülnek.

A Repülőtér területén egy vizes élőhely található, mely jelenleg tűzi víz- és csapadékvíz-tározóként hasznosul. A tározótó mesterséges eredetű, amely egykor anyagkinyerőként keletkezett. Fala meredek, ami megnehezíti a vegetáció gyors terjedését, bár az elmúlt évtizedek alatt a parti sávból kiindulva a nád és gyékény már érzékelhető arányban foglalt el területet a nyílt vízfelszínből.

A Budapest Airport az elmúlt 10 év során több alkalommal is készítettett felmérést a területén élő állatokról. Kiemelt figyelmet kapott a nagyobb testű madarak jelenléte (és riasztásuk lehetséges módja). Ennek keretében ma már meglehetősen világos képet alkothatunk a területen szaporodó vagy táplálkozó egerészölyv, vörös vércse, héja, kerecsensólyom, erdei fülesbagoly, mezei nyúl, róka, cickány, ürge és borz állományáról és számos egyéb faj jelenlétéről.

A BLFNR megfelelő gypes élőhelyet biztosít az ürge számára. Azokon a foltokon, ahol a fű magassága viszonylag alacsony (5–25 cm), a talajvízszint is megfelelően mélyen van, és kedvező a csapadékvíz elvezetése is, ott helyileg magas állománysűrűséget mutathat a faj. Ilyet tapasztalunk a Cargo A hosszú oldalán, a DNy-i Előtér D-i oldalán elhelyezkedő nagyobb lejtős területen, illetve a V és az U gurulóút meghosszabbításán is. Az ürgeállomány mellett a kisebb testű rágcsálók közül a pockok, egerek, cickányok is jelen vannak.



*A legnépesebb ürgepopulációk helyei a Repülőtér területén*

A megfigyelt rágcsálófajok a legtöbb ragadozó emlős- és madárfajunk számára alapvető zsákmánybázist jelentenek. További fontos tény, hogy a mezei nyúl mellett a repülésbiztonságot veszélyeztető nagyobb testű fajok (őz, borz, róka) rendszeres felbukkanását is lehetett valószínűsíteni a megfigyelések alapján, annak ellenére, hogy a területet kerítés veszi körül.

A terület kaszált gyepek megfelelő madárfaunát mutat, melynek 60 fajt figyelték meg az ornitológus szakértők. Mivel a terület Budapest, illetve Dél-Budapest legnagyobb összefüggő, természetközeli füves területe ezért sok, a közelben fészkelő ritkább fajnak biztosít kiváló táplálkozási lehetőségeket. A területen nagy számban élő ürge a fokozottan védett kerecsensólyom kedvelt tápláléka. Több érzékenyebb faj is fészkel a területen, illetve a terület közelében, mint például a kis őrgébics és gyurgyalag. A Repülőtéren található tavon közönséges vízimadárfajokkal lehet találkozni, mint a tőkés réce, szárcsa, vízityúk, kis vöcsök, de gyakoribb vonuló fajok is megjelenhetnek, mint a billegető cankó. A gyepeken táplálkozó partimadárfajok is időnként megjelennek a területen, mint például a nagy póling, míg a bíbic fészkel itt. A földön fészkelő fajok közül gyakori a mezei pacsirta és a fogoly jelenléte.

Az Élő FERIHEGY és a Cargo City projekt keretében végzett felmérések 3 kételtű - és 3 hulló faj jelenlétét bizonyították. A zöld varangy (*Bufo viridis*) és a barna ásóbéka (*Pelobates fuscus*) kifejezetten szárazságtűrő békafajok, homoki területeink állandó lakói. Állományuk itt nem számottevő, de nem is elhanyagolható. Kizárólag a csapadékvíz-tározóhoz köthető a kecskebéka fajkomplex (*Pelophylax esculentus*) jelenléte. Egyedszáma csekély, de lokálisan jelentős a vízimadarak zsákmányaként funkcionáló és tetemes mennyiségű ebihal biomassza miatt. A gyeppel borított felszínek jellemző hullói a zöldgyíkok (*Lacerta viridis*) és fürgegyíkok (*Lacerta agilis*). Az épületeken, betonozott futópályákon mindenfelé, de általában kolóniákba csoportosulva élnek a fali gyíkok (*Podarcis muralis*), egyedszámuk a Repülőtér területén jelentős. Mindhárom gyíkfaj, mint zsákmányállat említésre méltó jelentőséggel bír ragadozó madarak, macskák, rókák esetében.

#### 1.8.4. TÁJHASZNÁLATI KONFLIKTUSOK ÉS PROBLÉMÁK ÉRTÉKELÉSE

A BLFNR területén belül a természetvédelmi szempontból fontosnak ítélt lokális élőhelyek és a repülőtéri hasznosítás konfliktusban állnak egymással. Habár a BLFNR természeti területekhez való hozzáállása példás, a közlekedésből és az emberi jelenlétből fakadó zavaró körülmények ellenére is viszonylagos biztonságra lelő rágcsálópopulációk, a réti társulásokra olyan ragadozómadarakat vonzanak, amelyek veszélyeztethetik a repülésbiztonságot.

A sztyepprétekre betörő lágyszárú inváziós fajok a Repülőtér területén a közönséges selyemkóró (*Asclepias syriaca*), kanadai aranyvessző (*Solidago canadensis*), magas aranyvessző (*Solidago gigantea*), az átoktüske (*Cenchrus incertus*) és az egyéves betyárkóró (*Erigeron canadensis*). Ezek veszélyeztetik a megmaradt sztyepprétek integritását, csak komplex kezeléssel (időzített kaszálás, specifikus gyomirtás, fertőző góccok felszámolása) szorítható vissza a terjedésük.



A fás szárú özönfajok közül 5 faj található meg a vizsgált területen: a zöld juhar (*Acer negundo*), a mirigyes bálványfa (*Ailanthus altissima*), a nyugati ostorfa (*Celtis occidentalis*), a keskenylevelű ezüstfa (*Elaeagnus angustifolia*) és a fehér akác (*Robinia pseudoacacia*). Megjelenésük a gyeppen jellemzően a kaszátlan területekre és szegélyekre korlátozódik, mint például a fehér akác esetében. A felhagyott épületeken a bálványfa és a nyugati ostorfa megjelenésére számíthatunk. Itt a bálványfa képes akár homlokzati elemeken is megtelepedve állagromlást előidézni.

A Repülőtér kerítését kívülről határoló területeken a délkeleti és északkeleti oldalon részben felhagyott, 5–10 éves, esetenként jóval idősebb parlagok, degradálódott és erősen gyomos gyepek kísérik a kerítés vonalát, ahol jelentősnek mondható az akác (*Robinia pseudoacacia*) és a selyemkóró (*Aesclepias syriaca*) inváziószerű fertőzése. Északkelet felől északnyugat irányába haladva egyre gyakoribbá válnak az akácfasorok, akácligetek. A Repülőtér északnyugati végén részben a Pilisi Parkerdő Zrt kezelésében levő erdősáv öleli körbe a Repülőtér kiugró végét. Ez szinte kizárólag fehér akácból áll, természetvédelmi jelentősége elhanyagolható. A parlagfű (*Ambrosia artemisiifolia*) és a vadkender (*Cannabis sativa*) tartós jelenléte is háborgatásra utal.

Repülésbiztonsági szempontból problémát jelenthetnek a futópályák közelében található kiterjedtebb (főként akác telepítésű) erdőfoltok, amelyek a madaraknak és a nagytestű emlősöknek jelentenek védett élőhelyet.

A közönséges és természetvédelmi oltalom alatt álló madárfajok egyedeinek riasztását, gyérítését és befogását a Repülőtér üzemeltetője a KTVF 38605-1/2012. számú engedélye alapján végzi a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén. A Repülőtér területére elsősorban a kerítés miatt nagyobb testű emlősfajok ritkábban jutnak be, de jelenlétük ennek ellenére gyakorinak és folyamatosnak tekinthető. A Repülőtéren a madármegfigyelést és riasztást erre szakosodott szolgálat végzi, a Polgári Repülés Nemzetközi Szervezete (ICAO) által felkért, 100 független szakértőből álló, Nemzetközi Madárütközési Bizottság (IBSC) ajánlásai szerint, melyek 30 év globális tapasztalatra épülnek. A Repülőtéren több mint tíz féle védekezési technológiát alkalmaznak, többek között:

- riasztó eszközöket (hangágyú, vészhangok, riasztó alakok, formák)
- élőhely-manipulációt (galambtűskék kihelyezése, a ragadozó madarak vadászatát segítő „beülő helyek” megszüntetése, illetve kevésbé frekvenciált részek kialakítása)
- befogás és áttelepítés (pl. vörös vércse és szarka esetében).

A fenti módszerek ellenére előfordulnak madárütközések, bár az utolsó 5 év adatai azt mutatják, hogy az ütközések száma a bevezetett módszereknek köszönhetően drasztikusan csökkent. A 2013-as élővilágvédelmi tanulmány adatai szerint a 2000 és 2012 közötti időszakban több mint 400 állattetetmet kellett eltávolítani a futópályákról, amelyek minden esetben repülőgéppel történt ütközések következményei voltak, illetve történtek még ütközések a végső megközelítések és kezdeti emelkedések fázisaiban, a Repülőtér telekhatárán kívül is. Sajnálatos módon nagyobb számban fordulnak elő ütközések védett madarakkal is, annak ellenére, hogy a nappali órákban folyamatosan működik a madármegfigyelő és riasztó szolgálat. A legmagasabb volt a vizsgált időszakban az ütközés szám a vörös vércsék esetében (65 ütközés). A második leggyakoribb érintett védett madárfaj az

egerészölyv (32 ütközés) majd az erdei fülesbagoly (10 ütközés) és a nem védett postagalamb (10 ütközés).

A különösen veszélyes időszak kezdete egybeesik a vörös vércse (július), és az egerészölyv családok felbomlásának (augusztus), és a fiatal madarak kóborlásának (szeptember) idejével. Az is jól látszik ebből, hogy a különösen veszélyesnek tartott őszi gyülekezési időszakban az adatok nem tükrözik a veszély valóságát. Ez nem azt jelenti, hogy az időszak nem veszélyes, hanem inkább azt, hogy a jól látható veszélyt jelentő rajok ellen könnyebb hatásosan védekezni, mint az esetlegesen, egyesével megjelenő madarak ellen.

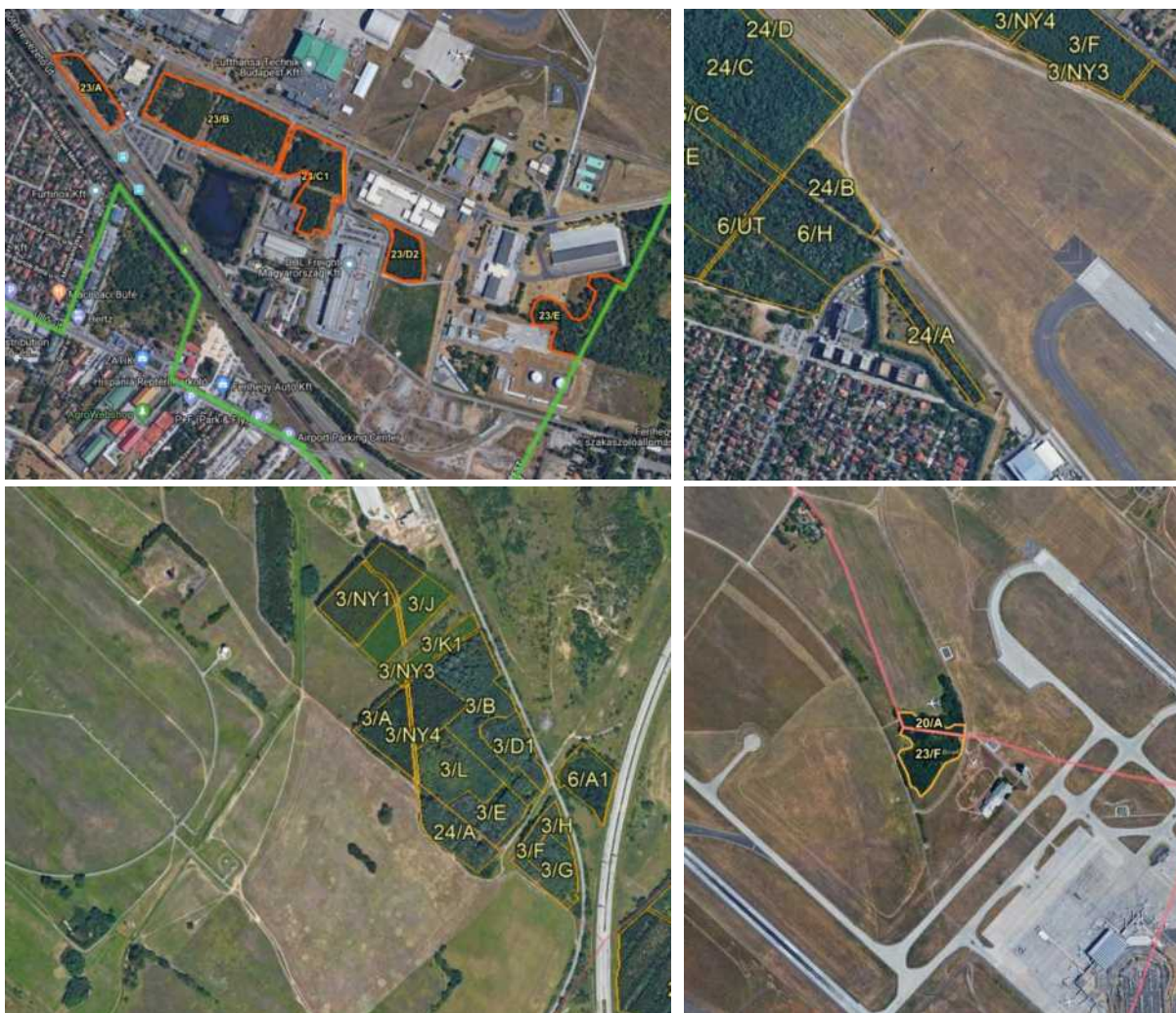
## 1.9. A ZÖLDFELÜLETI RENDSZER VIZSGÁLATA

A BLFNR teljes területéből mintegy 1143,3 hektárt foglalt el 2011-ben a zöldfelület, ami 80% feletti zöldfelületi borítottságot jelentett. Azóta a Cargo és parkoló kapacitás fejlesztésével ez valamelyest csökkent, de még mindig 80% körüli a zöldfelületi borítottság. A nem beépített részek döntő többsége valamely száraz gyeptípusba sorolható, de kisebb erdőfoltok és telepített fasorok, illetve spontán elterjedt invazív fajok is tarkítják a képet.

### 1.9.1. A BUDAPEST AIRPORT ZÖLDFELÜLETI RENDSZERÉNEK ELEMEI

A BLFNR zöldfelületein zártabb gyeű, üdébb homoki sztyepprétek és nyíltabb vagy teljesen degradált homoki gyepek foltjai váltják egymást, amelynek részletes leírását az ökológiai hálózat fejezete tartalmazza.

A futópályáktól távolabb, a Repülőtér szegélyzónájában, illetve az irányítótorony környezetében kisebb-nagyobb fás vagy cserjés ligetek találhatók. Döntő többségük úgynevezett jellegtelen erdő, melyekben vegyesen találhatók hazai (pl. fehér nyár/*Populus alba*) és idegenhonos (pl. fehér akác/*Robinia pseudoacacia*, lepényfa/*Gleditsia triacanthos* illetve erdei fenyő/*Pinus sylvestris*) fajok. Ezek egy része az országos erdőnyilvántartásban szereplő üzemtervezett erdő.



Üzemtervezett erdőterületek a Repülőtér a NÉBIH adatszolgáltatása alapján

URBANITÁS Tervező és Tanácsadó Kft.

www.urbanitas.hu

A Repülőtér Budapestre eső területén belül 9 üzemtervezett erdőrészlet található, ebből 8 a XVIII. kerület, 1 pedig a XVII. kerület területén. Az üzemtervezett erdők zöme akác, erdészeti kezelésük gyakorlatilag nincs. 5 erdőrészlet az 1-es futópályától délre, a 4-es úttal párhuzamosan, a tűzivíz tározó környékén csoportosul. Két erdőrészlet (24 számú tag) a Repülőtér nyugati határán, a környező erdőterületekhez csatlakozva jelenik meg. Másik két erdőrészlet (23F és 20A) a légiforgalmi irányítótorny körzetében gyakorlatilag egy egységet alkot, két részletre bontását a kerületi határvonal indokolta

| Erdő-tag | Erdő-részlet | Helység    | Terület (ha) | Állományalkotó fafaj           | Elsődleges rendeltetés |
|----------|--------------|------------|--------------|--------------------------------|------------------------|
| 23       | A            | Bp. XVIII. | 0,94         | fenyőelegyes erdei fenyves     | műtárgyvédelmi         |
| 23       | B            | Bp. XVIII. | 3,47         | egyéb lombergyes feketefenyves | műtárgyvédelmi         |
| 23       | C1           | Bp. XVIII. | 2,00         | elegyes juharos                | műtárgyvédelmi         |
| 23       | D2           | Bp. XVIII. | 0,78         | egyéb lombergyes feketefenyves | műtárgyvédelmi         |
| 23       | E            | Bp. XVIII. | 1,39         | hazai nyáras                   | műtárgyvédelmi         |
| 23       | F            | Bp. XVIII. | 3,15         | akácos                         | műtárgyvédelmi         |
| 20       | A            | Bp. XVII.  | 0,81         | akácos                         | műtárgyvédelmi         |
| 24       | A            | Bp. XVIII. | 0,69         | egyéb kemény lombos            | műtárgyvédelmi         |
| 24       | B            | Bp. XVIII. | 1,13         | feketefenyves                  | műtárgyvédelmi         |

Táblázat: üzemtervezett erdők Budapest területén

A Repülőtér Vecsés és Ecser közigazgatása alá eső területén az üzemtervezett erdőtagok közül 3 erdőrészlet található Ecseren, egy pedig Vecsésen. Az erdőtagok egységes, összefüggő erdőterületet alkotnak a környező ecseri üzemtervezett erdőtagokkal. Az erdők zöme nyáras, elsődleges rendeltetésük mindenütt gazdasági jellegű, faanyagtermelő. A jelenlegi meglévő erdőrészleteket tervezett erdőrészletek kísérik.

| Erdő-tag | Erdő-részlet | Helység | Terület (ha) | Állományalkotó fafaj          | Elsődleges rendeltetés |
|----------|--------------|---------|--------------|-------------------------------|------------------------|
| 3        | O            | Ecser   | 3,1          | nemes nyáras                  | faanyagtermelő         |
| 3        | L            | Ecser   | 2,3          | erdeifenyves                  | faanyagtermelő         |
| 3        | E            | Ecser   | 1,48         | fenyő elegyes hazai nyáras    | faanyagtermelő         |
| 24       | A            | Vecsés. | 1,72         | egyéb lombergyes hazai nyáras | faanyagtermelő         |

Táblázat: üzemtervezett erdők Ecser és Vecsés területén

A belsőbb zónákban szorosan záródó fás vegetáció az irányítótorny körzetétől eltekintve nincs, azonban több helyen is található keskeny fa- és cserjesorok. Ezek mindegyike telepítés eredménye és döntő többségében idegenhonos vagy díszfákból (pl. oszázsnarancs/Maclura pomifera) tevődik össze.



A 2011-ben távérzékeléssel elvégzett NDVI (Normalized Difference Vegetation Index) elemzések alapján - a Repülőtér területén - az alábbiak szerint oszlottak meg a felszín típusok területileg:

| Felszínminőség                                                    | Terület (ha)  | %            |
|-------------------------------------------------------------------|---------------|--------------|
| Mesterséges, burkolt, beépült felszínek                           | 197,7         | 14,5         |
| Kavicsos vagy zavart felszínek                                    | 23,1          | 1,7          |
| Degradált, nyílt homoki gyepek és kaszált fűű területek           | 247,6         | 18,1         |
| Degradált gyepek és ősgyepek nyílt talajfoltokkal                 | 286,3         | 20,9         |
| Zártabb, üdőbb gyepek és magas fűű ősgyepek                       | 256,7         | 18,7         |
| Zárt, nehezen felnyíló üdőbb gyepek vagy magaskórós területek     | 253,4         | 18,5         |
| Nagy biomassza tömegű terület, cserjés, magaskórós növényzet      | 23,3          | 1,7          |
| Nagy biomassza tömegű terület, erdő, fasor, erdőszáv, szoliter fa | 76,0          | 5,5          |
| <b>Biológiai inaktív felszínek összesen:</b>                      | <b>220,8</b>  | <b>16,2</b>  |
| <b>Biológiai aktív felszínek összesen:</b>                        | <b>1143,3</b> | <b>83,8</b>  |
| <b>Mindösszesen:</b>                                              | <b>1364,1</b> | <b>100,0</b> |

Táblázat: területi kimutatás az NDVI alapján (2011-es adat)

### 1.9.2. A ZÖLDFELÜLETI RENDSZER KONFLIKTUSAI ÉS PROBLÉMÁI

Az elmúlt évek intenzív botanikai kutatásai alapján a BLFNR területén egy inváziós gyomokkal közepesen fertőzött, degradált, de még számos, természetes állapotra utaló, vagy akár védett fajnak otthont adó homoki sztyeppré képe bontakozott ki. A meglévő réteket itt-ott megtörő erdőfoltok és cserjefoltok élőhelyként problémát okoznak a Repülőtér üzemeltetésének, különösen az ott fészkelő, és a mezőn rágcsálókra vadászó ragadozó madarak miatt. Az erdőalkotó állományokból az erdei fenyő és az akác kevésbé, a nyárasok jobban köthetők a természetes vegetációhoz. A fásszárú özönfajok megjelenése a Repülőtér bolygatott, vagy nem használt területrészein mindenképpen kezelést igénylő feladat.

A fás szárú növények jelenlétét a Repülőtér a repülésbiztonság miatt (potenciális rejtőzködő és fészkelőhely nagy testű ragadozó madarak számára) csak korlátozottan tolerálja, ez azonban problémát okoz az épületek, burkolatok, parkolók árnyékolásánál is, ahol a nyári félévben hősziget jelenség alakul ki. A BA Zrt. korábban felmentést kért és kapott az OTÉK parkolófásításra vonatkozó szabályai alól, szintén a repülésbiztonságra hivatkozva, ez azonban a nagy kiterjedésű hosszú távú parkolók felületének megnövekedése miatt tovább erősíti a hőszigetek képződését.

Az üzemtervezett erdőterületek esetleges más célú hasznosítása az erdőtörvény értelmében engedélyhez kötött tevékenység, amely során csereerdősítést szükséges végrehajtani.

## 1.10. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA

### 1.10.1. A TERVEZÉSI TERÜLET JELENLEGI FUNKCIÓI, TERÜLETFELHASZNÁLÁSA

A BLFNR Magyarország első számú nemzetközi repülőtere. A Repülőtér területének nagy részét a hatalmas helyigényű 1-es és 2-es számú futópályák, illetve azok biztonsági területei, valamint a repülőgépforgalomhoz kapcsolódó légiközlekedési felületek területei foglalják el.

A futópályákhoz kapcsolódóan kerültek elhelyezésre a légiközlekedést kiszolgáló terminál épületek, illetve a különböző üzemeltetési, kiszolgáló, karbantartó és egyéb létesítmények. A Repülőtér területére - a speciális funkcióból eredő jelentős méretű burkolt felületek ellenére - magas zöldfelületi arány jellemző.



*A Repülőtér 2. terminálja és környezete (fent bal); a 11-es számú futópálya burkolt felülete (fent jobb); a Repülőtér kiterjedt zöldfelületei (lent)*

Beépítéssel leginkább a Repülőtér déli és középső területei érintettek. Itt helyezkednek el a légi közlekedéshez kötött különböző (nagy)vállalkozások telephelyei és raktárépületei, valamint a Repülőtér és gépállomány karbantartásához, üzemeltetéséhez szükséges beépítések. Itt találhatóak továbbá a Repülőtér megfelelő működéséhez hozzájáruló üzemi épületek is, mint a hőközpont, a lefejtő, tartályok, vagy a hulladékgyűjtő és szortírozó telep is. A különböző gazdasági épületek és építmények mellett oktatási funkciót ellátó, valamint intézményi, irodai hasznosítású épületek is találhatóak a területen.



Jelenleg az utasforgalom elől elzárt 1-es Terminálpépület a vizsgált terület dél-nyugati részén található. A műemléki főépületet a BA Zrt. irodaépületként és rendezvény-központként használja, de szükség esetén újra terminálként való hasznosítása is elképzelhető.



Jelenleg a majdnem teljes utasforgalmat bonyolító 2-es Terminál a tervezési terület középső részén – közigazgatásilag, részben Vecsés, részben a XVIII. kerület területén - helyezkedik el és speciális rendeltetéséből eredően összetett funkciókat lát el a légiutasforgalom lebonyolításához kapcsolódóan. A terminált nagyterjedésű burkolt felületek veszik körül, melyek egyrészt – légi oldalról - a repülőgépek várakozását és mozgásterét, másrészt – földi oldalról - pedig a terminál megközelítését és a kapcsolódó parkolók területét biztosítják.



A 2-es Termináltól délre egy új hotelépület található, melynek kihasználtsága szinte maximális, így a közeljövőben újabb hotelépítési beruházások, bővítések is elképzelhetők.

A 4. számú elkerülő úttól északra a Budapest Aeropark épületei és kiállító tere kapott helyet, mely betekintést enged a repülés fejlődéstörténetébe.

Beépített területek a Repülőtéren – hangárak, DHL, hőközpont, stb. (fent 1); Az 1. terminál és környezete (fent 2); a 2. terminál (fent 3); az új Hotel épület (fent 4); a Budapesti Aeropark területe (fent 5)



Ugyancsak fontos épület a vizsgált terület legmagasabb pontján álló légiforgalmi irányító torony, melynek magassága a tetején található radarral együtt eléri az 53 métert. A torony mellett kapott helyet a Repülőtér saját tűzoltó-parancsnoksága, melyhez egy gyakorlópálya is tartozik.



*Az irányítótorony épülete (bal); a Repülőtér saját tűzoltó-parancsnoksága és gyakorlópályája (jobb)*

A különböző raktározási, üzemeltetési, kiszolgáló és karbantartó, valamint iroda épületek jelenleg jellemzően a Ferihegyi Repülőtérre vezető út menti területen kaptak helyet, de új cargo épület létesült Vecsés területén, a 2-es Termináltól délkeletre is.



#### 1.10.1.1. A REPÜLŐTÉR KÖRNYEZETE

A tervezési terület környezetében vegyes területfelhasználásokkal találkozhatunk. A Repülőtértől északra (XVII. kerület) többnyire erdő- és mezőgazdasági területeket, valamint folyamatosan átalakuló gazdasági és lakóterületeket találunk. Az Ecseri határnál főként jelenleg hasznosítatlan területeket és mezőgazdasági hasznosítású területeket láthatunk, melyeket a település a későbbiekben kereskedelmi, szolgáltató területként, valamint különleges gazdasági és közlekedési területként kíván hasznosítani.

A vizsgált terület Vecsessel határos környékén szintén hasznosítatlan, vagy mezőgazdasági hasznosítású területek dominálnak. E területek a hatályos vecsési tervek szerint főként gazdasági



funkciójú beépítések elhelyezésére szolgálhatnak. A 4-es számú és a 400-as számú utak kereszteződésénél kereskedelmi és szolgáltató funkciójú beépítés található. A XVIII. kerület esetében nagyrészt intenzív kertvárosias lakóterületeket láthatunk a Repülőtértől délre és nyugatra, melyek nagy részét a Ferihegyi Repülőtérre vezető út és a vasút nyomvonala választ el a vizsgált területtől. Ezen a területen elszórtan intézményi és iroda funkció, valamint gazdasági tevékenység is fellelhető. Nyugaton nagyobb kiterjedésű erdőterület található.

#### 1.10.1.2. BEÉPÍTÉSRE SZÁNT ÉS BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK VIZSGÁLATA

A tervezési terület 4 közigazgatási területet (XVII. kerület; XVIII. kerület; Vecsés, Ecser) érint. A hatályos budapesti TSZT2021 szerint a tervezési terület nagyobb része beépítésre nem szánt terület, melyet a légi közlekedési terület és az azon található futópályák, valamint közjóléti erdőterületek alkotnak. A 4-es számú főút mentén találhatóak beépítésre szánt területek, mely területen a Repülőtér kiszolgálását biztosító intézményi, üzemi és gazdasági funkciók, valamint a Repülőtér adta előnyöket élvező vállalkozások csoportosulnak. Vecsés területén a Repülőtér teljes területe beépítésre szánt területfelhasználásba sorolt kivéve a vízgazdálkodási területbe sorolt vízelvezető csatornák területét, míg Ecser területén csak beépítésre nem szánt közlekedési területek találhatók.

*A tervezési területen, Budapesten, Vecsésen és Ecseren a következő területfelhasználási kategóriákat különböztetjük meg:*

- **Budapest:** - **KÖI:** beépítésre nem szánt légi közlekedési terület  $\approx 879,31$  ha
  - **K-Rept:** beépítésre szánt repülőtér területe  $\approx 71,58$  ha
  - **Ek:** beépítésre nem szánt közjóléti erdő  $\approx 19,88$  ha
- ezen belül Budapest XVII. kerület:**
  - **KÖI:** beépítésre nem szánt légi közlekedési terület  $\approx 288,3$  ha
  - **Ek:** beépítésre nem szánt közjóléti erdő  $\approx 3,1$  ha
- és Budapest XVIII. kerület:**
  - **KÖI:** beépítésre nem szánt légi közlekedési terület  $\approx 591,01$  ha
  - **K-Rept:** beépítésre szánt repülőtér területe  $\approx 71,58$  ha
  - **Ek:** beépítésre nem szánt közjóléti erdő  $\approx 16,78$  ha
- **Vecsés:** - **K-Rept:** beépítésre szánt repülőtér területe  $\approx 502$  ha
  - **V:** beépítésre nem szánt vízgazdálkodási terület  $\approx 4,6$  ha
- **Ecser:** - **Repülőtér területe** (beépítésre nem szánt - KL-RE/m)  $\approx 71,5$  ha
  - **V:** beépítésre nem szánt vízgazdálkodási terület  $\approx 1,4$  ha

A Repülőtér területén belül az **összes beépítésre nem szánt terület mérete  $\sim 976,69$  hektár**, míg a **beépítésre szánt területek összessége  $\sim 573,58$  hektár**. Természetesen ez utóbbi esetben ez csak a területfelhasználási kategória mérete, mely területnek csak egy része sorolt intenzíven beépíthető övezetekbe szabályozási szinten.

### 1.10.2. A JELENLEGI TELEKÁLLOMÁNY VIZSGÁLATA

A tervezési területen található telekállomány vizsgálatának az esetleges jövőben végzendő fejlesztések, beruházások és az azok következtében létrejövő telekosztások, új beépítések és zöldfelületet érintő változtatások szempontjából van jelentősége, bár a Repülőtér belüli telekosztások elsősorban a Repülőtér fejlesztési szándékai szerint alakultak a múltban és a tendencia folytatására lehet számítani a jövőben is. A vizsgálat betekintést enged a Repülőtér jelenlegi telekállományának struktúrájába, beépítettségi- és zöldfelületi arányába, valamint szintterületi mutatójának értékeibe, bemutatva a terület telkeiben rejlő esetleges tartalékokat, vagy a már meglévő korlátokat.

#### 1.10.2.1. A JELENLEGI TELEKSTRUKTÚRA VIZSGÁLATA

Tekintve, hogy a Repülőtér sajátos fekvéséből adódóan négy közigazgatási területre esik, a kialakult telekstruktúra – néhány kivételtől eltekintve – jellemzően szükségszerűen, leginkább a belső közlekedési felületekhez igazodva, akár egyes, a Repülőtér üzemeltetéséhez vagy fejlesztéséhez is köthető szempontok alapján alakult ki. A telekstruktúra jelen állapotában nem mindenhol követi a valós területhasználatot, amire a legszélsőségesebb példa, hogy a 2A Terminál épületén a Budapest XVIII. kerület és Vecsés közti közigazgatási határ is átmegy.

#### 1.10.2.2. TELEKMÉRET, BEÉPÍTÉSI MÓD VIZSGÁLAT, TULAJDONI ÁLLAPOT

A tervezési területen található telkek alakja általában szabálytalan, néhol az adott közigazgatási egység határát, vagy a jelen lévő funkciót követi (pl. egyes utak esetében). A beépítés jellemzően szabadonálló. Az 1000 m<sup>2</sup>-nél és 3000 m<sup>2</sup>-nél kisebb telkek főként Vecsés területén jelennek meg, azonban számuk elenyésző. A telkek több mint 80%-a 3000m<sup>2</sup>-nél nagyobb. A legtöbb telek 10.000 m<sup>2</sup> és 30.000 m<sup>2</sup> közötti (20%), vagy 100.000 m<sup>2</sup> feletti (33%) területtel rendelkezik. A legnagyobb méretű telkek, melyek az 1.000.000 m<sup>2</sup>-t is meghaladják, Budapest XVII. kerületében (288 ha), Budapest XVIII. kerületében (179 ha) és Vecsés (334 ha) területén található. Ezek többnyire az 1-es és a 2-es számú futópálya helyigényét biztosítják.

A Repülőtér esetében főszabály-szerűen a teljes tervezési területre jellemző, hogy a telkek művelési ágba sorolása: *kivett repülőtér*. A terület tulajdonosa a Magyar Állam.

#### BEÉPÍTETTSÉG VIZSGÁLAT

A tervezési terület nagy részén beépítetlen, vagy csekély mértékű 1 és 5% közötti beépítettségi értékkel rendelkező telkeket találunk. Ez annak köszönhető, hogy a területen több beépítésre nem szánt légi közlekedési célú terület, valamint alulhasznosított, vagy hasznosítatlan terület is található. A telkek nem mindenhol igazodnak a kialakult beépítésekhez és méretük is igen nagy, mely által a magasabb beépítettséggel rendelkező részterületek értéke eloszlik. A telkek átlagos beépítettsége csupán 1,61%. Mindössze az déli és a középső területrészek telkei esetében találkozhatunk viszonylag nagyobb arányú beépítettséggel. A működő 2-es Terminálpépület közelében főleg 5-10% körüli a beépítettség, míg a 4-es számú főút mentén már megjelenik a 10-20%-os, sőt a 20% fölötti beépítettség is.

Kiemelkedőnek mondható a volt kertészet telke is, mely közel 17%-os beépítettségű. A legnagyobb beépítettséggel – 23,6% - az 1-es Terminálépülettől délre található telek (hrsz: 156736) rendelkezik.

#### SZINTTERÜLETI MUTATÓ VIZSGÁLAT

A szintterületi mutató az adott telken megépített összes bruttó szintterület és a telek területének hányadosából adódó érték. A tervezési területen ezen érték csak csekély mértékben mutat változatosságot. Legnagyobb mértékben a 0-0,1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> szintterülettel rendelkező telkek vannak jelen (87,5%), ami megmutatja, hogy a beépítésre nem szánt, és a beépítetlen területek túlsúlya jellemző, illetve, hogy a meglévő beépítések többsége egyszintes csarnok, vagy raktárépület. A területen a legnagyobb szintterületi mutató éppen csak meghaladja a 0,30 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>-t (0,31 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>).

A magasabb szintterületi mutató értékek megoszlása, a beépítettséghez hasonlóan, szintén a 4-es számú főút mentén és a 2-es Terminálépület környékén összpontosulnak. E területeken a 0,1-0,2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> közötti értékek jellemzőek. A legmagasabb szintterületi mutatóval (0,31 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>) ugyancsak a 156736 helyrajzi számú telek rendelkezik, ahol több raktár, csarnok és irodaépület is található.

#### ZÖLDFELÜLETI ARÁNY VIZSGÁLAT

A tervezési területen magas zöldfelületi arány jellemző, noha a terület különleges funkciójából eredendően nagykiterjedésű burkolt felületeket igényel. Az egyes beépítésre nem szánt területeken parlagterületek, alulhasznosított területek, fejlődési potenciállal rendelkező területek, valamint erdőterületek is találhatóak, de a beépítésre szánt területek többsége esetében is viszonylag magas zöldfelületi mutatóról beszélhetünk. Vecsés szinte teljes területe 80-90%-os zöldfelületi aránnyal rendelkezik. A telkek több mint 56%-a 90% fölötti zöldfelületi aránnyal bír.

A legkisebb zöldfelülettel az 1-es futópálya és környező úthálózatának telkei rendelkeznek. Itt a 0%-os zöldfelületi arány is előfordul, mivel a szóban forgó telek az útburkolat vonalát követi. Alacsony, 13% környéki zöldfelületi arány figyelhető meg az 1-es Terminálépülettől délre található, legnagyobb beépítettségű és szintterületi mutatóval rendelkező telken. A 30-40%-os zöldfelületi mutatóval rendelkező telkek a Repülőtér nyugati és középső területein találhatóak. A déli beépített területek 50-70%-os zöldfelületi arányt mutatnak.

*A telekállományra vonatkozó vizsgálatról készült táblázat és térképek:*

| Település       | Helyrajzi szám | Telek terület (m2) | Beépített terület (m2) | Beépítettség (%) | Összes beépített terület (m2) | Szintterületi mutató (m2/m2) | Zöldfelület mérete (m2) | Vízfelület (m2) | Zöldfelületi arány (%) | Zöldfelületi arány vízfelülettel (%) |
|-----------------|----------------|--------------------|------------------------|------------------|-------------------------------|------------------------------|-------------------------|-----------------|------------------------|--------------------------------------|
| Budapest XVII.  | 0138312        | 2883318,92         | 912.80                 | 0.03             | 912.80                        | 0.00                         | 2657547,80              |                 | 92,17                  | 92,17                                |
| Budapest XVII.  | 0122339        | 30729,08           | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 30726,67                |                 | 99,99                  | 99,99                                |
| Budapest XVIII. | 156762         | 20128,19           | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 20126,37                |                 | 99,99                  | 99,99                                |
| Budapest XVIII. | 156758         | 629498,00          | 47642.20               | 7.57             | 56357.40                      | 0.09                         | 413633,1                |                 | 65,71                  | 65,71                                |
| Budapest XVIII. | 156757         | 55244,11           | 21.00                  | 0.04             | 21.00                         | 0.00                         | 54299,49                |                 | 98,29                  | 98,29                                |
| Budapest XVIII. | 156756         | 3714,05            | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 3022,14                 |                 | 81,37                  | 81,37                                |
| Budapest XVIII. | 156755         | 680202,72          | 37648.60               | 5.53             | 74127.50                      | 0.11                         | 246173,86               |                 | 36,19                  | 36,19                                |
| Budapest XVIII. | 156754         | 7878,31            | 102.20                 | 1.30             | 1298.60                       | 0.16                         | 5509,88                 |                 | 69,94                  | 69,94                                |
| Budapest XVIII. | 156753         | 283668,82          | 3323.50                | 1.17             | 11731.40                      | 0.04                         | 221594,12               |                 | 78,12                  | 78,12                                |
| Budapest XVIII. | 156747         | 124807,76          | 461.80                 | 0.37             | 461.80                        | 0.00                         | 123314,31               |                 | 98,80                  | 98,80                                |
| Budapest XVIII. | 156746         | 11316,07           | 1875.80                | 16.58            | 1875.80                       | 0.17                         | 7871,76                 |                 | 69,56                  | 69,56                                |
| Budapest XVIII. | 156745         | 3740,20            | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 1414,69                 |                 | 37,82                  | 37,82                                |
| Budapest XVIII. | 156744         | 211853,19          | 148.00                 | 0.07             | 148.00                        | 0.00                         | 210478,46               |                 | 99,35                  | 99,35                                |
| Budapest XVIII. | 156743         | 72289,46           | 545.90                 | 0.76             | 545.90                        | 0.01                         | 69502,49                |                 | 96,14                  | 96,14                                |
| Budapest XVIII. | 156742         | 1794845,77         | 551.10                 | 0.03             | 551.10                        | 0.00                         | 1674406,04              |                 | 93,29                  | 93,29                                |
| Budapest XVIII. | 156741         | 182936,08          | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 1741,54                 |                 | 0,95                   | 0,95                                 |
| Budapest XVIII. | 156740         | 567020,67          | 88.60                  | 0.02             | 88.60                         | 0.00                         | 537339,52               |                 | 94,77                  | 94,77                                |
| Budapest XVIII. | 156739         | 31579,98           | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 0,00                    |                 | 0,00                   | 0,00                                 |
| Budapest XVIII. | 156738         | 671633,53          | 68299.00               | 10.17            | 79339.20                      | 0.12                         | 321387,07               | 21251,00        | 47,85                  | 51,02                                |
| Budapest XVIII. | 156737         | 16802,81           | 2845.70                | 16.94            | 2845.70                       | 0.17                         | 11197,61                |                 | 66,64                  | 66,64                                |
| Budapest XVIII. | 156736         | 136349,37          | 32212.80               | 23.63            | 41968.10                      | 0.31                         | 18299,11                |                 | 13,42                  | 13,42                                |
| Budapest XVIII. | 156735         | 15594,07           | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 11197,45                |                 | 71,81                  | 71,81                                |
| Budapest XVIII. | 156734         | 32945,79           | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 0,00                    |                 | 0,00                   | 0,00                                 |
| Budapest XVIII. | 156733         | 391506,79          | 475.70                 | 0.12             | 475.70                        | 0.00                         | 317887,34               |                 | 81,20                  | 81,20                                |
| Budapest XVIII. | 156732         | 65117,36           | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 60460,12                |                 | 92,85                  | 92,85                                |
| Budapest XVIII. | 156731         | 20961,85           | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 2831,22                 |                 | 13,51                  | 13,51                                |
| Budapest XVIII. | 156730         | 4371,43            | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 3634,40                 |                 | 83,14                  | 83,14                                |
| Budapest XVIII. | 156729         | 39662,13           | 15.30                  | 0.04             | 15.30                         | 0.00                         | 37868,59                |                 | 95,48                  | 95,48                                |
| Budapest XVIII. | 156728         | 18813,16           | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 17223,34                |                 | 91,55                  | 91,55                                |
| Budapest XVIII. | 156725/2       | 54722,69           | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 50965,34                |                 | 93,13                  | 93,13                                |
| Budapest XVIII. | 156722         | 38173,69           | 124.10                 | 0.33             | 124.10                        | 0.00                         | 34053,78                |                 | 89,21                  | 89,21                                |
| Budapest XVIII. | 156716/2       | 164318,88          | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 152589,18               |                 | 92,86                  | 92,86                                |
| Budapest XVIII. | 156716/1       | 417570,61          | 42723,4                | 10.23            | 74626,1                       | 0.18                         | 164283,59               |                 | 39,34                  | 39,34                                |
| Budapest XVIII. | 137678/1       | 21949,29           | 14.80                  | 0.07             | 14.80                         | 0.00                         | 20379,75                |                 | 92,85                  | 92,85                                |
| Ecser           | 081/13         | 108982,07          | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 108943,70               |                 | 99,96                  | 99,96                                |
| Ecser           | 074/1          | 458097,42          | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 455008,2                |                 | 99,33                  | 99,33                                |
| Ecser           | 074/2          | 9561,18            | 0,00                   | 0,00             | 0,00                          | 0,00                         | 9561,18                 |                 | 100,00                 | 100,00                               |
| Ecser           | (080/4)        | 3473,79            | 0,00                   | 0,00             | 0,00                          | 0,00                         | 1052,35                 | 2452,84         | 30,29                  | 100,00                               |
| Ecser           | (052/2)        | 11022,51           | 0,00                   | 0,00             | 0,00                          | 0,00                         | 10990,67                |                 | 99,71                  | 99,71                                |
| Ecser           | 056            | 138803,33          | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 132177,10               |                 | 95,23                  | 95,23                                |
| Vecsés          | 072/56         | 129940,95          | 7.80                   | 0.01             | 7.80                          | 0.00                         | 129261,13               |                 | 99,48                  | 99,48                                |
| Vecsés          | 072/55         | 3342601,36         | 23052.30               | 0.69             | 27650.10                      | 0.01                         | 2790411,74              |                 | 83,48                  | 83,48                                |
| Vecsés          | 072/54         | 1921,80            | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 1201,23                 |                 | 62,51                  | 62,51                                |



| Település   | Helyrajzi szám | Telek terület (m2) | Beépített terület (m2) | Beépítettség (%) | Összes beépített terület (m2) | Szintterületi mutató (m2/m2) | Zöldfelület mérete (m2) | Vízfelület (m2) | Zöldfelületi arány (%) | Zöldfelületi arány vízfelülettel (%) |
|-------------|----------------|--------------------|------------------------|------------------|-------------------------------|------------------------------|-------------------------|-----------------|------------------------|--------------------------------------|
| Vecsés      | 072/53         | 763843,96          | 6297.20                | 0.82             | 6297.20                       | 0.01                         | 676716,15               |                 | 88,59                  | 88,59                                |
| Vecsés      | 072/51         | 21,94              | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 21,94                   |                 | 100,00                 | 100,00                               |
| Vecsés      | 072/49         | 79,81              | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 79,81                   |                 | 100,00                 | 100,00                               |
| Vecsés      | 072/48         | 4,94               | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 3,07                    |                 | 62,15                  | 62,15                                |
| Vecsés      | 072/47         | 12,03              | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 12,03                   |                 | 100,00                 | 100,00                               |
| Vecsés      | 072/45         | 36,84              | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 36,84                   |                 | 100,00                 | 100,00                               |
| Vecsés      | 072/43         | 41854,11           | 260.60                 | 0.62             | 260.60                        | 0.01                         | 25455,07                |                 | 60,82                  | 60,82                                |
| Vecsés      | 072/42         | 58,96              | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 58,63                   |                 | 99,44                  | 99,44                                |
| Vecsés      | 072/32         | 27313,44           | 3.50                   | 0.01             | 3.50                          | 0.00                         | 16286,30                |                 | 59,63                  | 59,63                                |
| Vecsés      | 072/31         | 26011,06           | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 23879,23                |                 | 91,80                  | 91,80                                |
| Vecsés      | 072/3          | 86188,96           | 2918.80                | 3.39             | 9378.10                       | 0.11                         | 38602,48                |                 | 44,79                  | 44,79                                |
| Vecsés      | 072/25         | 1027,58            | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 620,81                  |                 | 60,41                  | 60,41                                |
| Vecsés      | 072/24         | 7874,80            | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 3509,22                 |                 | 44,56                  | 44,56                                |
| Vecsés      | 072/14         | 507,86             | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 505,60                  |                 | 99,55                  | 99,55                                |
| Vecsés      | 061/1          | 20685,33           | 164.20                 | 0.79             | 164.20                        | 0.01                         | 19965,31                |                 | 96,52                  | 96,52                                |
| Vecsés      | 055            | 568925,53          | 16.20                  | 0.00             | 16.20                         | 0.00                         | 566568,39               |                 | 99,59                  | 99,59                                |
| Vecsés      | (061/2)        | 15458,40           | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 15253,65                |                 | 98,68                  | 98,68                                |
| Vecsés      | (059/4)        | 28640,43           | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 16078,03                | 12120,40        | 56,14                  | 98,46                                |
| Vecsés      | (059/3)        | 1917,40            | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 841,39                  | 1040,04         | 43,88                  | 98,12                                |
| Vecsés      | (0105)         | 966,41             | 0.00                   | 0.00             | 0.00                          | 0.00                         | 966,41                  |                 | 100,00                 | 100,00                               |
| Átlagérték: |                | 246049             |                        | 1,61             |                               | 0,02                         |                         |                 |                        | 78,15                                |

# BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR

TELEKMÉRET VIZSGÁLAT



XVII. KERÜLET

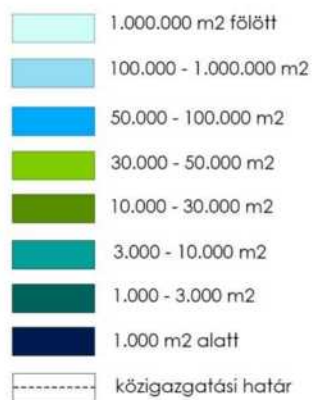
ECSER

XVIII. KERÜLET

VECSÉS

## Jelmagyarázat

Telekméret vizsgálat (m<sup>2</sup>)





# BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR

BEÉPÍTETTSÉG VIZSGÁLAT



XVII. KERÜLET

ECSER

XVIII. KERÜLET

VECSÉS

## Jelmagyarázat

Beépítettség vizsgálat (%)

20 - 30%

10 - 20%

5 - 10%

1 - 5%

0 - 1%

közigazgatási határ



# BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR

SZINTTERÜLETI MUTATÓ VIZSGÁLAT



XVII. KERÜLET

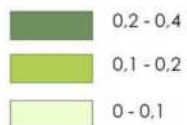
ECSEK

XVIII. KERÜLET

VECSÉS

## Jelmagyarázat

Szintterületi mutató (m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>)



----- közigazgatási határ



# BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR

ZÖLDFELÜLETI ARÁNY VIZSGÁLATA



XVII. KERÜLET

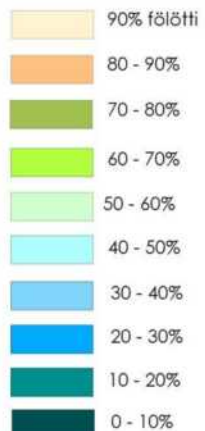
ECSER

XVIII. KERÜLET

VECSÉS

## Jelmagyarázat

Zöldfelületi arány (%)



----- közigazgatási határ

### 1.10.3. A HATÁLYOS SZABÁLYOZÁSI TERVEN TALÁLHATÓ ÖVEZETEK VIZSGÁLATA

A meglévő beépítés részletes vizsgálata előtt újra kihangsúlyozandó, hogy a Repülőtér kialakult telekállományának határai nem követik a hatályos településrendezési eszközök övezeti határvonalait, így a telkek sok esetben intenzív beépítést is lehetővé tevő, illetve csak minimális beépítést megengedő részekkel is rendelkeznek. Az egyes telkek, bár a teljes Repülőtér területére nagyságrendileg helyes adatokat adnak, azonban az egységes Szabályozási terven az intenzíven beépíthető területként kijelölt részek esetében, a teljes telkekre kapott értékektől jelentősen eltérő, lokális értékekre lehet számítani.

Azt is meg kell említenünk, hogy a hatályos településrendezési eszközök övezeti határvonalai által lehatárolt területekre elvégzett számítások metodikája sem tökéletes, mivel ezen övezeti határok nem minden esetben veszik figyelembe a kialakult állapotot és beépítést, így a vonalak több meglévő épületet is keresztülvágnak, mely esetekben az így elvágott elemek területét az adott tömbön belül csak matematikai alapon tudjuk értelmezni.

Bár a telekalakítás nem igazodik a hatályos szabályozási terv által meghatározott intenzív beépítést megengedő tömbökhöz, mégis érdemes számításokat végezünk az egyes feltételezett övezeti egységekre illeszkedő „telkek/tömbök” paramétereinek vizsgálatára, ugyanis ezáltal is képet lehet kapni az esetleges jövőbeni telekalakítások által keletkeztetett változások számbeliségére. A Szabályozási terv 40%-os és 80%-os beépítettséget, valamint 2,0 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>-es szintterületi mutatót határozott meg az egyes intenzíven beépíthető közlekedési besorolású tömbökre, melyek az alábbiak szerint alakulnak:

#### A KL-RE/eé jelű övezetben:

| Tömb szám | Terület (m <sup>2</sup> ) | Megengedett beépítettség (%) | Beépítettség (%) | Megengedett legnagyobb szintterület (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ) | Szintterületi mutató (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ) | Megengedett legkisebb zöldfelület (%) | Zöldfelületi arány (%) |
|-----------|---------------------------|------------------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------|
| 1         | 27013,19                  | 40                           | 32,17            | 2,00                                                                  | 0,59                                                   | 20                                    | 15,93                  |
| 2         | 24343,78                  | 40                           | 0,12             | 2,00                                                                  | 0,00                                                   | 20                                    | 80,91                  |
| 3         | 72983,27                  | 40                           | 8,96             | 2,00                                                                  | 0,19                                                   | 20                                    | 56,26                  |
| 4         | 9197,69                   | 40                           | 0,01             | 2,00                                                                  | 0,00                                                   | 20                                    | 50,15                  |
| 5         | 16097,00                  | 40                           | 52,44            | 2,00                                                                  | 0,71                                                   | 20                                    | 8,94                   |
| 6         | 28178,49                  | 40                           | 34,40            | 2,00                                                                  | 0,34                                                   | 20                                    | 33,01                  |
| 7         | 21504,60                  | 40                           | 21,90            | 2,00                                                                  | 0,22                                                   | 20                                    | 37,68                  |
| 8         | 5672,93                   | 40                           | 0,61             | 2,00                                                                  | 0,01                                                   | 20                                    | 49,62                  |
| 9         | 47020,14                  | 40                           | 0,45             | 2,00                                                                  | 0,00                                                   | 20                                    | 93,82                  |
| 10        | 7889,28                   | 40                           | 0,00             | 2,00                                                                  | 0,00                                                   | 20                                    | 21,95                  |
| 11        | 36015,99                  | 40                           | 2,48             | 2,00                                                                  | 0,02                                                   | 20                                    | 79,44                  |
| 12        | 137980,51                 | 40                           | 9,38             | 2,00                                                                  | 0,12                                                   | 20                                    | 60,28                  |
| 13        | 73806,10                  | 40                           | 10,43            | 2,00                                                                  | 0,13                                                   | 20                                    | 59,34                  |
| 14        | 85513,93                  | 40                           | 9,15             | 2,00                                                                  | 0,10                                                   | 20                                    | 53,80                  |
| 15        | 29939,31                  | 40                           | 0,17             | 2,00                                                                  | 0,00                                                   | 20                                    | 93,21                  |
| 16        | 324,60                    | 40                           | 0,00             | 2,00                                                                  | 0,00                                                   | 20                                    | 100,00                 |
| 17        | 140227,01                 | 40                           | 3,59             | 2,00                                                                  | 0,04                                                   | 20                                    | 72,77                  |
| 18        | 37088,95                  | 40                           | 0,20             | 2,00                                                                  | 0,00                                                   | 20                                    | 69,02                  |
| Átlag:    |                           | 40                           | 10,36            | 2,00                                                                  | 0,14                                                   | 20                                    | 57,56                  |

Az intenzív beépítést lehetővé tevő övezetben már található lenne olyan belső utakkal körülhatárolt tömb melynek önálló telekké válása esetén a beépítettsége meghaladná az előírt 40%-ot (52,44%). A szintterületi mutató a megengedett  $2,0 \text{ m}^2/\text{m}^2$  –t meg sem közelíti, melyet a számos csarnok és raktárépület földszintes kialakítása magyarázhat.

Az övezetben 20%-os zöldfelületi arány került meghatározásra, mely a legtöbb vizsgált telek esetében megfelelőnek bizonyult. Két tömbben (1; 5) a zöldfelületi arány nem haladja meg az előírt 20%-os értéket. Ezekben a tömbökben a nagyobb beépítettségi arány és a funkcióhoz kapcsolódó nagyobb burkolt felületek okozzák a zöldfelületek lokális hiányát.

#### A KL-RE/ké jelű övezetben:

| Tömb szám | Terület (m <sup>2</sup> ) | Megengedett beépítettség (%) | Beépítettség (%) | Megengedett legnagyobb szintterület (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ) | Szintterületi mutató (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ) | Megengedett legkisebb zöldfelület (%) | Zöldfelületi arány (%) |
|-----------|---------------------------|------------------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------|
| 1         | 112979,82                 | 80                           | 24,94            | 2,00                                                                  | 0,41                                                   | -                                     | 20,45                  |
| 2         | 19629,62                  | 80                           | 63,69            | 2,00                                                                  | 0,84                                                   | -                                     | 12,48                  |
| 3         | 239440,58                 | 80                           | 22,42            | 2,00                                                                  | 0,27                                                   | -                                     | 45,97                  |
| 4         | 67728,9                   | 80                           | 14,74            | 2,00                                                                  | 0,16                                                   | -                                     | 61,68                  |
| 5         | 38028,9                   | 80                           | 9,90             | 2,00                                                                  | 0,10                                                   | -                                     | 58,16                  |
| 6         | 122048,66                 | 80                           | 0,13             | 2,00                                                                  | 0,00                                                   | -                                     | 99,37                  |
| 7         | 36477,57                  | 80                           | 0,70             | 2,00                                                                  | 0,01                                                   | -                                     | 54,45                  |
| 8         | 30526,98                  | 80                           | 0,96             | 2,00                                                                  | 0,01                                                   | -                                     | 10,42                  |
| 9         | 314450,31                 | 80                           | 11,77            | 2,00                                                                  | 0,23                                                   | -                                     | 6,11                   |
| 10        | 856377,39                 | 80                           | 2,91             | 2,00                                                                  | 0,04                                                   | -                                     | 73,28                  |
| 11        | 812349,8                  | 80                           | 0,43             | 2,00                                                                  | 0,01                                                   | -                                     | 96,36                  |
| 12        | 108411,33                 | 80                           | 0,00             | 2,00                                                                  | 0,00                                                   | -                                     | 98,18                  |
| Átlag     |                           | 80                           | 12,72            | 2,00                                                                  | 0,17                                                   | -                                     | 53,08                  |

Köszönhetően a 80%-ban meghatározott maximális beépíthetőségnek, az egyes tömbök valós beépítettsége nem éri el a maximumot, sőt a legtöbb esetben meg sem közelíti azt. Mindössze egy tömb esetében (2.) beszélhetünk valóban intenzív, 63,69%-os beépítettségéről, de ez sem a valós telekre vonatkoztatott érték, hanem az övezethatáron feltételezett esetleges jövőbeni telekvonalhoz igazodik.

A szintterületi mutatók értéke töredéke a maximum értéknek, míg a minimális zöldfelületi arány ebben az övezetben nem került meghatározásra, feltételezhetően a magas beépíthetőség miatt. A vizsgálatunkban ennek ellenére - összehasonlításképp - kiemeltük azon tömböket, melyekben a KL-RE/eé jelű övezethez hasonlóan, a minimális zöldfelületi arány nem éri el a 20%-ot.

A KL-RE/m jelű övezet hatalmas területeket fed le, miközben beépítés csak elvétve található rajta. Ha figyelembe vesszük a Repülőtér 80% körüli átlagos zöldfelületi borítottságát és ezt összehasonlítjuk a fenti két övezet értékeivel, megállapíthatjuk, hogy a KL-RE/m jelű övezetben ez az érték bőven 80% feletti.

A telek szintű vizsgálat helyett, a vizsgálatokban szereplő – hatályos Szabályozási terv szerinti - tömbök beazonosítására az alábbi ábra szolgál.



# BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR

A HATÁLYOS EGYSÉGES SZABÁLYOZÁSI TERVEN MAGASABB  
BEÉPÍTÉSI SZÁZALÉKOT MEGENGEDŐ TERÜLETEK



## Jelmagyarázat

- Az egységes SZT szerint beépítésre nem szánt terület
- Az egységes SZT szerinti KL-RE/ké jelű övezet
- Az egységes SZT szerinti KL-RE/eé jelű övezet
- Az egyes érintett települések közigazgatási határa
- Földrészlethatár
- Épület, építmény



#### 1.10.4. AZ ÉPÜLETÁLLOMÁNY VIZSGÁLATA

A Repülőtér területén a légi forgalommal kapcsolatban álló, az azt kiszolgáló, vagy annak előnyeit kihasználó vállalkozások épületeinek jelenléte jellemző. Ez utóbbiak főként a 4-es főút mentén és a 2-es Terminál környékén összpontosulnak.

##### 1.10.4.1. AZ ÉPÜLETEK FUNKCIÓ VIZSGÁLATA

A Repülőtér területén található egyes épületek funkciójának vizsgálatát a Budapest Airport Zrt. által 2019-ben küldött adatszolgáltatás segítségével végeztük el. A kapott adatok 270 épületre vonatkoznak, egy átfogó képet mutatva a vizsgált területen előforduló különböző fő hasznosításokról. Az egyes épületek sorszámával ellátott táblázata az alábbiakban olvasható:

| Épület száma | Épület neve                            | Fő funkció kategória               | Funkció kategória        | Ingatlan szempontból használatban van |
|--------------|----------------------------------------|------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|
| 0001         | F transzformátorállomás (0001)         | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                    | Nem                                   |
| 0002         | "E" transzformátorállomás (0002)       | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                    | Igen                                  |
| 002A         | KORENY radar épület (002A)             | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | tároló                   | Nem                                   |
| 003C         | "A" üz.a.telep lefejtő sziv.ház (3/c)  | repülőtéri infrastruktúra          | technológia              | Nem                                   |
| 003N         | "A" üzemanyagtelep őrtorony (003N)     | repülőtéri biztonság               | őrhely                   | Nem                                   |
| 0005         | "D" transzformátorállomás (0005)       | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                    | Nem                                   |
| 0006         | III. elosztó épület (6)                | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | tároló                   | -                                     |
| 012H         | Mezőgazdasági épület (012H)            | iroda                              | iroda                    | Nem                                   |
| 016A         | ITFO konténerek (16/a)                 | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                   | Nem                                   |
| 0017         | "B" oktatási épület (0017)             | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | iroda, oktatási épület   | -                                     |
| 0018         | ROK "A" irodaház (0018)                | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | iroda, oktatási épület   | -                                     |
| 0021         | Szállítmányozási épület (0021)         | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, raktár-árukezelés | -                                     |
| 0022         | Csomagosztályozó (0022)                | terminál                           | csomagkezelés            | -                                     |
| 0024         | Diszpécser torony (0024)               | iroda                              | iroda                    | Igen                                  |
| 0023         | I. többcélú épület (0023)              | iroda                              | iroda, tervezett hotel   | Nem                                   |
| 0026         | T1 Terminál (0026)                     | terminál                           | terminál                 | Igen                                  |
| 0027         | Kényszerhelyzeti Kész. bázis (0027)    | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, raktár-árukezelés | Igen                                  |
| 0031         | Irodaház (0031)                        | iroda                              | iroda                    | Igen                                  |
| 0030         | Kapcsolóház (0030)                     | repülőtéri infrastruktúra          | technológia              | Nem                                   |
| 0032         | C porta - Flotta épület (0032)         | iroda                              | iroda                    | Igen                                  |
| 0033         | Kényszerhelyzeti Kész. raktárak (0033) | jármű tárolók                      | géptároló                | Igen                                  |

| Épület száma | Épület neve                             | Fő funkció kategória               | Funkció kategória                          | Ingtalan szempontból használatban van |
|--------------|-----------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------|
| 0034         | "A" műszaki bázis (0034)                | repülőgépes műszaki bázis          | hangár, műhely, tűzoltó készenléti állomás | Igen                                  |
| 0038         | Irodaház (0038)                         | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, műhely                              | Igen                                  |
| 0035         | Akkubázis (0035)                        | műhely                             | műhely                                     | Nem                                   |
| 0036         | Motorműhely (0036)                      | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár-árukezelés                          | Nem                                   |
| 036A         | Kártevő-mentesítő bázis (036A)          | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár, öltöző                             | Nem                                   |
| 0037         | A szociális épület (0037)               | szociális létesítmények            | öltöző                                     | Nem                                   |
| 0039         | Raktár és műhelyépület (0039)           | műhely                             | műhely                                     | Igen                                  |
| 0040         | Járműjavító műhelyépület (0040)         | műhely                             | műhely                                     | Igen                                  |
| 0041         | Raktár (0041)                           | műhely                             | műhely                                     | Igen                                  |
| 0042         | Vámmentes áruaktár (0042)               | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                                     | Igen                                  |
| 0043         | Raktár (0043)                           | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                                     | Igen                                  |
| 0044         | Raktár (0044)                           | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                                     | Igen                                  |
| 0045         | Tu-154 iroda és szociális épület (0045) | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, öltöző                              | Igen                                  |
| 044A         | Savraktár (044A)                        | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                                     | Nem                                   |
| 0048         | Barakk (0048)                           | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                                     | Igen                                  |
| 0046         | Barakk (0046)                           | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                                     | Nem                                   |
| 0047         | Barakk (0047)                           | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                                     | Nem                                   |
| 047A         | Barakk (047B)                           | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                                     | Nem                                   |
| 047B         | Barakk (047A)                           | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                                     | Nem                                   |
| 0051         | Járműjavító csarnok (0051)              | műhely                             | műhely                                     | Igen                                  |
| 0049         | Derítőtelepi szivattyúház (0049)        | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | tároló                                     | Nem                                   |
| 0050         | Barakk (0050)                           | iroda                              | iroda                                      | Nem                                   |
| 0056         | Irodaépület (0056)                      | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | iroda, oktatási épület                     | Igen                                  |
| 0052         | Lépcsőjavító műhely (0052)              | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                                     | Nem                                   |
| 0053         | Barakk (0053)                           | iroda                              | iroda                                      | Nem                                   |
| 0054         | II. elosztó, konténermosó (0054)        | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                                | Nem                                   |
| 0055         | "Csőszér" barakk (0055)                 | műhely                             | műhely                                     | Nem                                   |
| 055A         | Mélyépítő műhely (055A)                 | műhely                             | műhely                                     | Nem                                   |

| Épület száma | Épület neve                             | Fő funkció kategória               | Funkció kategória          | Ingtalan szempontból használatban van |
|--------------|-----------------------------------------|------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| 0058         | Hidegraktár (göngyölegtároló) (0058)    | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                     | Igen                                  |
| 0060         | Tároló (0060)                           | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                     | Igen                                  |
| 0061         | Akkubázis (0061)                        | műhely                             | műhely                     | Igen                                  |
| 0062         | "K" csarnok (0062)                      | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                     | Igen                                  |
| 0063         | Étterem-konyha (0063)                   | szociális létesítmények            | konyha, étterem            | Igen                                  |
| 0057         | Raktár (0057)                           | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                     | Nem                                   |
| 0064         | 2. Fémmunkás raktár (0064)              | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                     | Igen                                  |
| 0059         | Gázpalacktároló (0059)                  | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                     | Nem                                   |
| 0069         | 1. Fémmunkás raktár (0069)              | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                     | Igen                                  |
| 0070         | Iroda és raktár barakk (0070)           | iroda                              | iroda                      | Igen                                  |
| 0074         | Autóbuszmosó (0074)                     | műhely                             | műhely                     | Igen                                  |
| 0075         | Járműjavító és eszköztároló (0075)      | jármű tárolók                      | géptároló                  | Igen                                  |
| 0099         | Tűzoltó- mentőbázis (0099)              | repülőtéri biztonság               | tűzoltó készenléti állomás | Igen                                  |
| 066A         | Barakk (066A)                           | iroda                              | iroda                      | Nem                                   |
| 066B         | Barakk (066B)                           | iroda                              | iroda                      | Nem                                   |
| 066C         | Barakk (066C)                           | iroda                              | iroda                      | Nem                                   |
| 0100         | Irányítótorny (0100)                    | navigáció                          | iroda, navigáció           | Igen                                  |
| 0101         | 2A Terminál (0101)                      | terminál                           | terminál                   | Igen                                  |
| 0109         | Tűzoltó II. készenléti álláshely (0109) | repülőtéri biztonság               | tűzoltó készenléti állomás | Igen                                  |
| 0122         | Töltőkocsi karbantartó bázis (0122)     | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, műhely              | Igen                                  |
| 0071         | D porta (0071)                          | repülőtéri biztonság               | porta                      | Nem                                   |
| 0173         | Forgalmi és szemétválogató telep (0173) | jármű tárolók                      | garázs                     | Igen                                  |
| 072B         | "B" irodaház (072B)                     | iroda                              | iroda                      | Nem                                   |
| 072C         | "C" irodaház (072C)                     | iroda                              | iroda                      | Nem                                   |
| 0174         | Cargo 1. Épület (0174)                  | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, raktár-árukezelés   | Igen                                  |
| 017A         | Szimulátor épület (017A)                | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | iroda, oktatási épület     | Igen                                  |
| 0187         | Kisgépes hangárok (0187)                | repülőgépes műszaki bázis          | hangár, iroda              | Igen                                  |
| 0188         | ALENIA közelkörzeti radar (0188)        | navigáció                          | navigáció                  | Igen                                  |
| 0193         | AIR BP üzemanyagtelep (0193)            | repülőtéri infrastruktúra          | üzemanyag ellátás          | Igen                                  |
| 0201         | 2B Terminál (0201)                      | terminál                           | terminál                   | Igen                                  |
| 0204         | Gépármű javító bázis (0204)             | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, öltöző, műhely      | Igen                                  |

| Épület száma | Épület neve                             | Fő funkció kategória               | Funkció kategória          | Ingtalan szempontból használatban van |
|--------------|-----------------------------------------|------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| 0209         | Cargo 2. Épület (0209)                  | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, raktár-árukezelés   | Igen                                  |
| 0213         | Barakk (0213)                           | iroda                              | iroda                      | Igen                                  |
| 0216         | Fenntartási centrum (0216)              | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, öltöző, műhely      | Igen                                  |
| 0080         | RÜK távvez.fogadó állomás (0080)        | repülőtéri infrastruktúra          | üzemanyag ellátás          | Nem                                   |
| 0081         | "B" üz.a.telep szivattyúház (0081)      | repülőtéri infrastruktúra          | üzemanyag ellátás          | Nem                                   |
| 0082         | Erőműház (0082)                         | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                | Nem                                   |
| 0083         | Kazánház (0083)                         | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                | Nem                                   |
| 0084         | Ivóvíz nyomásfokozó (0084)              | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                | Nem                                   |
| 0085         | Gázfogadó és -mérő (0085)               | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                | Nem                                   |
| 0086         | V. tároló telep (0086)                  | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | tároló                     | Nem                                   |
| 0087         | "B" földalatti tároló (0087)            | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | tároló                     | Nem                                   |
| 0088         | "C" földalatti tároló (0088)            | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | tároló                     | Nem                                   |
| 0092         | IV. Földalatti tároló (0092)            | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | tároló                     | Nem                                   |
| 0093         | "A" földalatti tároló (0093)            | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | tároló                     | Nem                                   |
| 0094         | Tűzivíz nyomásfokozó (0094)             | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                | Nem                                   |
| 0095         | II-1 pálya transzformátorállomás (0095) | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                      | Nem                                   |
| 0096         | II-2 pálya transzformátorállomás (0096) | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                      | Nem                                   |
| 0097         | II-3 pálya transzformátorállomás (0097) | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                      | Nem                                   |
| 0219         | Festékraktár és palacktároló (0219)     | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                     | Igen                                  |
| 0227         | Állat-és növény eü határállomás (0227)  | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, labor, spec. raktár | Igen                                  |
| 0229         | Blue Boks (0229)                        | terminál                           | terminál                   | Igen                                  |
| 0102         | Catering konyha (0102)                  | szociális létesítmények            | konyha                     | Nem                                   |
| 0106         | Szeméttégető (0106)                     | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                | Nem                                   |
| 0107         | Karbamid- és hóbázis (0107)             | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                     | Nem                                   |
| 0108         | "E" porta (0108)                        | repülőtéri biztonság               | porta                      | Nem                                   |
| 0230         | GAT kisépés terminál épület (0230)      | terminál                           | terminál                   | Igen                                  |
| 0238         | Jégtelenítő folyadékátroló (0238)       | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                     | -                                     |
| 110B         | Gazdasági épület (110B)                 | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                | Nem                                   |
| 110C         | Gazdasági épület kazánház (110C)        | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                | Nem                                   |
| 0112         | Veszélyesanyag tároló (0112)            | repülőtéri biztonság               | veszélyes anyagtároló      | Nem                                   |



| Épület száma | Épület neve                             | Fő funkció kategória               | Funkció kategória        | Ingatlan szempontból használatban van |
|--------------|-----------------------------------------|------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|
| 0120         | RÜK transzformátorállomás (0120)        | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                    | Nem                                   |
| 0245         | SMR1 Radar (0245)                       | navigáció                          | navigáció                | Igen                                  |
| 0246         | SMR2 Radar (0246)                       | navigáció                          | navigáció                | Igen                                  |
| 0123         | 13R középső marker LI/MM (0123)         | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0124         | Raktár (0124)                           | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                   | Nem                                   |
| 0125         | 31L irányásvadó LLZ (0125)              | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0126         | 13R siklópályaadó GP (0126)             | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0128         | 31 L siklópályaadó GP (0128)            | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0129         | 13R irányásvadó LLZ (0129)              | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0130         | 31L középső marker LI/MM (0130)         | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0132         | 13L középső marker LI/MM (0132)         | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0133         | TVOR+DME (0133)                         | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0134         | 31R irányásvadó LLZ (0134)              | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0135         | 13L siklópályaadó GP (0135)             | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0137         | 31 R siklópályaadó GP (0137)            | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0138         | 13L irányásvadó LLZ (0138)              | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0139         | 31R középső marker LI/MM (0139)         | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0140         | AR-1 épület (üzemen kívül) (140)        | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0141         | SELENIA közelkörzeti radar (0141)       | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0142         | RHODE-SCHWARZ iránymérő (0142)          | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0248         | Konténerváros (0248)                    | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, öltöző            | Igen                                  |
| 0252         | TAR radar (0252)                        | navigáció                          | navigáció                | Igen                                  |
| 0256         | Magyar Posta (0256)                     | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, raktár-árukezelés | Igen                                  |
| 0259         | RAC konténerek (0259)                   | iroda                              | iroda                    | -                                     |
| 0264         | Log. Csarnok iroda épület (0264)        | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár-árukezelés        | Igen                                  |
| 0144         | VOT-S adó aggregátor műhely (0144)      | navigáció                          | navigáció                | Nem                                   |
| 0147         | Veszélyes hulladék üzemi gyűjtő (0147)  | repülőtéri biztonság               | veszélyes anyagtároló    | Nem                                   |
| 0265         | Log. Csarnok iroda épület- Porta (0265) | repülőtéri biztonság               | őrhely                   | Igen                                  |
| 0266         | Log. Csarnok iroda épület- ADR (0266)   | repülőtéri biztonság               | veszélyes anyagtároló    | Igen                                  |
| 0267         | Log. Csarnok iroda tr.állomás (0267)    | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                    | Igen                                  |

| Épület száma | Épület neve                             | Fő funkció kategória               | Funkció kategória             | Ingatlan szempontból használatban van |
|--------------|-----------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| 0269         | Raktárépület (0269)                     | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Igen                                  |
| 0273         | Egyállásos karbantartó hangár (0273)    | repülőgépes műszaki bázis          | hangár, műhely, iroda, öltöző | Igen                                  |
| 0282         | II. Log.központ - Csarnok (0282)        | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár-árukezelés             | Igen                                  |
| 0283         | II. Log.központ - Irodaépület (0283)    | iroda                              | iroda                         | Igen                                  |
| 0284         | II. Log.központ - Doh. Bicikli (0284)   | jármű tárolók                      | géptároló                     | Igen                                  |
| 0285         | II. Logisztikai központ - Porta (0285)  | repülőtéri biztonság               | porta                         | Igen                                  |
| 0286         | II. Log.központ - Hulladéktároló (0286) | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | tároló                        | Igen                                  |
| 0287         | II. Log.központ - ADR tároló (0287)     | repülőtéri biztonság               | veszélyes anyagtároló         | Igen                                  |
| 0298         | T2SC fedett járda (0298)                | Nincs adat                         | Nincs adat                    | -                                     |
| 0300         | Szálloda (0300)                         | -                                  | vendéglátás                   | Igen                                  |
| 0301         | SkyCourt (0301)                         | terminál                           | terminál                      | Igen                                  |
| 0302         | III. Log.központ - Csarnok Iroda (0302) | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár-árukezelés             | Igen                                  |
| 0150         | Ivóvíz tározó (0150)                    | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                   | Nem                                   |
| 0151         | Barakk (0151)                           | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, öltöző                 | Nem                                   |
| 151A         | Betongarázsok (151A)                    | jármű tárolók                      | garázs                        | Nem                                   |
| 153I         | Parkoló Infrastruktúra konténer (153I)  | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                   | Nem                                   |
| 153K         | Parkoló központi fizetőhely (153K)      | iroda                              | iroda, pénztár                | Nem                                   |
| 0155         | I-1 pálya transzformátorállomás (0155)  | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                         | Nem                                   |
| 0161         | Vízgépészeti raktár (0161)              | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Nem                                   |
| 0163         | "M" transzformátorállomás (0163)        | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                         | Nem                                   |
| 0303         | III. Log.központ - Főporta (0303)       | repülőtéri biztonság               | porta                         | Igen                                  |
| 0304         | III. Log.központ - Porta (0304)         | repülőtéri biztonság               | porta                         | Igen                                  |
| 0307         | III. Log.központ - Sofőrpihenő (0307)   | szociális létesítmények            | tartózkodó                    | Igen                                  |
| 0165         | Mosó és fertőtlenítő áll. (0165)        | műhely                             | műhely                        | Nem                                   |
| 0166         | "K" transzformátorállomás (0166)        | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                         | Nem                                   |
| 0167         | Raktár (0167)                           | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Nem                                   |
| 0169         | Madárvédelmi betongarázs (0169)         | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Nem                                   |
| 0313         | Repülőmúzeum pénztár (0313)             | iroda                              | iroda                         | Igen                                  |

| Épület száma | Épület neve                          | Fő funkció kategória               | Funkció kategória             | Ingtalan szempontból használatban van |
|--------------|--------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| 0316         | DHL vizsgálati konténer (0316)       | repülőtéri biztonság               | őrhely                        | Igen                                  |
| 0319         | Cargo sátor (0319)                   | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár-árukezelés             | Igen                                  |
| 0320         | Targoncatöltő hely (0320)            | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                   | -                                     |
| 0401         | T2B Pier (0401)                      | terminál                           | terminál                      | -                                     |
| 055B         | Raktár épület (055B)                 | jármű tárolók                      | géptároló                     | Igen                                  |
| 056A         | Raktár épület (056A)                 | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Igen                                  |
| 174F         | Igló utcai őrhely (174F)             | repülőtéri biztonság               | őrhely                        | Nem                                   |
| 0177         | Barakk (0177)                        | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Nem                                   |
| 0181         | Barakk (0181)                        | iroda/műhely/raktár/öltöző         | iroda, raktár                 | Nem                                   |
| 0182         | Tároló (0182)                        | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Nem                                   |
| 0183         | Barakk (0183)                        | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Nem                                   |
| 183A         | "J" porta (183A)                     | repülőtéri biztonság               | porta                         | Nem                                   |
| 0184         | Barokamra (0184)                     | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                   | Nem                                   |
| 185A         | Üzemanyagkút konténerek (185A)       | repülőtéri infrastruktúra          | üzemanyag ellátás             | Nem                                   |
| 185B         | Üzemanyagkút (185B)                  | repülőtéri infrastruktúra          | üzemanyag ellátás             | Nem                                   |
| 185C         | Üzemanyagkút (185C)                  | repülőtéri infrastruktúra          | üzemanyag ellátás             | Nem                                   |
| 056B         | Raktárépület (056B)                  | szociális létesítmények            | oktatási épület               | Igen                                  |
| 056C         | Szállítmányozási csarnok (056C)      | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | iroda, oktatási épület        | Igen                                  |
| 0191         | Konténer tároló (0191)               | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Nem                                   |
| 070A         | Kényszerhelyzeti Kész. garázs (070A) | jármű tárolók                      | garázs                        | Igen                                  |
| 194G         | Betongyár G épület (194G)            | Nincs adat                         | Nincs adat                    | Nem                                   |
| 194H         | Betongyár H épület (194H)            | Nincs adat                         | Nincs adat                    | Nem                                   |
| 0196         | Állatkert (0196)                     | Nincs adat                         | Nincs adat                    | Nem                                   |
| 0198         | Raktár (0198)                        | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Nem                                   |
| 070B         | Raktár (070B)                        | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Igen                                  |
| 0203         | Havasgép tároló (0203)               | jármű tárolók                      | géptároló                     | Nem                                   |
| 072A         | "A" irodaház (072A)                  | iroda                              | iroda                         | Igen                                  |
| 072H         | I-II-es Hangár (072H)                | repülőgépes műszaki bázis          | hangár, műhely, iroda, öltöző | Igen                                  |
| 072M         | Műhelyépület (072M)                  | repülőgépes műszaki bázis          | hangár, műhely, iroda, öltöző | -                                     |
| 074A         | Betongarázsok (074A)                 | jármű tárolók                      | garázs                        | Igen                                  |
| 074B         | Betongarázsok (074B)                 | jármű tárolók                      | garázs                        | Igen                                  |
| 074C         | Betongarázsok (074C)                 | jármű tárolók                      | garázs                        | Igen                                  |

| Épület száma | Épület neve                             | Fő funkció kategória               | Funkció kategória             | Ingtalan szempontból használatban van |
|--------------|-----------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| 0220         | Gázolaj üzemanyagkútak (0220)           | repülőtéri infrastruktúra          | üzemanyag ellátás             | Nem                                   |
| 0221         | Irodaház (0221)                         | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | iroda, oktatási épület        | Nem                                   |
| 0224         | Gázkút 2. (0224)                        | repülőtéri infrastruktúra          | üzemanyag ellátás             | Nem                                   |
| 077D         | "D" irodaház (077D)                     | iroda                              | iroda                         | Igen                                  |
| 0228         | Ellenőrző és áteresztő pont (0228)      | repülőtéri biztonság               | őrhely                        | Nem                                   |
| 077H         | III-IV-es Hangár (077H)                 | repülőgépes műszaki bázis          | hangár, műhely, iroda, öltöző | Igen                                  |
| 077M         | Műhelyépület (077M)                     | repülőgépes műszaki bázis          | hangár, műhely, iroda, öltöző | Igen                                  |
| 110A         | Jogellenes és EÜ Kénysz. épület (110A)  | repülőtéri biztonság               | vészhelyzeti tartózkodó       | Igen                                  |
| 0236         | Holiday parkoló őrhely (0236)           | iroda                              | iroda                         | Nem                                   |
| 120A         | "B" üa.telep hőközp. szoc.épület (120A) | szociális létesítmények            | öltöző, technológia           | Igen                                  |
| 0240         | Tűzoltóság olajoshordó tároló (0240)    | repülőtéri biztonság               | veszélyes anyagtároló         | Nem                                   |
| 0241         | Keleti SRA EÁP (0241)                   | repülőtéri biztonság               | őrhely                        | Nem                                   |
| 0242         | Középső SRA EÁP (0242)                  | repülőtéri biztonság               | őrhely                        | Nem                                   |
| 0243         | Nyugati SRA EÁP (0243)                  | repülőtéri biztonság               | őrhely                        | Nem                                   |
| 0244         | Derítőtelepi sz.vízleeresztő (0244)     | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                   | Nem                                   |
| 143A         | Raktár telep 1.épület (143A)            | repülőtéri biztonság               | porta                         | Igen                                  |
| 143B         | Raktár telep 2.épület (143B)            | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Igen                                  |
| 0247         | Catering SRA EÁP (0247)                 | repülőtéri biztonság               | őrhely                        | Nem                                   |
| 143C         | Raktár telep 3.épület (143C)            | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Igen                                  |
| 0250         | SRA Kelet II. EÁP (0250)                | repülőtéri biztonság               | őrhely                        | Nem                                   |
| 143D         | Raktár telep 4.épület (143D)            | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Igen                                  |
| 0253         | WEST APRON trafó (0253)                 | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                         | Nem                                   |
| 0254         | Mérőkonténer (TOC) (0254)               | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                   | Nem                                   |
| 0255         | Meteorológiai mérőkonténer (0255)       | repülőtéri infrastruktúra          | technológia                   | Nem                                   |
| 143E         | Raktár telep 5.épület (143E)            | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                        | Igen                                  |
| 0258         | Központi SRA EÁP (0258)                 | repülőtéri biztonság               | őrhely                        | Nem                                   |
| 149A         | Laktanya A épület (149A)                | iroda                              | iroda                         | Igen                                  |
| 0260         | BBG csarnok "A" (0260)                  | terminál                           | ideiglenes létesítmény        | Nem                                   |
| 0262         | T2A TAXI pavilon (0262)                 | iroda                              | iroda                         | Nem                                   |
| 0263         | T2B TAXI pavilon (0263)                 | iroda                              | iroda                         | Nem                                   |
| 149B         | Laktanya B épület (149B)                | iroda                              | iroda                         | Igen                                  |
| 149C         | Laktanya 1. Garázs (149C)               | jármű tárolók                      | garázs                        | Igen                                  |



| Épület száma | Épület neve                             | Fő funkció kategória               | Funkció kategória     | Ingtalan szempontból használatban van |
|--------------|-----------------------------------------|------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| 149D         | Laktanya 2. Garázs (149D)               | jármű tárolók                      | garázs                | Igen                                  |
| 149F         | Laktanya raktár (149F)                  | repülőtéri infrastruktúra          | kutyabox              | Igen                                  |
| 149G         | Laktanya G épület (149G)                | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                | Igen                                  |
| 149H         | Laktanya H épület (149H)                | repülőtéri biztonság               | veszélyes anyagtároló | Igen                                  |
| 149K         | Laktanya K épület (149K)                | szociális létesítmények            | öltöző                | Igen                                  |
| 0271         | Mobil Hőközpont /konténer/ (0271)       | repülőtéri infrastruktúra          | technológia           | Nem                                   |
| 149L         | Laktanya I épület (149I)                | műhely                             | műhely                | Igen                                  |
| 272A         | Fedett dohányzóhely 2A mellett (272A)   | szociális létesítmények            | tartózkodó            | Nem                                   |
| 272B         | Fedett dohányzóhely 2B mellett (272B)   | szociális létesítmények            | tartózkodó            | Nem                                   |
| 272C         | Fedett dohányzóhely SCI mellett (272C)  | szociális létesítmények            | tartózkodó            | Nem                                   |
| 149M         | Laktanya M épület (149M)                | iroda                              | iroda                 | Igen                                  |
| 149N         | Laktanya N épület (149N)                | iroda                              | iroda                 | Igen                                  |
| 149O         | Fedett gépjármű tároló (149O)           | jármű tárolók                      | gépjárműtároló        | Igen                                  |
| 149R         | Laktanya R épület (149R)                | szociális létesítmények            | öltöző                | Igen                                  |
| 149S         | Laktanya S épület (149S)                | iroda                              | iroda                 | Igen                                  |
| 149U         | Laktanya U épület (149U)                | Nincs adat                         | Nincs adat            | Igen                                  |
| 164A         | Nyitott tárolótelep A épület (164A)     | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                | Igen                                  |
| 0290         | II. Logisztikai központ - Aggregátor    | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                 | Nem                                   |
| 0291         | TAXI parkoló iroda és szoc.kont. (0291) | szociális létesítmények            | tartózkodó            | Nem                                   |
| 0296         | T2A fedett járda (0296)                 | Nincs adat                         | Nincs adat            | Nem                                   |
| 0297         | T2B fedett járda (0297)                 | Nincs adat                         | Nincs adat            | Nem                                   |
| 164B         | Nyitott tárolótelep B épület (164B)     | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                | Igen                                  |
| 164C         | Nyitott tárolótelep C épület (164C)     | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár                | -                                     |
| 173A         | Forgalmi telep A épület (173A)          | iroda                              | iroda                 | Igen                                  |
| 174A         | Cargo 1. konténer kazán (174A)          | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | tároló                | Igen                                  |
| 174B         | Cargo 1. raktárak, öltözők(174B)        | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár, öltöző        | Igen                                  |
| 174C         | Cargo sugárzóanyag raktár (174C)        | repülőtéri biztonság               | veszélyes anyagtároló | Igen                                  |
| 0305         | III. Log.központ - tr.állomás (0305)    | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                 | Nem                                   |
| 0306         | III. Logisztikai központ - Aggregátor   | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                 | Nem                                   |

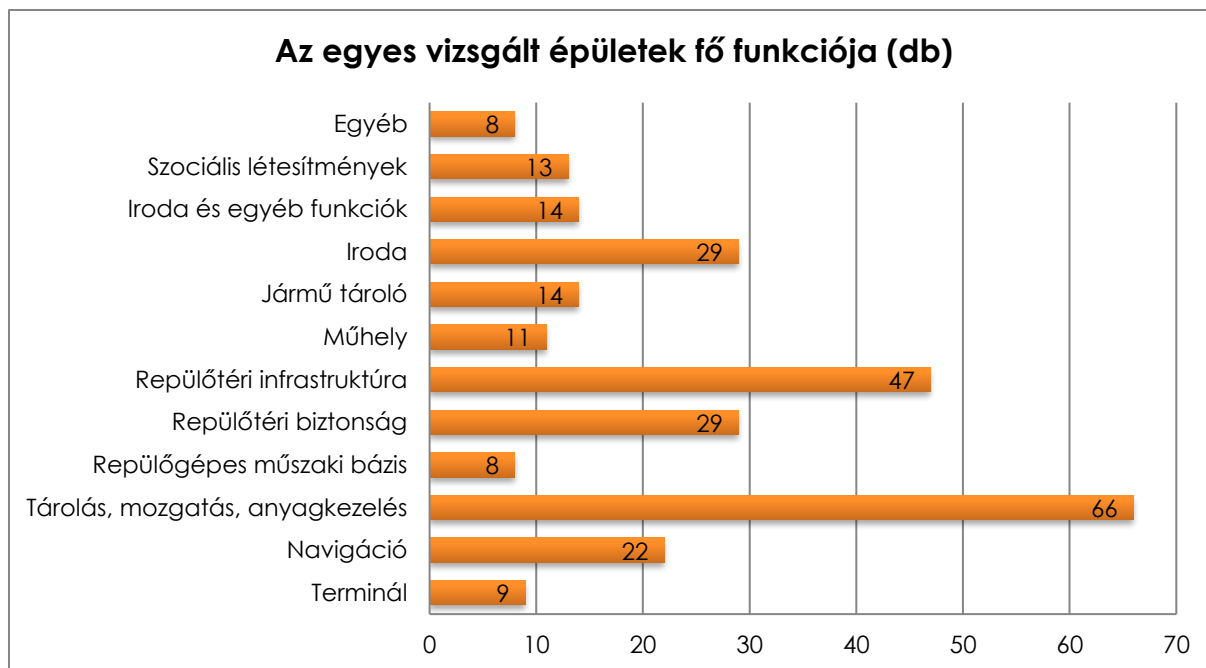
| Épület száma | Épület neve                         | Fő funkció kategória               | Funkció kategória             | Ingtalan szempontból használatban van |
|--------------|-------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| 174D         | Cargo 1. raktár (174D)              | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | raktár-árukezelés             | Igen                                  |
| 209A         | Cargo 2. Épület konténer (209A)     | szociális létesítmények            | tartózkodó                    | Igen                                  |
| 0314         | BHTR transzformátorállomás (0314)   | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                         | Nem                                   |
| 0315         | A porta (0315)                      | repülőtéri biztonság               | porta                         | Nem                                   |
| 229A         | Eszköztároló (229A)                 | tárolás, anyagkezelés, árumozgatás | tároló                        | Igen                                  |
| 0317         | F2 transzformátorállomás (0317)     | repülőtéri infrastruktúra          | trafó                         | Nem                                   |
| 270A         | Vasúti üzemanyaglefejtő (270A)      | repülőtéri infrastruktúra          | üzemanyag ellátás             | Igen                                  |
| 270B         | Vasúti üzemanyaglefejtő (270B)      | repülőtéri infrastruktúra          | üzemanyag ellátás             | Igen                                  |
| 271A         | Levegővel stabilizált hangár (271A) | repülőgépes műszaki bázis          | hangár, műhely, iroda, öltöző | Igen                                  |

A fenti táblázatból megállapítható, hogy a vizsgált épületek jelentős hányadának fő funkciója a tárolás és raktározás, melyekben a tárolás, mozgatás, anyagkezelés (66 db; 24,4%) és a járműtárolás (kb. 5%) a legjellemzőbb. Ezekben az épületekben folyik a legtöbb nagy cég által (DHL; TNT) is képviselt logisztikai tevékenység, valamint a repülőgép állomány, illetve az azt kiszolgáló gépjármű állomány tárolása. A Repülőtérhez szorosan fűződő funkciók, mint a repülőgépes műszaki bázis (kb. 3%) és műhelyek (kb. 4%) - ahol a hangár és szerelőépületek túlsúlya jellemző -, valamint a repülőtéri biztonság épületei (kb. 10,7%) – melyek többek között a tűzoltó állomást, a portákat és őrhelyeket, valamint a vészhelyzet esetén alkalmazott épületeket jelentik – szintén jelentős számban fordulnak elő.

A Repülőtér kiszolgáló, repülőtéri infrastruktúra elemei, mint a trafóház, az üzemi építmények, valamint az üzemanyag-ellátást biztosító épületek, a vizsgált épületek kb. 17,5%-át teszik ki. Szintén repülőtéri fő funkcióhoz köthető a terminálepületek és a navigációs épületek (kb. 8%) jelenléte.

Közvetlenül a légi forgalmi funkcióhoz kapcsolódó épületeken felül, jelentős mennyiségű iroda (kb. 16%), valamint több szociális (kb. 5%) és oktatási épület is megjelenik. A szociális épületek közé tartozik többek között az ebédlő, konyha, valamint a közös tartózkodásra használatos pihenők, stb. Jelenleg a volt 1-es Terminál épülete szintén irodai és intézményi funkciót tölt be, de a későbbiekben más célú, esetleg kulturális hasznosítása, vagy szükség esetén újra terminálként való hasznosítása is elképzelhető.

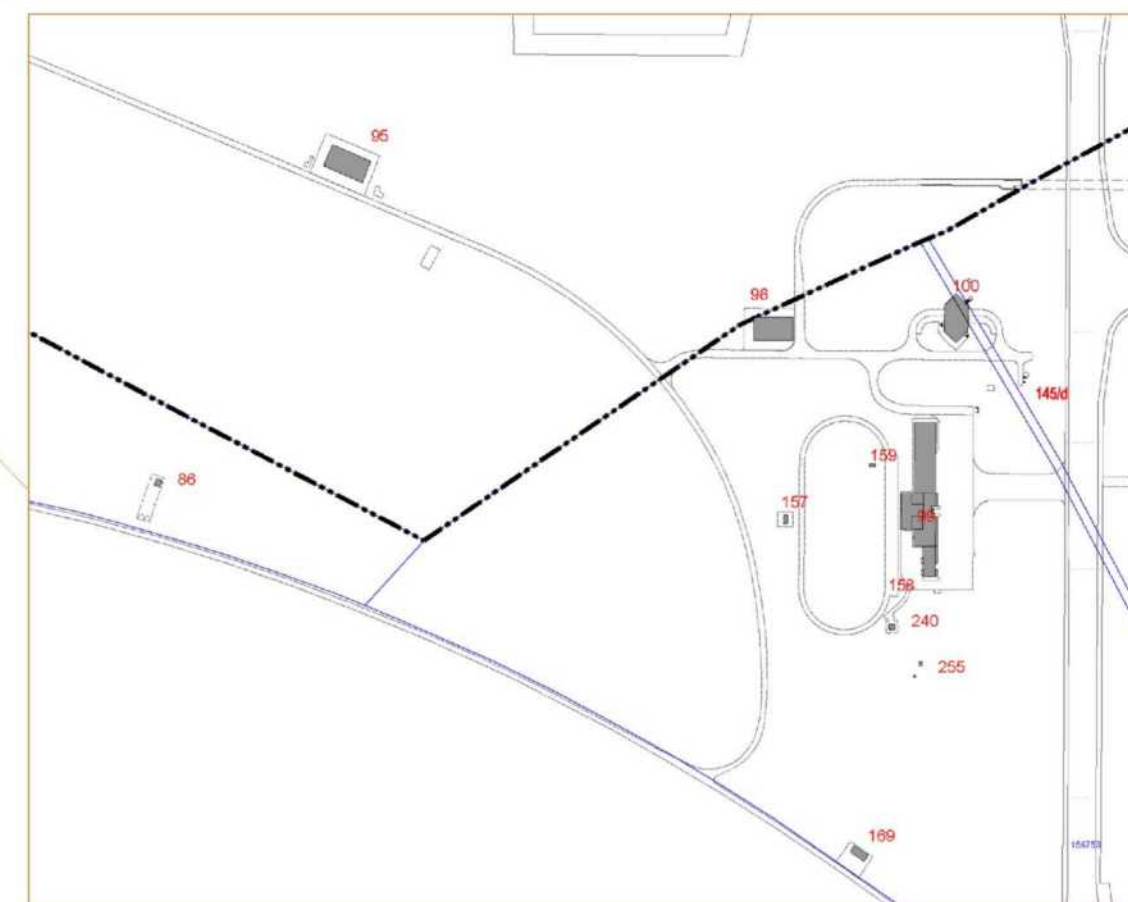
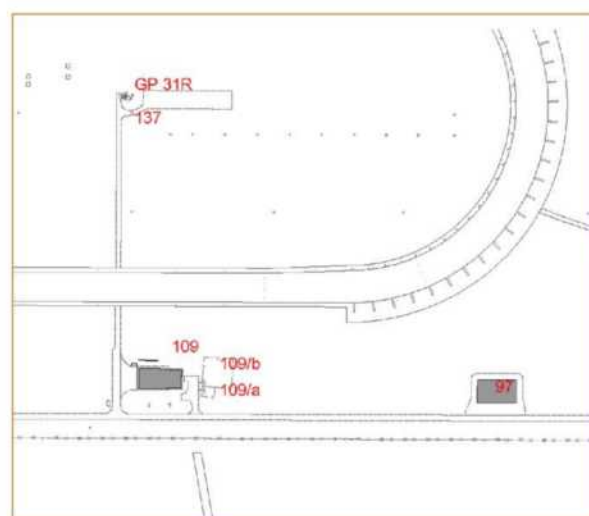
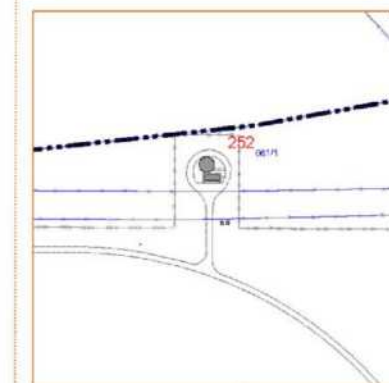
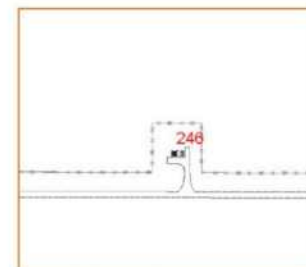
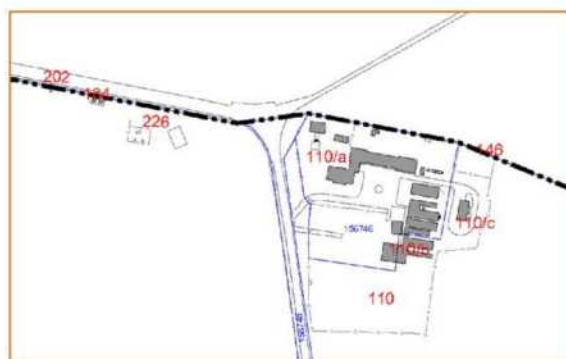
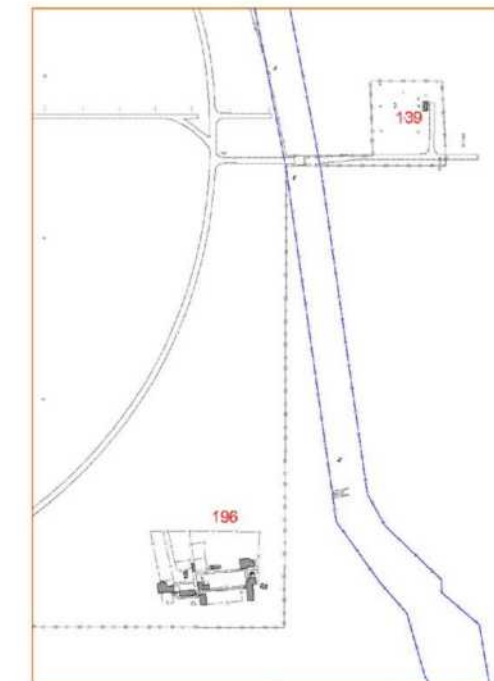
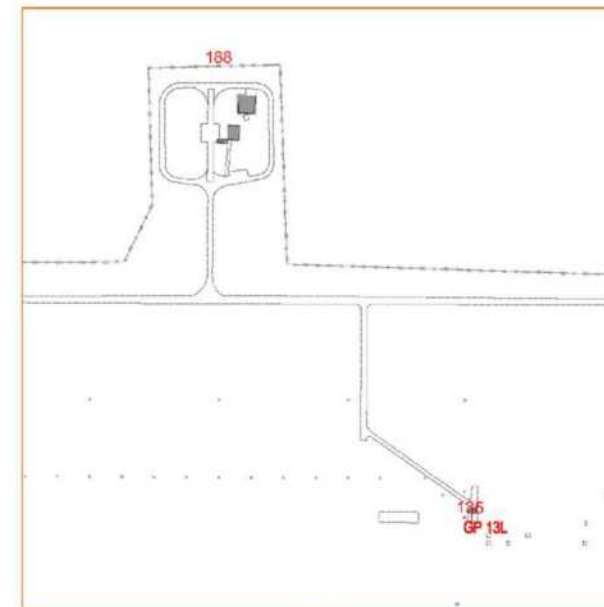
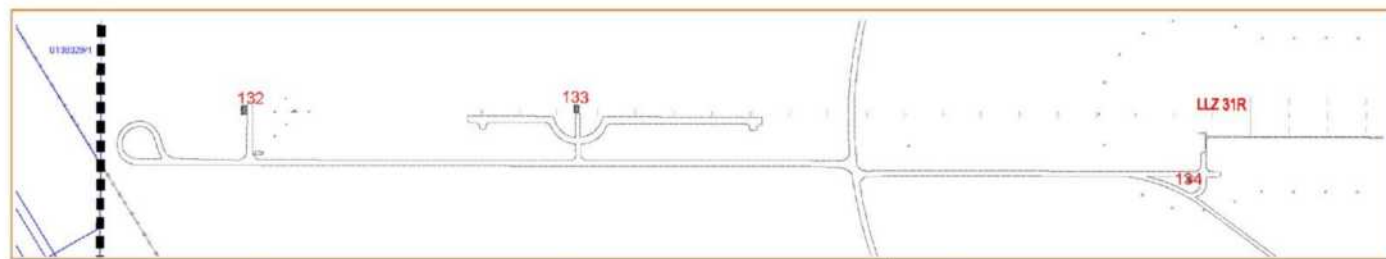
Az egyéb épületek között szerepelnek többek között a volt állatkert, a fedett járdák, valamint a nemrég megnyitott hotelépület is a 2-es Terminál közelében, mely a szállás mellett vendéglátói funkciót is betölt.



A legtöbb jövőbeni fejlesztés várhatóan a vendéglátás, az irodai és business funkció, valamint a logisztikai funkció erősítésére irányulhat, így a jövőben az új, vagy jelenleg használaton kívüli épületek hasznosítása is ezen irányba fejlődhet majd.

A bemutatott részletes táblázat az épületek használatát és kihasználtságát is feltünteti, mely szerint számos technológiai épület, trafó, raktár és tároló épület valójában nincs használatban. Érdekes, hogy a legtöbb navigációs épület és repülőtéri infrastruktúra épület sincs hasznosítva. Az irodák, járműtárolók, a repülőtéri biztonsággal kapcsolatos épületek és a terminálok nagy része kihasznált, de a teljes területet tekintve az épületek csupán 45,5%-a van hasznosítva. Ez az arány az épületek alapterületeit nem, csak azok darabszámát veszi figyelembe, így ez nem jelenti azt, hogy a Repülőtér ekkora tartalékkal rendelkezne a ki nem használt beépítések tekintetében, de mindenképp említésre érdemes az adat.

*Az egyes épületek beazonosítására a következő oldalakon található áttekintő térképek segítségével nyílik lehetőség:*

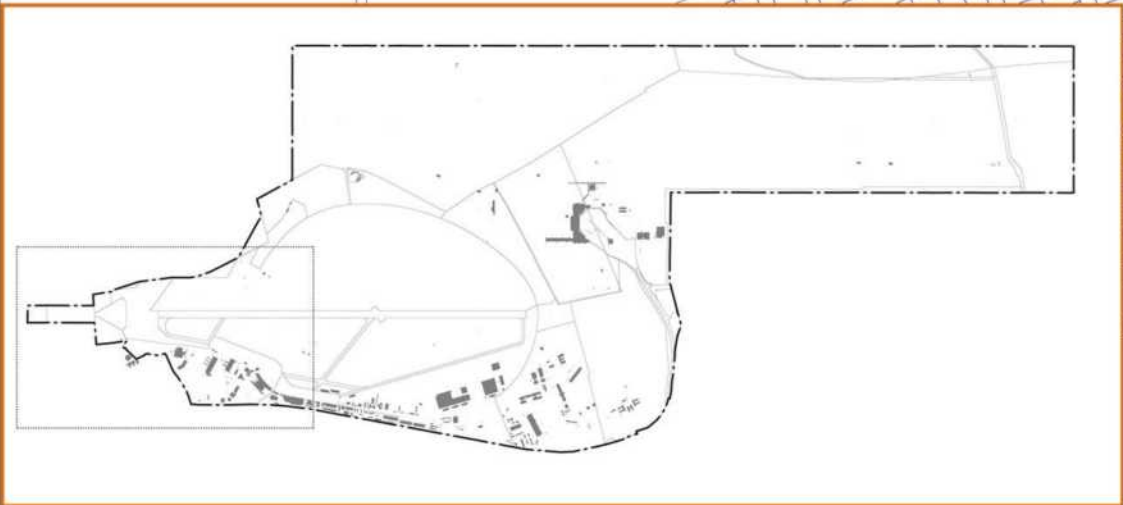
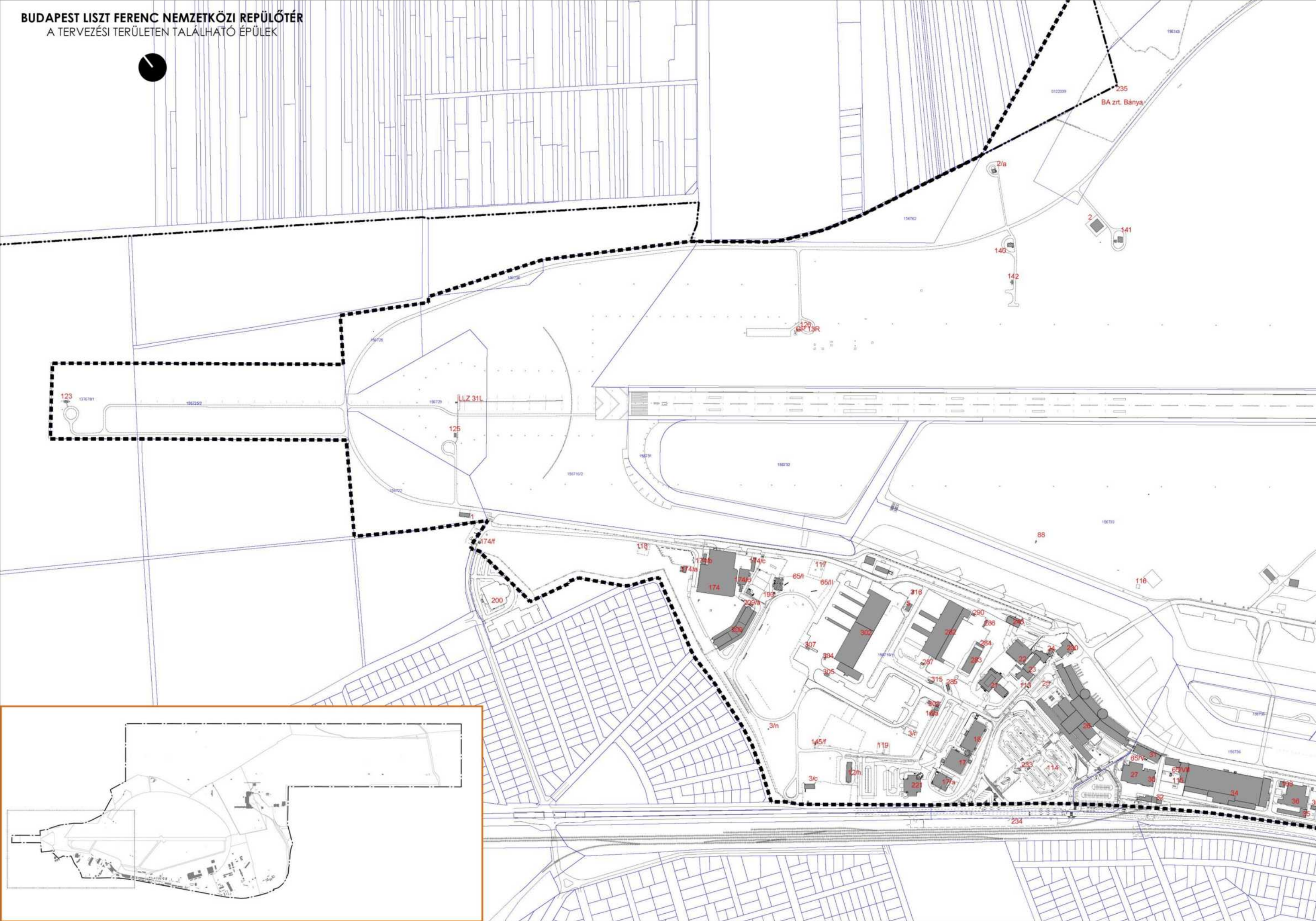


# BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR A TERVEZÉSI TERÜLETEN TALÁLHATÓ ÉPÜLEK





BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR  
A TERVEZÉSI TERÜLETEN TALÁLHATÓ ÉPÜLEK







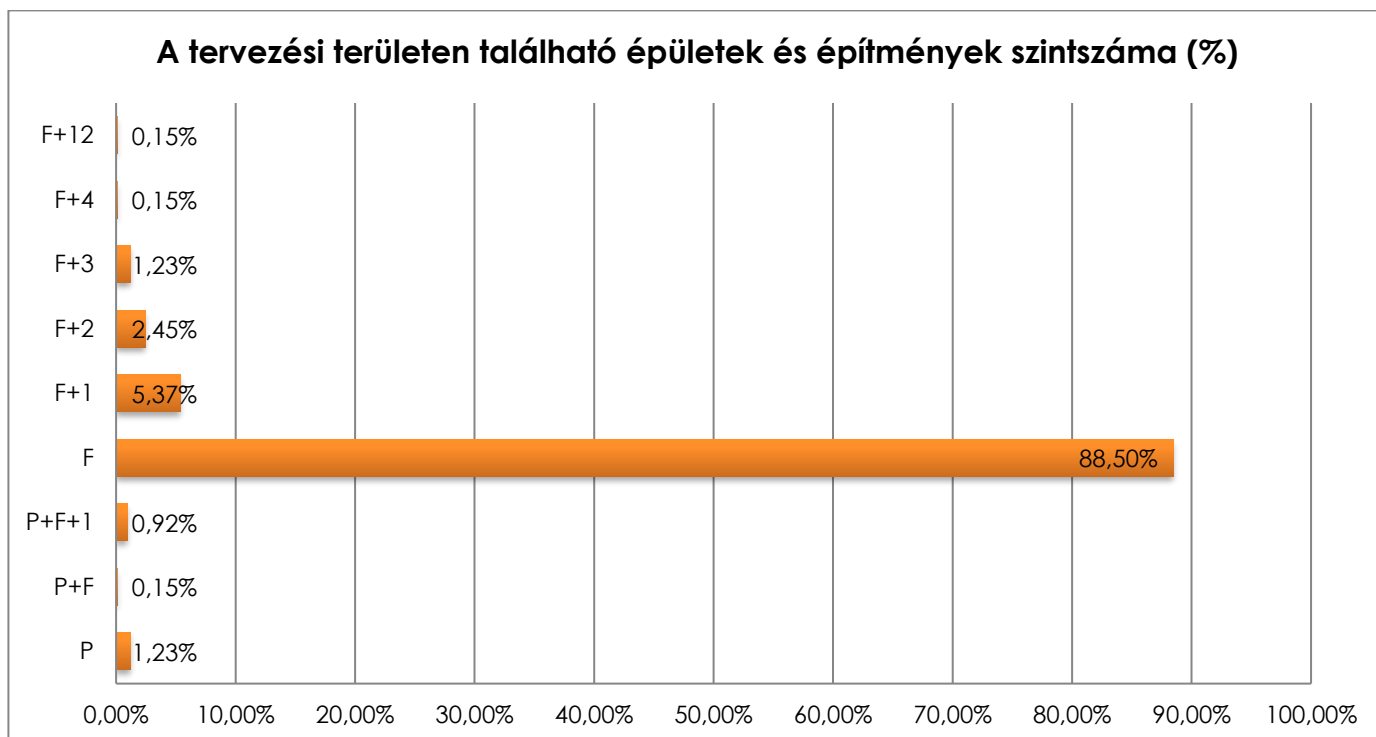






#### 1.10.4.2. AZ ÉPÜLETEK SZINTSZÁM ÉS ÁLLAG VIZSGÁLATA

A tervezési területen található épületek túlnyomó többsége - funkciójából adódóan - földszintes (88,5%). Többek között a raktárak, porták és őrhelyek, a hatalmas csarnoképületek, valamint a régebbi laktanyák és műhelyek épületei és építményei tartoznak ide. A földfelszín alatt található tárolók, vagy egyes épületrészek 1 méter magasságot meg nem haladó szellőző és bevilágító építményei tartoznak a pinceszinthez. A földszint+1, földszint+2 és földszint+3 szintes épületek jelentős hányada irodai, vagy oktatási funkciót tölt be, illetve a meglévő és a volt terminálépületek egyes részei is ide sorolhatóak. Földszint+4 szintes az új szállodaépület, míg a legmagasabb épület a 13 szintes és 53 méter magas irányítótorony, amiben az irányítóhelység a 11. emeleten kapott helyet.



Az épületek állagáról elmondható, hogy a terminálépületek, a hatalmas logisztikai központok, valamint az egyes légitársaságok műhelyei kiváló, vagy jó állapotúak, míg a régebbi raktár és tároló épületek, valamint a használaton kívüli épületek állapota változatosabb, de ezek karbantartása is folyamatos.

Ez utóbbi épületek elbontása, vagy felújítása és új funkcióval való megtöltése új fejlesztések keretében képzelhető el.



## 1.10.5. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEI

### 1.10.5.1. MŰEMLÉKI VÉDETTSÉG

A tervezési területészaknyugati részén található a tervezési terület egyetlen védett épülete, az 1-es Terminál utasforgalmi, felvételi épülete.



Az épület azonosító száma: 1251  
Az épület törzsszáma: 16049  
Védettségének típusa: műemlék  
Kategóriája: közlekedési emlék  
Helyrajzi száma: 156716  
Címe: 1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér 1-es Terminál  
Az épület ifj. Dávid Károly tervei alapján épült 1938 és 1950 között.

(forrás: muemlekem.hu)

Az 1-es Terminál eredeti terveiben a tervező egy olyan vasbeton szerkezetű téglalapú épület alaprajzát álmódta meg, melynek felülnézeti képe egy repülőgép volt. A gép törzse az indulási-érkezési csarnok, vízszintes vezérsíkja a város felőli homlokzat, szárnyai pedig a felszálló mező felé néző emeletes épületrészek. Az épülettömb futópályára néző frontjára a tervező, kilátóteraszt és terméskő borítású oszlopokon álló két irányítótornyot is tervezett, ezek mintázták a képzeletbeli repülőgép motorjait.

Az épületet a '80-as évekre kinőtte az utasforgalom, így 1985-ben megnyitásra került a 2-es Terminál, majd később a 2B Terminál is. Ebben az időszakban az 1-es Terminálon már csak a teher- és kisgépes forgalom üzemelt.

Az épületet 2000-ben nyilvánították műemlékké, melyet a 2003-tól megjelenő ún. fapados légitársaságok miatt bekövetkezett forgalomnövekedés miatt újra megnyitottak. Ehhez kapcsolódóan – a Budapest Airport Zrt. megbízásából – 2004 végétől az épületen megkezdődött egy több hónapos műemléki felújítás. A munkálatok során igyekeztek megőrizni az épület eleganciáját, főképp azzal, hogy sok üveget használtak, mely amellelt, hogy légiessé tette a modern részeket, kiemelte a márvány és mészkő burkolatokat is. A korabeli hangulatot a fő váróterem falaira elhelyezett barnás képek, bútorok idézik, valamint az a kávézó, melyet a korabeli fényképek alapján hajszálpontosan rekonstruáltak.

Az épület műemléki jellege és adottságai hosszú távon sajnos nem tettek lehetővé bizonyos szolgáltatásokat, így 2012-ben először ideiglenesen, majd 2016 végén végleg bezárták a terminált. A jelenlegi állapot azonban nem zárja ki, hogy szükség esetén az épületet, akár újra terminálepületként is lehessen hasznosítani.

(forrás: [www.ohb.hu](http://www.ohb.hu), [ferihegyirepuloter.network.hu](http://ferihegyirepuloter.network.hu), [wikipedia](http://wikipedia), [HVG.hu](http://HVG.hu))

Az épületet és környezetét műemlékké nyilvánították az egyes műemlékek védetté nyilvánításáról, illetőleg műemléki védettség megszüntetéséről szóló 15/2000. (IX.15.) NKÖM rendelet értelmében:

„6. § (1) Műemlékké nyilvánítom a Budapest XVIII. kerület, 156716 hrsz. alatti Ferihegyi Repülőtér 1-es Terminál felvételi épületét.

- (2) Műemléki környezetként a 156716 hrsz.-ú ingatlannak a felvételi épületet körülvevő 5,0 m-es területét jelölöm ki.
- (3) Az épületen reklám csak a műemlékvédelmi hatóság előzetes engedélyével helyezhető el.
- (4) A műemlékvédelmi bírság megállapításának alapjául szolgáló érték szempontjából a műemléket III. kategóriába sorolom.
- (5) A védetté nyilvánítás célja a Dávid Károly tervei alapján 1938 és 1950 között épült épület - a magyarországi klasszikus modern építészet jelentős alkotása - építészeti értékeinek megőrzése."

A műemléki értékű épületre és környezetére, valamint az alább részletezett régészeti lelőhelyekre vonatkozóan a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény által előírt jogokat és kötelezettségeket kell betartani.

#### 1.10.5.2. RÉGÉSZETI ÉRINTETTSÉG

A legfrissebb régészeti adatszolgáltatás szerint, nyilvántartott régészeti lelőhely a BLFNR területét Budapest vonatkozásában nem érinti. Érinti viszont Vecsés vonatkozásában és minimálisan ugyan, de Ecser vonatkozásában is. Vecsés területén 9 nyilvántartott régészeti lelőhely érinti a Repülőtér területét, míg Ecser esetében egy kisebb lelőhely széle érinti a tervezési területet, a Repülőtér kerítésén kívül.

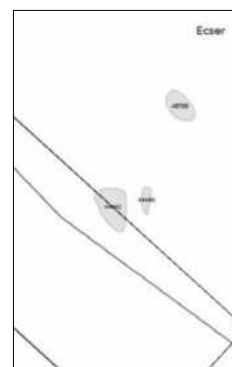
Vecsés területén 2017. április 27-től hatályos a repülőtéri Szabályozási terv és Helyi építési szabályzat legutolsó módosítása, mely módosításhoz a régészeti lelőhelyek általi érintettség miatt önálló örökségvédelmi hatástanulmány is készült. Az akkori dokumentáció régészeti munkarészét az Archeo-Art Bt. készítette. Az elkészítésben részt vettek: Vágner Zsolt, okleveles régész, osz: 459/2002 és Dr. Türk Attila régész, szakértői szám: 2.3.1/575-6/2005.

A régészeti munkarész az akkori módosításhoz készült, melynek tartalma jelen dokumentáció mellékleteként olvasható. Az akkori módosítások közül a tervezett Cargo bázis területe érintette az 53973, 53977 lelőhelyeket. A jelen módosítás keretében az intenzíven beépíthető területek kiterjednek majd az 53933, 53936, 53974-53976 számú lelőhelyekre is. Ezeket a lelőhelyeket 1997-ben terepbejárás során figyelték meg, azok valós állapota és



felszín alatti kiterjedése csak további geofizikai felmérés és próbafeltárás alapján határozható meg. Amennyiben ezek eredményeként a lelőhelyen lévő régészeti emlékek veszélyeztetettsége fennáll, akkor azok elkerülésére kell törekedni. Amennyiben ez nem lehetséges, akkor a veszélyeztetett részekon megelőző feltárást kell végezni a területen tervezett beruházás terhére.

Ecseren a 44442 számú nyilvántartott régészeti lelőhely érinti a Repülőtér területét, igaz ez a terület a Repülőtér kerítésén kívülre esik, de jogilag még a Repülőtér területe. Ezen a területen beépítésre nem szánt terület jelölt.





BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR

VIZSGÁLAT

JELENLEGI KÖRNYEZETÁLLAPOT



BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR

JELENLEGI KÖRNYEZETÁLLAPOT

- Jelmagyarázat**
- Magastetős épület
  - Lapostetős épület
  - A tervezési területen belül található utak, gurulópályák, parkolók, egyéb burkolt felületek
  - Járda felületek
  - Zöldfelületek
  - Földdel borított, murvás területek
  - Vízfelületek
  - Fás, bokros terület
  - Fa, facsoport
  - Vasúti vágány, iparvágány
  - Kerítés
  - Földrészlethatár helyrajzi számmal
  - A tervezési területet érintő közigazgatási területek határa
  - A tervezési terület határa

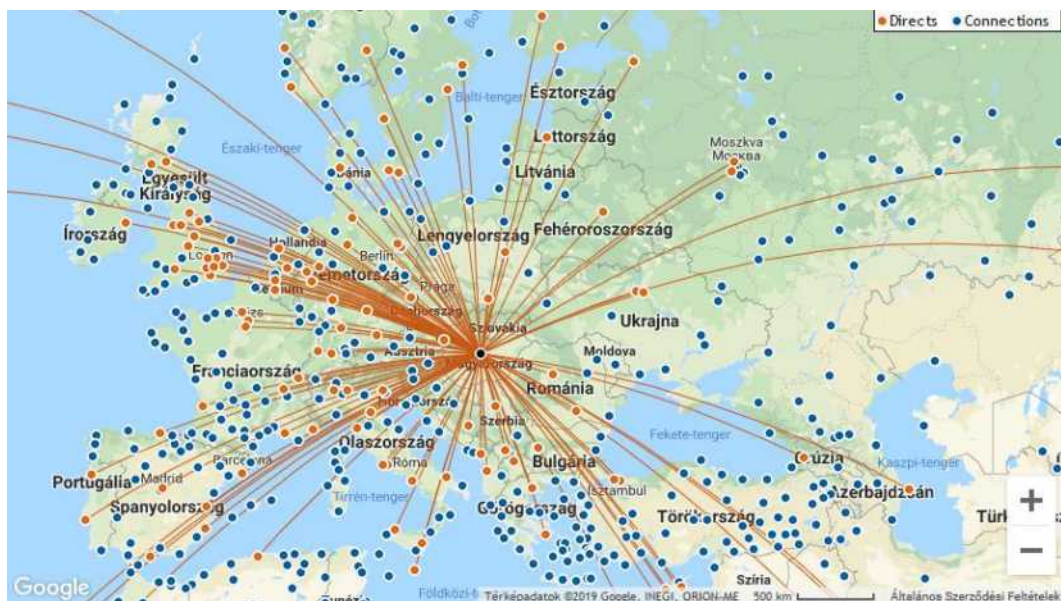


## 1.11. KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLATA

### 1.11.1. KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK

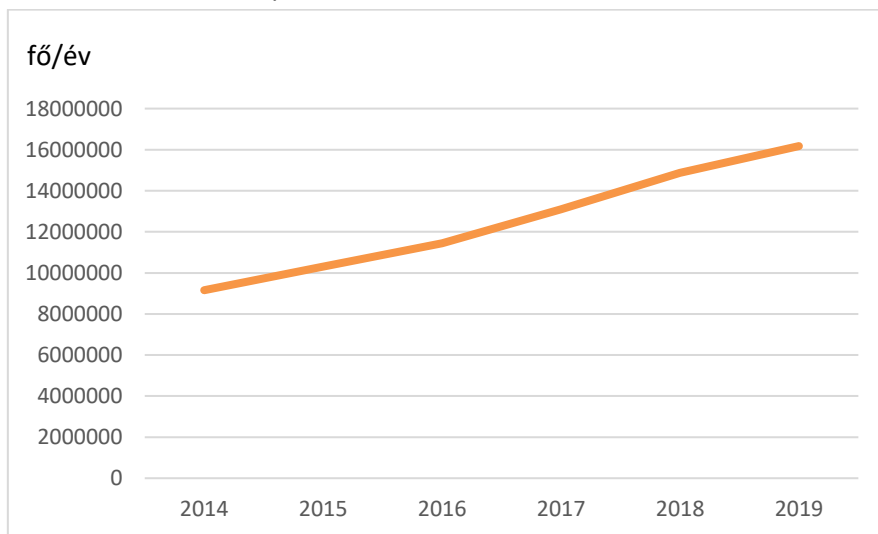
#### 1.11.1.1. LÉGIKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér a világ légiközlekedési hálózatához 2019-ben 45 légitársaság útján 134 úticél elérhetőségének biztosításával kapcsolódik. A Malév 2012. évi csődje óta új magyar nemzeti légitársaság nem jött létre. A megtorpanást követően mára ismét bekerültek a kínálatba a tengeren túli járatok, az afrikai és ázsiai úticélok mellé. A világ távoli repülőterei továbbra is a nagy európai repülőtereken keresztül átszállással érhetőek el.



Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közvetlen légi kapcsolatai

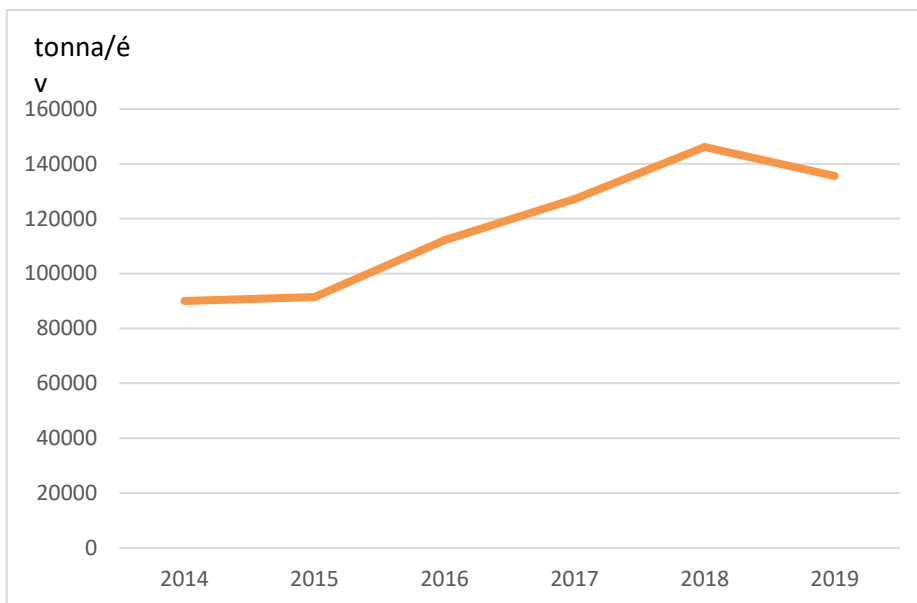
A Repülőtér utasforgalma folyamatosan nő, 2019-ben 16.173.489 utast szolgált ki, 8,8 %-os növekedést jelent az előző évhez képest.



A Repülőtér utasforgalmának alakulása 2014-2019 között

Hasonlóan intenzív a cargo volumenének emelkedése, 2018-ban elérte a 146.113 tonnát. Ebből 101.413 t volt a légiáru. Az összes gépmozgások száma 115.028 volt 2018-ban.





A Repülőtér cargo forgalmának alakulása 2014-2019 között

A közeli Bécs-Schwechat Repülőtér teljesítménye mintegy kétszerese a BLFNR-ének, ami 10,8 %-os növekedés mellett 27.037.292 utast szolgáltat ki 2018-ban. A többi szomszédos ország közelben lévő jelentősebb repülőterei közül a temesvári 1,5 milliós, a belgrádi 5,6 milliós, a zágrábi 3 milliós, a pozsonyi 2 milliós, a kassai 0,5 milliós utasforgalmat bonyolított le 2018-ban.

Magyarország repülőterei közül a BLFNR-en kívül még további kettő rendelkezik I. kategóriájú nemzetközi nyilvános repülőtér státusszal, ezek a Debreceni Nemzetközi Repülőtér és sármelléki Hévíz-Balaton Nemzetközi Repülőtér. Ezek közül a debreceni utasforgalma folyamatosan nő, 2019-ben meghaladta a 600 ezret az utasok száma. A sármelléki repülőtéren az éves utasforgalom a 15 ezer főt még nem érte el.

Mindkét repülőtéren folynak fejlesztések, de szerepük lényeges változásával nem kell számolni, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéréhez mérhető utas és áruforgalom megjelenése nem várható.

Debrecenben mind az utasforgalmi, mind a cargo kapacitás bővítése folyik, a sármelléki repülőtéren oktatóbázis telepítése indult el. A további regionális szerepet betöltő repülőterek kihasználtsága hullámzó, erősen függ a térség gazdasági potenciáljától.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér a magyar országos közlekedési hálózathoz elsősorban közúton keresztül kapcsolódik, a vasút szerepe egyelőre alárendelt.

Magyarország és környezete jelentősebb repülőterei  
(forrás: [www.eumet.hu/metar/](http://www.eumet.hu/metar/))



#### 1.11.1.2. KÖZÚTI HÁLÓZAT

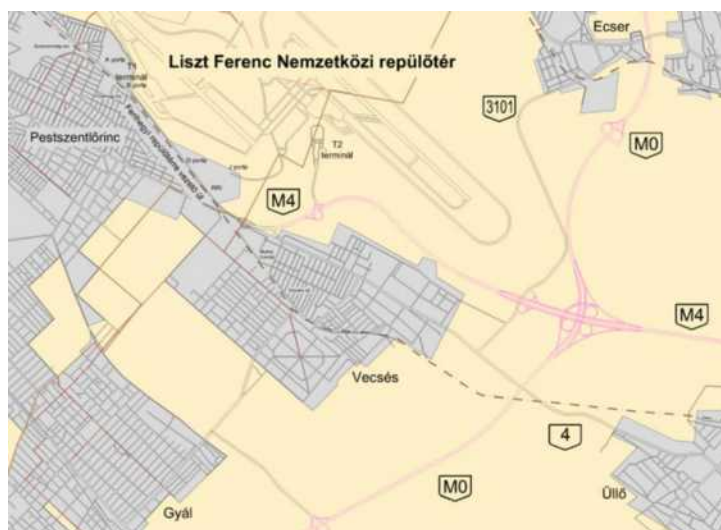
Az ország közúti hálózatához való kapcsolódás a Repülőtér megépülése óta kiemelt szereppel bírt. A főváros közelsége a közúti kapcsolat egyedi kiépítettségét hozta. A Budapest egykori határától a BLFNR-ig (ma 1-es Terminál) kiépített zártpályás kapcsolat Európában is figyelemre méltó szolgáltatási szintet biztosított.



Magyarország közúti főhálózata (forrás: [www.utdij.hu](http://www.utdij.hu))

Jelen állapotban a Repülőtér a gyorsforgalmi úthálózathoz az M4 autóúton keresztül csatlakozik, biztosítva az M0 gyorsforgalmi útgyűrűn át az ország összes főhálózati elemének elérhetőségét. Ez a kapcsolat lehetővé teszi, hogy a Repülőtér megközelítése ne csak a főváros úthálózatán keresztül legyen lehetséges.

A környező településekről szintén csak a M4 számú autóúton keresztül történhet a létesítmény elérése, fő, vagy mellékúti kapcsolat nem épült ki. Ennek hiánya a térség forgalmi torlódásaiban jelenik meg.



*Budapest Liszt Ferenc  
Nemzetközi Repülőtér  
kapcsolata a közúti hálózattal*

A főváros elérhetősége - a ma már 4 számú főút fővárosi bevezető szakaszaként kijelölt - Ferihegyi Repülőtérre vezető úton keresztül biztosított, mely az elmúlt hatvanöt év óta szolgálja a városközpont és a Repülőtér közötti forgalmat. Szervizútjai és a Gyömrői úton át a környező városi területek megközelítését is szolgálja. Az elmúlt évtizedek óta jelentősebb fejlesztés csak a 1-es Terminál és Budapest határa közötti útszakasz 2x2 sávra való szélesítése volt.

A T2 megnyitásához köthetők a Vecsés határában megvalósult fejlesztések, mely a 4-es főút elkerülő szakasza megépültével, majd gyorsforgalmi útként való kijelölésével, illetve a térségben kialakult logisztikai fejlesztésekkel jellemezhető.

A Repülőtér ugyan négy önkormányzat közigazgatási területére esik, de a terminálok elhelyezkedéséből fakadóan a Repülőtérre való bejutás jelenleg csak a déli oldali kapcsolódási pontokon át biztosított.

#### 1.11.1.3. VASÚTI HÁLÓZAT

Az országos vasúthálózathoz való kapcsolódás jelenleg csak az üzemén kívül helyezett 1-es Terminál térségében biztosított a 100a vasútvonal Ferihegy megállóhelyénél. Az üzemelő 2A és 2B Terminálok csak átszállással, autóbusszal érhetők el.

Vasúti teherforgalmi kapcsolatot egy a Szemeretelep vm. térségében lévő nyíltvonali kiágazású iparvágány biztosít.

### 1.11.2. A REPÜLŐTÉR TÉRSÉGI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATAI

#### 1.11.2.1. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK

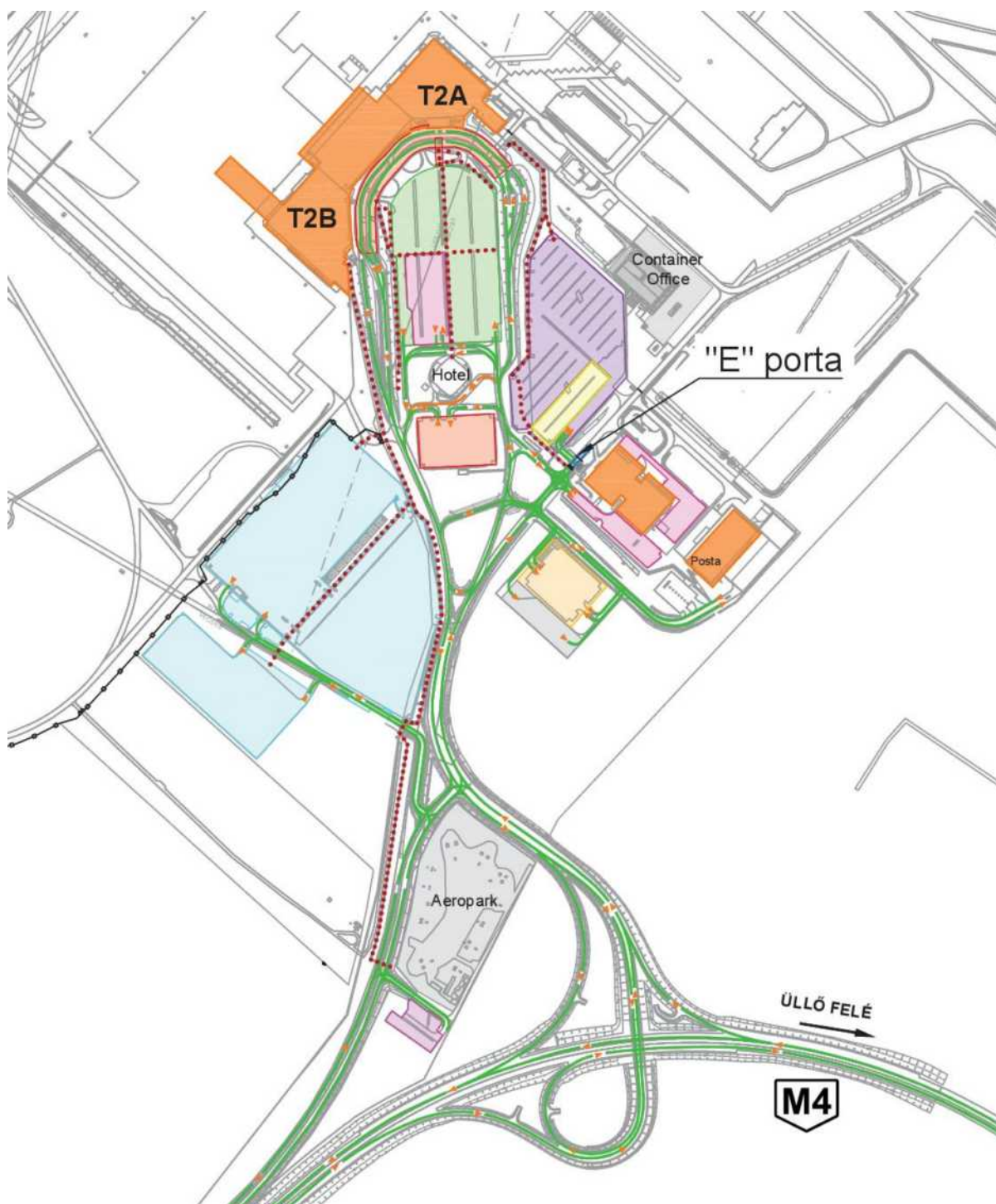
##### KÖZÚTI KAPCSOLATI PONTOK

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közúti kapcsolatát az M4 autót, valamint annak fővárosi bevezető szakasza biztosítja.

A T2 utasterminálhoz vezető 40423 j. bekötőút a 20+500 km szelvény környezetében kialakított trombita csomóponton keresztül csatlakozik az M4 autópályához. A kapcsolat a J portárhoz vezető út térségéig a Magyar Közút Zrt., azon túl a Budapest Airport Zrt. kezelésében van. Jelenleg a teljes előtér és ahhoz kapcsolódó létesítmények, valamint a J, G, H és E porták megközelítése is ezen a közúti kapcsolaton keresztül lehetséges.

A repülőtér fejlesztési terveiben szereplő új portához vezető, a vecsési kettős körforgalomból kiágazó útkapcsolat kiépítés alatt van, forgalomba helyezése a közeli jövőben várható.

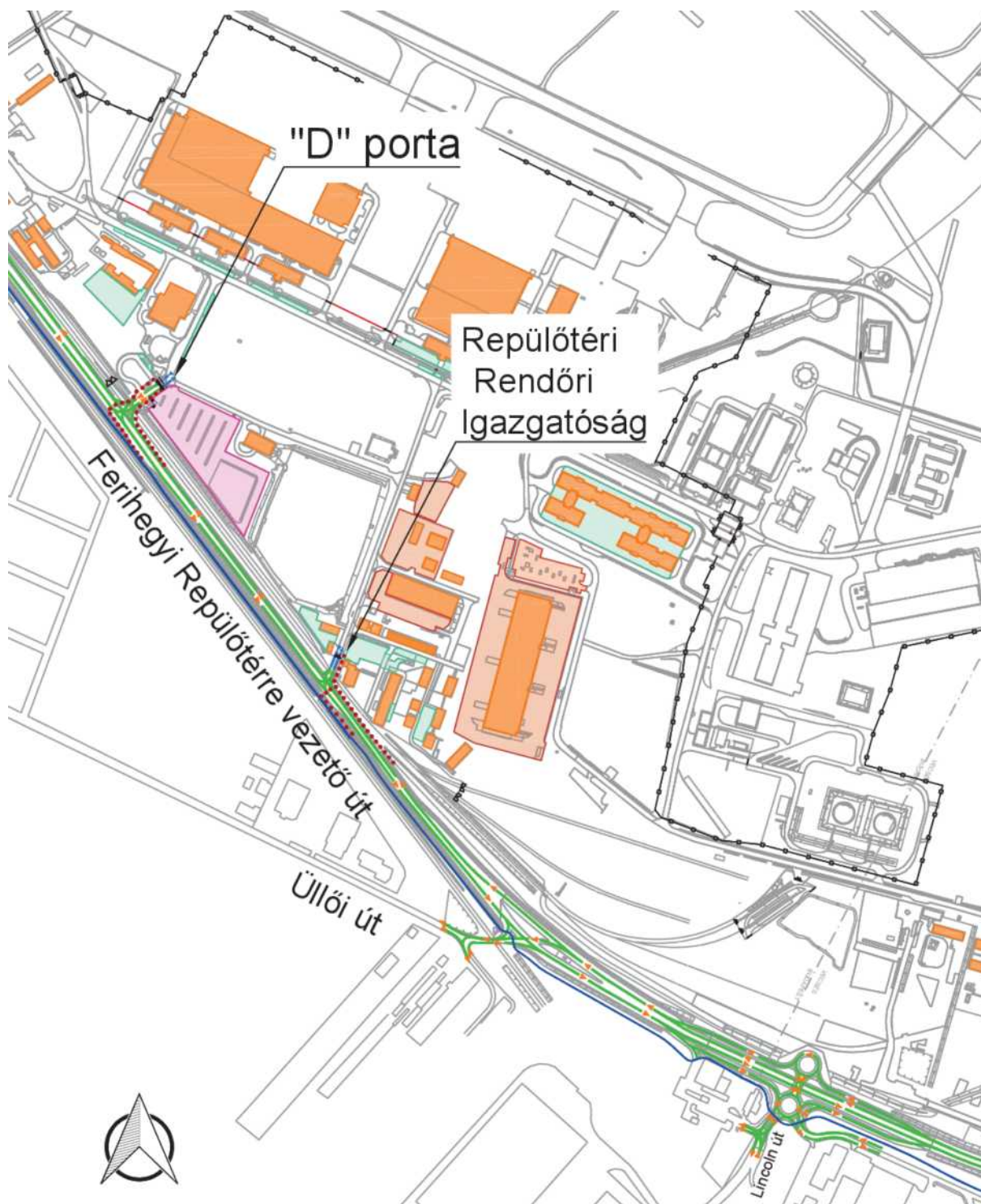




A 2-es Terminál közötti előtere kapcsolata az országos közúthálózattal

A Repülőtér dél-nyugati határán halad a 4 sz. főút bevezető szakasza a Ferihegyi Repülőtérre vezető út, mely a főváros központjával való kapcsolatot biztosítja, a városhatártól lakott területen kívül 2x2 sávossal kialakítással, 70 km/h korlátozott sebességgel.

A Repülőtér belső területe a közúti forgalom számára még a Ferihegyi Repülőtérre vezető útról a D portán keresztül érhető el, mely egy jelzőlámpás irányítású csomóponttal biztosított.



A Repülőtér üzemi kapcsolatai a Ferihegyi Repülőtérre vezető útról

A további bejáratok korlátozottan használhatók, így az RRI telephely, az A porta és annak térségében elhelyezkedő logisztikai szolgáltatók (DHL, TNT) telephelyeinek bejáratai, illetve a 1-es Terminál közúti előtere. Ezek szintén jelzőlámpás szabályozásúak.



Az elmúlt évtizedek során a 1-es Terminál környéki porták szerepe a funkcióváltások következtében megváltozott, így az A porta forgalma visszaszorult, a B porta kizárólag személyforgalmat bonyolít le, míg a C porta véglegesen lezárásra került. A Repülőtér területe megközelítésében szerep jutott a lakóövezeten átvezető Iglo utcának, mely a légtérirányítást végző Hungarocontrol telephely elérésén kívül a Celebi légiáruszállító üzletágának logisztikai bázisa elérését is biztosítja.



*A Repülőtér 1-es Terminál térségében lévő üzemi kapcsolatai a Ferihegyi Repülőtérre vezető útról*

A Ferihegyi Repülőtérre vezető út a 1-es Terminált elhagyva a városközpont irányába válik 2x 3 sávossá, melyből a korlátokkal a belső 2x1 sáv 70 km/h sebességű útként halad a Határ útig.



## A TÉRSÉG FORGALMI VISZONYAI

A rendelkezésre álló országos és Budapesti forgalmi modell saját mérésekkel történt kiegészítése lehetővé teszi a Repülőtér szempontjából meghatározó csomópontok és útszakaszok részletesebb elemzését.

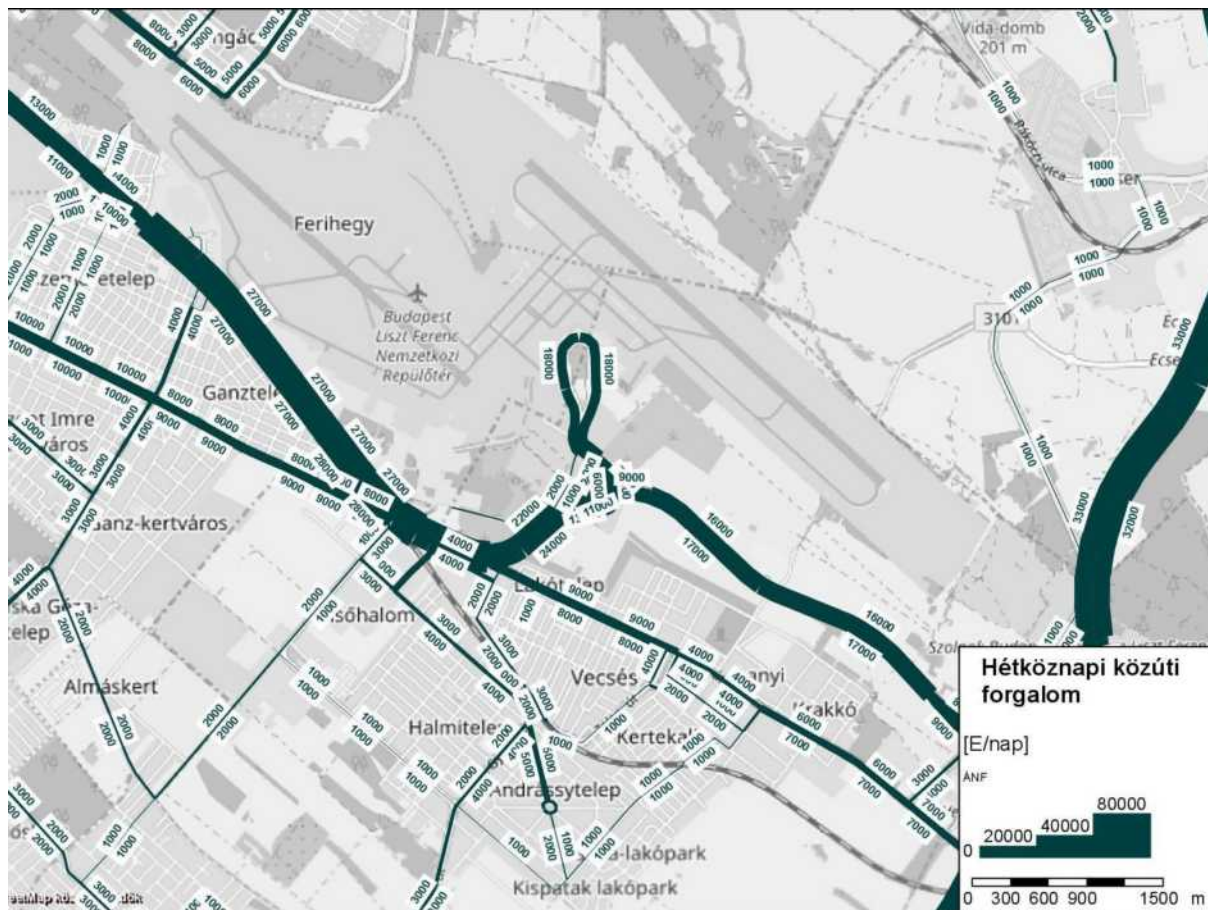
A mai hálózat napi forgalmi terhelésére néhány jellemző adat:

A 4 számú autópálya napi forgalmi terhelése 16-17.000 E/nap, mely a 2-es Terminál és a városhatár között 22-24.000, majd a fővárosi bevezető szakaszon 27-28.000 E/nap értékre növekszik irányonként.

A 2-es Terminál bekötő útja 18.000 E/nap forgalmat hordoz irányonként.

A 4 számú főút egykori, ma Vecsésen 400 számú főútként jelzett, valamint a fővárosi Üllői úti szakaszán irányonként 8-9.000 E/nap forgalom jelenik meg.

A vecsési logisztikai terület gerincét alkotó Lincoln út terhelése 5-6.000 E/nap.



A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér térsége közúti hálózatának hétköznapi forgalmi terhelése

A napi forgalomlefordítás két jellemző időszaka a reggeli és a délutáni csúcsidő, ezen időszakok forgalmi terhelésének bemutatására az alábbi két terhelés ábra szolgál:

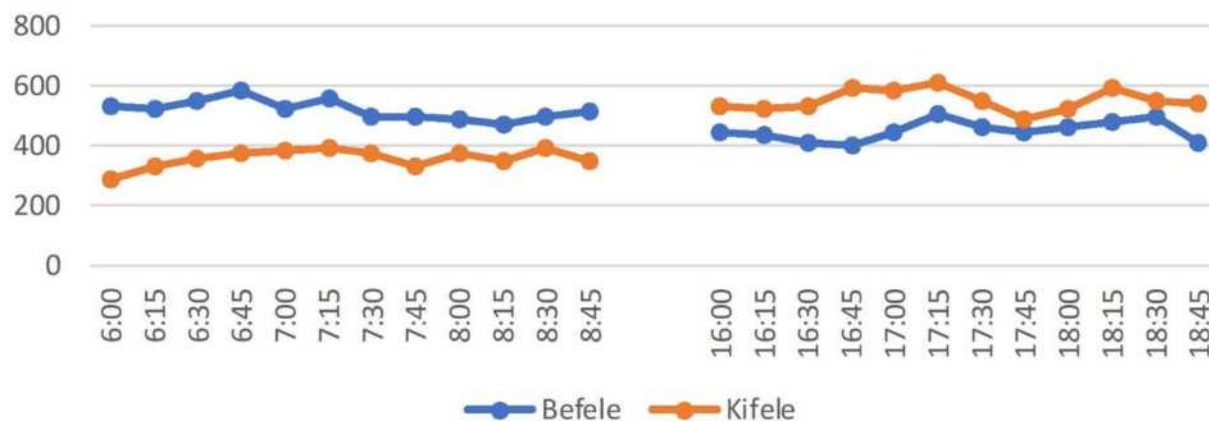


A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér térsége közúti hálózatainak hétköznapi délelőtti forgalmi terhelése



A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér térsége közúti hálózatainak hétköznapi délutáni forgalmi terhelése

A Repülőtér megközelítése szempontjából kritikus szereppel bíró Ferihegyi Repülőtérre vezető út reggeli és délutáni csúcsidőben az alábbi közúti forgalmi terhelést hordozza:



A Ferihegyi Repülőtérre vezető út közúti forgalmi terhelése negyedórás bontásban az 1-es Terminál térségében

A reggeli csúcsidőt bemutató diagramon látható, hogy a Ferihegyi Repülőtérre vezető út a Budapest városközpontja felé haladó folyamatosan növekvő forgalmat 6:45 perctől (2200 E/óra) képes torlódás nélkül levezetni, majd a forgalom növekedésével torlódás alakul ki, mely során a kapacitás visszaesik, a forgalom zavarttá válik. A terhelés 8:15-től beálló csökkenése az átbocsátott forgalom lassú növekedését hozza.

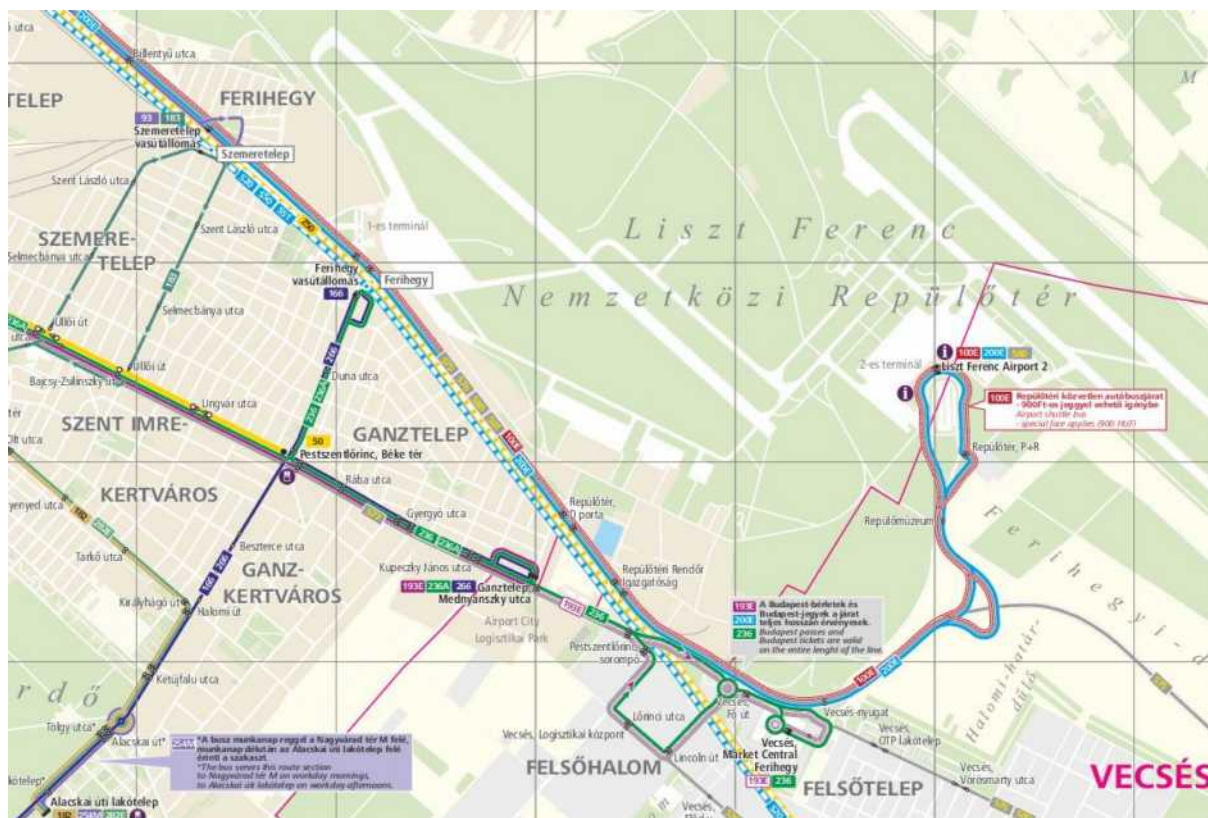
A térség forgalmi terhelésére jellemző, hogy elsősorban a reggeli csúcsidőben az agglomerációból érkező forgalmi igény oly mértékű, hogy mintegy 4 km-es torlódás alakul ki. A belsőbb szakaszok biztonságos működése érdekében az út kezelője a D portánál lévő jelzőlámpa áteresztő képességének szabályozásával a külső szakaszon visszatartja a forgalmat. Ezáltal a 2-3 km-es külső szakaszon a forgalom gyakori megállás mellett bonyolódik le. A torlódás kiterjed a Vecsés határában lévő Üllői úti elágazó csomópont, a Lincoln úti különbszintű csomópont körforgalmú alcsomópontjaira, valamint a 4 és 400-as főutak jelzőlámpával szabályozott csomópontjára is. A reggeli forgalmi szituáció a légi utasforgalmat kevésbé, ugyanakkor a Repülőtér dolgozói forgalmát jelentősen érinti.

#### 1.11.2.2. VÁROSI KÖZÖSÉGI KÖZLEKEDÉS

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Budapest határán helyezkedik el, a közösségi közlekedési kapcsolatait a városközpont irányából érkező autóbuszok biztosítják. A Repülőtér elhelyezkedése miatt a városi kötőpályás hálózathoz jelenleg nem kapcsolódik.

A 2020-as évben a pandémia következtében történt utasforgalom csökkenése miatt a repülőtér közösségi közlekedési kiszolgálásában a veszélyhelyzet miatti korlátozásokat követve változások történtek. A járvány elmúltával a korábbi szolgáltatás helyreállításával számolhatunk.





Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér tágabb környezetét érintő autóbusz viszonylatok (forrás: BKK)

A városi közösségi közlekedéshez, az autóbusz hálózathoz való csatlakozását a 100E és a 200E autóbuszok biztosítják. A környéken közlekedő egyéb viszonylatok (93, 183, 193E, 166, 236, 236A, 266) elsősorban a lakosságot, kisebb részben a Repülőtérrel dolgozókat szolgálják. Ezek a légi utasforgalom kiszolgálása szempontjából nem relevánsak. A Repülőtér közösségi közlekedési kapcsolati pontjai az alábbiak:

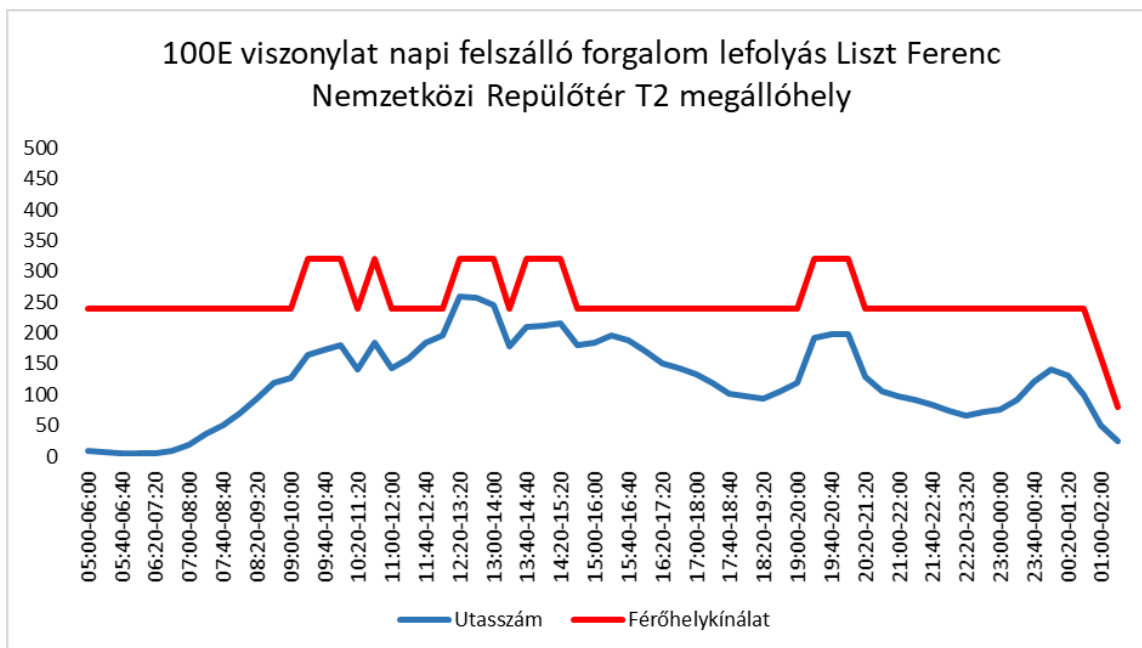
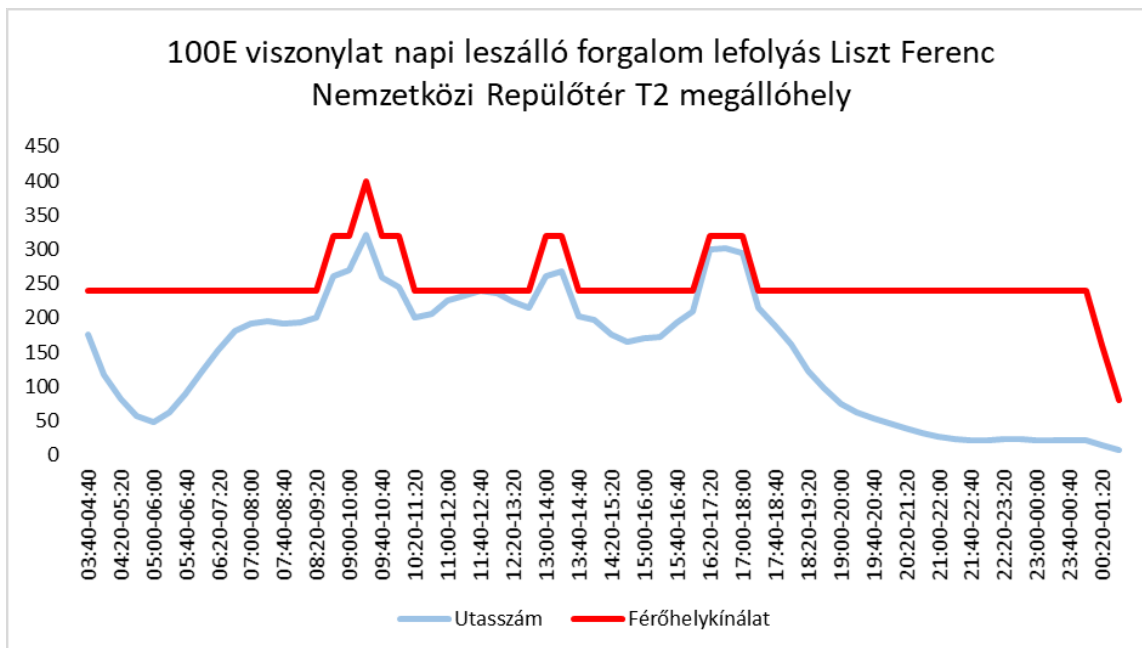
| kapcsolati pont megnevezése    | kiszolgált porta vagy létesítmény | szolgáltatás                                      |                    |                    |
|--------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
|                                |                                   | helyi                                             | helyközi           | vasúti             |
| Szemeretelep vm.               | Hungarocontrol, Celebi            | 93, 183, 200E                                     |                    | S20, S50, S51      |
| Ferihegy vm.                   | A, B porta, GAT, DHL, TNT         | 200E, 166, 236, 236A, 266                         | 575, 576, 580, 581 | S20, S50, S51, Z50 |
| Ferihegy D porta               |                                   | 200E                                              | 575, 576, 580, 581 |                    |
| Pestszentlőrinc Ganztelep      | D porta                           | 193E, 236, 236A, 266 vasutat szintben keresztezve |                    |                    |
| Repülőtéri Rendőri Igazgatóság | RRI                               | 200E                                              | 575, 576, 580, 581 |                    |
| Pestszentlőrinc sorompó        |                                   | 193E, 236,                                        | 577                |                    |
| Vecsés-nyugat                  | J porta                           | 200E                                              | 575                |                    |
| Market Centrál                 |                                   | 193E, 236                                         | 580, 581           |                    |
| Repülőtér E porta              | Posta                             | 200E                                              | 580                |                    |
| T2                             | T2A, T2B, H porta                 | 200E                                              | 580                |                    |
| Aeropark                       | Aeropark                          | 200E                                              |                    |                    |

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel kiszolgált autóbusz viszonylatok

## 100E autóbusz

A 100E autóbusz a városközpont (Deák Ferenc tér) és a 2-es Terminál között közlekedik és néhány belvárosi megálló kivételével csak a két végállomás között szállítja az utasokat. A 30-40 perc közötti menetidejével jelentősen kedvezőbb eljutást biztosít, mint az átszállással nyújtott alternatíva. A követési idő 20 perc az éjszakai 3 órás üzemszünet kivételével.

Utasforgalma a várakozásokon felüli értékeket ért el, egyirányban napi 3000 feletti utasszám volt mérhető. A menetrend rugalmasan alkalmazkodik az igényekhez, a naponta három alkalommal jelentkező megemelkedett utasigény kiszolgálása járatsűrítéssel kerül kezelésre.

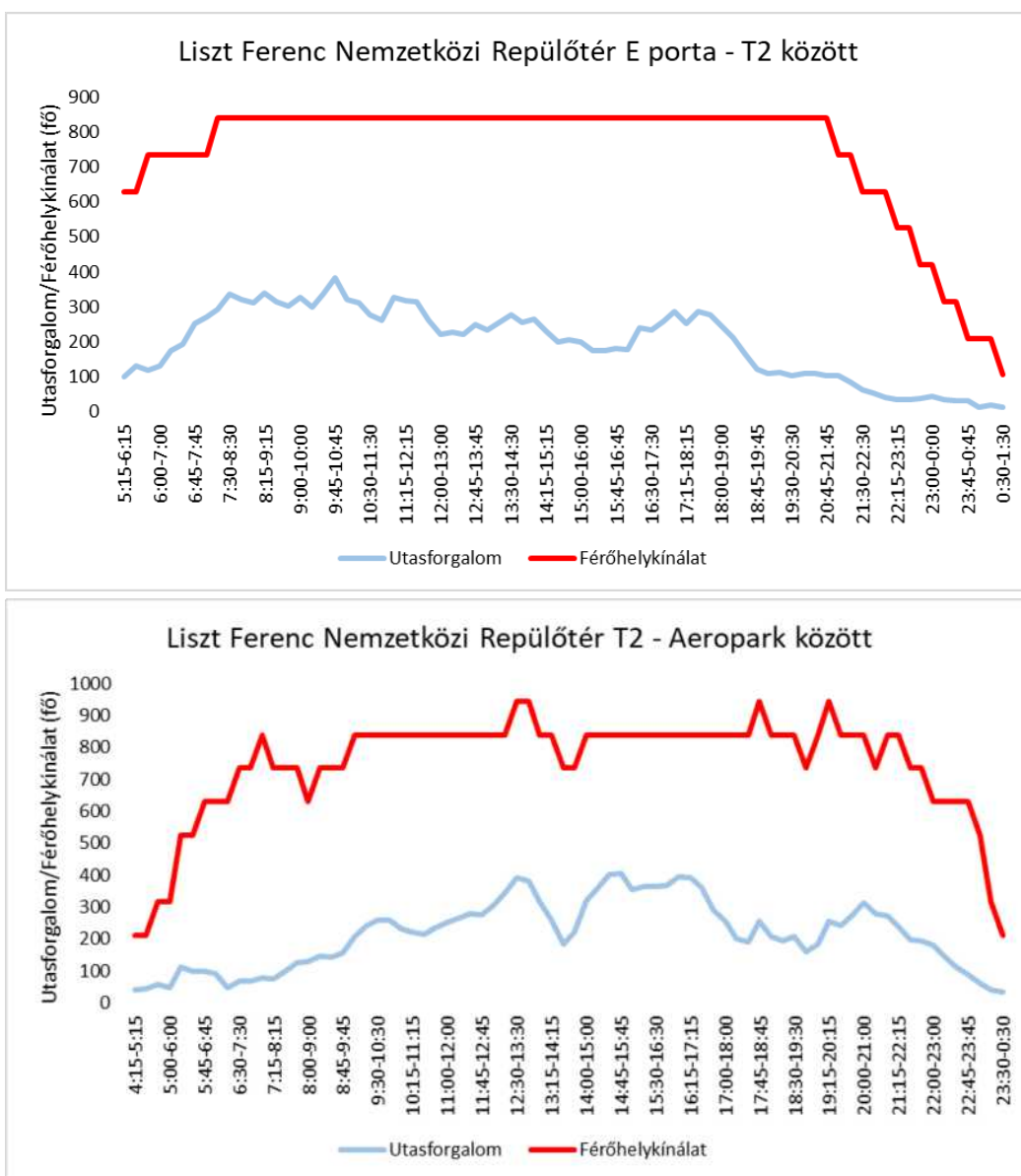


BKK 100E autóbusz utasterhelésének napi lefolyása a 2-es Terminál térségében

## 200E autóbusz

A 200E autóbusz Kőbánya-Kispest vasútállomás és metró végállomástól indul és szintén a 2-es Terminálig közlekedik. Útközben több megállót is érint és a légiutasok kiszolgálásán túl lakossági és dolgozói igényeket is kielégít. Csúcsidőben 7-8 perces követéssel közlekedve 19 perces eljutási idő mellett nyújt szolgáltatást. A járat éjszaka is közlekedik 40-50 perces követési idővel.

Utasszám a csúcsidőben a 2-es Terminálnál lévő végállomásom mérve meghaladja a 4000 fő/nap értéket. Az autóbuszvonal legterheltebb szakaszai hétköznap Kőbánya-Kispest vasútállomás felé Szemeretelep vm. és Csévéző utca között, illetve Felsőcsatári út és Kőbánya-Kispest vasútállomás között vannak, ekkor az utasterhelés a napi 5000-5300 értéket is eléri. Ellenkező irányban is ezek a szakaszok a legnagyobb terhelésűek, de Csévéző utca – Szemeretelep vm. között a napi utasszám pénteken a 5600 főt is eléri.



*BKK 200E autóbusz utasterhelésének napi lefolyása a 2-es Terminál térségében*

Mindkét viszonylaton az igényeknek megfelelően kialakított csuklós járművek közlekednek, melyeken a csomagok szállítására is alkalmas utastér van kialakítva.



### 93 és 183 autóbusz

Egykor a Repülőtér egyetlen közösségi kapcsolatát biztosító 93-as járat az 200E járat beindítását, majd 1-es Terminál bezárását követően egyre kevésbé bír jelentőséggel, ma gyűjtő-elosztó szerepű viszonylatként a Szemeretelep vasúti megállóhelyig közlekedik. A vasúthoz a Szemere-telepi oldalról érkező 183 számú járat hasonló gyűjtő-elosztó járat. A Repülőtérhez kapcsolódó szolgáltatások dolgozóinak nyújtanak szolgáltatást.

### 166,193E, 236, 236A, 266 autóbuszok

Ganztelep, illetve Budapest és Vecsés határát érintve a Férihegyi Repülőtérre vezető út menti repülőtéri bejáratok elérését biztosítja a dolgozók számára. Szerepük a légi utasforgalomban nincs. A Mednyánszky utca felől a D porta elérése csak a nyílt vasúti pálya életveszélyes módon való keresztezésével lehetséges, az igény kimutatható, biztonságossá tétele sürgető feladat.

### Helyközi autóbusz

A Volánbusz mindössze egy a hajnali órákban Monor felől közlekedő 580 számú járatat érintett a 2-es Terminál kiszolgálásában. A szomszédos településekről (Ecser, Gyál, Vecsés) közvetlen közösségi közlekedési kapcsolat nincs.

### Taxi szolgáltatás

A Repülőtér üzemeltető Budapest Airport Zrt. a korábbi kedvezőtlen tapasztalatok alapján a taxi szolgáltatásban korlátozó lépések megtételére kényszerült. A Repülőtéren a magas színvonalú taxi szolgáltatás érdekében versenyeztetés útján választott ki olyan szolgáltatót, mely üzleti tevékenységet a Repülőtéren folyamatos felügyelet mellett végezhet. Más szolgáltatók számára a fuvarvállalás a Repülőtér területén nem lehetséges, azok csak utast szállíthatnak a terminálhoz, illetve rendelésre érkezhetnek utasaikért.

A kiválasztott szolgáltató köteles egy megadott járműszámmal állandóan jelen lenni a 2-es Terminál előterében annak érdekében, hogy a szolgáltatás mindenkor elérhető legyen.

Az indulási és érkezési szinteken a szerződéses taxi szolgáltató járműveinek 18, illetve 29 gépkocsi számára van biztosítva férőhely. A várakozó további járművek részére 208 férőhelyes puffer parkoló került kialakításra (a BA Zrt-vel szerződött és szabad partnerek számára elválasztva).

### Az egyes eszközök közötti munkamegosztás

A mérések szerint a Repülőtér megközelítésében az egyes eszközök használata a jelen állapotban az alábbiak szerint alakul:

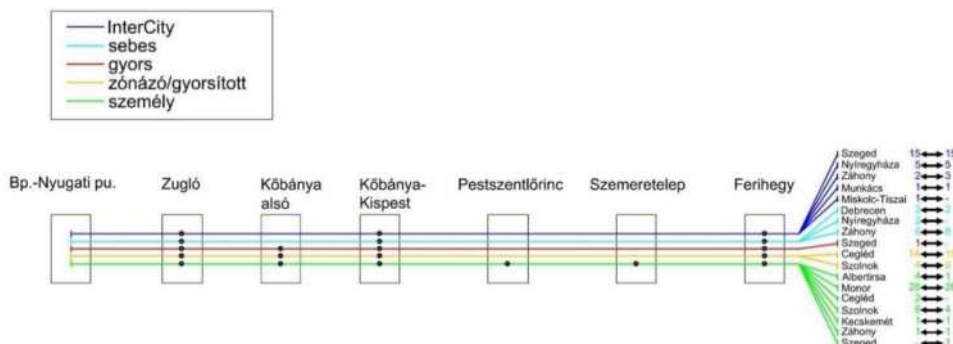
|                              |                   |
|------------------------------|-------------------|
| vasút:                       | 0 %-ot nem éri el |
| menetrend szerinti autóbusz: | 18 %              |
| személygépkocsi és minibusz: | 53 %              |
| taxi:                        | 29 %              |

### 1.11.2.3. VASÚTI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLAT

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vasúti kapcsolatait a 100a vasúti fővonal vonal biztosítja. A Repülőtér határa közelében húzódó vasútpálya kétvágányú, mintegy 10 éve történt meg a felújítása. A rekonstrukció keretében a 1-es Terminál közelében új vasúti megálló létesült, mely az akkor újra megnyitott terminál kiszolgálásában jelentős szerepet vállalt. A megállóhelyhez kapcsolódóan egy a Férihegyi Repülőtérre vezető utat is áthidaló gyalogos felüljáró is létesült.

### VASÚTI SZEMÉLYFORGALOM

A 1-es Terminál Malév csődjéhez köthető bezárása következtében a Férihegy vasúti megállóhely eredeti funkcióját elvesztette és a Repülőtérre utasként érkezők autóbusszal kényszerülnek továbbutazni a 2-es Terminál felé. A naponta 93 vonatpárt fogadó megállóhely utasforgalma 3619 utas/nap, mely a szomszédos, főváros területére esőkhöz képest kiemelkedőnek számít. A nyújtott menetrendi szolgáltatás azonos Kőbánya-Kispest és Zugló vasútállomás által nyújtotthoz.

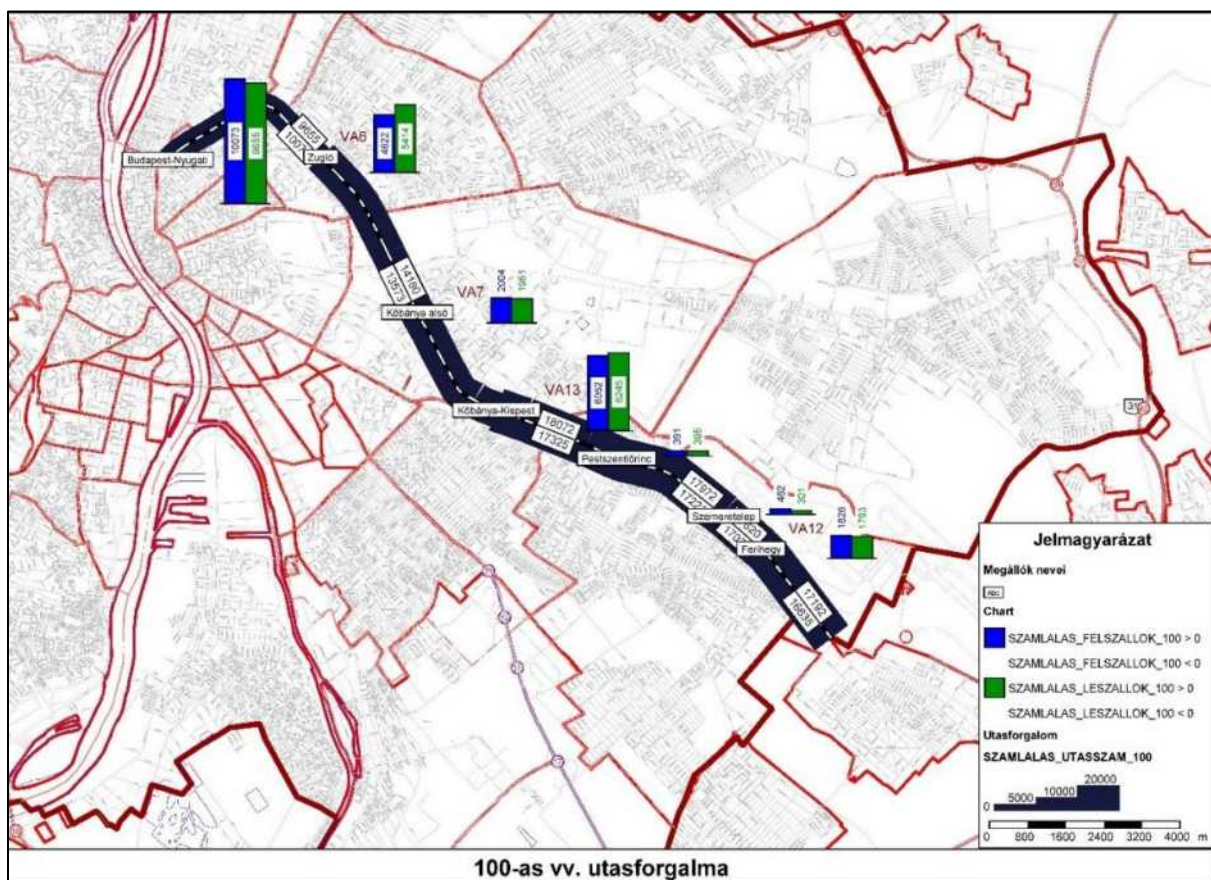


A 100-as számú vasútvonal ütemtérképe az érintett szakaszra

| vasútvonal száma | viszonylat száma | útvonal                                                                                                              | üzemidő     | munkanapi követési idő/járatszám |
|------------------|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------------------------------|
| 100-140          | S20              | Budapest-Nyugati – Férihegy – Monor – Cegléd – Kecskemét – Szeged                                                    | egész héten | napi 1 pár                       |
| 100              | S50              | Budapest-Nyugati – Férihegy – Monor (– Cegléd – Szolnok)                                                             | egész héten | 30 perc                          |
| 100              | G50              | Budapest-Nyugati → Zugló → Kőbánya alsó → Kőbánya-Kispest → Férihegy → Pilis → Albertirsa → Cegléd → Abony → Szolnok | munkanapon  | napi 1 pár                       |
| 100              | S51              | Budapest-Nyugati – Férihegy – Monor – Cegléd – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony                             | egész héten | napi 1 pár                       |
| 100              | Z50              | Budapest-Nyugati – Férihegy – Monor – Cegléd – Szolnok                                                               | egész héten | 60 perc                          |
| 100-140          | IC + sebesvonat  | Budapest-Nyugati – Férihegy – Cegléd – Kecskemét – Szeged                                                            | egész héten | napi 17 pár                      |
| 100              | IC               | Budapest-Nyugati – Férihegy – Cegléd – Szolnok (– Budapest-Keleti)                                                   | egész héten | napi 5 pár                       |
| 100              | Sebesvonat       | Budapest-Nyugati – Férihegy – Cegléd – Szolnok – Záhony                                                              | egész héten | napi 8 pár                       |
| 100              | IC               | Budapest-Nyugati – Férihegy – Cegléd – Szolnok – Záhony – Munkács                                                    | egész héten | napi 1 pár                       |
| 100              | IC               | Budapest-Nyugati – Férihegy – Cegléd – Szolnok – Nyíregyháza                                                         | egész héten | napi 5 pár                       |
| 100              | Sebesvonat       | Budapest-Nyugati – Férihegy – Cegléd – Szolnok – Nyíregyháza                                                         | egész héten | napi 1 pár                       |

Férihegy megállóhelyen megálló vonatok

Ferihegy megállóhelynél a vasút és a 200E városi autóbusz utasforgalmában is megjelenik az átszállásból fakadó utaslépcső.



100a vasútvonal utasforgalma Budapest Nyugati pu. – Vecsés vá. között

## VASÚTI TEHERFORGALOM

A Repülőtér saját iparvágánnyal rendelkezik, mely a 100a vasúti fővonalból Szemeretelep vasút megállóhely közelében nyíltvonali kitérőjével együtt a közelmúltban felújításra került. Igénybevétele 22 és 04 óra között lehetséges a fővonalai vasúti forgalom miatt. A D porta és az RRI kapuk közötti szakaszon lévő négyvágányú rendező is felújításra és meghosszabbításra került. Az iparvágány a 4-es számú főutat a T1 (korábbi C porta) közelében szintbeni útátjárós kialakítással, fénysorompós biztosítással keresztezi.

A Repülőtér jelenleg nem hasznosítja az üzemkész vasúti kapcsolatot. Az alternatív üzemanyag beszállítást biztosító kerozin fogadó működő képes, a napi 148 TEU árukezelési és 480 TEU tárolási kapacitású vasúti logisztikai terminál fejlesztés a befejező fázisban van, itt vasút - közút közötti rakodás lehetséges. A Repülőtér belső kiágazó vágányai és rakodó rámpái vágánykapcsolatai megvannak, de nincsenek rendszeres használatban.



#### 1.11.2.4. GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetbarát közlekedési módokkal való megközelítése még nem épült ki. A Ferihegyi Repülőtérre vezető út mentén kiépült egy kerékpárút, mely a gyalogosok számára is használható, de ez a Repülőtér gyalogos megközelítésében, különösen az utasok terminálokhoz való eljutásában nem bír szereppel.

##### GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

A Repülőtér 2-es Terminálja elhelyezkedéséből fakadóan csak jelentős gyaloglással érhető el Budapest és Vecsés határa térségéből. A kapcsolat jelentős részben kiépítetlen, illetve nehézjárművek által is járt közúton halad. Hasonló módon közelíthető meg a J és H porta is, mely dolgozói személyforgalmat is lebonyolít.

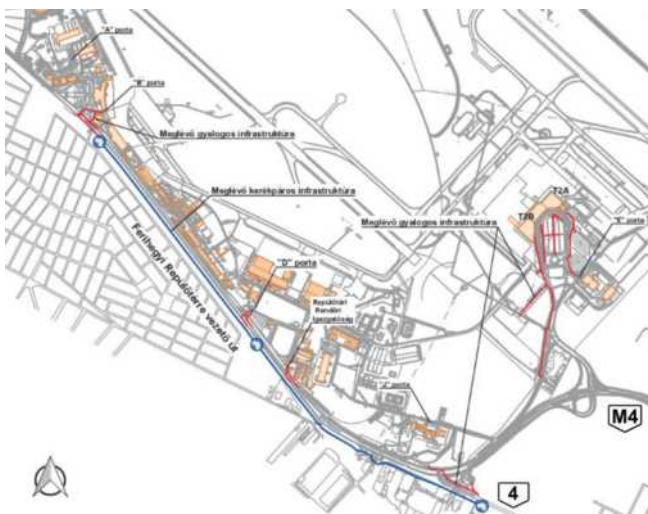
A Ferihegyi Repülőtérre vezető út mentén lévő két bejárat az RRI és a D porta is csak az autóbusz megállóból fogad gyalogosokat. A D portához a vasúti vágányokon keresztül is érkeznek gyalogosok, de megoldatlan a lakóterületről a biztonságos átjutásuk.

A 1-es Terminál térsége a terminál újranyitása és a Ferihegy vasúti megállóhely kiépítése idején rendezésre került, így az A és B portákhoz, logisztikai szolgáltatókhoz biztonságos gyalogosfelületek, a vasúti vágányok és a forgalmas közúti pálya felett gyalogos felüljáró épült ki.

Az utasforgalmat bonyolító 2-es Terminál térségében kialakított különböző időtartamban és tarifa mellett használható parkolók és a terminál bejáratok között biztonságos akadálymentesített, fedett gyalogutak kerültek kialakításra. A gyalogút kapcsolat kiterjed a Posta épületig, valamint az Aeropark szabadtéri repülőgép bemutató területéig.

##### KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A Ferihegyi Repülőtérre vezető út mentén kiépült kerékpárút Szemereteleptől a városhatáron lévő bevásárló központig, illetve Vecsés belterületéig épült ki; a fővárosi, vagy az országos hálózathoz nem kapcsolódik. A Repülőtér dolgozói kívül hobby kerékpárosok és túrázók is igénybe veszik. A 2-es Terminál előtéréhez való eljutás a vecsési jelzőlámpás csomóponttól a J portához vezető útig megoldatlan. Azt követően a közúti pálya használatával tekinthető megoldottnak. A 2-es Terminál közúti előterén létesülő új, nagy kapacitású körforgalommal egyidejűleg a vecsési kettős körforgalmat a 2-es Terminállal összekötő kerékpárút is megépítésre kerül. A Repülőtér térségének gyalogos és kerékpáros kapcsolatai



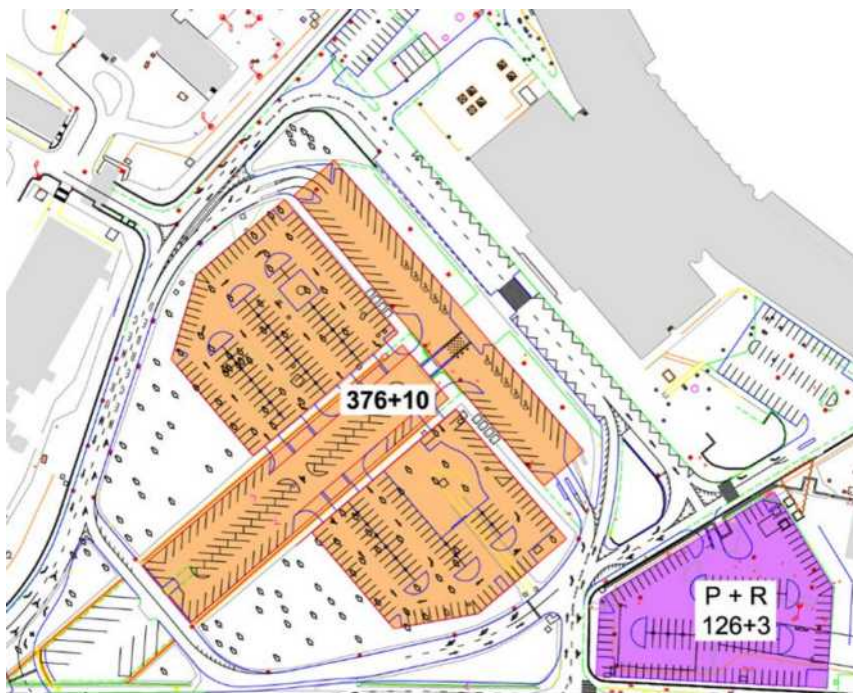
#### 1.11.2.5. PARKOLÁS

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér parkolói elsősorban a légiutasok és kísérőik járműveinek elhelyezését szolgálják, de a dolgozói parkolási igény kielégítése is fontossággal bír.

#### LÉGI UTASOK PARKOLÁSA

##### 1-es Terminál térsége

A 1-es Terminál előterében lévő 376 + 10 R férőhelyes parkolótér jelenleg hasznosítatlan, a MiniBud járműveinek tárolására szolgál. A GAT Terminál előterében 39 férőhely áll a kisértes utasok rendelkezésére. A Repülőtér területéből P+R funkcióra leválasztott 126 + 3 R férőhelyes terület továbbra is változatlanul üzemel.



1-es Terminál közúti előtere és különböző parkoló felületei

##### 2-es Terminál térsége

A 2-es Terminál előterében létesültek a legnagyobb, közcélra létesített, különböző időtartamban és tarifa ellenében igénybe vehető parkolóterek. A 2018. évben az alábbi kapacitások álltak rendelkezésre:

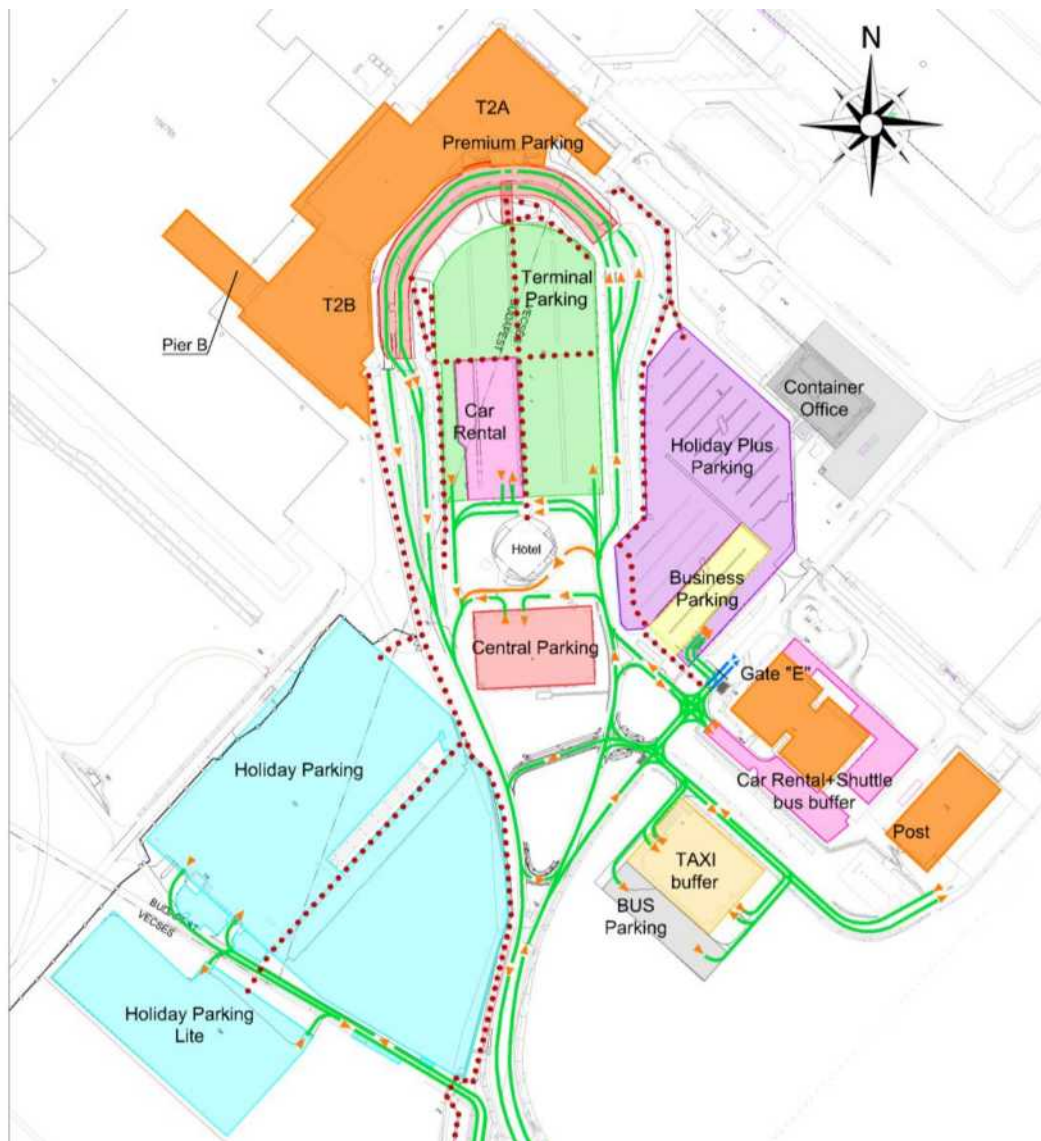
| Parkoló körzet<br>megnevezése | Férőhely szám   |                                            |          |
|-------------------------------|-----------------|--------------------------------------------|----------|
|                               | személygépkocsi | mozgáskorlátozottak<br>számára fenntartott | autóbusz |
| Holiday Parking               | 2484            | 49                                         | 7        |
| Holiday Parking Lite          | 588             | 12                                         |          |
| Central Parking               | 250             | 2                                          |          |
| Business Parking              | 117             | 5                                          |          |
| Holiday Plus Parking          | 983             | 15                                         |          |
| Terminal Parking              | 559             | 20                                         | 10       |
| BUS Parking                   |                 |                                            | 20       |

A nagybefogadóképességű parkoló terek kapacitása

Légi utasok és kísérőik számára az indulási és érkezési szinteken biztosított férőhelyekkel együtt 5074 db parkolóhely, valamint ezen felül a nagy parkolóban 103, a karéjon 6 db mozgássérült parkolóhely, a csoportosan utazók autóbuszai részére 37 férőhely biztosított.

A bér és taxi szolgáltatást végző járművek számára 520 db várakozóhely áll rendelkezésre.

Az autóbuszok számára kialakított férőhelyek kihasználtsága jelentősen alatta marad a kiépített kapacitásnak.



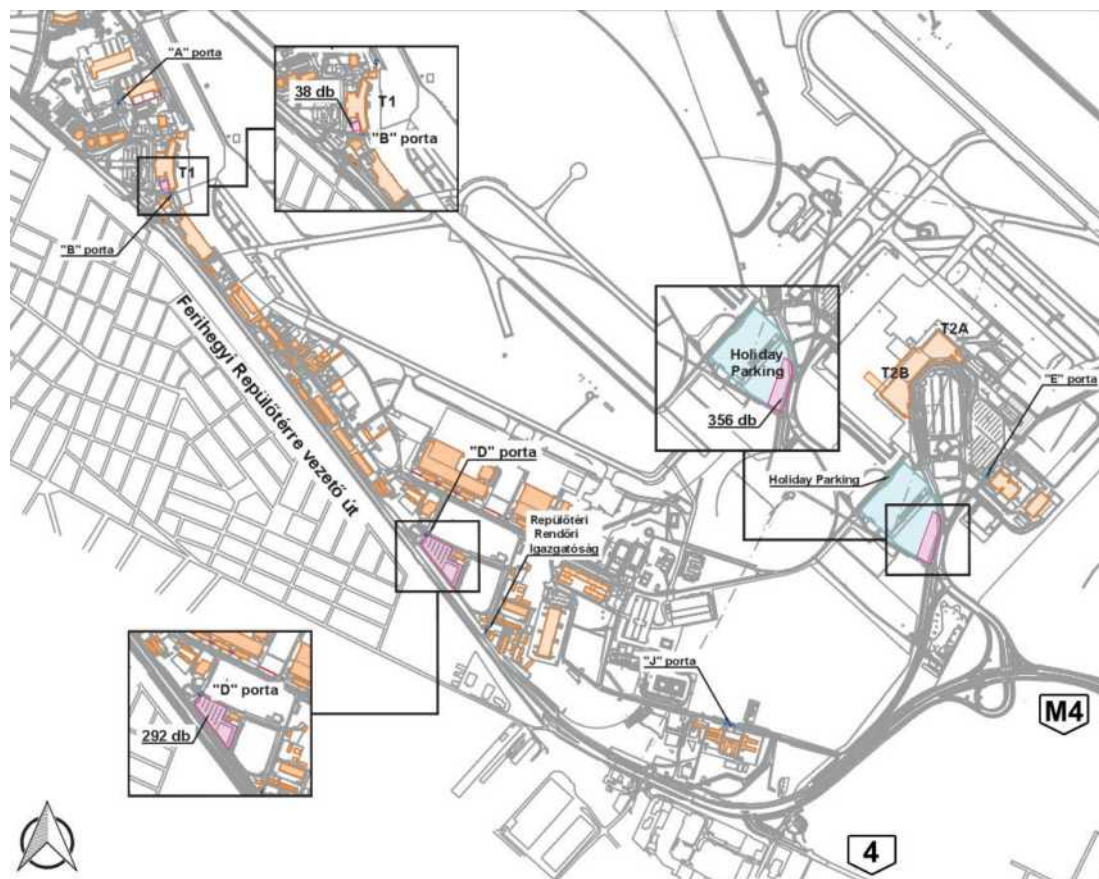
*A 2-es Terminál közúti előtere a különböző időtartamú és tarifájú parkoló felületei*

## DOLGOZÓK PARKOLÁSA

A dolgozói külső parkolók a D porta térségében (292 db) és a B porta közelében (38 db) találhatók. Az elsőként említett a kapacitása határán működik, míg a másik leginkább a menedzsment és a vendégek számára nyújt parkolási lehetőséget. További dolgozói parkolás lehetséges 356 db hely biztosításával a „Holiday” parkoló területén a 2-es Terminálban dolgozók számára. A dolgozók egy szűk csoportja számára biztosított a belső területen történő jármű elhelyezés. Az SRA és a Repülőtér



külső kerítése közötti zónában való közlekedés előzetes engedélyeztetés alapján lehetséges. Ebben a zónában a dolgozók és a külső felek járművei is megjelennek, számukra mintegy 2775 férőhely áll rendelkezésre.



A Repülőtér dolgozóinak és ügyfeleinek biztosított külső parkolók

A jelenleg rendezetlen A porta előtti területen is van lehetőség jármű elhelyezésre, mely a WizzAir szimulátorbázis és a két logisztikai telep dolgozói számára nyújt átmeneti parkolási lehetőséget mintegy 75 férőhellyel.

#### AEROPARK PARKOLÁSA

Az Aeropark szabadtéri repülőgép bemutatóhely is a Repülőtér területén működik. Két évvel ezelőtti átköltöztetése óta a parkolási gondjai megoldódtak, jelenleg 50 férőhelyes murvázott személygépkocsi parkolóhely és 6 férőhelyes burkolt autóbusz várakozóhely van kiépítve. További férőhelyek igénye esetén kiépíthető, de rendezett, füvesített terület használatba vétele lehetséges.

A múzeumot működtető személyzet részére a gazdasági bejáratnál 8 db belső parkoló van kialakítva.

## 1.12. KÖZMŰVEK VIZSGÁLATA

### 1.12.1. KÖZMŰVESÍTÉS FEJLŐDÉSE

A Repülőtér közműellátása rendkívül speciális helyzetű. Jellemzően egy adott terület közhálózata egy településen belül egy üzemeltetőhöz tartozik. A liberalizált közhálózatok esetében a szabad szolgáltató választás mellett is az elosztói feladatkör (hálózat fejlesztés, hálózat fenntartás) egy hálózatüzemeltetőhöz tartozik. Víziközművek esetében ez a jogkör szigorúan kizárólagos, azaz egy település közhálózata egy üzemeltetőhöz tartozhat csak. Ehhez képest a Repülőtér jogilag négy település területén fekszik. E települések részben eltérő üzemeltetők érdekeltségébe tartoznak.

Bár a Repülőtér belső hálózata annak mérete és kapacitása miatt is vetekszik egy közepes település hálózatával, a településrendezési eszközök felülvizsgálata során, mint belső magán hálózat nem vizsgáljuk. A telken (telkeken) belüli belső ellátó hálózatra nem terjed ki az elemzés, a vizsgálat csak az OTÉK 8. § által előírt közművesíthetőség teljesíthetőségének alátámasztására terjed ki, illetve a komoly területi igénygel járó, védendő műtárgyak, létesítmények helybiztosítása érdekében azok feltüntetése a feladat. Így annak ellenére, hogy a területen belül a hőellátás létesítményei mellett belső elektronikus hírközlési, iparági gyengeáramú rendszerek illetve oltóvíz rendszerek találhatóak, ezek településrendezési szempontból indifferensek.

A terület teljes közműellátással rendelkezik. Az érintett négy település (két budapesti kerület, Vecsés és Ecser) közhálózata a repülőtéri igényekhez igazodva fejlődött. Teljes közműellátással rendelkező terület található a XVIII. kerület és Vecsés esetében a Repülőtér mellett. Ecser és a XVII. kerület esetében közműigényeket nem keletkeztető futópályák miatt a közhálózat sem épült ki.

### 1.12.2. VÍZIKÖZMŰVEK

#### 1.12.2.1. VÍZGAZDÁLKODÁS ÉS VÍZELLÁTÁS (IVÓ-, IPARI-, TÚZOLTÓ-, ÖNTÖZŐVÍZ, TERMÁLVÍZ HASZNOSÍTÁS)

##### **Ivóvíz ellátás**

Az ivóvíz ellátás, mint a komfortos ellátás egyik legfontosabb eleme közhálózati forrásból is rendelkezésre állhat, így Budapest XVIII. kerülete irányából, ahol a kerület ivóvíz ellátási rendszere a főváros egységes vízellátási rendszeréhez, a főnyomócső és gerinchálózatához csatlakozik. A főváros ivóvíz ellátását a Fővárosi Vízművek Zrt. szolgáltatja. Vecsés irányából is, ahol a közhálózatot a DPMV Zrt. üzemelteti. E kettő üzemeltető rendelkezésre állása mellett a Repülőtér közhálózati vízbekötéssel nem rendelkezik, vízellátását saját üzemeltetésben lévő kútjairól elégíti ki.

A területét Vecsés közigazgatási határán belül közhasználati célú vízbázis védelmi övezet is érinti. Saját kútjainak védőidoma nem került hidrogeológiai számítások, modellezések alapján lehatárolásra.

##### **Tűzvíz ellátás**

A Repülőtér oltóvíz ellátása speciális feladat, amely telken belül kerül megoldásra.

#### 1.12.2.2. SZENNYVÍZELVEZETÉS, SZENNYVÍZKEZELÉS

A Repülőtér területén elválasztott rendszerrel gyűjtik a szennyvizeket, amelyeket gravitációs és nyomócsatornák segítségével juttatnak a jogilag házi átemelőként funkcionáló végátemelőig. E végátemelő a XVIII. kerület területén fekszik. Ez a szennyvizeket a fővárosi hálózatba emeli be. A fővárosban, így a XVIII. kerület közigazgatási területén is, a közcsatornás vízelvezetéssel kapcsolatos feladatokat a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. látja el. A Repülőtér esetleges fejlesztésénél figyelembe kell venni a vízelvezető hálózati rendszer befogadóképességét és a fejlesztés lehetőségét meghatározó alapként a főváros távlati csatornázási tervét.

A már korábban tervezett gerinchálózati fejlesztések érintik a XVIII. kerület területét, de ezek megvalósításának ideje még ma is bizonytalan.

#### 1.12.2.3. CSAPADÉKVÍZ ELVEZETÉS, FELSZÍNI VÍZRENDEZÉS

A Repülőtér tágabb környezetének legszűkösebb infrastruktúra eleme a csapadékvíz elvezetés. A környező beépítési szándékokra is kitekintve a térség jellemző vonzereje a logisztikai csarnokfejlesztés, amely komoly burkoltság változást okozhat. A térség a Gyáli patak vízgyűjtőjén található. A terület vízelvezetését biztosító árkok a Gyáli 17-es patak jobb parti mellékágai. A Repülőtér vizei részben gravitációsan illetve szakaszosan átemelve vezethetők a befogadó vízfolyásba. A Repülőtér területén belül kialakított záportározók biztosítják a vízvisszatartás lehetőségét, amellyel a csapadékvíz-elvezető rendszer túlterhelése csökkenthető. A CH szennyezésnek kitett terület esetében olajfogó berendezések üzemelnek.

#### 1.12.3. ENERGIAGAZDÁLKODÁS, ENERGIAELLÁTÁSI RENDSZEREK

A Repülőtér energiaellátására a vezetékes energiahordozók közül a villamosenergia és a földgáz áll rendelkezésre. A vezetékes energiahordozók rendelkezésre állása lehetővé teszi a korszerű, környezetbarát energiaellátást.

A villamosenergiát, mint vezetékes energiahordozót elsődlegesen világításra és erőátviteli célú, vagy technológiai célú energiaigények kielégítésére használják. A vizsgálatokban is ki kell emelni a természeti adottságként rendelkezésre álló napenergiát, mint megújuló energiahordozót, amit hasznosítani lehet.



#### 1.12.3.1. VILLAMOSENERGIA ELLÁTÁS

A főváros és az agglomerációba tartozó települések, így a Repülőtér területét érintő két kerület és két agglomerációs település villamosenergia-ellátását is az ELMŰ Hálózati Kft. biztosítja. A villamosenergiát a MAVIR Zrt. által üzemeltetett együttműködő országos nagyfeszültségű átviteli hálózati rendszerről vételezi az iparági alállomásoknál. Az iparági alállomásokról induló 132 kV-os főelosztó hálózat táplálja a szolgáltatás hálózati rendszerének bázisainak tekinthető alállomásokat. A Repülőtér XVIII. kerületi területe a fővárosra jellemző 11 kV-os hálózat irányából önálló KÖF kábelkörökkel csatlakozik. Kisfeszültségű ellátása és térvilágítása telken belül került megoldásra.

#### 1.12.3.2. FÖLDGÁZELLÁTÁS

A főváros földgázellátását a NKM Zrt. biztosítja, a hálózat üzemeltetője az NKM Földgázhálózati Kft. A főváros gázellátása egységes hálózati rendszerrel épült ki. A XVIII. kerület gázellátása is a főváros egységes hálózati rendszerének része.

Vecsés gázhálózati üzemeltetője a Tigáz Zrt. A Repülőtér földgázellátása vecsési irányból, azonban az NKM Földgázhálózati Kft. üzemeltetésében lévő NA250-es átmérőjű 6 bar-os nagyközép-nyomású vezetékkel megoldott. Az ipari, illetve nagyobb fogyasztók gázellátása közvetlenül a nagyközép-nyomású gerincvezetékéről táplált bekötéssel biztosított. Ezek a nagyközép-nyomású bekötő vezetékek táplálják a telken belül elhelyezett egyedi nagyközép/kisnyomású nyomásszabályozókat, ahonnan a telken belüli elosztási igény szerint, mint belső hálózat üzemel.

A Repülőtér közvetlen környezetében több FGSZ Zrt. üzemeltetésében lévő nagynyomású illetve MOL Nyrt. üzemeltetésében lévő olaj-, illetve termékvezeték halad, de a területét ezek nem érintik. A Repülőtér üzemviteléhez is fontos KEROZIN vezeték (Százhalombatta-Ferihegy NA150 vezeték) a MALÉV tulajdonaként, az MNV Zrt. vagyonkezelésébe került. Ennek üzemeltetője szerződés alapján szintén a MOL Nyrt.

#### 1.12.3.3. MEGÚJULÓ ENERGIAFORRÁSOK ALKALMAZÁSA, A KÖRNYEZETTUDATOS ENERGIAGAZDÁLKODÁS LEHETŐSÉGEI

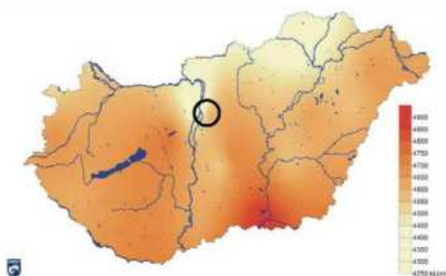
Az energiatermelésre alkalmas megújuló energiaforrások hasznosítása nem újszerű, csak időközben háttérbe szorult. Újra előtérbe kerülését a hagyományos energiahordozók hasznosításának környezetszennyező hatása indította el és az a felismerés, hogy a megújuló energiahordozók különösebb ráfordítási igény nélkül rendelkezésre állnak, használatuk nem okoz halmozódó káros hatásokat, környezeti terhelést. Ezekkel az adottságokkal a fenntartható fejlődés lehetőségét szolgálják.

A hazánkban is elérhető megújuló energiaforrás a szélenergia, a napenergia, a vízenergia, a biomassza-biogáz és a geotermikus energia. Ezek előfordulása az ország területén nem egyenletes és általános, befolyásolják a földrajzi elhelyezkedés, a topográfiai és a légköri viszonyok, valamint a felszín alatti geológiai adottságok. A Repülőtér területén valós energiatermelésre csak a napenergia hasznosítható, a többi legfeljebb egyéni reklám célú hasznosításra alkalmas.

## Napenergia

A meteorológiai és topográfiai viszonyok alapján rendelkezésre álló napenergia napkollektorok segítségével termikus célú energiaellátásra, elsődlegesen használati melegvíz termelésre, kisebb mértékben fűtésre alkalmas. A továbbfejlesztéssel kialakított naperőmű panelek (fotovoltaikus panelek) közvetlen villamosenergia előállítására alkalmasak.

A hasznosítható napenergia mértékét befolyásolják a földrajzi és meteorológiai adottságok, így ezek változók az ország területén. A meteorológiai adatok és mérések alapján, a szélenergia hasznosítási lehetőségéhez hasonlóan a napenergia hasznosítás lehetőségének területi vetülete is rögzíthető.



A globálisugárzás (MJ/m<sup>2</sup>) átlagos évi összege  
Magyarországon (2000-2009)

Forrás: [www.met.hu](http://www.met.hu)



Az évi átlagos napfénytartam (óra)  
Magyarországon az 1971-2000 közötti időszak alapján

Forrás: [www.met.hu](http://www.met.hu)

A térképek jelzik, hogy Magyarország mely térségeiben lehet hatékonyabban hasznosítani a nap energiáját. A Repülőtér területén 1800-1900 a maximálisan hasznosítható éves napos órák száma, amely bár elmarad az ország naposabb területein hasznosítható napos órák számától, hasznosíthatóságát mégis célszerű igénybe venni. Hasznosítás lehetősége napkollektorokkal termikus célú energiaellátásra, naperőművel villamosenergia termelésre biztosított.

Az újabb építésű épületeknél már a napenergiát hasznosító napkollektorok, naperőmű panelek alkalmazása általánosan megjelenik. Ezt a folyamatot erősíti a 7/2006 TNM rendelet, amely az épületek maximális energiaigényéhez viszonyítva komoly megújuló energiahányad rendelkezésre állásának igazolását írja elő.

#### 1.12.4. ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS

##### 1.12.4.1. VEZETÉKES ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS

A Repülőtér területe – ahogy ezt többször rögzítettük – két kerület és két agglomerációs település területén fekszik. A főváros területén a vezetékes távközlési ellátást elsődlegesen jelenleg a Magyar Telekom Nyrt. biztosítja. A Budapesti szekunderközpontoz tartozó Budapest primer központ a kerület vezetékes távközlési hálózatának bázisa. A főváros teljes közigazgatási területe 1-es körzetszámon csatlakozik az országos, illetve nemzetközi távhívó hálózathoz. Vecsés és Ecser vezetékes távközlési szolgáltatója a UPC Magyarország Kft., amely szintén a Budapesti szekunderközpontoz tartozó 35-ös körzetszámú Monor primer központ Vecsés és Ecser vezetékes távközlési hálózatának bázisa. Vecsés és Ecser 29-es körzetszámon csatlakozik az országos, illetve nemzetközi távhívó hálózathoz.

A piaci verseny további több szolgáltató számára is ad szolgáltatási lehetőséget, amelyek jellemzően vagy a kiépített hálózaton keresztül szolgáltatnak, vagy saját hálózat létesítésével tudják a szolgáltatást teljesíteni.

A Repülőtér vezetékes távközlési szolgáltatást alanyi jogon veszi igénybe és a szolgáltatók között szabadon választhat.

##### 1.12.4.2. VEZETÉK NÉLKÜLI ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS

A távközlési ellátottságot tovább növeli a vezeték nélküli mobiltelefonok használata. Ennek területi korlátja nincs. Valamennyi vezeték nélküli táv- (Magyar Telekom, Telenor, Vodafone) szolgáltató megfelelő vételi lehetőséget tud biztosítani. A jó vételi lehetőséget a területen belül elhelyezett antennák biztosítják.

A Repülőtér mikrohullámú kapcsolatokat is fenntart, amely magassági korlátozást okoz.





JELMAGYARÁZAT

- Meglévő  
Közművek
- Ivóvíz vezetékek
  - Tűzcsap
  - Repülőtéri kutak 10 méteres védőtávolsággal
  - Egyedi kutak 10 méteres védőtávolsággal
  - Víznyelők
  - Talajvíz kút
  - Vízáró
  - Vécés II. víznyelők hidrológiai "B" védőtávolság terület (új adatszolgáltatás)
  - Országos vízminőségvédelmi övezet
  - Békvíz által veszélyeztetett terület
  - Békvíz által mérsékelt veszélyeztetett terület
- Korábbi adatszolgáltatás
- B hidrológiai védőterület
  - B rétegtani hidrológiai védőterület felszíni vetülete

Közmű szakági tervező



KÉSZ Közmű és  
Energetikai Tervező Kft.  
1016 Budapest, Naphegy u. 26

Tervfázis

Megalapozó vizsgálat

Projekt neve

Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének és Rendezési Szabályzatának  
módosítása Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén

Fejezet szám

1.7

Fejezet neve

Közművek

Dátum

21. Március 2019.

Rajz szám

1

Rajz név

Vízellátás

Méretarány

1:11000

Tervezők

Herczyk Eszter  
Szolóczi Bálint  
Bíró Előd  
Tóth Domonkos  
Tóth Gábor  
Ziman Gergely

Szakági vezető tervező

Bíró Attila  
Hanczár Zsoltné

Ügyvezető

Hanczár Zsolt





JELMAGYARÁZAT

- Megelőző  
Közművek
- Gravitációs szennyvíz csatorna
  - Nyomott rendszerű szennyvíz csatorna
  - Átemelő
  - Csapadék csatorna főgyűjtő



Közmű szakági tervező



KÉSZ Közmű és  
Energetikai Tervező Kft.  
1016 Budapest, Naphegy u. 26

Tervfázis

Megalapozó vizsgálat

Projekt neve

Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének és Rendezési Szabályzatának  
módosítása Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén

Fejezet szám

1.7

Fejezet neve

Közművek

Dátum

21. Március 2019.

Rajz szám

2

Rajz név

Csatornázás

Méretarány

1:11000

Tervezők

Tóth Árpád  
Órdög-Beke Ágnes  
Csima-Takács Judit  
Hanczár Gábor

Herczyk Eszter

Szolóczi Bálint  
Bíró Előd  
Tóth Domonkos  
Tóth Gábor  
Ziman Gergely

Szakági vezető tervező

Bíró Attila  
Mű: 01-2450-1  
Tűz: TCE-1, TCE-2

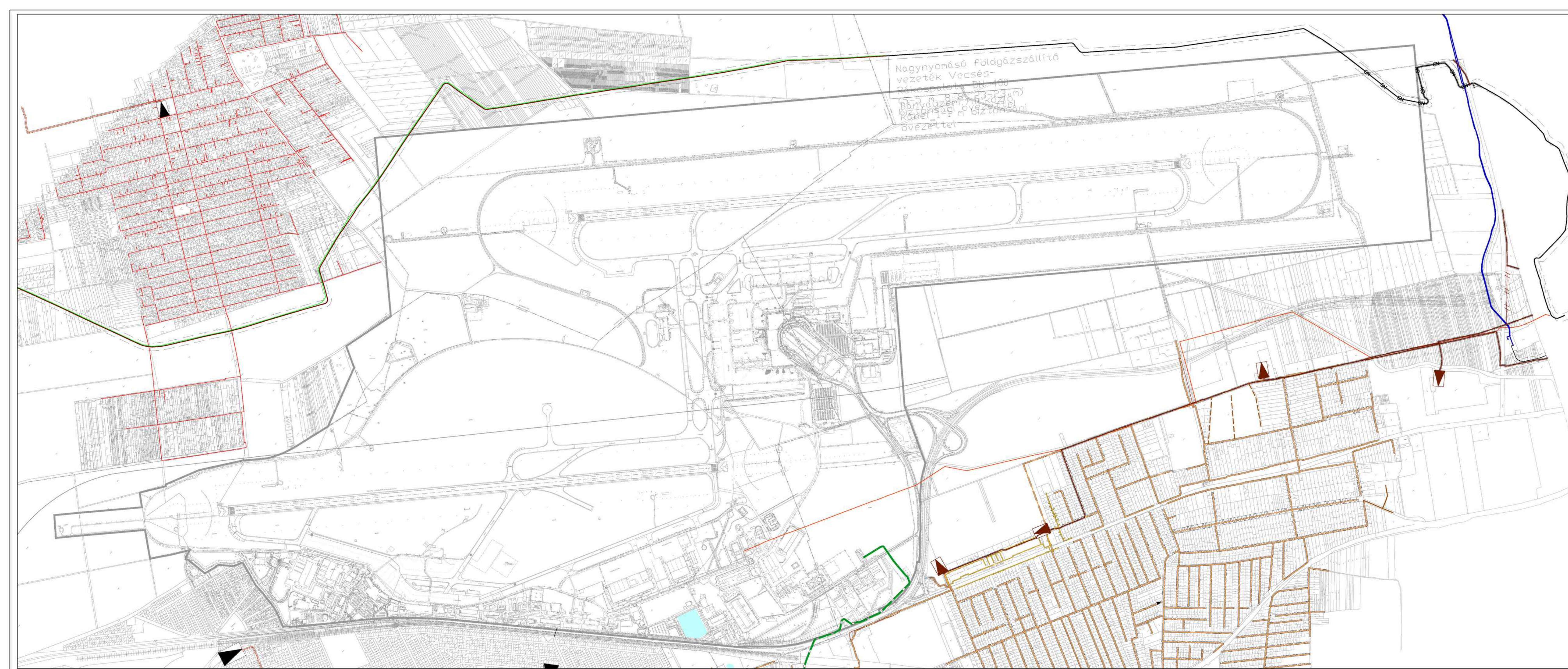
Hanczár Zsoltné

Mű: 01-2418  
Tűz: TCE-1, TCE-2

Ügyvezető

Hanczár Zsolt





| JELMAGYARÁZAT                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px;"></div> | <p>Meglévő<br/>Közművek</p> <p>Nyomáscsökkentő</p> <p>Nagyközépnomású gázvezeték</p> <p>Középnomású gázvezeték</p> <p>Növelt kisnyomású gázvezeték</p> <p>Nagynyomású gázvezeték</p> <p>Ferrihegy termékvizezték</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |
| <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin-bottom: 10px; position: relative;"> <div style="position: absolute; top: 0; left: 0; right: 0; height: 10px; background: linear-gradient(to right, yellow, orange, red);"></div> </div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                      | <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%; position: relative;"> <div style="position: absolute; top: 0; left: 0; right: 0; height: 10px; background: linear-gradient(to right, yellow, orange, red);"></div> </div>                                                                                                                                               |  |
| Közmű szakági tervező                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                      | Tervfázis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |
| <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin-bottom: 10px; position: relative;"> <div style="position: absolute; top: 0; left: 0; right: 0; height: 10px; background: linear-gradient(to right, yellow, orange, red);"></div> </div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                      | <b>KÉSZ Közmű és Energetikai Tervező Kft.</b><br>1016 Budapest, Naphegy u. 26                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                      | <b>Megalapozó vizsgálat</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |  |
| Projekt neve                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |
| <b>Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének és Rendezési Szabályzatának módosítása Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |
| Fejezet szám                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Fejezet neve                                                                                                                                                                                                         | Dátum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |
| <b>1.7</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <b>Közművek</b>                                                                                                                                                                                                      | <b>21. Március 2019.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |  |
| Rajz szám                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Rajz név                                                                                                                                                                                                             | Méretarány                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |
| <b>4</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <b>Gázellátás</b>                                                                                                                                                                                                    | <b>1:11000</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |
| <b>Tervezők</b><br>Herczik Eszter<br>Szolóczi Bálint<br>Biró Előd<br>Tóth Domonkos<br>Tóth Gábor<br>Ziman Gergely                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                      | <b>Szakági vezető tervező</b><br><div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">             Biró Attila<br/> <small>MR: 01-2430,<br/>Tvk: 1627, 1647</small><br/> </div> <div style="text-align: center;">             Hanczár Zsoltné<br/> <small>MR: 01-2418,<br/>Tvk: 1627, 1647</small><br/> </div> </div> |  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                      | <b>Ügyvezető</b><br><br><b>Hanczár Zsolt</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  |





**JELMAGYARÁZAT**

Meglelő  
Közművek

Középfeszültségű légvezeték

Középfeszültségű földkábel

Transzformátor

|                                                                                                                                           |  |                                                                                                  |  |                      |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--|----------------------|--|
| Közmű szakági tervező                                                                                                                     |  | KÉSZ Közmű és Energetikai Tervező Kft.<br>1016 Budapest, Naphegy u. 26                           |  | Tervfázis            |  |
|                                                                                                                                           |  |                                                                                                  |  | Megalapozó vizsgálat |  |
| Projekt neve                                                                                                                              |  |                                                                                                  |  |                      |  |
| Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének és Rendezési Szabályzatának módosítása Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén |  |                                                                                                  |  |                      |  |
| Fejezet szám                                                                                                                              |  | Fejezet neve                                                                                     |  | Dátum                |  |
| 1.7                                                                                                                                       |  | Közművek                                                                                         |  | 21. Március 2019.    |  |
| Rajz szám                                                                                                                                 |  | Rajz név                                                                                         |  | Méretarány           |  |
| 3                                                                                                                                         |  | Villamosenergia ellátás                                                                          |  | 1:11000              |  |
| Tervezők                                                                                                                                  |  | Szakági vezető tervező                                                                           |  | Ügyvezető            |  |
| Tóth Árpád<br>Órdög-Beke Ágnes<br>Csima-Takács Judit<br>Hanczár Gábor                                                                     |  | Bíró Attila<br>Mű: 01-24/01<br>TNY: TGY, TGY<br>Hanczár Zsoltné<br>Mű: 01-24/01<br>TNY: TGY, TGY |  | Hanczár Zsolt        |  |





- JELMAGYARÁZAT**
- Meglévő  
közlekedés
- Telekom antenna
  - Vodafone antenna
  - Telenor antenna



**KÉSZ Közmu és  
Energetikai Tervezo Kft.**  
1016 Budapest, Naphegy u. 26

Tervfázis

**Megalapozó vizsgálat**

Projekt neve

**Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének és Rendezési Szabályzatának  
módosítása Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén**

Fejezet szám

**1.7**

Fejezet neve

**Közművek**

Dátum

**21. Március 2019.**

Rajz szám

**5**

Rajz név

**Elektronikus hírközlés**

Méretarány

**1:11000**

Tervezők

Tóth Árpád  
Órdög-Beke Ágnes  
Csima-Takács Judit  
Hanczár Gábor

Szakági vezető tervező

Bíró Attila

Mű: 01-2405  
Típus: Terv, Terv

Hanczár Zsoltné

Mű: 01-2418  
Típus: Terv, Terv

Ügyvezető

Hanczár Zsolt



### 1.13. KÖRNYEZETVÉDELEM

A BA Zrt. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetvédelmi működési engedélyét 2007-ben szerezte meg, amelynek felülvizsgálata a 12/1996 (VII.4.) KTM rendelet előírásai alapján 2013-ban történt meg az ERM Hungária Kft által. A készülő szabályozási terv környezetvédelmi szakági munkarésze – többek között – erre a dokumentumra, mint forrásmunkára támaszkodva íródott, az azóta eltelt időszak frissebb környezeti adataival kiegészítve.

#### 1.13.1. TALAJÁLLAPOT

Évmilliókkal ezelőtt az Ős-Duna kavicsos, homokos hordalékkúpján képződött itt a talaj, amely a középső- és felső triász korban kialakult sekélytengeri karbonátos mészkő és dolomit alapkőzetre települt rá. A medence fekéje mindenhol alsó-pannóniai agyagösszlet. Az pleisztocén eleji hordalékkúpok felszínét utólagos kéregmozgások darabolták fel. A hordalékkúp felszíne a Pesti síkon É-ről D-re lejt. A homokos kavics, kavicsos homok minőségű terasz felszíntől számított teljes vastagsága 5-20 m között. A szemcsés üledék helyenként agyagos, homoklisztes betelepüléseket is tartalmaz. A hordalékkúp anyagából a szél futóhomokot fúj ki, amit a különböző korú terasz-sorok felszínén a vastag kavics takaróra halmozott. Helyenként a homokhoz lösz is keveredik – pl. Ferihegy egykori dombhátának környékén. A domborzat 124 és 158 mBf között mozog. A legfiatalabb üledékek általában pleisztocén homokból, homokos löszből állnak. A holocén 1 méter vastagságú meszes, humuszos feltalaj és agyagos-homokos üledékek képviselik, több helyen 1-5 méter vastag antropogén feltöltéssel takarva.

A Repülőtér területén jellemzők a felszínen a talajosodott rétegek, amelyek alatt finomabb szemcsefrakciójú iszap, homokliszt, homokrétegek helyezkednek el. A Repülőtérre nagyon jellemző a homokos kavics, kavicsos homok réteg a felszín alatt 6-26 méter mélységben, ami Kelet felé haladva vékonyodik (a keleti területen a kavicsos rétegek vastagsága csekélyebb, mintegy 5-10 méter közötti). Az egész rétegsorra jellemző a folyami (ártéri) üledékek jelenléte. A felszíni üledékes takaró alatti pleisztocén kavicsos összlet nagy vízmennyiséget tárol, de összefüggő vízzáró agyagréteg az idősebb pleisztocén és pannon porózus rétegeket nem védi, a vízzáró réteg hiánya miatt a terület nyugati része a talajvíz szennyeződéseire érzékeny.

A Repülőtér területén a 80-as évek végéig egy kavicsbánya üzemelt (Orgoványi bányagödör néven), melyből a Repülőtér fejlesztéséhez szükséges kavicsanyagot bányászták ki építőanyag céljából. Ebből a kitermelt anyagból épült többek között a 2-es futópálya. A volt bányaterület két helyrajzi számon található: hrsz 156743 és hrsz 156744. A mintegy 7 hektáros terület a XVIII. kerület XVII. kerülettel határos részén, a BLFNR ÉNy-i sarkában található. A terület körbe van kerítve, és bár helyrajzilag kapcsolódik a Repülőtérhez, a Repülőtér és a volt kavicsbánya területe között biztonsági okokból kerítés húzódik. Az Orgovány területe a kavicsbányászt megelőzően gyakorlatilag sík terület volt. A kavicsbányászat során 2 különálló gödört mélyítettek; az ásványvagyon kitermelése 8-12 méteres mélységig történt meg. Az illetékes Szolnoki Bányakapitányság 2000-ben az 5999/2000. sz. határozatával törölte a területet a nyilvántartásából.



Az Orgoványi kavicsbánya területének újrahasznosítását a Fővárosi Kerületek Földhivatala a 10307/1989. számú határozatában erdőművelési céllal hagyta jóvá. A rekultiváció 2011-ben fejeződött be teljesen, amelyet az illetékes környezetvédelmi igazgatóság KTVF:3089-2/2012 számon fogadott el. A jelenlegi szerkezeti tervmódosítás a kavicsbánya területét nem érinti.

### 1.13.2. A FELSZÍNI ÉS A FELSZÍN ALATTI VIZEK HELYZETE

A Repülőtérhez legközelebbi felszíni vízfolyás a Gyáli- (1-es) csatorna, mintegy 2,5 km távolságban délre, ill. a Gyáli-csatornába torkolló Maglódi- (17-es) csatorna, mely a terület keleti határában folyik. A 2-es Terminál környezetében ezek az időszakos vízfolyásként csapadékvíz (belvíz) elvezető csatornák a Repülőtér keleti felének csapadékvíz befogadói. A távoli környék legjelentősebb vízfolyása a Duna és a bele torkolló Rákos-patak, amelynek a közeli Merzse-mocsár egy lefűződött mellékvízfolyása volt. A Duna és a Repülőtér között elhelyezkedő területen a talajvíz helyzetét és ingadozásának mértékét – a nagy távolságból adódóan – döntően a csapadék befolyásolja, a Duna befolyásoló szerepe a távolság függvényében egyre csökkenő mértékű. Mivel a talajvíz a Repülőtér Ny-i részében jelentős mélységben található, így a talajvíz áramlásában elsődlegesen nem a környék kisebb befogadói a meghatározóak, hanem a domborzat, a Duna, illetve a korábbi Duna-medrek elhelyezkedése.

A fő vízadó a felső-Pannon és a felső-Pleisztocén homokos kavicsréteg. A talajvíz helyzete a vízzáró fekvő és a porózus képződmények települési viszonyaiból adódóan igen változatos, jellemzően 10-20 m mélység között változik. A Repülőtér környezetének fúrásos kutatásai, valamint a telephelyen létesített figyelő kutak adatai alapján, a szűkebb területen a talajvíz átlagos mélysége a 2-es Termináltól keletre 2-5 m mélységben, attól nyugatra pedig – hirtelen letöréssel – a 10 métert is meghaladó, akár 25 méter alatti mélységben található. Ennek földtani okai vannak: keletebbre a kavicssterazon vastagabb fiatalabb fedőüledékek (felső pleisztocén infúziós lösz, futóhomok) települnek, melyek kisebb vízáteresztő képességű betelepülések, s ezek magasabb térszínen képesek tárolni a talajvizet (kvázi „függővízként”), akár nagy kiterjedésű, lepelszerű testekben is. A Ny-i területeken nincsenek fedőüledékek, így a kavicssteraszban tárolt talajvíz mélyebb helyzetű (>10 m mélységű). A nyugati területen a talajvíz a 20 méternél mélyebben elhelyezkedő szabad víztükrű – vízzáró réteg nélküli –rétegvíznek minősül. A keleti területen a kavicsos rétegek alatti finom szemcsefrakciójú rétegek gyakorlatilag vízzáró réteget képeznek alacsony mélységben. A Bányató környékén a talajvíz 13-14 m mélységben található. A korábban készített talajmechanikai szakvélemény alapján a tó alatt homokos kavics van jelen.

A talajvíz a terület nyugati részén átlagosan 14-17 méter mélységben található, melyet – a fentiek alapján – egy esetleges (vizes alapú) szennyezés akár 20 napon belül is elérhet, de legenyhébb esetben is 10 éven belül elér. A keleti területeken – 5 méteres talajvízmélységgel és ottani vertikális értékekkel számolva – ugyanilyen paraméterű potenciális szennyezés 2-6 hónap alatt juthat le. Mindezek alapján állítható, hogy a területet átlagosan vizsgálva a talajvíz a felszínről eredő esetleges szennyezésekkel szemben nincs védettségben (bár lokálisan a nyugati és a keleti oldalon jelentős eltérések lehetségesek). Egy potenciális szennyezés viszonylag gyorsan lejut a talajvízig, és abban, mint szállító közegben rövid idő alatt akár nagy távolságot tehet meg (ahogy ez történt korábban az I.

sz. Üzemanyagbázisnál feltárt kerozinszennyezés esetében: a szennyezés a forrásterülettől több száz méteres távolságban is megtalálható volt). Horizontálisan a talajvíz áramlási sebessége 2-300 m alatti (0,5 m talajvízszint- eséssel számolva a Repülőtér nyugati területein 1 és 100 m/év között változik, a keleti részeken  $5 \times 10^{-4}$  m/év nagyságrendű. A talajvíz regionális áramlási iránya D-DK-i. Áramlása a Repülőtéren az egyidejű vízszintmérések tanúsága szerint délies irányú, ami a repülőtéri terület keleti felén délnyugatot, azaz Rákoshegy irányából való vízáramlást, míg a telep nyugati felén délkeletet jelent. A talajvízszint változás viszonylag kicsi, így az áramlás gradiense is alacsony, azonban a laza szerkezetben az esetlegesen meglévő szennyezések migrációs képessége viszonylag nagy. A talajvízáramlás D-i iránya alapján vízszennyezés a szomszédos szántók, illetve Rákoshegy, Ecser felől érkezik a Repülőtér területére, a Repülőtér területéről pedig a XVIII. kerület és Vecsés területe a potenciálisan veszélyeztetett terület.

A Repülőtér vízigényét (beleértve a tűzoltóbázis vízigényét és a technológiai vízszükségletet is) a városi közműhálózattól függetlenül, a Repülőtér területén létesített rétegvíz csapoló 13 db mélyfúrású vízkivételi kúttal biztosítják, amelyek 65-200 m közötti mélységből származó rétegvíz termelnek. A 13 kút két egymástól függetlenül is működni képes két vízműre van rákötve. A régi vízmű az 1, 2, 3, 5, 6, 7 sz. kutakat (6 db kút), az új vízmű pedig a K kútcsoport 6 db kútját üzemelteti. Ezeken felül külön kúttal rendelkezik a már nem működő kertészet (8. sz. kút), a radar állomások (9. sz. kút, monitoring kút) és a Felhőbázis (10. sz. kút). Éves szinten a kutakból átlagosan 260 ezer  $m^3$  vizet termelnek ki (2012-ben az elfogadott engedélyezett vízkitermelést a környezetvédelmi felügyelőség 324.000  $m^3$ /év – 900 $m^3$ /nap értékben határozta meg a KTVF:23153-7/2012 számon hozott határozatában. 1992-ben a kitermelt vízkontingens engedélyezett mértéke 594.000  $m^3$ /év volt.) A gazdasági célú ivóvíz használat ebből jelenleg - a BA Zrt. becslései szerint - 85%, míg az egyéb gazdasági célú vízhasználat 15%.

A vízműkutak mellett a területen korábban több csoportban létesített talajvíz monitoring kút is található. A BA Zrt. kezelésében lévő egykori bánya olajszennyezéseinek feltérképezésére a veszélyes hulladéklerakó környezetében 4 db monitoring kút létesült 2000-ben, amelyet a KDV VÍZIG 68.351/1998. sz. határozatában rendelt el, majd a H.44.931/2000 sz. határozatában adott rá vízjogi létesítési engedélyt. Ezt 2011-ben 18 további megfigyelőkút létesítése követte.

Az I. sz. üzemanyagbázis és a szomszédos Szemeretelep területén 1994-2000 között az Elgoscár International Kft. kerozinszennyezés kármentesítést végzett. A kármentesítésre kötelezett a MALÉV Rt. volt. Az üzemanyagbázis területén 8 db 1000  $m^3$ -es nagy kerozintartály volt, számos kisebb olajtartállyal együtt, melyeket 2007-ben elbontottak. A bontás során környezetvédelmi vizsgálatokat folytattak, melyek talajvízszennyezést tártak fel. Az itt feltárt szennyezések kármentesítése során végül az üzemanyagbázis tartályait és kiszolgáló létesítményeit (csővezetékek, fogadó állomás, stb.) 2007-ben elbontották, az I. és II. számú üzemanyag telepet összekötő NA 150 átmérőjű kerozinvezeték pedig eltömedékelve használaton kívül helyezték.

A Repülőtér területe az országos szennyeződés érzékenységi térkép alapján érzékeny kategóriába tartozik. A telephely területe felszíni szennyezéssel szemben sérülékenynek számító üzemelő vízbázis védőterületet nem érint. A vizsgált terület a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet (4) bekezdése, valamint az azt módosító 7/2005. (III. 1.) KvVM rendelet szerinti szennyeződés érzékenységi besorolása szerint „B(Bd2)” – érzékeny terület. A felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken lévő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet szerint felszíni víz állapota szempontjából érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi területen helyezkedik el.

A Repülőtérén belül a felszín alatti vizeket potenciálisan veszélyeztető, nagy körütekintést igénylő, ma is üzemelő műtárgyak és folyamatos tevékenységek a következők:

- A II. sz. üzemanyagtelep létesítményei és tevékenységei (2 db 5000 m<sup>3</sup>-es kerozintartály, SZLOP tartályok, üzemanyag fogadó, tartálykocsi töltők, jégtelenítő bázis. (A kerozin átfejtése a tartályokból a tartálykocsikba üzemanyag kutaknál történik, ahol speciális csőcsonkokat és kármentő aljzatot használnak az elfolyások megakadályozására. Az üzemanyagtelep a Repülőtérén belül külön körbekerített, illetéktelenek bejutása tilos.)
- Kerozin távvezeték (NA 159 méretű, 38,6 km hosszú föld alatti vezeték, amely a Százhalombattai Finomítóból közvetlenül szállítja a II. sz. üzemanyagtelepre a kerozint. A vezeték a MOL Zrt. felügyelete alá tartozik.)
- Az Air BP üzemanyagtelepe (3 db 150 m<sup>3</sup>-es kerozintartály, amelyek feltöltését közúton, tartálykocsikkal végzik.)
- D porta melletti üzemanyagkút (1996-ban épült, duplafalú tartályokkal, és szivárgásbiztonsági rendszerrel. 1 db 3x20 m<sup>3</sup>-es gázolaj és 1 db 20+40 m<sup>3</sup>-es földbe süllyesztett benzintartállyal rendelkezik.)
- A 203-as épület melletti üzemanyagkút (2011-ben létesült 3 db 30 m<sup>3</sup>-es dupla falú gázolaj és 1 db 10 m<sup>3</sup>-es benzin felszín feletti tartály, kiépített szivárgásbiztonsági rendszerrel)
- Tűzoltó gyakorlótér égetőgödre (1987 óta használt 10x10 m-es gödör, amelyet gyakorlatok során 6000 liter vízzel töltenek meg, és 2000 liter kerozinnal a felszínén gyakorlat céljából meggyújtanak. 3 db talajfigyelő kúttal együtt létesült, monitorozása folyamatos.)
- Járműbázisok területe (gépjárművek szervizelését végző bázisok, ahol a festéstől a karbantartásig végeznek munkákat különféle vízre veszélyes anyagok felhasználása mellett)
- Gépkocsi és buszmosók területe (gépjárművek mosását végző bázisok, ahol különféle vízre veszélyes anyagok felhasználása történik)
- Repülőgép hangárok (repülőgép javítást, festést, karbantartást végző bázisok, ahol különféle vízre veszélyes anyagok felhasználása történik)
- Üzemi veszélyes hulladékgyűjtő helyek
- Volt minibusz garázs (A 173-as létesítmény 2012 decemberétől a Repülőtér nem veszélyes hulladékainak gyűjtő, szelektáló és bálázó helye. Csurgalékvíz elvezetővel rendelkezik, amely a szennyvízhálózatba van kötve)
- Fáradt olajjal szennyezett víz átmeneti tárolója (kétmedencés, süllyesztett, fedett műtárgy 2x200 m<sup>3</sup>-es medencével, ahol olajos vizet tárolnak elszállításig. Szivárgás ellenőrzése nincs kiépítve.)



- Csapadék- és szennyvíz elvezető csatornák, műtárgyak (rendszeres ellenőrzésük megoldott, esetleges hibájuk, szivárgásuk a felszín alatti közeg szennyeződését okozhatják)
- Tüzipíz tárolás miatt megőrzött egykori bányató a D porta mellett (vízutánpótlását az I-es Terminál beton felületeiről összegyűlt felszíni csapadékvíz szolgáltatja, nincs mesterséges szigeteléssel ellátva, a vizét a kolmatált, eliszaposodott hordalék tartja helyben. Vize nitrit és ammónium koncentrációkat mutat.
- Akkubázis (akkumulátorok karbantartását, töltését, selejtezését, értékesítését végző üzemegység. A korábbi akkumulátor folyadékközömbösítés, a formázás, és javítás felszámolásával megszűnt.)
- Futópályák jégtelenítése (A futópályák jégtelenítését karbamiddal oldják meg, ami gyakorlatilag nitrogén műtrágyának tekinthető. A granulátum alakban tárolt anyag a tárolás és töltés következtében nem szennyezi a környezetet, mivel betonozott felület fölött álló silókban tárolják, így esetleges kiömlés azonnal feltakarítható. A silók feltöltése zsákokból történik. A jégtelenítést végző járművekbe a kitarazás a silókból történik. A jégmentesített futópályákon és utakon maradó karbamid csapadék hatására a csapadékvíz-elvezető hálózatba, majd azon keresztül – előkezelést követően – a Gyáli csatornába kerül.)

A talajvíz szennyeződés átfogó hatásági mintavételezési vizsgálatára utoljára 2008-ban került sor a figyelő kutakból származó minták segítségével, illetve 1 db 12 m mély fúrással. A laboratóriumi vizsgálatok szennyeződést sem a talajban, sem a talajvízben nem tártak fel a fenti működő (talajvízre veszélyes) üzemegységek területén.

A Repülőtéren keletkező szennyvizek nagy része szociális eredetű, a repülőtéri épületek, illetve a repülőgépek szaniter berendezéseiből származik, a közüzemi csatornarendszerbe kerülést megelőzően a Repülőtér területén külön tisztítást nem igényel. Azon létesítmények (konyha és catering technológia), melyek technológiai szennyvizet bocsátanak ki, helyi előkezelő - zsírolajleválasztó - műtárgyakkal vannak ellátva. A repülőgépek mosásából, a műhelyekből és egyéb technológiai folyamatokból származó technológiai szennyvizek előtisztításra kerülnek, ameddig minőségük a közüzemi csatornarendszerbe való bocsátást lehetővé nem teszi.

A Repülőtéren elválasztott rendszerű csatornázás került kiépítésre. A csapadékvíz (esővíz) az 1-es Terminálkörnyezetéből gravitációs csatornán a repülőtéri bányatóba, onnan nyomott vezetéken (vízszintszabályzás) a 2-es Terminálnál működő gravitációs vízvezető rendszerébe kerül átemelésre. A csapadékvíz innen gravitációs csatornán a 171. számú, illetve a 17. számú csatornába kerül bevezetésre. A 17. számú csatorna a Maglódi-csatornába torkollik, melynek a Gyáli-patak a befogadója.

A Repülőtér területén a jégtelenítésből származó folyadék egy része a csapadékvíz által a csapadékvíz elvezető rendszerbe kerül. Téli időjárási viszonyok alatt a repülőgépek jégtelenítése elengedhetetlen, hiszen a repülőgép különböző alkatrészein lerakódó jégréteg veszélyezteti a repülés biztonságát. A légi járművek jégtelenítéséből származó folyadékok nagymértékben csökkenthetik az oldott oxigén koncentrációját a vízben, mivel magas a biokémiai és a kémiai oxigénigényük. Ez azt jelenti, hogy a jégtelenítő anyagok vízben történő biológiai vagy kémiai bomlása során az oxigén reakcióba lép a

szerves vegyületekkel, és távozik ezekkel a vízből. Ennek következtében a bekerülő jégtelenítő anyag az ott élő szervezetek pusztulását okozhatja. Az élő vizek - a Gyáli patak és további befogadóinak - védelme érdekében a Budapest Airport egy TOC (összes szerves széntartalom) monitorozó állomást üzemeltet, ami a beérkező csapadékvíz TOC koncentrációja szerinti vízkormányzást végez. A határérték feletti koncentráció esetén a készülék a szennyezett vizet a Repülőtér szennyvízhálózatába tereli, ezzel megvédve a természetes vizek élővilágát.

Az önellenőrzés, azaz a kibocsátott szennyvíz meghatározott komponenseinek vizsgálata évente hat alkalommal történik. A vizsgálati eredmények alapján elmondható, hogy a kibocsátott szennyvizek minősége megfelel a vonatkozó jogszabályokban előírt határértékeknek.

### 1.13.3. A LEVEGŐTISZTASÁG VÉDELME

A Repülőtér üzemeltetése több, különböző forrásból származó levegőterheléssel jár. Az Európai Unió irányelvei, a nemzeti szintű szabályozások és az önként vállalt környezetvédelmi célok miatt a Budapest Airport Zrt. 2012. június végéig két háttérszennyezettség-mérő állomást üzemeltetett a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén. A két állomásból egyet (BAIR2.) a Repülőtér üzemeltető gazdaságilag nehéz helyzetbe kerülése következtében be kellett zárni. Az első állomás 2007 szeptemberében került kihelyezésre a 2-es Terminál teraszán (BAIR1.), a második 2008 szeptemberében az irányítótorny közelében (BAIR2.) és 2012 júniusáig működött. A monitor rendszer üzemeltetésével a BA Zrt. célja a szennyező anyagok fajtáinak és koncentrációjának megismerése, a szennyezettség területi megoszlásának felderítése, a szennyezettség időbeni alakulásának és irányzatának megismerése és tudományos kutatás végzése (pl. egészségügyi, biológiai, gazdasági hatások felderítése, meteorológiai, földrajzi összefüggések kimutatása).

A repülőtéri levegőmonitor állomások (BAIR1. és BAIR2.) és a XVIII. kerületben a Gilice téren az Országos Meteorológiai Szolgálat Marcell György Főobszervatórium területén működő Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat mérőpontja (BP1.) között rendszeres összehasonlító elemzések születtek.

A BAIR1. számú állomás a 2A Terminál tetőteraszán, néhány méterrel a földfelszín fölött helyezkedik el. A mért komponensek: CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, O<sub>3</sub>, szénhidrogének, PM<sub>10</sub>.

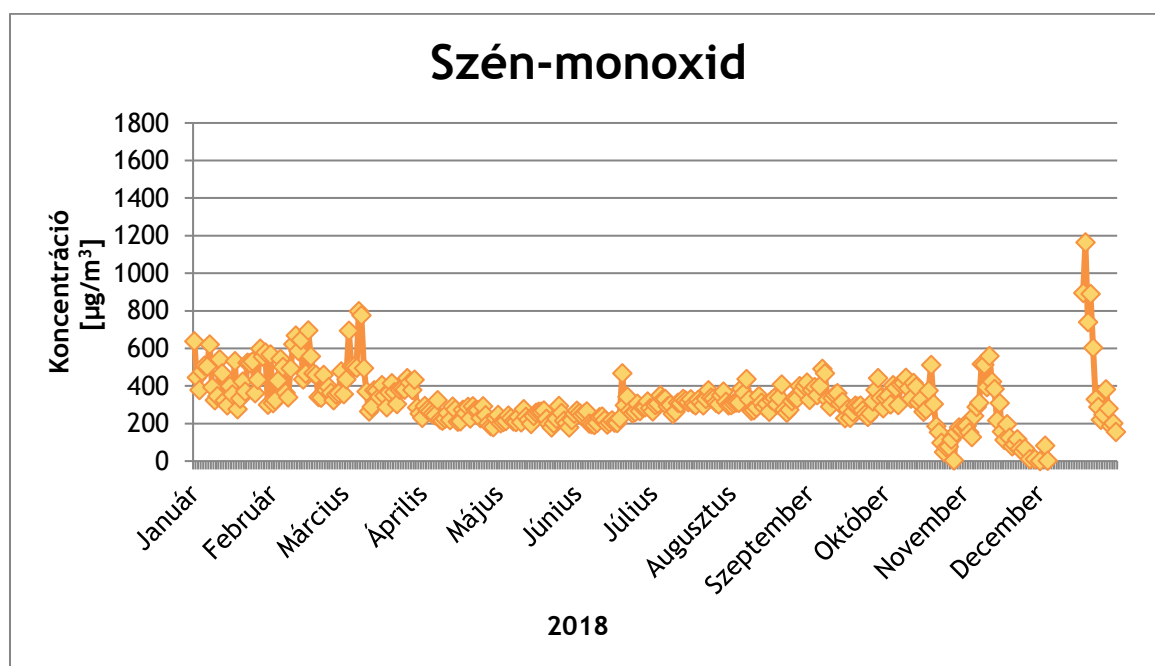
A BAIR2. számú állomás a 99-es tűzoltó-mentőbázis közelében helyezkedett el, a mért komponensei az NO<sub>x</sub> és a CO voltak.



A repülőtéri levegőminőség mérő állomások és az OLM BP1 mérőpontjának helye

A Repülőtér, illetve annak környékén keletkező légszennyezőanyag kibocsátások számos különböző forrásból származhatnak. Ezek között vannak Repülőtér belüliek, mint például a kazánokból, a Repülőtér tartózkodó repülőgépek hajtóműveiből és a repülőtéri közúti gépjárművekből származó kibocsátások, és vannak Repülőtér kívüliek, amelyek azonban kapcsolódnak a Repülőtér üzemeléséhez, mint például a repülőtéri alkalmazottak, utasok és beszállítók által használt gépjárművek kibocsátásai. Emellett vannak olyan kibocsátások is, amelyek nem kapcsolódnak szorosan a Repülőtérhez, ám mégis hozzájárulnak a légszennyezéshez, hiszen annak környezetében találhatók. Ilyenek a környékbeli utakon közlekedő gépjárművekből, a környékbeli ipari létesítmények és lakóházak kéményeiből származó kibocsátások, illetve a főváros felől az uralkodó szélirány által szállított levegő diffúz hatásai, háttér szennyezései is megjelennek.

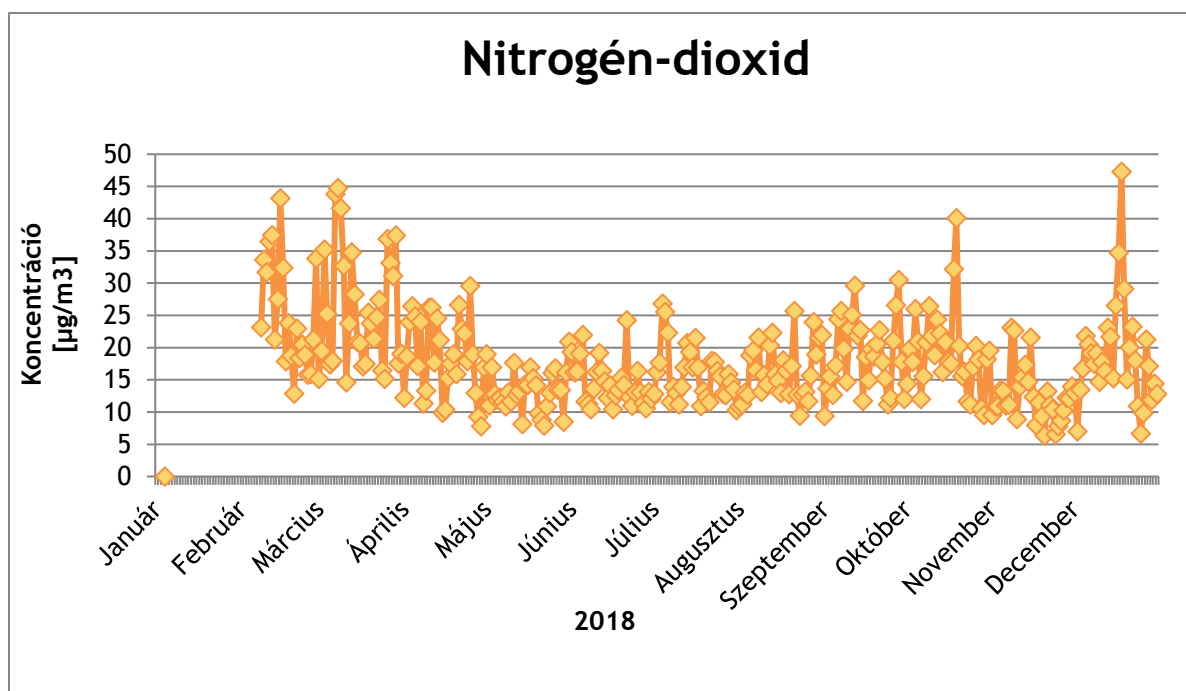
A Repülőtérrel szembe fordított légszennyezés (szennyezőanyag kibocsátás) két fő tényezőtől, a mozgó pontforrások, valamint a helyhez kötött légszennyező pontforrások által kibocsátott szennyezésből tevődik össze. Mozgó pontforrások a repülőgépek, illetve a Repülőtér belüli és közvetlen szomszédságában megjelenő forgalomban résztvevő járművek, például a repülőtéri földi kiszolgálás által használt járművek. A helyhez kötött pontforrások a Repülőtér üzemeltetéséből származó légszennyező pontforrások, például a hőtermelés folyamatából eredő kibocsátás.



A CO koncentráció alakulása BAIR1 mérőállomáson 2018 évben

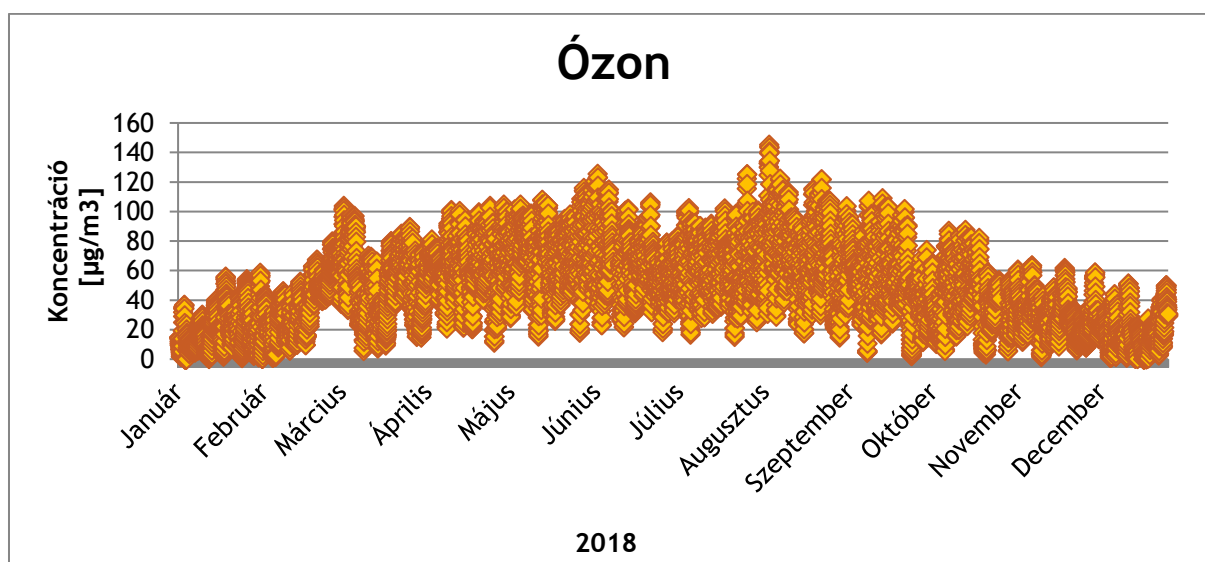
A szén-monoxid főként tökéletes égés következtében keletkező mérgező gáz, a 24 órás koncentrációjának egészségügyi határértéke  $5000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , ennek töredéke (az éves átlag  $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$  körüli – kiváló értéket mutat) az átlagos mért érték a Repülőtér területén. A 24 órás gyakoriságban a koncentráció soha nem lépi túl a napi határértéket, sőt a közelében sem jár. Szembetűnő a fűtési szezonban megugró, februárban akár  $1200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  értékig felkúszó mért érték, ami a környékbeli családi házas területek diffúz fűtési háttér szennyezésére, illetve a Repülőtér területén keletkező fűtési eredetű szennyezésre egyaránt utalhat. A BP1 mérőállomás adatai együtt mozognak a BAIR1 állomás adataival, a Repülőtér területén általában kissé alacsonyabb értékek a háttér szennyezés dominanciájára engednek következtetni, ami a Repülőtér területén már hígulni kezd.





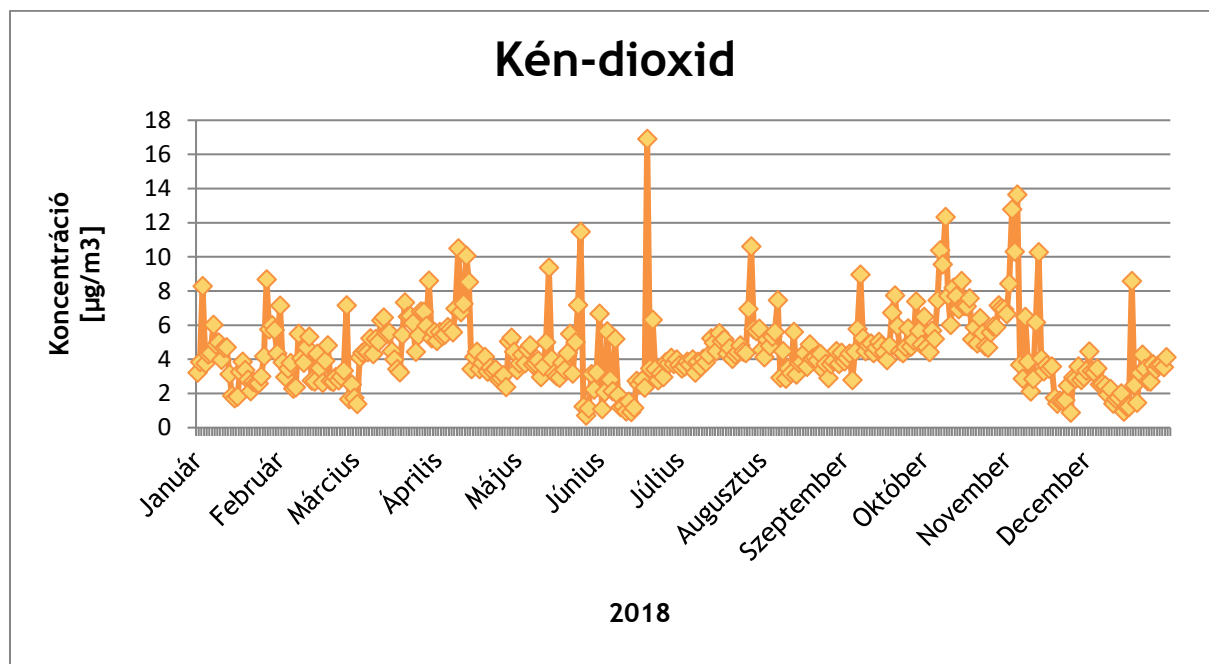
*Az NO<sub>2</sub> koncentráció alakulása a BAIR1 mérőállomáson 2018 évben*

A nitrogén oxidok (NO<sub>x</sub>) főként hőtermelő berendezések és belsőégésű motorok üzemeltetése során keletkező mérgező gázok, amelyek legjellemzőbb komponense a nitrogén-dioxid (NO<sub>2</sub>), a nitrogén-monoxid (NO) és a dinitrogén-oxid (N<sub>2</sub>O), amely erős üvegházhatású gáz, az ún. „Los Angeles-típusú szmog” legfőbb alkotóeleme. A 24 órás egészségügyi határérték 85 µg/m<sup>3</sup>. Ezt a határértéket főként a BP1 referenciaponton közelíti meg a mérés a téli fűtési szezonban, ettől a repülőtéri mérőpont sokkal kiegyenlítettebb (20 – 40 µg/m<sup>3</sup>) közötti értéket mutatnak egész évben. A magasabb téli érték a háttér fűtési eredetű diffúz szennyezésre utal, míg a konstansan jelentkező átlagérték a földi és légi járművek égéstermékeiből származhatnak.



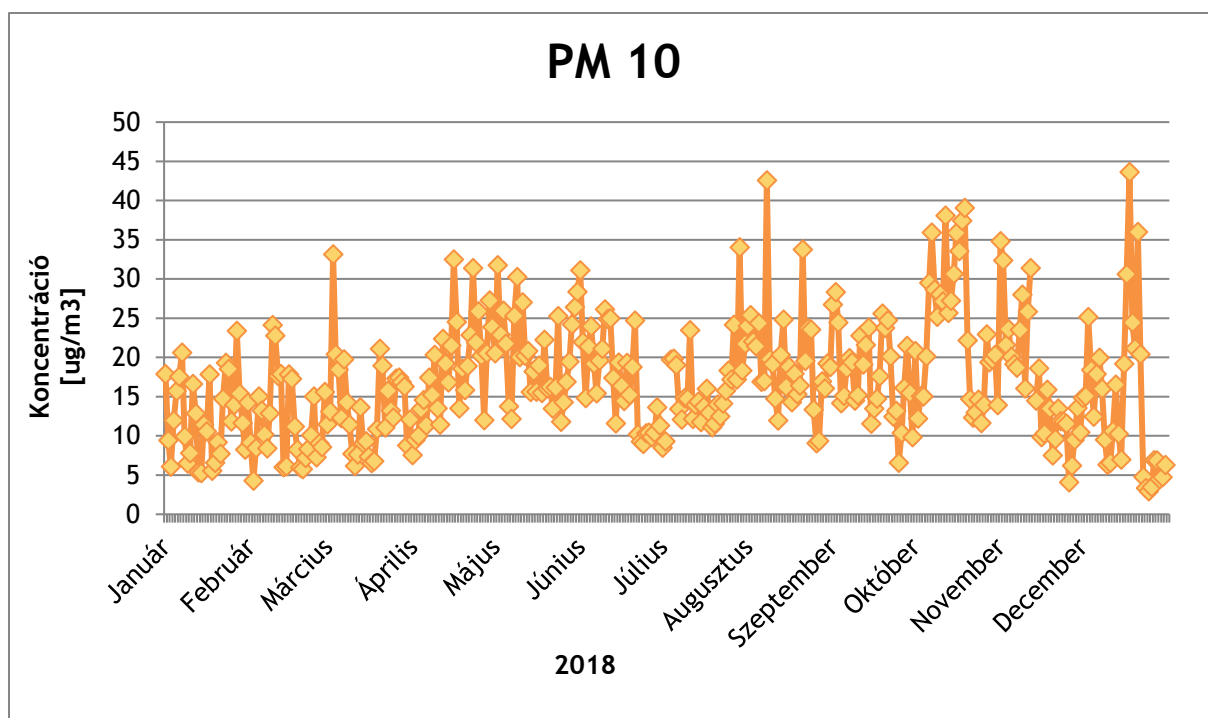
*Az O<sub>3</sub> koncentráció alakulása a BAIR1 mérőállomáson 2018 évben*

Az ózon a meleg, száraz levegő, a napsütés, a nitrogén oxidok és a szén-monoxid jelenlétének hatására keletkezik a légkör alsó rétegeiben, a „Los Angeles típusú szmog” egyik indikátora, másodlagos melléktermékei súlyosan mérgezőek és rákkeltőek. Nincs meghatározott 24 órás egészségügyi határértéke. A 2018-as méréseken jól látszik, hogy a repülőtéri üzem ózon koncentrációja a légszennyezettségi index alapján a kiváló és a jó minősítés határán van. Ez a Repülőtér napsütésnek kitett, magas albedójú területének, a felforrósodó betonfelületeknek köszönhetően alakul így, amelyek kifejezetten kedvező körülményeket teremtenek a nyári félévben a háttér  $\text{NO}_x$  és CO szennyezések jelenléte mellett a talajközeli ózonkoncentráció növekedésének.



*Az  $\text{SO}_2$  koncentráció alakulása a BAIR1 mérőállomáson 2018 évben*

A kén-dioxid ipari folyamatok melléktermékeként, főként szén és kőolajszármazékok égetése során felszabaduló mérgező gáz, amely a savas esők keletkezéséhez járult hozzá a szén korszakban és a nem eléggé finomított olajszármazékok belsőégésű motorokban történt elégetése során. Koncentrációja sokat csökkent az utóbbi évtizedekben. 24 órás egészségügyi határértéke  $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , ennek 4%-át sem éri el az éves mérések átlaga Ferihegy térségében. A repülőtéri mérőpont zömében magasabb értékeket mutat a márciustól júliusig tartó repülési főszezonban, ami arra utal, hogy a felszíni és a légi közlekedésből származó kén-dioxid, mint égéstermék jelen van a Repülőtér életében, bár a koncentrációja alacsonyan, bőven határérték alatt marad.



A PM10 koncentráció alakulása a BAIR1 mérőállomáson 2018 évben

A szálló por (PM10) olyan légköri aeroszol szennyező részecskék összessége, amelyek sokáig maradnak a levegőben és képesek a nyálkahártya és a tüdőhólyagocskák természetes szűrőjén áthatolva bejutni a véráramba. A részecskék tüzelés és belsőégésű motorok (különösen dízelüzemű motorok) égéstermékkeivel keletkező nanorészecskék, amelyeknek különösen a 10 mikronnál mérettartomány alatti méretű halmazai okoznak mérgezést, krónikus légúti és érrendszeri megbetegedéseket. 24 órás egészségügyi határértéke  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , amelyet Budapesten (különösen a novembertől márciusig terjedő időszakban) többször és tartósan „sikerül” már túlszárnyalni, a Repülőtéren azonban 2018-ban egyszer sem történt határérték-túllépés. A 2018-as mérési referencia adatokból az derül ki, hogy a háttér szennyezés mértéke általában kis mértékben (esetenként pedig jóval) magasabb a Repülőtéren mért értéknél. Ez arra enged következtetni, hogy a Repülőtér szelesebb, kitettebb területéről általában jobban kisöpri a szélmozgás a szennyezést, mint a XVIII. kerület beépített területeiről.

#### 1.13.4. ZAJ- ÉS REZGÉSTERHELÉS

A Repülőtér környezetre gyakorolt zajvédelmi szempontú vizsgálatait 2013-ban majd ezt követően a stratégiai zajtérképezést 2017-ben (2016-os légiforgalmi adatok alapján) a Vibrocomp végezte el. Jelen zajvédelmi vizsgálat főként ezeknek a dokumentumnak az adataira támaszkodik. A Repülőtér működésével összefüggésben az alábbi zajterheléseket jelentkezhettek:

- repüléssel összefüggő közlekedési források: földön, hajtóműpróbázáskor ill. levegőben végzett műveletek zajforrásai,
- ipari jellegű csarnokok, üzemanyagtöltéssel, belső mozgásokkal, légi járművek földi kiszolgálásával összefüggő források,
- parkoló területek forgalma, gépjárműves utasforgalom.



A zaj és rezgésterhelési határértékre vonatkozóan jelenleg a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet az irányadó. A repülőtéri védőövezetek tekintetében a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X. 11.) kormányrendelet, valamint a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X. 11.) KHVM-KTM együttes rendelet az irányadó.

#### 1.13.4.1. A REPÜLÉSSSEL KAPCSOLATOS ZAJ VIZSGÁLATA

A repüléssel kapcsolatos környezeti zaj kezelésére vonatkozó kötelező előírásokat a 2002/49/EK irányelv fogalmazta meg. Magyarország az irányelvet a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. Törvény módosítása a 2004. évi LXXVI. törvénnyel, környezeti zaj kezeléséről és értékeléséről szóló 280/2004 (X. 20) Kormány rendelettel, továbbá a stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól szóló 25/2004 (XII.20) KvVM rendelettel építette be a jogrendjébe.

2017-ben a Vibrocomp Kft. elkészítette a BLFNR legfrissebb stratégiai zajtérképeit a 2016-ban megvalósult repülési műveletek alapján. A számítások eredményeként zajterhelési és konfliktustérképek készültek. A zajterhelési térkép egy repülőtéri térkép, mely térképes formában bemutatja a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében az egész évre vonatkozó, repülésből adódó átlagos zajterhelést egész napra (Lden) és éjszakára (Léjjel)

A zajterhelési térképek alapján az alábbi területek érintettek a repülésből adódó zajterheléssel.

#### **Budapest, X. kerület**

A zajtérkép alapján megállapítható hogy teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt terület tartozik: Maglódi út – Jászberényi út - Fehér út – Kerepesi út - Dömsödi u. – Nagyvicce utca – Rákosvölgyi utca – Keresztúri út – Legényrózsa utca – Hárslevelű utca - Lángvirág utca - Zöld pálya utca – Jászberényi utca – Kozma utca. Izraelita temető területe.

A 60-65 dB-es zónában az Új köztemető területe található.

Az éjszakai időszakban az 50 dB-es isophon görbe az Új köztemető területét, illetve gazdasági területeket érint. Afelett nincsen zajterhelés.

#### **Budapest, XIV. kerület**

A zajtérkép alapján megállapítható hogy teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt terület tartozik: Kerepesi út – Padlizsán utca – Szerviz út – Kafka Margit utca – Boros Mátyás utca – Nagy Lajos király útja – Örs vezér tere – Ond vezér útja – Szuglói körvasút sor.

Az éjszakai időszakban az 50 dB-es isophon görbe nem éri el a kerületet.

### **Budapest, XVI. kerület**

A zajtérkép alapján megállapítható hogy teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt terület tartozik: Szolnoki út – Egyenes u. – Cziráki u. – Devecseri u. – Kerepesi út.

Az éjszakai időszakban az 50 dB-es isophon görbe nem éri el a kerületet.

### **Budapest, XVII. kerület**

A zajtérkép alapján megállapítható hogy teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt terület tartozik: Lőrinczi út Nagylegelői utca – Kertművelő utca– Arany János utca – Klapka utca – Batthyány utca – Csokonai utca – Ferihegyi utca – Felsőbabád utca.

A 60-65 dB-es zónában a következő utcák által határolt terület található: Nagy-Hangács utca – 563. utca – Orgoványi utca – Baross utca.

A 65-70 dB-es zónába a következő terület tartozik: Nagy-Hangács utca – 563. sz. út – Bélatelepi út – Baross utca.

Az éjszakai időszakban az 50-55 dB-es zónában az alábbi utcák által határolt terület tartozik: Orgoványi utca – Baross utca – Bélatelepi út – 563. sz. út.

### **Budapest, XVIII. kerület**

A zajtérkép alapján megállapítható hogy teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt területek tartoznak: Álmos utca – Attila utca – Árpád utca – Vajk utca – Lehel utca – Zalán utca – Nimród utca – Tünde utca – Ráday Gedeon utca – Székely György utca – Tóth Árpád utca – Kosztolányi Dezső utca – Holló Lajos utca – Székely György utca – Fedezék utca - Csévész utca – Frangepán utca. József Attila utca – Nagyszalonta utca – Hámán Katalin utca – Szinyei Merse utca- Ferihegyi Repülőtérre vezető út – Honvéd utca.

A 60-65 dB-es zónában a következő utcák által határolt területek tartoznak: Frangepán utca Csévész és Karinthy Frigyes utca közötti szakasza. Ferihegyre vezető út – Lajta utca – Patkány utca –Forgó utca – Csap utca – Sajó utca.

A 65-70 dB-es zónában a Csap és Forgó utca pár épülete tartozik bele.

Az éjszakai időszakban a 50-55 dB-es zónában az alábbi utcák által határolt területek tartoznak: Frangepán utca Csévész és Karinthy Frigyes utca közötti szakasza.

Ferihegyre vezető út – Lajta utca – Patkány utca –Forgó utca – Csap utca – Sajó utca – Latorca utca – Szemere István tér – Zemplén utca.

Az 55-60 dB-es zónában a Csap és Forgó utca pár épülete tartozik bele.

### **Ecser**

A teljes napi zajterhelés 55 dB-es isophon görbéje nem éri el a védendő területeket.

Az éjszakai időszakban az 50 dB-es isophon görbe nem éri el a védendő területeket.

## **Üllő**

A zajtérkép alapján megállapítható hogy teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt területek tartoznak:

Pesti út – Vörösmarty utca -Homoki utca – Faiskola utca – Ócsai út – Árpád utca – Gyár utca

Pesti út északi oldalán található épületek a Kenderes utca, Bem apó utca, Török Ignác utca vonalában.

József Attila utca – Ecseri út – Liszt Ferenc utca – Május 1. utca – Maglódi út – Akácfa utca – Hársfa utca – Viola utca – Bimbó utca – Gyömrői út – vasútvonal – 4. sz. elkerülő út – Kistemető utca – Dóra Sándor krt. – Bozsik József krt.

A 60-65 dB-es zónában a következő utcák által határolt területek találhatóak: József Attila utca – Kistemető utca – Damjanich utca – Pesti út északi oldalán található épületek a Kenderes utca, Bem apó utca, Török Ignác utca vonalában – Állomás utca. Május 1. utca Liszt Ferenc utca kereszteződése.

Az éjszakai időszakban a 50-55 dB-es zónában az alábbi utcák által határolt terület tartozik: Kenderes utca – Széchenyi u. – Pesti út – Vasadi utca – Pesti út - Damjanich utca – Dóra Sándor krt. – Szövetkezet utca – Maglódi utca – Május 1. utca – vasútvonal.

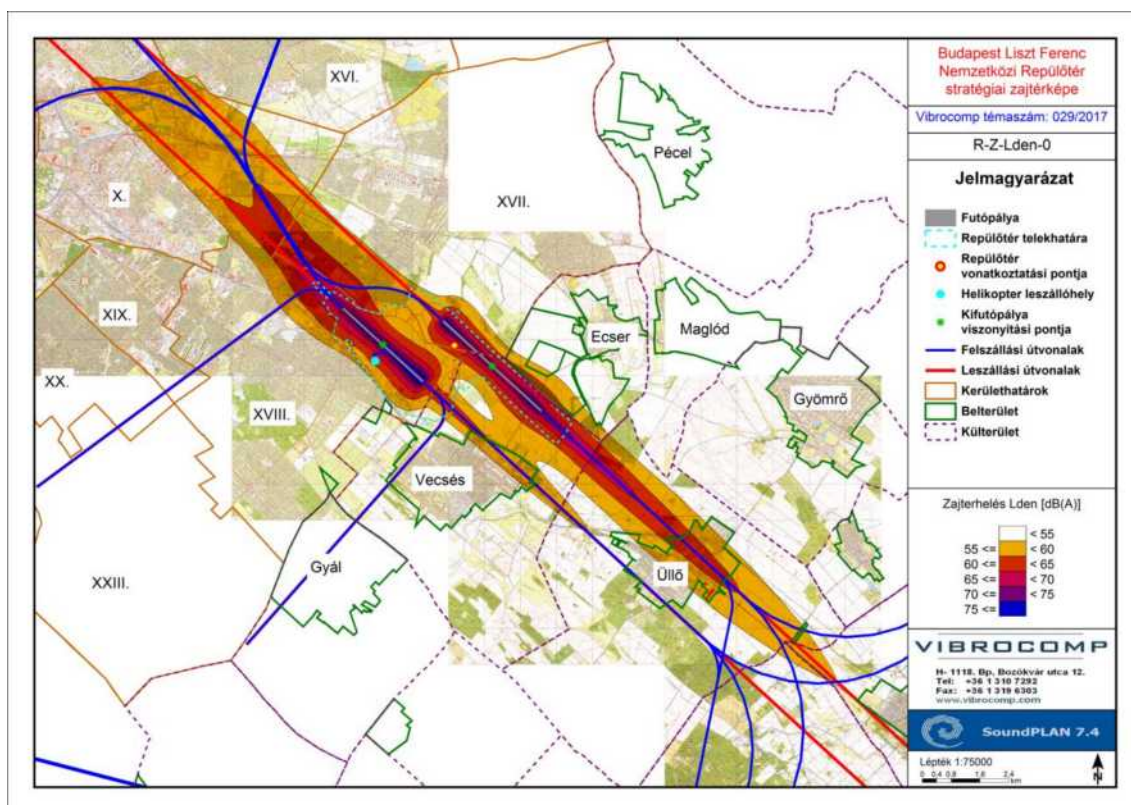
## **Vecsés**

A zajtérkép alapján megállapítható hogy teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt terület tartozik: Vigyázó Ferenc utca – Rózsa utca – Temető utca – Vágóhíd utca – Fő út – Üllői utca – Mátyás utca – Erzsébet utca.

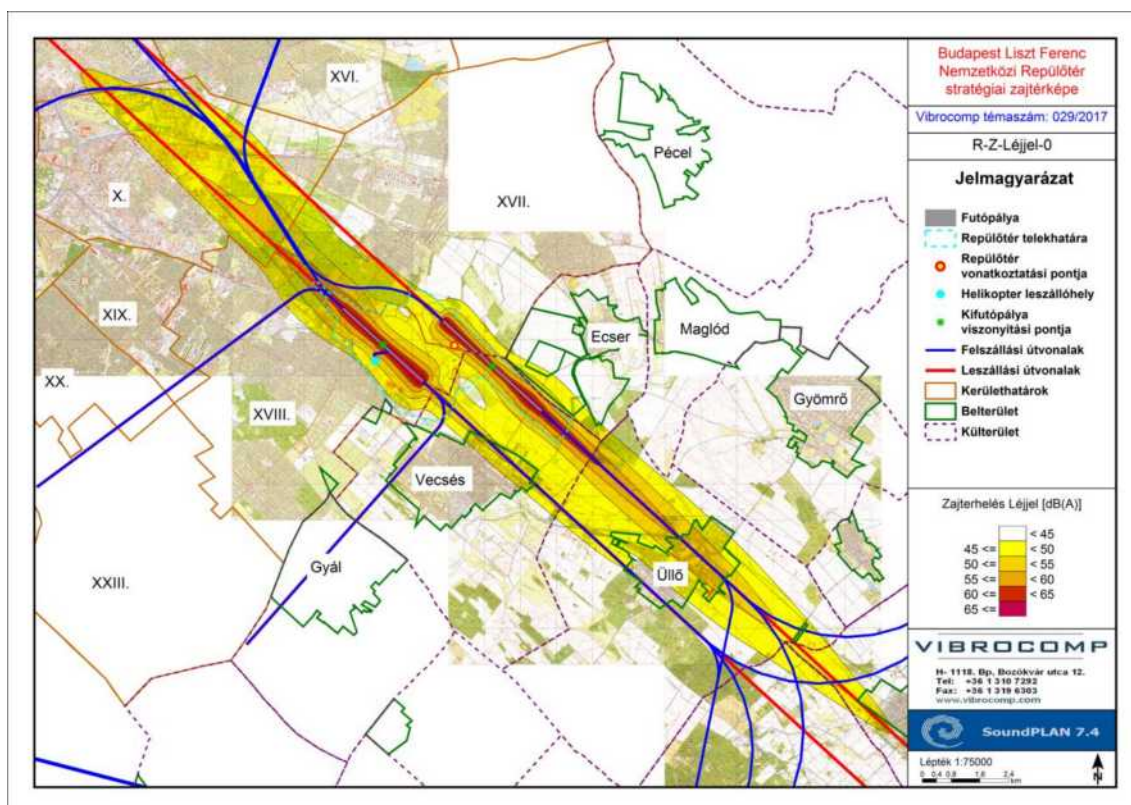
A 60-65 dB-es zónában a következő utcák által határolt terület tartozik: Mátyás utca, Erzsébet és Ágoston utca közötti szakasza.

Az éjszakai időszakban az lakóépületek 50-55 dB-es sávban találhatóak az alábbi területen: Mátyás utca – Lanyi utca – Ecseri utca – Temető utca – Vágóhíd utca – Vigyázó Ferenc utca – Rózsa utca – Gizella utca – Ágoston utca.





Repülésből adódó átlagos nappali ( $L_{den}$ ) zajterhelési térkép (forrás: Vibrocomp, 2017)



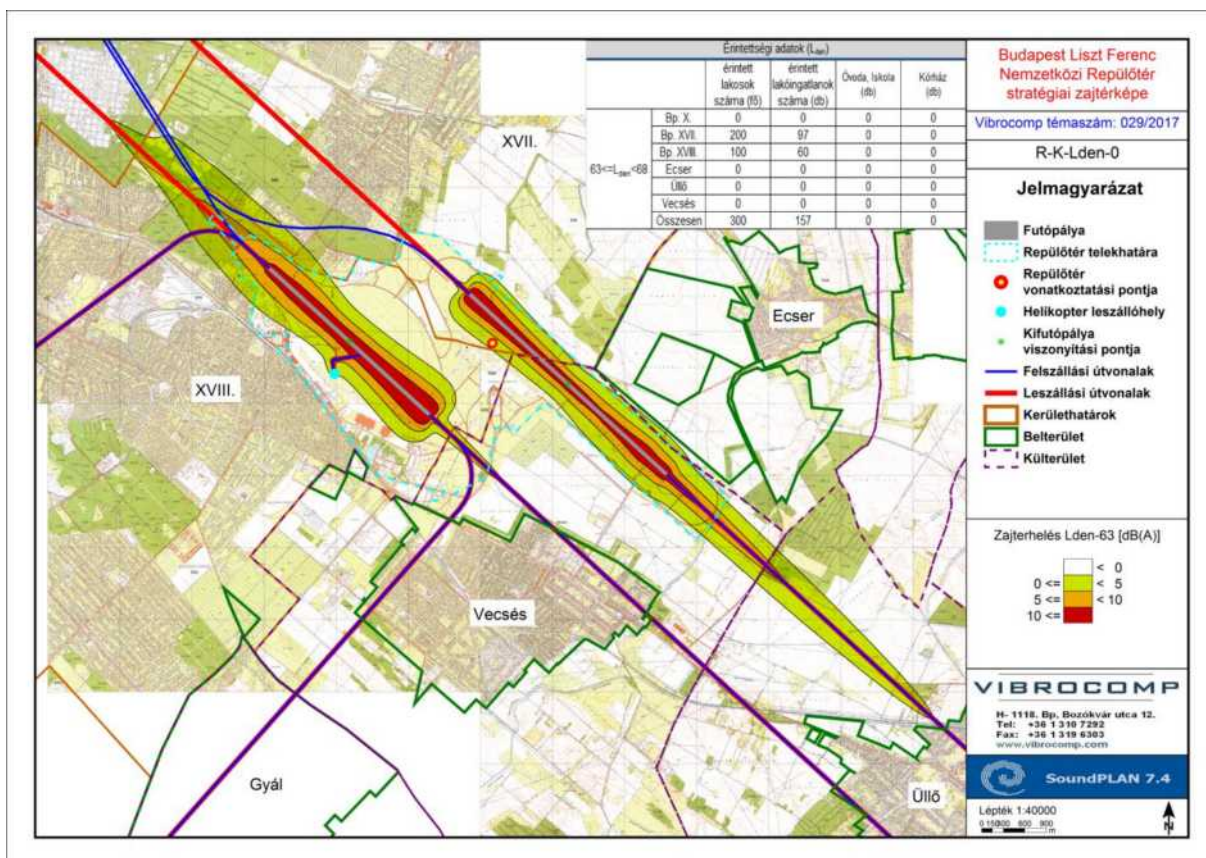
Repülésből adódó átlagos éjjeli ( $L_{éjjel}$ ) zajterhelési térkép (forrás: Vibrocomp, 2017)

Az elkészített zajterhelési térképek értékeit és a stratégiai küszöbértékek különbségét és éjszakára a Vibrocomp konfliktus térképen mutatta be. Ezek alapján Budapest X., XIV., XVI. Kerületében, valamint Ecser, Üllő és Vecsés területén az egész napi és az éjszakai zajterhelés a küszöbérték alatt található.

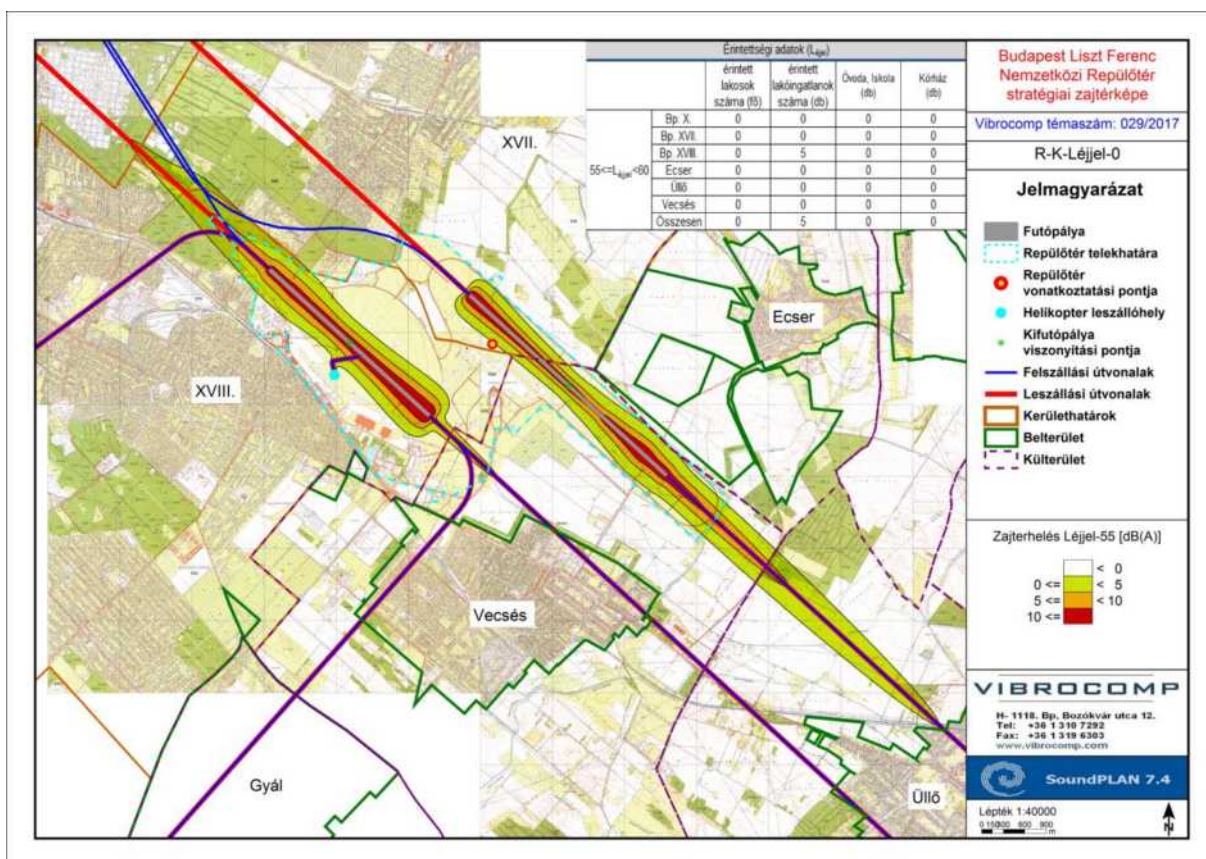
Budapest XVII. Kerületben a zajkonfliktus térkép szerint az egész napi zajterhelés 0-5 dB-lel meghaladja a küszöbértéket a következő utcák által határolt területen: Nagy-Hangács utca – Baross utca – Bélafelepi út – 563. sz. út. Az éjszakai időszakban a zajterhelés küszöbérték alatt található.

Budapest, XVIII. kerületben az egésznap zajterhelés 0-5 dB-lel haladja meg a küszöbértéket a következő utcák által határolt területen: Zemplén utca – Igló utca – Forgó utca – Csap utca által lehatárolt terület északkeleti része. Az éjszakai időszakban a zajterhelés 0-5 dB-lel meghaladja a küszöbértéket a Csap utca és a Forgó utca kereszteződésénél.





Repülésből adódó nappali ( $L_{den}$ ) konfliktus-térkép (forrás: Vibrocomp, 2017)



Repülésből adódó éjjeli ( $L_{ej}$ ) konfliktus-térkép (forrás: Vibrocomp, 2017)

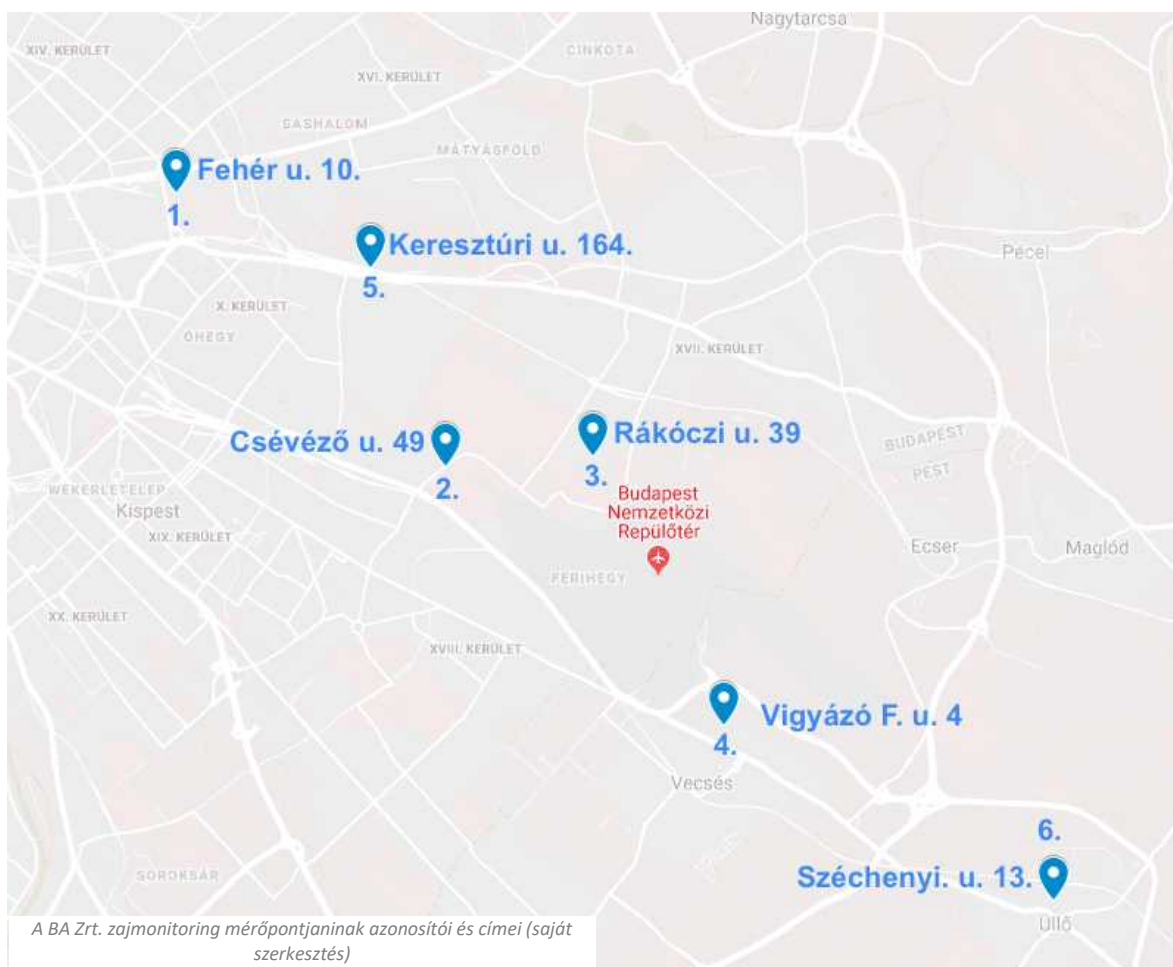


A Budapest Airport hivatalos adatai szerint a BLFNR utasforgalma az elmúlt években folyamatos növekedést mutatott, ezzel szemben a repülési műveletek száma az 5 évvel korábbi állapothoz képest közel 14000 művelettel kevesebb, amelynek következtében a légiforgalom zajterhelése is jelentősen csökkent a korábbi stratégiai zajtérképekhez képest. A 2012-es és 2017-es stratégiai zajtérképezés során meghatározott érintettségi adatok összehasonlítását az alábbi táblázat szemlélteti:

| Érintettségi adatok ( $L_{den}$ )   |            |                                |                                    |                                |                                    |
|-------------------------------------|------------|--------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|
|                                     |            | 2012. évi zajtérképezés adatai |                                    | 2017. évi zajtérképezés adatai |                                    |
|                                     |            | érintett lakosok száma (fő)    | érintett lakóingatlanok száma (db) | érintett lakosok száma (fő)    | érintett lakóingatlanok száma (db) |
| $63 \leq L_{den} < 68$              | Bp. X.     | 0                              | 0                                  | 0                              | 0                                  |
|                                     | Bp. XVII.  | 300                            | 182                                | 200                            | 97                                 |
|                                     | Bp. XVIII. | 700                            | 303                                | 100                            | 60                                 |
|                                     | Ecser      | 0                              | 0                                  | 0                              | 0                                  |
|                                     | Üllő       | 0                              | 0                                  | 0                              | 0                                  |
|                                     | Vecsés     | 0                              | 0                                  | 0                              | 0                                  |
|                                     | Összesen   | 1000                           | 485                                | 300                            | 157                                |
| $68 \leq L_{den} < 73$              | Bp. X.     | 0                              | 0                                  | 0                              | 0                                  |
|                                     | Bp. XVII.  | 0                              | 6                                  | 0                              | 0                                  |
|                                     | Bp. XVIII. | 0                              | 15                                 | 0                              | 0                                  |
|                                     | Ecser      | 0                              | 0                                  | 0                              | 0                                  |
|                                     | Üllő       | 0                              | 0                                  | 0                              | 0                                  |
|                                     | Vecsés     | 0                              | 0                                  | 0                              | 0                                  |
|                                     | Összesen   | 0                              | 21                                 | 0                              | 0                                  |
| Érintettségi adatok ( $L_{éjjel}$ ) |            |                                |                                    |                                |                                    |
|                                     |            | 2012. évi zajtérképezés adatai |                                    | 2017. évi zajtérképezés adatai |                                    |
|                                     |            | érintett lakosok száma (fő)    | érintett lakóingatlanok száma (db) | érintett lakosok száma (fő)    | érintett lakóingatlanok száma (db) |
| $55 \leq L_{éjjel} < 60$            | Bp. X.     | 0                              | 0                                  | 0                              | 0                                  |
|                                     | Bp. XVII.  | 200                            | 104                                | 0                              | 0                                  |
|                                     | Bp. XVIII. | 300                            | 119                                | 0                              | 5                                  |
|                                     | Ecser      | 0                              | 0                                  | 0                              | 0                                  |
|                                     | Üllő       | 300                            | 58                                 | 0                              | 0                                  |
|                                     | Vecsés     | 0                              | 0                                  | 0                              | 0                                  |
|                                     | Összesen   | 800                            | 281                                | 0                              | 5                                  |

*Stratégiai küszöbértékeket meghaladó érintettségi adatok összehasonlítása a korábbi eredményekkel  
 $L_{den}$  és  $L_{éjjel}$  az összes érintett településre (forrás: Vibrocomp, 2017)*

A Budapest Airport Zrt. 2004-ben korszerű, folyamatosan működő zajmonitor rendszer üzemeltetését kezdte meg, melynek segítségével nyomon követhetővé vált a fel- és leszálló légi járművek radarok által észlelt repülési útvonalai és a repüléstől származó zajterhelés. A Repülőtér üzemeltetője havi és negyedéves rendszerességgel küldi meg a különböző zajmérési adatokat és a műveletszámokat az illetékes környezetvédelmi és légiközlekedési hatóságoknak. A monitoring mérések eredményeit negyedéves jelentésekben teszi közzé a repülőtérüzemeltető a saját honlapján.



A BLFNR környékéről éves szinten kisszámú lakossági panasz érkezik a repülés okozta zajhatás miatt. A zajmonitor rendszer ezeknek a bejelentéseknek a kivizsgálásában is segítséget nyújt. Egyedi igény esetén a BA Zrt. mobil mérőállomással akár helyszíni méréseket is el tud végezni a repülési műveletekkel érintett külső területeken. A Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal által rendszeresen ellenőrzött és hitelesített mérőállomások segítségével az érintettek pontos képet kaphatnak a tényleges zajterhelés alakulásáról, és az adatok elemzésével szükség szerint további intézkedések kezdeményezhetők.

#### 1.13.4.2. AZ IPARI JELLEGŰ ZAJ VIZSGÁLATA

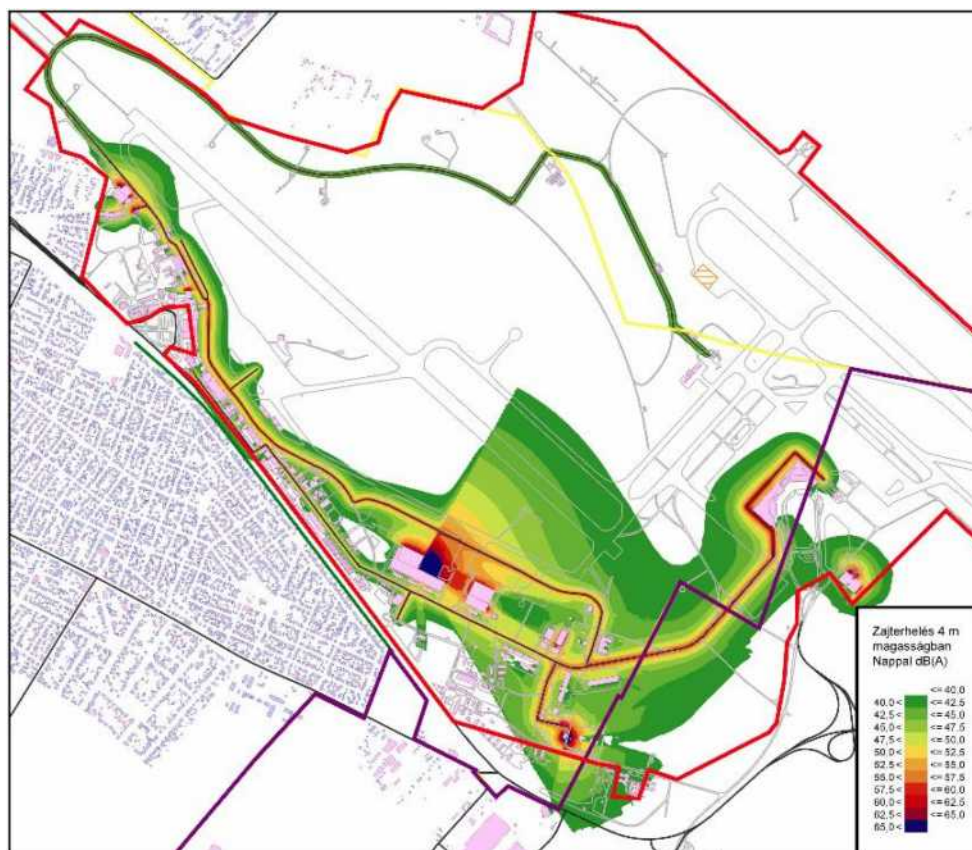
Az ipari jellegű üzemektől eredő zajemissziót a Vibrocomp 2012-ben helyszíni mérésekkel és számítással állapította meg. A mérés szerint a környező védendő lakóterületeken az ipari zajok hatása a repülőtéri forgalmi zajforrások miatt nem mutatható ki külön.

A Repülőtér eredeti hajtóműpróbázó helye a 80-as években épült két olyan repülőgép típus számára (Tu-134 és Tu-154), amelyek közül napjainkban már egyikén sem végeznek karbantartási műveletet. A korábbi hajtóműpróbázó hely a ma használatos légi jármű típusok hajtóműpróbázásaira nem volt alkalmas, ezért a repülőgép karbantartó cégek a próbázást 2012-ben a Repülőtér szigorított biztonsági területén (SRA) belül, a 2-es futópálya 13L küszöbének közelében, a „B5” gurulóútnál található várakozó öbölben, zajvédelem nélkül végezték. A terület a javítóhangároktól aktív futópálya és gurulóutak keresztezésével, mintegy 2500 méteren történő vontatással érhető el, miközben SRA határátlépés is szükséges. Ezen a helyen semmilyen telepített infrastruktúra nincs, továbbá a zajvédelem nélküli helyszín a lakosságot érő zajterhelés szempontjából sem megfelelő, így a jogszabályok és a Repülőtér rendjében előírt szabályozás alapján ezen a helyszínen alapteljesítménynél nagyobb fokozatú hajtóműpróbázást 08-18 óra között engedélyezték. 2013-ban az ideiglenes megoldást új hajtóműpróbázó váltotta fel, amely az SRA területen kívül, az 1-es futópálya mellett épült meg. Tekintettel arra, hogy a terület közel esik a XVIII. kerület lakott (bár vasúti zajvédő fallal lehatárolt) területeihez, a próbázóhely egy a Blast Deflectors Inc. által megépített zajárnyékoló fal és sugárterelő elemek kiépítésével együtt létesült. 2013 nyarán a Vibrocomp helyszíni akusztikai mérésekkel igazolta az árnyékoló fal megfelelőségét. A dupla fallal ellátott, 12 m magas és 107 m hosszú zajárnyékoló létesítmény jól vizsgázott, a mérési eredmények alapján 15-16 dB-el csökkenti a próbázótól 150 m-re felállított referenciapontokon a zajkibocsátást, míg a védendő lakott területeknél már megfelel a nappali 65 dBA, és az éjszakai 55 dBA határértékeknek.



*Új hajtóműpróbázó zajszintmérése 2013-ban (forrás:Vibrocomp)*





Ipari jellegű zaj mértéke nappal (forrás: Vibrocomp, 2012)



Az ipari jellegű zaj mértéke éjjel (forrás: Vibrocomp, 2012)

#### 1.13.4.3. A FELSZÍNI KÖZLEKEDÉS ZAJ VIZSGÁLATA

A Repülőtérhez legközelebbi védendő lakóterületek a gyorsforgalmi út és a Budapest-Cegléd vasútvonal mentén húzódó XVIII. kerületi lakóterületek. Az 1-es Terminál környezetében lévő vasútvonal mellé a szemeretelepi lakóterület vasúti zaj elleni védelme érdekében az ezredforduló tájáknál a vasút mellé 2050 m hosszú, 3 m magas zajárnyékoló falat épített ki a MÁV. Ez a XVIII. kerületi lakóterületek zajvédelmét a repülőtéri zaj vonatkozásában is jelentősen képes volt csökkenteni.

##### Jelmagyarázat

-  Védendő épület
-  Környezeti terhelésre nem érzékeny épület
-  Immisszió helye
-  Utak
-  Zajterhelés nappal/éjjel dB(A)
-  Parkoló
-  Vasút
-  Zajárnyékoló fal



Közlekedési zaj alakulása a vasúti zajvédő fal árnyékában a Szemeretelepen  
(forrás: Vibrocomp, 2013)



### 1.13.5. HULLADÉKKEZELÉS

A Repülőtér területén a Budapest Airport Zrt. által végzett tevékenységekből veszélyes és nem veszélyes hulladékok egyaránt keletkeznek, a keletkező hulladékok főként a kiegészítő tevékenységekhez kötődnek.

A Repülőtér teljes területén a települési szilárd hulladékok begyűjtését – beleértve a telephelyen üzemelő egyéb bérlők kommunális hulladékának begyűjtését is a bérleti szerződésekben szabályozott módon és feltételekkel – a BA Zrt. szerződött partnere az FCC Magyarország Kft. végzi. A Repülőtéren működő bérlők felelnek azonban a saját veszélyes hulladékaik gyűjtéséért és ártalmatlanításáért. Az FCC. Magyarország Kft. körülbelül 1800-2400 tonna kommunális hulladékot kezel évente. A kommunális hulladékok jelentős része az irodai munkához, a terminálok utasforgalmához, vendéglátó-ipari és kereskedelmi tevékenységekhez, karbantartási munkálatokhoz, cargo és catering tevékenységekhez köthető.

#### 1.13.5.1. KOMMUNÁLIS HULLADÉKOK

A települési szilárd hulladék gyűjtése 1,1 köbméteres színekódos és felirattal ellátott műanyag és fém tartályokba történik. A tartályokat a szállításért felelős vállalkozó tömörítő konténerekbe, illetve bálázó gépekbe üríti, majd az összegyűjtött hulladékot napi rendszerességgel elszállítja.

2012 decemberéig a korábbi hulladék égetőmű épületében működő hulladékbázis (106-os jelű létesítmény) területén elhelyezett tömörítő konténerekbe, illetve bálázó gépekbe ürítette, majd a tömörített és bálázott hulladékot heti, illetve napi rendszerességgel elszállította. 2012 decemberétől, biztonsági okokból, a hulladékbázis át lett telepítve a 173-as számú, régen minibusz garázként funkcionáló épületbe. Az alkalmazott technológia nem változott.

A Budapest Airport Zrt. 2008-ban döntött úgy, hogy a Repülőtér egész területén bevezeti a szelektív hulladékgyűjtést. Ennek részeként 250 szelektív hulladékgyűjtőt helyezett el a Repülőtér utas termináljain és irodahelyiségeiben. Az utasok és a dolgozók három – papír, műanyag/fém és vegyes – konténer-részbe helyezhetik el a hulladékokat. A szelektív hulladékgyűjtést végző FCC Magyarország Kft. a Repülőtéren egy kézi előválogató állomást is üzembe állított, ahol a dolgozók és az utasok által már előszelektált hulladékokból válogatják ki az újrahasznosítható részeket. A válogatás után a cég bálákba tömöríti a hulladékot, majd tovább szállítja azt megfelelő hulladékhasznosító és kezelő létesítményekbe.

A szelektív hulladékgyűjtés eredményeként hatalmas mennyiségű kommunális hulladék újrafeldolgozása válik lehetővé. A Repülőtéren jelenleg már évi 14 millió utas és több mint 10 millió látogató után kell takarítani, és naponta termelnek hulladékot a légikikötő területén működő cégek is. Több mint hatvan cég kb. 13 ezer munkatársa dolgozik nap mint nap a Repülőtéren, ami megegyezik egy kisváros lakosságával. Ezért nem meglepő, hogy a légikikötőben jelenleg napi 5-7 tonna hulladék keletkezik. Ennek a mennyiségnek kb. 70%-a újrahasznosítható hulladék (papír, PET, alumínium, üveg és RDF hulladék), 25 %-a biológiailag lebomló élelmiszer hulladék, mely az FCC Magyarország Kft. által üzemeltetett Gyáli lerakóba, a maradék kb. 5% nem újrahasznosítható kommunális hulladék pedig a Fővárosi Hulladékhasznosító Műbe kerül.



### 1.13.5.2. VESZÉLYES HULLADÉKOK

A Budapest Airport Zrt. bérlői, beszállítói és a légitársaságok tevékenysége során veszélyes hulladékok is képződnek, például veszélyes anyagokkal szennyezett csomagolóanyagok és törlőkendők, elnyelő- és szűrőanyagok, akkumulátorok, hulladékolaj, olajiszap, vegyi anyagok és elektronikus hulladékok.

A veszélyes hulladékot keletkezési helyükön szelektíven, megfelelő edényzetekben gyűjti a Repülőtér üzemeltetője és a bérlők. Az elszállításról és az ártalmatlanításról erre szakosodott újrahasznosító vállalatok gondoskodnak.

Az irodatechnikai veszélyes hulladékokat (üres festékes kazetták, szárazelemek), valamint a karbantartási munkálatok során keletkezett akkumulátorokat szelektíven gyűjti a Repülőtér és újrahasznosítással foglalkozó szervezeteknek adja át. Az újrahasznosításra nem alkalmas veszélyes hulladékokat veszélyes hulladék-lerakóba, vagy égetőművekbe szállítják, ahol végleges ártalmatlanításuk történik.

A telephelyen a BA Zrt. tevékenysége során években keletkezett veszélyes hulladékok típusait és mennyiségüket, az alábbi táblázat tartalmazza:

| Hulladék típusa                                                                            | EWC      | 2015                                |                                      | 2016                                |                                      | 2017                                |                                      | 2018                                |                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|
|                                                                                            |          | Keletkezett hulladék mennyiség (kg) | Elszállított hulladék mennyiség (kg) | Keletkezett hulladék mennyiség (kg) | Elszállított hulladék mennyiség (kg) | Keletkezett hulladék mennyiség (kg) | Elszállított hulladék mennyiség (kg) | Keletkezett hulladék mennyiség (kg) | Elszállított hulladék mennyiség (kg) |
| Szerves oldószereket vagy más veszélyes anyagokat tartalmazó festék- és lakk-hulladék      | 08 01 11 |                                     |                                      |                                     |                                      | 1 548                               | 1 548                                |                                     |                                      |
| Veszélyes anyagokat tartalmazó, hulladékká vált toner                                      | 08 03 17 | 60                                  | 60                                   | 20                                  | 20                                   |                                     |                                      | 104                                 | 104                                  |
| Ásványolaj alapú, klórvegyületet nem tartalmazó motor-, hajtómű- és kenőolajok             | 13 02 05 |                                     |                                      | 166                                 | 166                                  |                                     |                                      |                                     |                                      |
| Olaj-víz szeparátorokból származó iszapok                                                  | 13 05 02 | 95 060                              | 95 060                               | 93 660                              | 93 660                               | 229 000                             | 229 000                              | 202 710                             | 202 710                              |
| Homokfogóból és olaj-víz szeparátorokból származó hulladékok keveréke                      | 13 05 08 | 23 780                              | 23 780                               |                                     |                                      |                                     |                                      |                                     |                                      |
| Tüzelőolaj és dízelolaj                                                                    | 13 07 01 |                                     |                                      |                                     |                                      |                                     |                                      | 420                                 | 420                                  |
| Benzin                                                                                     | 13 07 02 |                                     |                                      | 42                                  | 42                                   | 94                                  | 94                                   | 25                                  | 25                                   |
| Egyéb halogénezett oldószerek és oldószerek keverékek                                      | 14 06 02 |                                     |                                      | 1 086                               | 1 086                                |                                     |                                      |                                     |                                      |
| Veszélyes anyagokat maradákként tartalmazó vagy azokkal szennyezett csomagolási hulladékok | 15 01 10 | 5 560                               | 5 560                                | 2 427                               | 2 427                                | 11 046                              | 11 046                               | 16 600                              | 16 600                               |

| Hulladék típusa                                                                                                                                 | EWC      | 2015                                |                                      | 2016                                |                                      | 2017                                |                                      | 2018                                |                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|
|                                                                                                                                                 |          | Keletkezett hulladék mennyiség (kg) | Elszállított hulladék mennyiség (kg) | Keletkezett hulladék mennyiség (kg) | Elszállított hulladék mennyiség (kg) | Keletkezett hulladék mennyiség (kg) | Elszállított hulladék mennyiség (kg) | Keletkezett hulladék mennyiség (kg) | Elszállított hulladék mennyiség (kg) |
| Veszélyes, szilárd porózus mátrixot (pl. azbesztet) tartalmazó fémből készült csomagolási hulladékok, ide értve a kiürült hajtógázos palackokat | 15 01 11 | 23                                  | 23                                   | 21                                  | 21                                   | 1 773                               | 1 773                                | 5 353                               | 5 353                                |
| Veszélyes anyagokkal szennyezett abszorbensek                                                                                                   | 15 02 02 | 2 469                               | 2 469                                | 2 841                               | 2 841                                | 3 479                               | 3 479                                | 3 347                               | 3 347                                |
| Veszélyes anyagokat tartalmazó kiselejtezett berendezés, amely különbözik a 16 02 09-től 16 02 12-ig terjedő hulladéktípusoktól                 | 16 02 13 | 25                                  | 25                                   | 52                                  | 52                                   |                                     |                                      | 61                                  | 61                                   |
| Veszélyes anyagokat tartalmazó szerves hulladékok                                                                                               | 16 03 05 |                                     |                                      | 3 163                               | 3 163                                | 19 690                              | 19 690                               | 18 420                              | 18 420                               |
| Nyomásálló tartályokban tárolt, veszélyes anyagokat tartalmazó gázok (ideértve a halonokat is)                                                  | 16 05 04 |                                     |                                      | 104                                 | 104                                  | 214                                 | 214                                  | 80                                  | 80                                   |
| Veszélyes anyagokból álló vagy azokkal szennyezett laboratóriumi vegyszerek, ideértve a laboratóriumi vegyszerek keverékeit is                  | 16 05 06 |                                     |                                      |                                     |                                      | 1 174                               | 1 174                                |                                     |                                      |
| Ólomakkumulátorok                                                                                                                               | 16 06 01 | 158                                 | 158                                  | 145                                 | 145                                  | 631                                 | 631                                  | 209                                 | 209                                  |
| Egyéb veszélyes anyagokat tartalmazó hulladék                                                                                                   | 16 07 09 |                                     |                                      |                                     |                                      |                                     |                                      | 10 850                              | 10 850                               |
| Veszélyes anyagokat tartalmazó vizes folyékony hulladékok                                                                                       | 16 10 01 | 4 094                               | 4 094                                | 6 820                               | 6 820                                | 4 380                               | 4 380                                | 23                                  | 23                                   |
| Veszélyes anyagokat tartalmazó föld és kövek                                                                                                    | 17 05 03 |                                     |                                      |                                     |                                      | 15 980                              | 15 980                               |                                     |                                      |
| Azbesztet tartalmazó építőanyag                                                                                                                 | 17 06 05 |                                     |                                      |                                     |                                      |                                     |                                      | 50 120                              | 50 120                               |
| Egyéb hulladékok, amelyek gyűjtése és ártalmatlanítása speciális követelményekhez kötött a fertőzések elkerülése érdekében                      | 18 02 02 | 67                                  | 67                                   | 107                                 | 107                                  | 84                                  | 84                                   | 43                                  | 43                                   |

| Hulladék típusa                                                                                                                                          | EWC      | 2015                                |                                      | 2016                                |                                      | 2017                                |                                      | 2018                                |                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|
|                                                                                                                                                          |          | Keletkezett hulladék mennyiség (kg) | Elszállított hulladék mennyiség (kg) | Keletkezett hulladék mennyiség (kg) | Elszállított hulladék mennyiség (kg) | Keletkezett hulladék mennyiség (kg) | Elszállított hulladék mennyiség (kg) | Keletkezett hulladék mennyiség (kg) | Elszállított hulladék mennyiség (kg) |
| Fénycsővek és egyéb higanytartalmú hulladékok                                                                                                            | 20 01 21 | 430                                 | 430                                  | 737                                 | 737                                  | 463                                 | 463                                  | 92                                  | 92                                   |
| Elemek és akkumulátorok, amelyek között a 16 06 01, a 16 06 02 vagy a 16 06 03 azonosító kóddal jelölt elemek és akkumulátorok is megtalálhatók          | 20 01 33 | 49                                  | 49                                   | 141                                 | 141                                  |                                     |                                      | 30                                  | 30                                   |
| Veszélyes anyagokat tartalmazó, kiselejtezett elektromos és elektronikus berendezések, amelyek különböznek a 20 01 21 és 20 01 23 kódszámú hulladékoktól | 20 01 35 | 532                                 | 532                                  | 739                                 | 739                                  | 383                                 | 383                                  | 1 240                               | 1 240                                |

A Repülőtéren hulladék felhalmozás nem történik, a vonatkozó előírások értelmében minden kommunális hulladék évente legalább egyszer elszállításra kerül, a veszélyes hulladékok félévente.

#### 1.13.5.3. ZÖLD HULLADÉK

A korábban a Repülőtéren működő kertészet tevékenységéből nagy mennyiségű zöldhulladék keletkezett, de ez a kertészet bezárásával megszűnt. Jelenleg a Repülőtér területén a zöldfelület karbantartását (gyomirtás, kaszálás) elnyert külső vállalkozás, a Gyepmester Kft. végzi, aki a teljes zöldhulladékot állattartó telepeken takarmánnyként hasznosítja, így a BA Zrt. saját felelősségi körébe tartozó zöldhulladék nem keletkezik.

#### 1.13.6. FENNÁLLÓ KÖRNYEZETVÉDELMI KONFLIKTUSOK, PROBLÉMÁK

A talajvédelem kapcsán a legjelentősebb fennálló szennyezési gócot a Repülőtér területén az Orgoványi úti egykori tűzoltó gyakorlóhelyen található zagykazetta okozza. Ennek vizsgálata folyamatos, a talajvíz monitoring eredmények alapján a környezetvédelmi hatóság által előírt határértékeket betartják.

Felszíni vizek tekintetében konfliktust okoz a csapadékvíz-tározó tó magas nitrát tartalma, amelyek szivárgását az alsóbb rétegek felé nem lehet teljesen kizárni. Ugyanilyen szivárgásokat és azok vándorlását detektálták a különféle vizsgálatok a felszámolt kerozinbázis területén. A Gyáli patakba, mint befogadóba a heves esőzések, csapadék esetén a közbeiktatott műtárgyak ellenére is bejuthat a betonfelületek síkosságmentesítése során használt karbamid, amely az élővizek nitrogéntartalmát növelheti. A BA Zrt. az élővizek védelme érdekében egy automata szabályozó rendszert üzemeltet, amely magas repülőgépjégtelenítő anyag tartalom esetén a szennyvízhálózatba tereli a jégtelenítő anyaggal szennyezett csapadékvizet.



A veszélyt a levegőminőségre helyben, lokálisan a fűtési és a közlekedési eredetű (határértéket alulról közelítő) Nitrogén oxidok, ózon és PM10 szennyezések jelentik, ezek közül a PM10 és az ózon szint emelkedése különösen veszélyes tendencia. Haváriák (pl. repülési katasztrófák, üzemanyagrobbanás, vagy üzemanyag vészleeresztés miatt a Repülőtér területe és levegője extra kockázatoknak kitett veszélyes üzemnek minősül. Ilyenre azonban az elmúlt 10 évben nem volt példa.

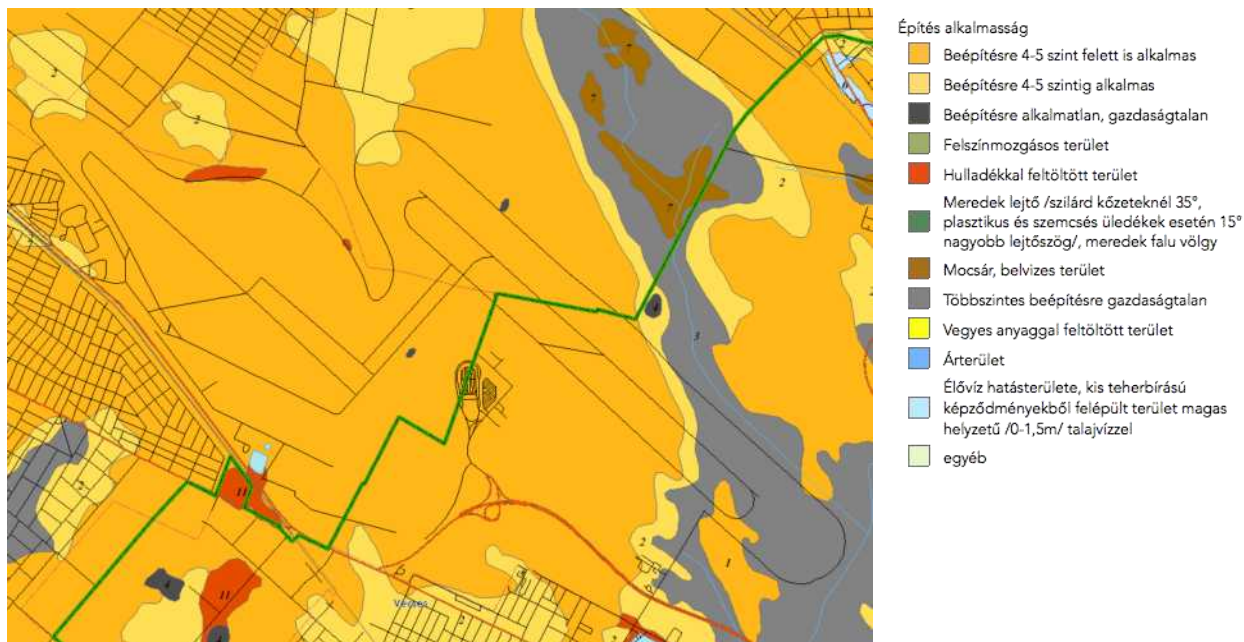
A BLFNR üzemszerű működéséből fakadó környezeti konfliktust jelent a zajterhelés, mely folyamatos beavatkozásokat igényel a BA Zrt. részéről. Az említett konfliktusforrások alakulására csak áttételesen van befolyással a jelenlegi tervmódosítás. Az új stratégiai zajtérkép szerint a zajkonfliktusok 2012-hez képest jelentősen mérséklődtek. A nappali repülési zajjal a konfliktustérképek szerint 157 lakóingatlan, az éjszakaival kapcsolatban 5 lakóingatlan érintett. A repülőtéri zajjal kapcsolatos konfliktusok és panaszok azonban nem pusztán a növekvő légiforgalom miatt, hanem a települések és kerületi önkormányzatok területfejlesztő lépései miatt is gyakoribbá váltak. A korábbi években végrehajtott lakóterületi és gazdasági területi fejlesztései miatt, egyre közelebb kerültek a beépített területek a Repülőtér területéhez. A légiközlekedési hatóság által 2016-ban kijelölt zajgátló védőövezetek környező lakóterületeket is érintenek.

A hulladékgazdálkodás területén konfliktust nem azonosítottunk.

## 1.14. KATASZTRÓFAVÉDELEM

### 1.14.1. ÉPÍTÉSFÖLDTENI KORLÁTOK

Budapest építésalkalmassági térképe alapján a Repülőtér területének legnagyobb része beépítésre alkalmas, akár 4-5 szint felett is, így a földtani adottságok jelentős korlátozást nem jelentenek. A 2-es futópálya K-i területén jelöl az alkalmassági térkép többszintes beépítésre gazdaságtalan területeket, míg az orgoványi hulladéklerakó (volt kavicsbánya) területét jelöli olyan hulladékkal feltöltött területként, amely a beépítésre a felszínmozgás, süllyedésveszély miatt alkalmatlan. Felszínmozgásveszélyes (csúszás, süllyedés), illetve alábányászott területek a Repülőtér egyéb területét nem érintik.



Budapest építésalkalmassági térképe (forrás: mbfsz.gov.hu)

### 1.14.2. VÍZRAJZI VESZÉLYEZTETETTSÉG

#### Árvízvédelem

A Repülőtér területét nagyvízi meder nem érinti, így árvízvédelmi igények sincsenek.

#### Árvízveszélyes területek

Sem a főváros, sem a vízügyi ágazat, a Repülőtér területét érintő nagyvízi meder területet és egyéb árvízvédelmi vonalat, műtárgyat nem tart nyilván. Így a területen árvízveszélyes terület nincs.

A szélsőséges csapadékesemények hatására előforduló „árvízi” elöntés „villám-árvíz” a vízelvezető rendszer megfelelő kiépítésével, fokozottabb karbantartásával, a szélsőséges csapadékesemények elvezetésére történő alkalmassá tételével kizárható.

#### Belvízveszélyes területek

A Repülőtér területe - a Pálfi féle felmérés szerint - „*alig veszélyeztetett*” minősítéssel érintett belvízveszéllyel. Területfelhasználási szempontból ez a minősítés nem korlátoz, csak figyelmeztet. A

területhasznosításnál a terület előkészítésének keretében a belvíz-veszélyeztetés kezelése, felszámolása szükséges.

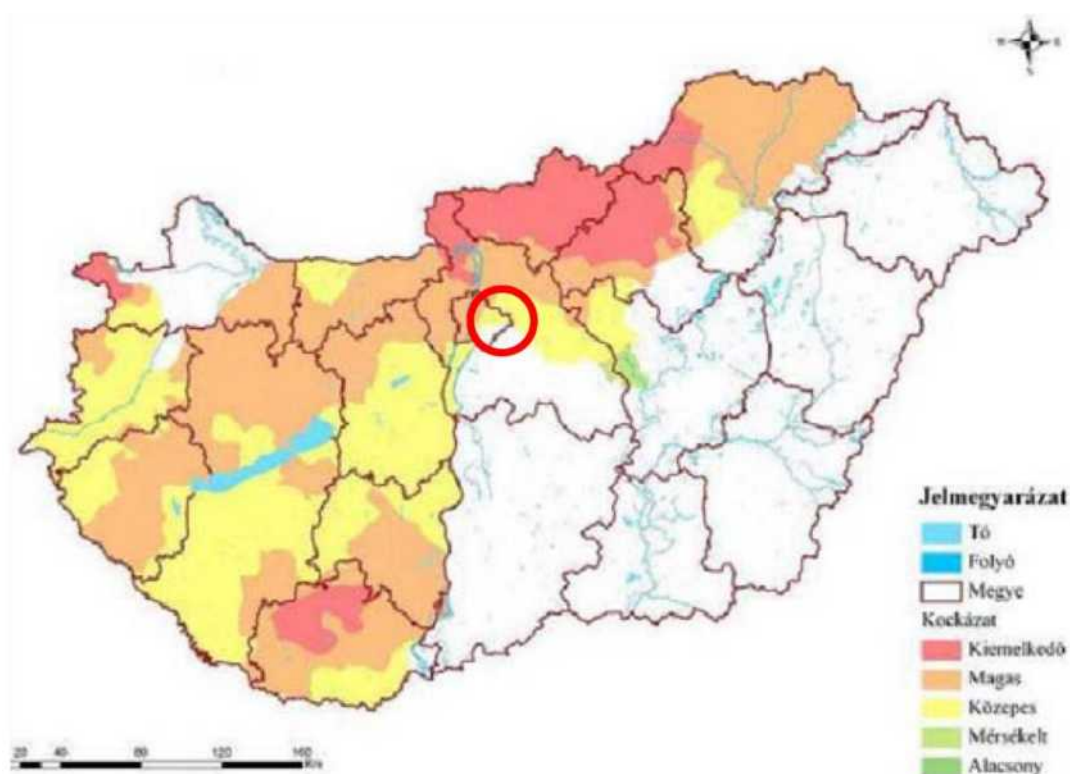
#### Mély fekvésű területek

A mélyfekvésű területek művi kialakításúak, a csapadékvíz elvezető rendszer részét képezik. Ezeken a területeken rövidebb-hosszabb ideig megállhat a víz. A mély fekvésű terület megfelelő vízrendezésével a vízállásossága kezelhető, ezt a csapadékvíz-elvezetés rendezésének keretében kell megoldani, ezzel egyidejűleg a mély fekvésű terület is szabályozásra kerül. Ha a felszíni- és csapadékvíz gyűjtésében, vagy a vízelvezetés rendszerében szükséges víz visszatartásban, a mély fekvésű terület szerepet tölthet be, akkor célszerű vízgazdálkodási területté átminősíteni, ezzel elkerülhetővé, illetve kezelhetővé válhat a terület környezetét terhelő káros hatások előfordulása.

#### Árvíz- és belvízvédelem

A Repülőtér területén a vízügyi ágazat nyilvántartása szerint árvízi veszélyeztetés nincs, így vízügyi szintű árvízvédelemre szükség nincs.

A vízelvezető hálózat kialakításának hiányából, vagy karbantartásának a hiányából adódó esetleges vízelöntés kezelése a terület üzemeltetőjének a feladata, a szélsőséges csapadékesemény következtében keletkező helyi vízkár elhárítása - „villám-árvízi” esemény - a helyi katasztrófavédelem feladata.



A villámárvíz-veszély mértéke Magyarországon

Forrás: Nemzeti Katasztrófa Kockázat Értékelés Magyarország 2011. BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság  
<http://vmkatig.hu>



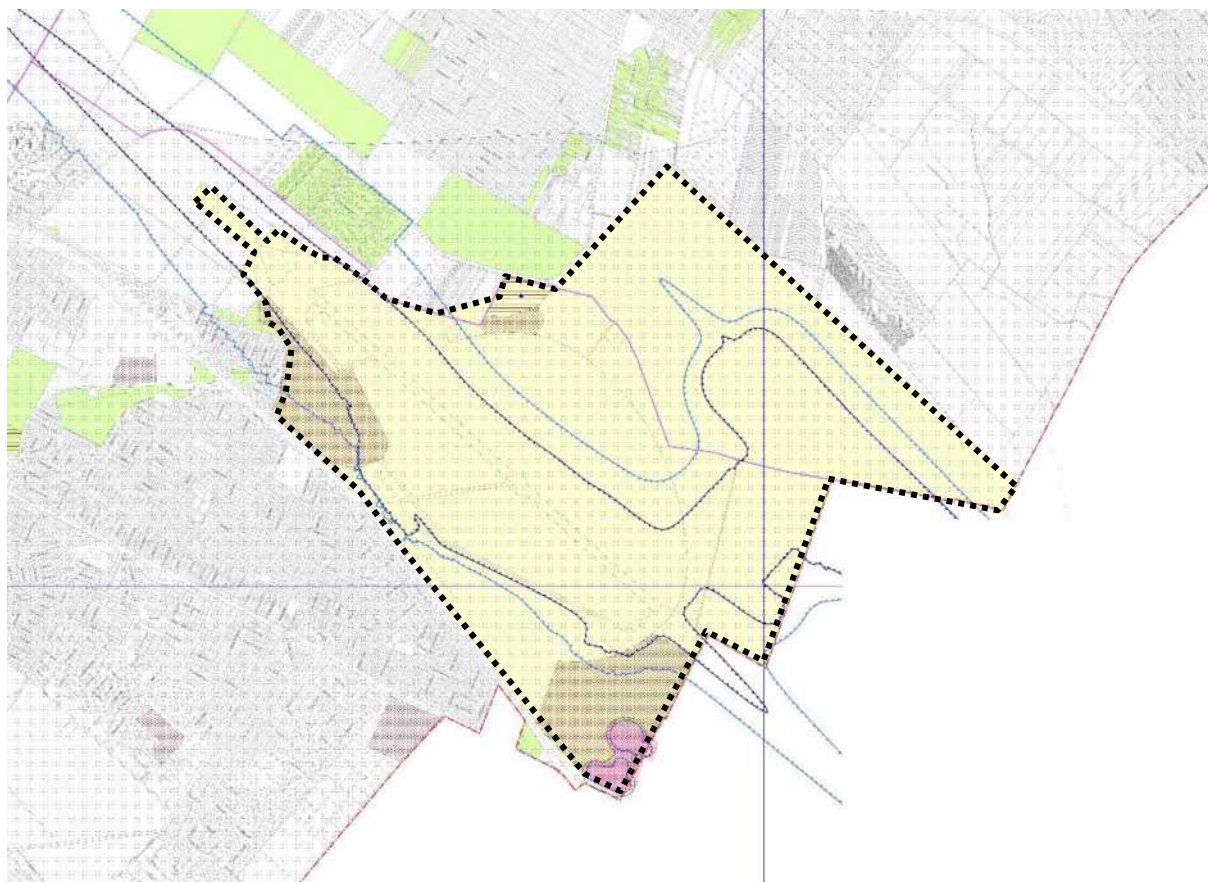
### 1.14.3. EGYÉB, TEVÉKENYSÉGBŐL ADÓDÓ KORLÁTOZÁSOK

A TSZT2021 alapján a Repülőtér területének teljes Budapestre eső része és Vecsés területére eső területének egy része a tárolt klór és olajszármazékok miatt küszöbérték alatti veszélyes üzemnek minősül, és mint ilyen a biztonságos üzemeltetés érdekében a veszélyek azonosítására, a feltárt veszélyek megelőzésére és elhárítására súlyoskáresemény-elhárítási terv készítésére kötelezett.

A Repülőtéren működik a Repülőtéri Üzemanyag Kiszolgáló (RÜK) Kft., amely a tárolt üzemanyag (kerozin) miatt alsó küszöbértékű üzem, vagyis biztonsági elemzést kell készítenie. Ennek egyik melléklete a feltárt veszélyek elhárítására szolgáló belső védelmi terv. A súlyoskáresemény-elhárítási és a belsővédelmi-tervben foglaltak megvalósítását rendszeresen ellenőrzik, ezt a célt rendszeres katasztrófavédelmi gyakorlat szolgálja. A kétfévente kötelezően előírt katasztrófavédelmi gyakorlat része a tűzoltósági, polgári védelmi, valamint az iparbiztonsági gyakorlat is. A RÜK Kft. által üzemeltetett kerozin tározók veszélyességi zónái időközben felülvizsgálaton estek át, tekintettel arra, hogy az egyik kerozin tartályt felszámolták, viszont kiépült egy vészhelyzeti vasúti kerozin-szállító és átdadó állomás.

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság adatai szerint a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren a Repülőtéri Hivatásos Tűzoltóparancsnokság látja el a katasztrófavédelmi feladatokat.

Veszélyes üzemi terület a TSZT 2021 Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek tervlapja alapján:





A Repülőtér kockázati térképe

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság a jelenleg érvényben lévő repülőtéri súlyoskáresemény-elhárítási tervet (SKET) a 35100/3012-3/2015 ügyiratszámú határozatában hagyta jóvá. A tervben szereplő lila körvonal a lakossági adatszolgáltatás határvonalát jelöli. A RÜK Kft által kezelt, a Repülőtér területén belül külön kerítéssel és beléptető rendszerrel ellátott kerozin tartályok (módosított) veszélyességi zónáit az alábbi ábra szemlélteti:



RÜK Kft által kezelt üzemanyagtartályok felülvizsgált veszélyességi övezetei

A Repülőtéren a fokozott biztonság ellenére előfordulnak olyan események, amelyekben ismeretlen, vagy veszélyes anyagok és áruk lehetnek érintettek (ismeretlen anyagok és küldemények, rezgő, vagy elhagyott csomagok, üzemanyagfolyás stb.). A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóságnak a repülőtéri tűzoltóságra telepített, HAZMAT1 hívónevű mobil labor egységét évente legalább száz esetben riasztják. A HAZMAT1 rendszerbe állítása előtt a katasztrófavédelmi mobil labor szükség esetén a Repülőtéren kívülről érkezett, ez pedig azt jelentette, hogy a beavatkozás és az esetleges hatósági vizsgálat a mostaninál jelentősen több időt vett igénybe. Az eseménykezelési idő egy-egy légikikötő esetében azért fontos, mert a repülő a le- és felszállás között meghatározott időt töltenek a repülőtereken, ha ez a „menetrend” bárhol felborul, az kihatással lehet a nemzetközi rendszer összehangolt működésére is.

A rendkívüli események kezeléséről a következő dokumentumok rendelkeznek, melyekben pontosan szabályozzák, ill. definiálják az esetleges rendkívüli esemény bekövetkezésekor szükséges teendőket, a kárelhárításban részt vevő személyek feladatait és hatáskörét:

- Repülőtér Rend;
- A veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezéssel kapcsolatos előírások (Seveso II) szerinti Belső Védelmi Terv és Biztonsági Elemzés;
- Üzemi Vízhőminőségi Kárelhárítási Terv;
- Tűzvédelmi szabályzat;
- Repülőtéri súlyoskáresemény-elhárítási terv (SKET);
- RÜK Kft. Eljárás a környezetvédelmi feladatok végrehajtásához;
- Kényszerhelyzeti Terv

#### **Az egyes közműszolgáltatással összefüggő korlátozások:**

1. Vízellátás szolgáltatási területén
  - Vízbázisvédelem, hidrogeológiai védőidom
  - Vízgépészeti létesítmények és műtárgyak területei
2. Szennyvízelvezetés
  - Szennyvízátemelő
4. Energiaellátás
  - Villamosenergia
    - 11 kV-os elosztóhálózat nyomvonala
  - Földgázellátás
    - Nagyközép-nyomású földgázvezeték és annak biztonsági övezete
  - Termékvezeték
    - Kerozin vezeték és annak biztonsági övezete
5. Elektronikus hírközlés
  - Vezeték nélküli elektronikus hírközlési szolgáltatók létesítményei
  - Mikrohullámú összeköttetés nyomvonalai



### 1.15. ÁSVÁNYI NYERSANYAG LELŐHELY

A Magyar Bányászati és Földtani Hivatal nyilvántartása alapján a vizsgált területen sem bányatelek, sem nyilvántartott ásványvagyon nincs. Vecsés település területén a Repülőtértől délre szilárd bányatelek található. A Repülőtér keleti határán Ecser és Vecsés területén szénhidrogén koncessziós kutatás folyik.

A Ferihegyi Repülőtérre vezető út mentén egy nagyobb kiterjedésű víztározó tó található, amely egy korábbi felszíni anyagnyerőhelyként funkcionált. Ma ilyen funkciója nincs.

A Repülőtér területén korábban üzemelt egy kavicsbánya a 156743 és 156744 helyrajzi számokon (ma: Orgoványi úti inert hulladéklerakó) 1980-1988 között. 1988-tól ez a bánya 2009-ig az FKF Zrt inert hulladéklerakója volt, rekultivációja 2011-ben fejeződött be.

A 156742 helyrajzi számon a Magyar Állam tulajdonában és a BA Zrt. kezelésében szintén egy volt bányaterület található, ahol 1950-es évekig folyt bányászati tevékenység, majd 1985-ig helyeztek el itt bontási hulladékokat, festékes dobozokat, olajoshordókat, tűzoltási hulladékot. A terület részben kármentesített területnek minősül, amelyet talajfigyelő kutakkal figyelnek meg.

### 1.16. VÁROSI KLÍMA

A tervezési területen különleges légi közlekedési funkciójából adódóan kiemelt figyelmet kell szentelni az előforduló időjárási jelenségek, az adottságok és akár a haváriaesetek vizsgálatának. A repülőgépek felszállásának és landolásának lehetőségei nagymértékben függenek az egyes időjárási elemek alakulásától, így a vizsgált területen meteorológiai mérőrendszerek is találhatóak.

A Repülőtér térsége mérsékelt meleg, száraz, kontinentális éghajlatú terület. A napsütés évi összege átlag 2000 óra körüli. Az évi középhőmérséklet sokévi átlaga 10,5-11,0 °C körüli. A legmelegebb hónap a július (átlag: 21 °C), míg a leghidegebb hónap a január (átlag: -1,6 °C). Az éves hóingás 20-22 °C közötti. A csapadék évi összege általában 510-530 mm közötti, mely az ország szinte legszárazabb vidékeire jellemző adat. A legcsapadékosabb hónap a június és a november, míg a legkevesebb csapadék február-márciusban várható.

A Repülőtér telepítésének szempontjai között szerepelt az uralkodó szélirány és a szélerősség kedvezősége is. Jelenleg a Repülőtér mérőhálózata szélmérői segítségével körülbelül 15 másodpercenként regisztrálja a területen mérhető időjárási paramétereket, melyekből 2 és 10 perces mozgóátlagokat készít. A környéken az uralkodó szélirány az észak-nyugati 295° és 340° között. A legtrikábbak az észak-keleti szelek. Az átlagos szélesség körülbelül 2-4 m/s. A szélesség maximuma dél és 1 óra körül, míg minimuma este 8-9 óra körül mérhető. A leszálló és felszálló gépek szempontjából fontos az esetleges erősebb széllekedések nyomon követése, valamint a talaj menti és a magasabb légrétegekben mért adatok vizsgálata is (Takács Péter, 2010).

A Repülőtér időjárás jelentései, a biztonságos le- és felszállás érdekében, a következő időjárási elemeket tartalmazzák az 1. Repülési időjárás-jelentő terviratok alapján:

- „a talajmenti szél irányát és erősségét;
- a talajmenti látástávolságot;
- a futópálya menti látástávolságot (ha rendelkezésre áll);
- az aktuális időképet;
- a felhőzeti adatokat (vagy függőleges látástávolságot, ha szükséges);
- a hőmérsékletet és harmatpontot;
- a QNH értékét (légnymomás);
- kiegészítő információkat (TREND, pályaállapot, megjegyzések).”

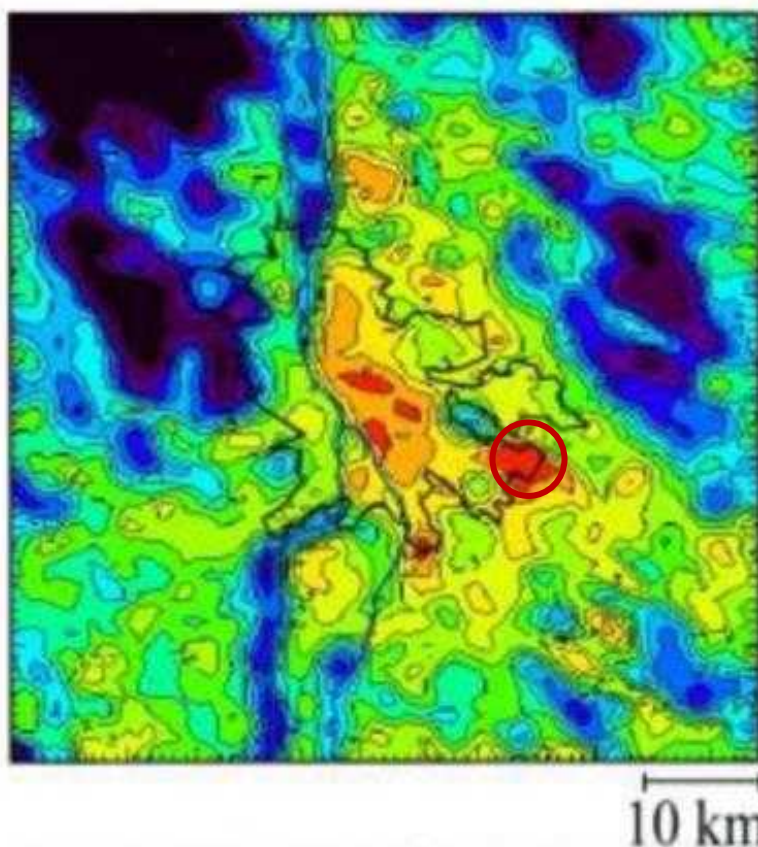
A Repülőtér területét Budapest 2018-ban elfogadott klímastratégiája a nagyipari kibocsátók között nevesítve tartja számon. A nagyipari kibocsátás összesen Budapest területén a teljes üvegházhatású gáz (ÜHG) kibocsátáson belül a becslések szerint 1,9%-ot képvisel. A Repülőtér részaránya ezen belül külön feltüntetve nincs.

Az elmúlt években hazánkban is egyre inkább érezteti hatását a globális klímaváltozás. „Egyre több jel mutat arra, hogy az éghajlati viszonyok megváltoznak, szaporodnak a szokatlan időtartamú, gyakoriságú vagy intenzitású időjárási jelenségek (heves esőzés, erős szélvihar, jégeső, stb.). A változó éghajlat egyre komolyabb alkalmazkodási lépéseket kíván, ám emellett a változások megelőzése is legalább olyan fontos. Csak az vezet eredményre, ha párhuzamosan teszünk lépéseket a globális melegedést előidéző hatások érdemi csökkentésére, valamint a megváltozott körülményekhez való alkalmazkodásra.” (Városklíma kalauz)

A városi klímát befolyásoló tényezők:

- települési adottságok (fekvés, domborzat, éghajlati és vízrajzi adottságok);
- burkolt felületek aránya;
- kondicionáló hatású zöldfelületek, erdőterületek aránya;
- vízfelületek megléte;
- a környezethasználat jellege és a környezethasználatra vonatkozó helyi szabályok a területen és a területtel szomszédos, tágabb környezetben.

A vizsgált terület helyi klimatikus viszonyait nagymértékben befolyásolja a beépítettség, a burkolt felületek mennyisége, valamint a zöld- és vízfelületek aránya. A Repülőtér területét a burkolatok magas aránya és az alacsony fás növényborítottság miatt a városi klímajelenségek közül leginkább a városi hősziget hatás sújtja. A hősziget térképen jól látszik, hogy a Repülőtér burkolt területeinek környezete a nyár nappali időszakában akár +6 Celsius fokos átlag hőmérsékleti eltérést is mutathat a városkörnyéki átlaghoz képest.



A felszínhőmérséklet és a városkörnyéki átlaghőmérséklet különbsége (°C)



Budapesti hőszigetek (forrás: Budapest Környezetvédelmi Programja  
2017-2021)

A Repülőtér beépítettsége alacsonynak mondható, így ezen a területen kisebb mértékben lehet számítani a mezoklimatikus jelenségek közül kiemelendő hősziget-hatás erősítésére, mely jelenség a sűrűn beépített területeken jellemző inkább. A hősziget hatás a nagykiterjedésű, nyílt, gyeses területek által biztosított átszellőzési viszonyok révén mérséklődik. A városi klíma alakulására ugyanis pozitív hatást az aktív és kondicionáló hatású zöldfelületek és vízfelületek gyakorolhatnak. Ezek a hőmérsékletet, légáramlást, vagy a lokális páratartalmat befolyásolhatják.

A meglévő zöldfelületek, erdők méretének csökkentése és a beépített területek jelentős növelése a városi klíma alakulásának szempontjából kerülendő.

#### Felhasznált irodalom:

- Takács Péter, Budapest-Ferihegy Nemzetközi Repülőtér szélviszonyainak vizsgálata és szélelőrejezési módszerek, Eötvös Loránd Tudományegyetem – Meteorológiai Tanszék, 2010.
- Repülési időjárás-jelentő terviratok ([www.met.hu/ismertetek/METAR\\_SPECI\\_leiras.pdf](http://www.met.hu/ismertetek/METAR_SPECI_leiras.pdf))
- Városklíma kalauz (<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=182647>)



## 2. HELYZETFELTÁRO ÉS HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ

### 2.1. A VIZSGÁLT TÉNYEZŐK ELEMZÉSE

Az egyes vizsgálati fejezetek kiértékelését az ún. SWOT elemzés segítségével végeztük, amelyben igyekeztünk azokat az erősségeket (Strengths), gyengeségeket (Weaknesses), lehetőségeket (Opportunities) és veszélyeket (Threats) ismertetni, amelyek kapcsolatban állnak a tervezéssel és köthetők a Repülőtér szabályozási terve módosításának folyamatához.

Az erősségek és gyengeségek esetében a vizsgálat során feltárt tényszerű állapotból indultunk ki. Ezzel szemben a lehetőségek a meglévő állapot és a feltárt fejlesztési lehetőségek összevetését tartalmazzák, míg a veszélyek olyan esetekre hívják fel a figyelmet, melyek a tervezett fejlesztés értékét minden szempontból csökkenthetik, de kellő körültekintéssel elkerülhetők.

| SWOT-ANALÍZIS |
|---------------|
| ERŐSSÉGEK     |

#### **Településhálózati kapcsolatok**

- A vizsgált terület 4 közigazgatási egység határán fekszik (XVII. kerület, XVIII. kerület, Vecsés, Ecser) a különleges légi közlekedési funkció számára kedvező, városszéli, ám mégis frekventált, könnyen elérhető helyen;
- A Repülőtér közúti közlekedési kapcsolatai megfelelőek, az országos közúthálózat elemeivel a közeli M0 gyorsforgalmi út jelent közvetlen összeköttetést

#### **Fejlesztési és rendezési környezet**

- A tervezett távlati fejlesztési célok alapvetően összhangban vannak a hatályos településfejlesztési dokumentumokkal;
- A tervezett módosítás már a legújabb jogszabályoknak megfelelő településrendezési tervi környezetben készül (2021-ben módosított TSZT és új, a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény)

#### **Humán infrastrukturális szempontok**

- A BLFNR számos ember számára biztosít munkalehetőséget

#### **Gazdasági szempontok**

- A BLFNR területe nagy fejlesztési potenciállal rendelkezik, ahol a „barnamezők” – elhagyott területek, üresen álló épületek – és tartalékterületek egyaránt megtalálhatók;
- A BLFNR kihasználtsága folyamatosan növekszik, de rengeteg tartalékkal rendelkezik még.

#### **Táji-, természeti környezet és zöldfelületi rendszer**

- A BLFNR területén összefüggő természetközeli füves területek találhatók, melyek egy relikttumeszűen megmaradt önálló ökológiai egységet alkotnak;
- Számos védett állat és növényfaj előfordulása;
- A BLFNR több mint 1500 hektáros területéből megközelítőleg 80% a teljes zöldfelületi borítottság

#### **Épített környezet**

- A BLFNR 1-es Terminálépülete országos műemléki védettséget élvez;
- A BLFNR telkein a beépítettség alacsony, a burkolt felületek mérete bár kiterjedt, a zöldfelületi arány többnyire mégis igen magas;
- A terület rendezett tulajdonviszonya könnyíti a tervezett fejlesztések megvalósítását

#### **Közlekedés**

- A belváros felől/felé és az M0 gyorsforgalmi út által a távolabbi településekkel is biztosított közúti közlekedési kapcsolat;
- A belváros felől/felé közösségi közlekedési viszonylatok üzemelnek – buszjáratok;
- A BLFNR saját iparvágánnyal rendelkezik, mely havária esetén segítheti az üzemi működés zavartalanását;
- Az 1-es Terminál közelében a biztonságos gyalogos átkelés miatt a vasúti vágányok és a Ferihegyi Repülőtérre vezető út fölött gyalogos felüljáró létesült;

#### **Közművek**

- A BLFNR beépített területei teljes közművesítettséggel rendelkeznek;
- A BLFNR saját vízellátó bázissal rendelkezik (kutak), melyek a távlati kapacitásigényeket is képesek lehetnek kielégíteni;
- A nagy ellátó-rendszerek védőtávolságai, biztonsági övezetei a BLFNR területét nem érintik érdemben, azonban mind a villamos-energia, mind a földgáz vonatkozásában kellő közelségben elérhetőek

#### **Környezetvédelem és katasztrófavédelem**

- A BLFNR a különleges funkciójából és igényeiből eredően a környezeti elemek védelmére és mérésére irányuló megfelelő és kiterjedt monitoring rendszerrel és műszaki infrastruktúrával rendelkezik;
- Szakszerű és jól ellenőrzött a veszélyes hulladékok gyűjtése;
- Budapest építésalkalmassági térképe alapján a Repülőtér területének legnagyobb része beépítésre alkalmas (akár 4-5 szint felett is);
- A 172. számú, valamint a Maglódi (17. számú) – csatorna árvízvédelmi töltése megoldott;
- Rendszeresen végeznek katasztrófavédelmi gyakorlatot a BLFNR területén

#### **Városi klíma**

- Az alacsony beépítettségi százalék, a kiterjedt szabad területek és a zöldfelületek által biztosított az átszellőzés, mely a terület burkolt felületein jelentkező hősziget-hatást valamelyest mérsékli.

## GYENGESÉGEK

### **Településhálózati kapcsolatok**

- Mivel a BLFNR 4 önkormányzat közigazgatási határán fekszik, így a tervek egyeztetése és az adott önkormányzatok érdekérvényesítése, illetve azok összeegyeztetése hosszabb folyamatokat igényel

### **Fejlesztési és rendezési környezet**

- A kialakult állapothoz illeszkedő tervezett területhasználat-változtatások TSZT módosítást igényelnek;
- A tervezési terület szabályozási tervének módosítását az érintett önkormányzatok, saját területeik vonatkozásában külön-külön fogadják el;
- A BLFNR üzemszerű működése és a szomszédos lakóterületek relatív közelsége konfliktusokat okoz

### **Gazdasági szempontok**

- Számos régebben gazdasági tevékenységet végző épület üresen áll;

### **Táji-, természeti környezet és zöldfelületi rendszer**

- A lokális élőhelyek és a repülőtéri légi közlekedési funkció konfliktusa;
- Az erdőterületek és a repülésbiztonsági szempontok konfliktusa;
- A területen élő ürgepopuláció – áttelepítések,
- Ragadozó madarak okozta veszélyek

### **Épített környezet**

- A kihasználatlanság alkalmi jelenléte, melynek keretében egyes épületek használaton kívül, üresen állnak

### **Közlekedés**

- A BLFNR vasúti kapcsolatainak hiánya;
- A 4. számú főút jelenti a BLFNR kiszolgálását is, így gyakran – főként a reggeli csúcsidőben - előfordulnak torlódások, fennakadások;
- A BLFNR környezetbarát megközelítési lehetőségei még nem épültek ki teljes mértékben;
- A lakóterületek felől a gyalogosok biztonságos átjutása csak bizonyos pontokon megoldott a repülőtéri munkahelyi területekre;

### **Közművek**

- A tervezési terület 4 közigazgatási terület határán fekszik, ami a közműellátás szempontjából eljárásrendi nehézségeket okozhat;

### **Környezetvédelem és katasztrófavédelem**

- Repüléssel kapcsolatos zaj- és levegőterhelési hatások folyamatos jelenléte a BLFNR környezetében;
- A talajvíz minőségét befolyásolhatják a felszínről beszivárgó esetleges szennyezések;
- A BLFNR területe az országos vízminőség-védelmi övezetbe – a Szennyvizek szempontjából érzékeny vízgyűjtőterületébe - esik;



- A BLFNR területének teljes Budapestre eső része küszöbérték alatti veszélyes üzemként jelölt;
- A tervezési terület déli részén, Vecsés közigazgatási határán is átnyúlva alsó küszöbértékű veszélyes üzem működik (RÜK Kft.);
- Az egykori kavicsbánya területe (Orgoványi hulladéklerakó) hulladékkal feltöltött terület, mely beépítésre alkalmatlan

#### **Városi klíma**

- A BLFNR működése nagymértékben függ a helyi időjárási viszonyok pillanatnyi állapotától;
- A BLFNR nagy burkolt felületei elősegítik a hősziget hatás kialakulását;

### LEHETŐSÉGEK

#### **Településhálózati kapcsolatok**

- A Repülőtér 4 közigazgatási terület határán fekszik, mely területek önkormányzatai összefogva - közös tervezés keretein belül - egymás partnereiként, előnyös kapcsolatokhoz és ezáltal kiegyenlített érdekvédelemhez juthatnak;

#### **Fejlesztési és rendezési környezet**

- A hatályos fejlesztési dokumentumokban kitűzött célok időarányos megvalósítása;
- Az új jogszabályi környezet biztosította lehetőségek kihasználása;
- A BLFNR területe településrendezési eszközök által teljes mértékben lefedett, ám hatályos Szabályozási terve a Trk. alapján csak 2021. december 31-ig alkalmazható.

#### **Humán infrastrukturális szempontok**

- A nemrég épített szálloda maximális kihasználtsága előrevetítheti újabb szálloda és vendéglátó épületek létesítésének igényét;
- A BLFNR folyamatos fejlődéséhez további fejlesztések kapcsolódhatnak, melyek egy része új munkahelyek létesítésével járhat.

#### **Gazdasági szempontok**

- A BLFNR növekvő gazdasági jelentősége újabb vállalkozások megjelenését eredményezhetik;
- A bekövetkező változásoknak kiterjedtebb gazdaságélénkítő hatásai is lehetnek.

#### **Táji-, természeti környezet és zöldfelületi rendszer**

- Új fejlesztések keretében a zöldfelületi rendszer lokális, ütemezett megújítása is várható;
- A védett növény és állatfajok folyamatos védelme, szükség szerinti áttelepítése.

#### **Épített környezet**

- A területben lévő potenciál kihasználása, a tartalékterületek hasznosítása és fejlesztése;
- A meglévő épületállomány revitalizálása, felújítása és új funkcióval való megtöltése, valamint új, korszerű épületek létesítése.

### **Közlekedés**

- Új kötőtpályás közlekedési kapcsolat kialakítása a 2-es Terminált közelében;
- Aktív mozgáson alapuló közlekedési módok támogatása;
- Új parkolóhelyek, parkolóházak létesítése.

### **Közművek**

- A tervezett fejlesztések, bővítések közműigényeinek kiszolgálhatósága biztosított;
- Alapközművek vonatkozásában a BLFNR területe bázisokban gazdag;
- Megújuló energiák nagyobb arányú hasznosításának lehetősége.

### **Környezetvédelem és katasztrófavédelem**

- A környezettudatosság erősítése és ezáltal a környezeti állapot javítását célzó beruházások megvalósulása;
- A zaj- és levegőterhelés csökkentése érdekében kompromisszumon alapuló új megoldások bevezetése.

### **Városi klíma**

- A megújuló energiák alkalmazása;
- A meglévő zöldfelületek megtartása, kezelése, valamint ezek mellett új, aktív zöldfelületek kialakítása, az átszellőzés és a hősziget hatás csökkentése érdekében;
- A környezettudatosság erősödése által a környezet minőségének javítását célzó beruházások megvalósítása.

## **VESZÉLYEK**

### **Településhálózati kapcsolatok**

- Az egyes érintett közigazgatási területek (XVII. kerület, XVIII. kerület, Vecsés, Ecser) eltérő elképzelései, fejlesztési szándékai lassíthatják a tervezési folyamatot;
- A városszerkezeti pozíció igen, de a lakóterületek közelsége nem kedvez a BLFNR folyamatos fejlődésének.

### **Fejlesztési és rendezési környezet**

- A hatályos településrendezési eszközök módosításának elakadása, az új tervek készítésének elhúzódása.

### **Gazdasági szempontok**

- A tervezett fejlesztések gazdaságtalan megvalósítása és üzemeltetése;
- A tervezett fejlesztések eredményeként esetleg más ágazatok sérülhetnek.

### **Táji-, természeti környezet és zöldfelületi rendszer**

- Invazív növényfajok további elterjedése;
- A közelben élő madárállomány és azok vonulása állandó veszélyforrás.

### **Épített környezet**

- A meglévő értékes, védelemre érdemes épületállomány műszaki állapotának romlása;
- A jelenleg használaton kívüli épületek állapotának romlása;
- A potenciális területfejlesztési lehetőségek és a tartalékterületek kihasználatlansága

### **Közlekedés**

- A BLFNR közúti közlekedési kapcsolatai megfelelőek, de a közvetlen megközelítést csak a Ferihegyi Repülőtérre vezető út és folytatásában a 4. számú út (M4) biztosítja, mely közlekedési probléma esetén megnehezítheti a BLFNR közúti megközelítését;

### **Közművek**

- A beépítésekről és burkolt felületekről lefolyó nagy mennyiségű csapadékvíz megfelelő kezelése;
- A kerozin vezeték állapotának felülvizsgálata az életkora alapján, az esetleges havária esetek elkerülése végett

### **Környezetvédelem és katasztrófavédelem**

- Haváriaesetek;
- A rekultiválandó, vagy rekultivált területek nem teljes körű kármentesítése;
- A légiközlekedési hatóság által kijelölt zajgátló védőövezetek környező lakóterületeket is érintenek;
- A BLFNR üzemszerű működéséből származó zaj- és levegőterhelési hatások jelenléte.

### **Városi klíma**

- A beépítettség növekedésével, illetve az újabb burkolt felületek kialakításával a hősziget hatás erősödhet, ami ellen zöldtetővel, árnyékolással és egyéb alternatív megoldásokkal lehet védekezni.

## **2.2. ÉRTÉK- ÉS PROBLÉMATÉRKÉPEK**





**Jelmagyarázat**

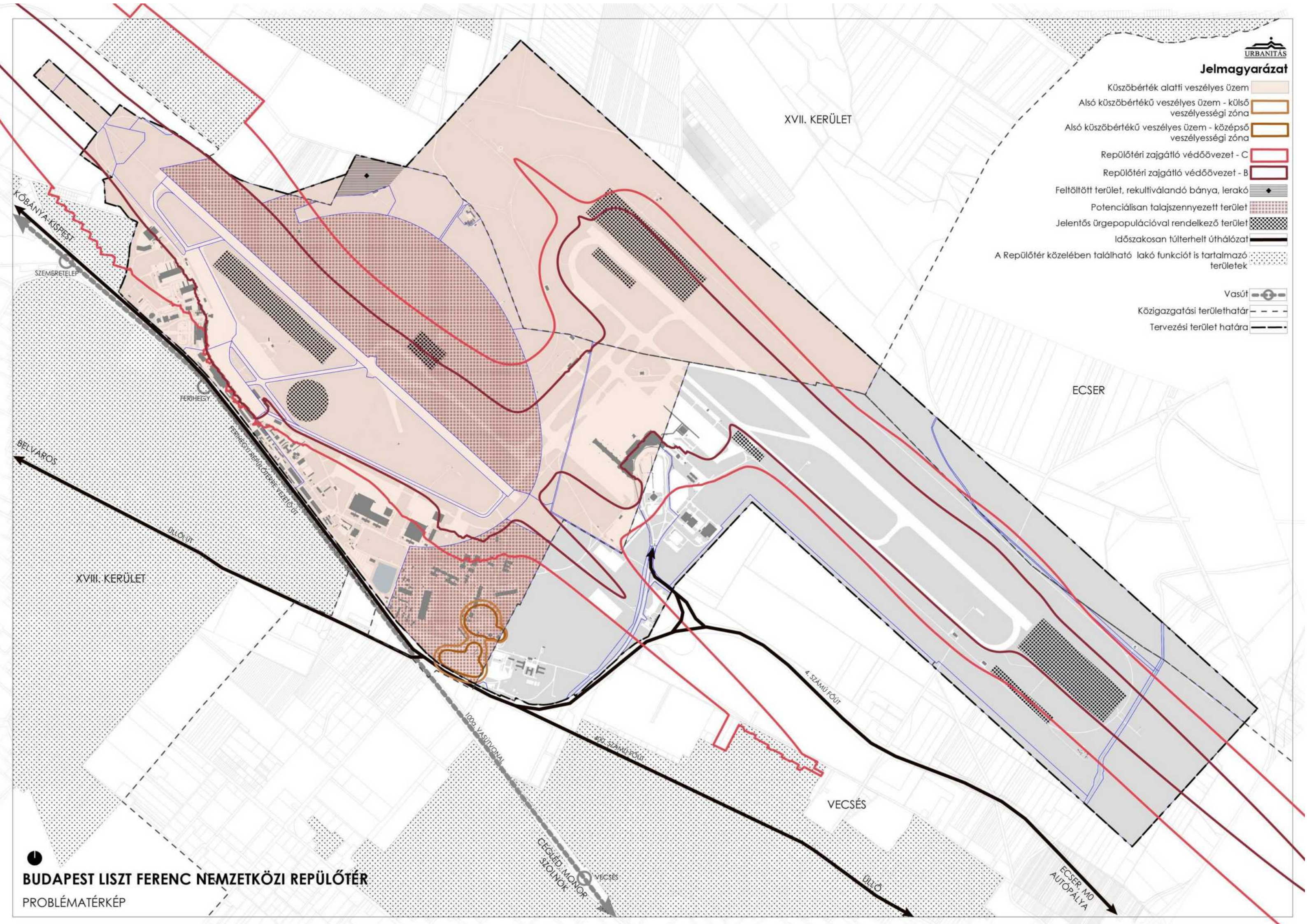
- Országos Erdő Adattárban szereplő erdő
- Országos Ökológiai Hálózat - ökológiai folyosó
- Országos Ökológiai Hálózat - pufferterület
- Nagyterjedésű zöldfelületek
- Vízfelület, csatorna
- Településképvédelmi jelentőségű fasor
- Kiemelt útvonalak, összeköttetések
- Fokozottan védett állatfaj élőhelyével érintett terület
- Országosan védett épület - műemlék
- Természetközeli gyeptársulások
- A Repülőtér közelében található meglévő fás területek
- Vasút és vasúti megálló
- Közigazgatási területhatár
- Tervezési terület határa

**BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR**  
ÉRTÉKTÉRKÉP



**Jelmagyarázat**

- Küszöbérték alatti veszélyes üzem 
- Alsó küszöbértékű veszélyes üzem - külső veszélyességi zóna 
- Alsó küszöbértékű veszélyes üzem - középső veszélyességi zóna 
- Repülőtéri zajgátló védővezet - C 
- Repülőtéri zajgátló védővezet - B 
- Feltöltött terület, rekultiválandó bánya, lerakó 
- Potenciálisan talajszennyezett terület 
- Jelentős ürgepopulációval rendelkező terület 
- Időszakosan túlterhelt úthálózat 
- A Repülőtér közelében található lakó funkciót is tartalmazó területek 
- Vasút 
- Közigazgatási területhatár 
- Tervezési terület határa 





## ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ



### 3. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLATOK, MÓDOSÍTÁSOK

#### 3.1. A TERVEZÉSI KONCEPCIÓ ÉS INDOKLÁSA

##### 3.1.1. TECHNIKAI JELLEGŰ SZEMPONTOK BEMUTATÁSA

A Repülőtér egységes és ma is hatályos Szabályozási terve a 2000-es évek elején készült, melynek egyes eltérő közigazgatási területre eső részeit, az azokhoz kapcsolódó építési szabályokkal együtt, az érintett önkormányzatok külön fogadtak el 2005-ig bezárólag. A terv azóta többször is módosult, ám ezek jellemzően nem átfogó módosítás keretében történtek, csak részterületeket érintettek, így több esetben is csak az adott módosítással érintett önkormányzatok területén módosult a terv.

A budapesti kerületi önkormányzatok időközben elkészítették Kerületi Városrendezési Szabályzatukat is (17KVSZ - 2014; PPVSZ - 2006), melyekbe a Repülőtér tervét is integrálták. A XVII. kerületben azonban már ez sem tekinthető hatályos állapotnak, mivel itt 2019-ben elfogadásra került az új Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) is, mely a Repülőtér területére vonatkozó korábbi tervet hatályon kívül helyezte, ugyanakkor az új KÉSZ nem terjed ki a Repülőtér területére, így egy új KÉSZ elkészítéséig - a Repülőtér területére - gyakorlatilag nincs jóváhagyott építési szabályzat és szabályozási terv. A XVIII. kerületben hasonló elv mentén, ugyanezen állapot kialakulása várható, azzal a különbséggel, hogy ebben a kerületben még nem került jóváhagyásra a legújabb Kerületi Építési Szabályzat.

A Repülőtér területének hatályos településrendezési eszközei:

- **Településszerkezeti tervek:**

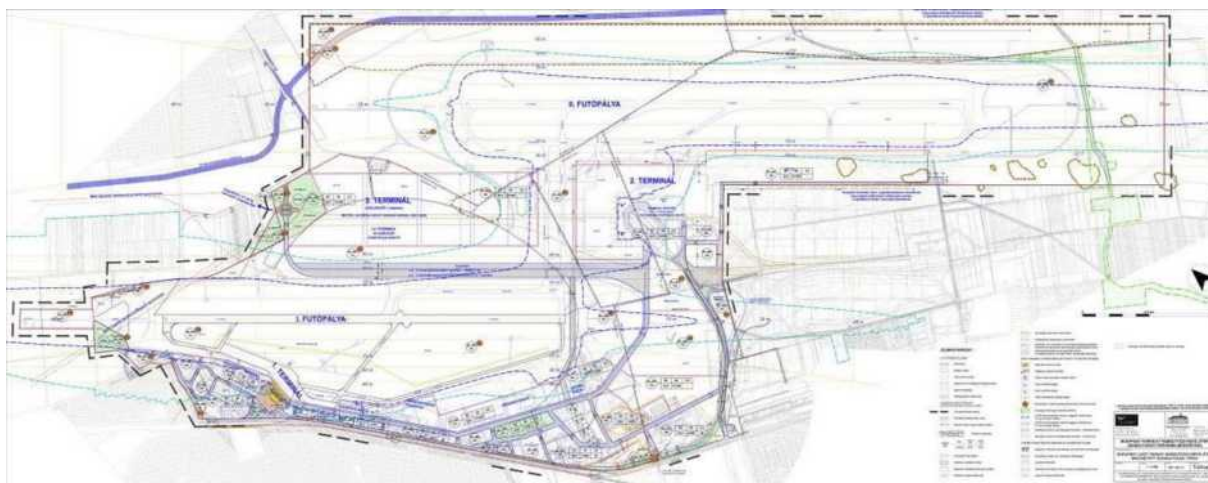
- Budapest Főváros területén a Fővárosi Közgyűlés 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozatával elfogadott Budapest Főváros Településszerkezeti terve (TSZT2021), illetve az 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendeletével jóváhagyott Fővárosi Rendezési Szabályzata (FRSZ) van hatályban;
- Vecsés Város Önkormányzata területén a város Képviselő-testületének 94/2016. (IV.26.) számú határozatával elfogadott és azóta többször módosított Településszerkezeti terve van hatályban;
- Ecser Nagyközség Önkormányzata területén a város Képviselő-testületének 105/2006. (IX.14.) számú határozatával elfogadott és azóta többször módosított Településszerkezeti terve van hatályban;

- **Helyi Építési Szabályzatok és Szabályozási tervek:**

- Budapest Főváros XVIII. kerületi Önkormányzat területén a 60/2006. (IX.12.) számú önkormányzati rendelettel jóváhagyott Pestszentlőrinc – Pestszentimre Városrendezési és Építési Szabályzata van hatályban, mely terv csak 2021. december 31-ig alkalmazható, így az új Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) készítése már folyamatban van, de az nem terjed ki a Repülőtér területére, melyre új KÉSZ készítése van előirányozva;
- Vecsés Város Önkormányzata területén a Képviselő-testület 2/2005. (I.18.) rendeletével elfogadott *Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Szabályozási terve* van hatályban, mely tervnek időközben több módosítása is született és az utolsó

módosítás keretében [9/2017. (IV.26.). rendelet] a rendelet címe is *Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Szabályozási terve* elnevezésre változott;

- Ecser Nagyközség Önkormányzata területén a Képviselő-testület 19/2004. (XI.11.) számú rendeletével jóváhagyott *Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Szabályozási terve* van hatályban.
- Kivételt képez Budapest Főváros XVII. kerület, Rákosmente Önkormányzatának területe, mivel itt jelenleg nincs hatályos jóváhagyott terveszköz a Repülőtér területére. Korábban Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata Képviselő-testületének 12/2014. (VI.30.) ök. rendeletével elfogadott Integrált Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzata volt érvényben, de Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata Képviselő-testületének 20/2019. (VII.9.) ök. rendeletével elfogadott Kerületi Építési Szabályzata a korábbi tervet hatályon kívül helyezte, ugyanakkor az új KÉSZ-ben a Repülőtér területe szabályozás alá nem vont területként szerepel, melyre külön KÉSZ készítése szükséges.



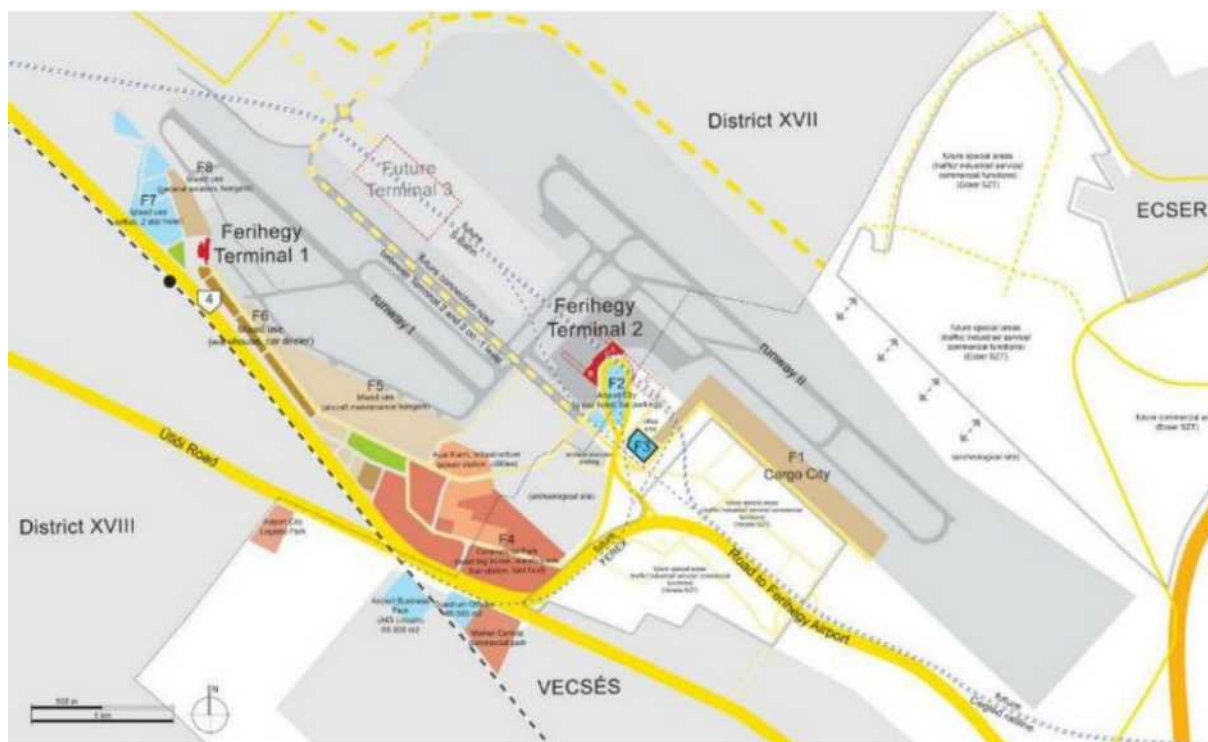
*Az egységes szerkezetű Szabályozási terv, mely a XVII. kerület területén már nem hatályos*

A hatályos terveszközök felülvizsgálatát, illetve új tervek készítését technikai értelemben az indokolja, hogy a hatályos tervek tartalma - az első jóváhagyás óta eltelt hosszú idő alatt - jelentősen elavult, ráadásul a tervek közigazgatási területenként történt módosításai miatt, mára az egységességük is megkérdőjelezhető. Ezen felül *a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 46. § (1) bekezdése értelmében a hatályos tervek csak 2021. december 31-ig alkalmazhatók.

### 3.1.2. FEJLESZTÉSI SZEMPONTOK BEMUTATÁSA

A technikai szempontokon túl a hatályos terveszközök felülvizsgálatát és az új tervek elkészítését a Repülőtér egyre növekvő személy- és áruforgalmához kapcsolódó fejlesztési igények is indokolják. A kérdéssel a BA Zrt. folyamatosan foglalkozik, melyre példa a 2014-ben elkészített „*Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér térsége Integrált Térségfejlesztési Terv*” (a továbbiakban: BLFNR-ITT) elnevezésű dokumentum is, ami az „*airLED Helyi gazdaságfejlesztés repülőterek vonzáskörzetében*” elnevezésű projekt (No 4CE485P4. CENTRAL EUROPE PROJECT) keretében megkötött partnerségi megállapodáson alapszik.

A BLFNR-ITT dokumentum egy struktúraterv - „*masterplan*” -, mely rögzítette az akkori leglényegesebb fejlesztési irányokat. Ezek közül néhány mára okafogyottá vált, de vannak olyan elemei is, melyek ma is aktuálisnak tekinthetők. A 2012-2014-es fejlesztési elképzeléseket az alábbi térkép foglalta össze:



2012-ben készült struktúraterv. F1: Cargo City: légiáru-elosztó központ; F2 négycsillagos szálloda a jelenlegi parkoló mellett; F3 irodaterület; F4 Üzleti és kereskedelmi park: raktárak, hipermarket, üzemanyag-töltő állomás, gyorséttermek; F5 repülőgép karbantartó hangárok területe; F6 raktárak, autókölcsönzők; F7 két csillagos hotel és irodaépület; F8 menetrenden kívüli repülést kiszolgáló hangárok és egyéb ehhez kapcsolódó egységek.

(Forrás: Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér térsége Integrált Térségfejlesztési Terv - 2014)

A fenti térképen ábrázolt elemek egy része elavult tartalomnak tekinthető. Ilyen például a 3-as Terminál épületének tervezett helye, vagy a tervezett vasúti kapcsolat nyomvonala, illetve bizonyos területek esetében a tervezett funkciók listája is módosult az eltelt évek során. Bizonyos elemek esetében időközbeni megvalósulásról is beszélhetünk. Ilyen elemek például a Vecsés közigazgatási területén, a 2-es Terminál előterében átadott szálloda épülete, vagy a Cargo City megkezdett beruházása. Természetesen vannak aktuális elemei is a tervnek. Ilyenek például a



további szállodabővítési, kereskedelmi-, logisztikai- és iroda park-létesítési, valamint az utas- és áruforgalmi kapacitásbővítést célzó fejlesztési elképzelések. Ezek alapján az megállapítható, hogy a 2012-2014-es terv elkészítése óta a Repülőtér fejlesztési elképzelései jelentősen módosultak. Ugyanakkor mivel ez idő alatt új fejlesztési elképzeléseket összefoglaló dokumentum nem készült, így máig a BLFNR-ITT dokumentum tekinthető a legfrissebb fejlesztési elképzelések kiindulási állapotának.

A BLFNR-ITT készítése óta a Repülőtér a környező településekkel, a fővárossal és az érintett szakmai szervezetekkel együttműködésben folyamatosan frissíti és korszerű elvek mentén újragondolja a Repülőtér fejlesztési koncepcióját. A Repülőtér és környezetének együttes fejlődését szolgáló gazdasági eredmények mellett új, horizontális fejlesztési elképzelések integrálása is alapvető cél. A tervezett fejlesztések, illetve az infrastruktúra kialakításánál az alkalmazott technológiák és intézkedések segítségével kiemelt szerephez jutnak a fenntarthatósággal, a környezet- és életminőséggel kapcsolatos szempontok. 2010 óta a Repülőtéren az egy utasra eső CO<sub>2</sub> kibocsátás 44%-al csökkent, mely a tervezésben érvényre juttatott fenntarthatósággal kapcsolatos szemléletmód és a korszerű technológiák alkalmazásának együttes eredménye.

A BUD alapító tagja a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéri Régió Gazdaság és Területfejlesztési Klaszternek, melyet Budapest Főváros XVIII. kerület, Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata, és Vecsés Város Önkormányzata kezdeményezésére, a két önkormányzat valamint Budapest Főváros Önkormányzata, Pest Megye Önkormányzata, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetője, a Budapest Airport Zrt., és a légiközlekedés irányítását végző HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. alapítottak. Az alapítók 2015-ben szándéknyilatkozatot írtak alá, amelyet 2017. június 15. napján együttműködési megállapodás megkötésével erősítettek meg, egyúttal bevonták az alapítói körbe a Nemzeti Befektetési Ügynökséget is.

A Klaszter a térségben a területfejlesztés és helyi gazdaság-élénkítés feladatainak koordinálására jött létre, ezért a céljaival azonosulni tudó, a térségben működő, vagy a Repülőtérhez kötődő állami, önkormányzati és piaci szereplők, intézmények, gazdasági társaságok felé nyitott a kezdeményezés.

A Klaszter a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Régió terület- és gazdaságfejlesztése érdekében jött létre. Célja, hogy Magyarország Közép-Európa egyik legversenyképesebb országává váljon és megerősítse közép-európai üzleti kaputárság szerepét a szolgáltatások, a logisztika és az innováció területein.

A BUD, Budapest XVIII. kerületi Önkormányzattal együtt, 2017. május óta részt vesz az összesen 5 európai repülőtér és további szakmai partnerek együttműködésében megvalósított LAirA (Landside Airport Accessibility) című EU Interreg projektben is (LAirA, CE1074), mely a Repülőtér és tágabb hatásterületének mobilitás központú fejlesztésének támogatását célozza. A projekt hét kulcsterületre, az elektromos közlekedés, a légi-vasúti kapcsolatok, a gyalogos és kerékpáros közlekedés, a megosztott közlekedés (telekocsik), az intelligens közlekedési rendszerek és az útvonaltervezés, valamint a közúti tömegközlekedés területeire fókuszál. Ezen területekre

vonatkozóan nemzetközi jó példák gyűjtésével, helyi intézkedési tervek, döntéshozóknak szánt átfogó stratégiák és konkrét fejlesztési javaslatok kidolgozása segítségével a projektpartnerek fejlesztési stratégiákat és intézkedési akcióterveket hoztak létre, melyek fontos és releváns információkat nyújtanak a repülőterek és tágabb környezetük fejlesztéséhez, illetve konkrét intézkedéseket fogalmazznak meg a repülőterek, a közlekedési szakértők és döntéshozók számára ezen mobilitási területek fejlesztéséhez.

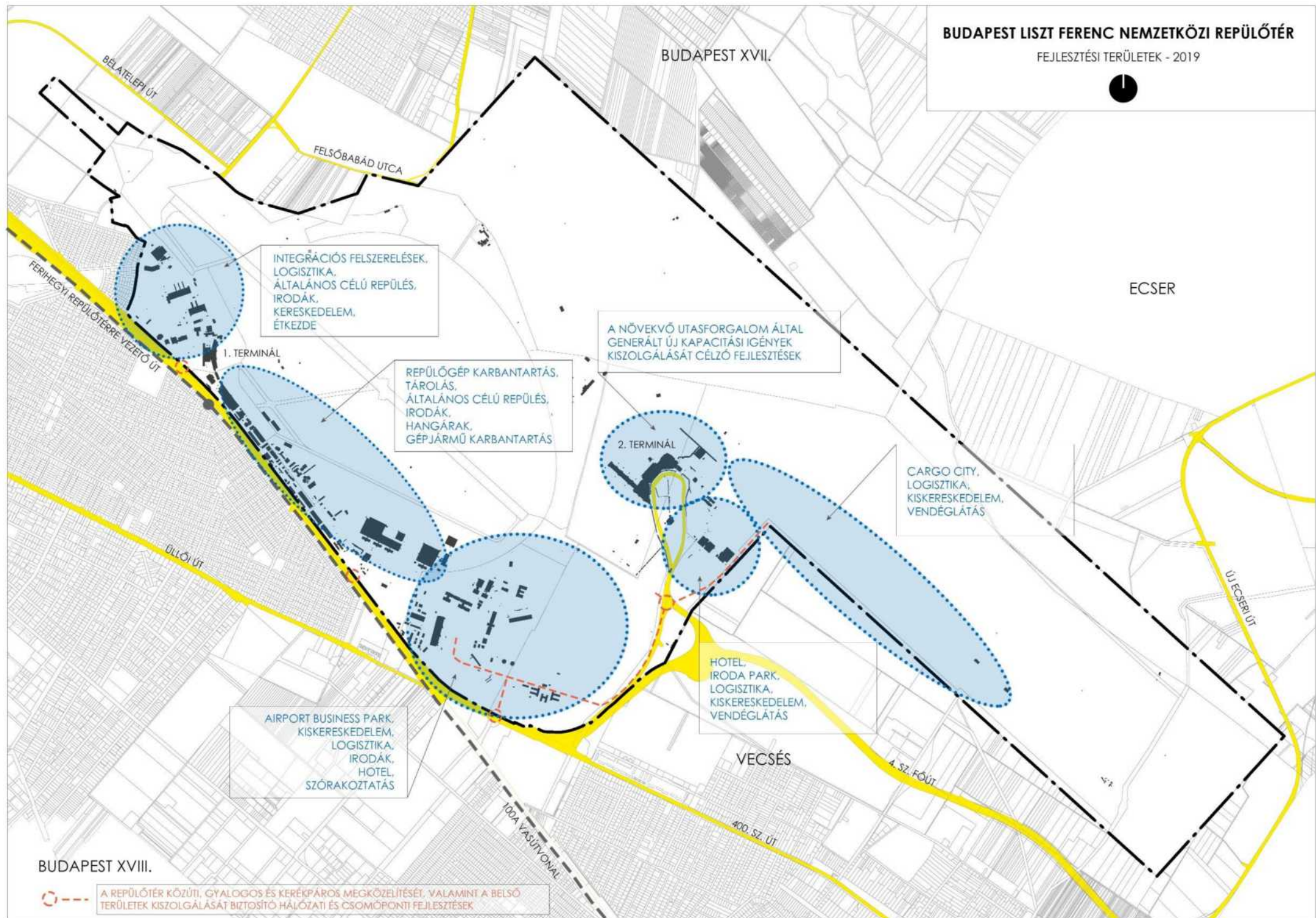
A projekt keretében készült szakértői anyagok a hét kulcsterületen nyújtanak a repülőterek és tágabb környezetük fejlesztéséhez fontos információkat, illetve konkrét intézkedéseket fogalmazznak meg a repülőterek, közlekedési szakértők és döntéshozók számára. Ezen mobilitási területek fejlesztése évente mintegy 56 millió utast és 39.000 repülőtéri dolgozót érintenek a bécsi, budapesti, varsói, bolognai, stuttgarti, dubrovnikai és poznańi reptereken.

A projekt és a valós fejlesztési igények mentén a Budapest Airport több közlekedéssel és mobilitással kapcsolatos területen együttműködik a releváns döntéshozatali és hatósági intézményekkel, illetve a környékbeli partnerekkel. A BUD az együttműködések és partnerségek eredményeit, a valós igényeket és a nemzetközi jó példákat, fejlesztési irányokat figyelembe véve 2019-ben készíti el saját fenntarthatósággal és elektromobilitással kapcsolatos stratégiáját, mely a jelenlegi és jövőbeli fejlesztések esetében is még az eddiginél nagyobb hangsúlyt fektet a környezetbarát technológiák és tervezési gyakorlatok, valamint a horizontális szempontok alkalmazására. Ilyen intézkedés például a Cargo területek összevonása, új belső úthálózat létrehozása és a munkavállalóknak szóló autómegosztási platform létrehozása, mely a szállítási útvonalak racionalizálásával rövidebb szállítási útvonalakat, ezáltal kisebb károsanyagkibocsátást, illetve a tervezett új közlekedési csomópontok segítségével a Repülőtér környezetében a forgalomterhelés csökkenését, annak részleges átirányítását és a fővárostól távolabb helyezését eredményezi. Ezen intézkedések hozzájárulhatnak a Repülőtér és környékének környezeti- és életminőségének javulásához.

Jelen tervezési folyamat keretében - a BLFNR-ITT dokumentumából kiindulva és azt az aktuális információkkal kiegészítve - igyekeztünk a legfontosabb témakörönként összegyűjteni és aktualizálni a BLFNR fejlesztési elképzeléseit. A begyűjtött információk alapján a korábban bemutatott ábra, az alábbiak szerint alakulhatna át:

# BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR

FEJLESZTÉSI TERÜLETEK - 2019





### 3.1.2.1. AZ UTASFORGALMI TERÜLETEK FEJLESZTÉSE

Az utasforgalmi területekkel kapcsolatban elmondható, hogy a BLFNR utasforgalmi kapacitásának döntő hányada mára a 2-es Terminál létesítménycsoportjára koncentrálódik, ahol a 2A Terminál, a 2B Terminál és a SkyCourt alkotta épületkomplexum biztosítja valamennyi érkező és induló utas kiszolgálását. A távlati fejlesztési elképzelések szerint ennek bővítését célozná egy új 3-as Terminál megépítése, azt azonban a korábbi tervektől eltérően nem a két futópálya közti területen, hanem a 2A Terminál épületétől dél-keletre lehetne elhelyezni. Az új terminál megépítésének várható ideje egyelőre bizonytalan, de az emelkedő utasszám okán igény jelentkezik rá.

A utasforgalom növekedéséhez kapcsolódóan a meglévő 2A és 2B Terminálok további fejlesztése is tervezett, esetleg új mólóépületek létesítésével, illetve a meglévő létesítmények folyamatos korszerűsítésével.

A műemléki védelmet élvező 1-es Terminál épületét jelenleg a Budapest Airport Zrt. irodaépületként használja, illetve a régi utasforgalmi teret exkluzív rendezvényekre is ki lehet bérelni. A fejlesztési elképzelések között szerepelt már az épület egyes részeinek konferenciaközpontként való kialakítása, de felmerült a légi közlekedéssel kapcsolatos múzeumként való hasznosítása is. Ezek mellett természetesen - szükség esetén - újbóli utasforgalmi célú hasznosítása is elképzelhető. A kisgépes forgalom kiszolgálása most is és a közeljövőben is a terminállal szomszédos GAT épületében történik.

### 3.1.2.2. ÁRUFORGALMI ÉS LOGISZTIKAI TERÜLETEK FEJLESZTÉSE

A BA Zrt. a Repülőtér áruforgalmi, szállítmányozási tevékenységét három területen konszolidálja:

- *Integrátor klaszter az 1-es Terminál környezetében,* ahol 2017 óta üzemel a TNT és a DHL Express új raktár- és irodaközpontja, közvetlen kapcsolattal mind az 1. forgalmi előtéren parkoló repülőgépek, mind a közúthálózat irányába. Az Integrátor klaszter területén a jövőben további logisztikai fejlesztések megvalósítására is lehetőség nyílik.
- *Szállítmányozó klaszter és kombinált vasúti/közúti szállítmányozási létesítmények fejlesztése a DHL Global Freight bázisa környezetében* olyan szállítmányozók részére, akik nem igénylik a közvetlen kapcsolatot a légi-oldallal, azonban a kedvező vasúti és közúti kapcsolatok fontosak számukra.



- Általános légiáru-kezelő létesítmény a 2-es Termináltól keletre. A folyamatosan élénkülő teherforgalom és keresett „cargo piac”-nak köszönhetően a 2-es Termináltól dél-keletre megindultak a Cargo City – Légiáru-elosztó Központ - építési munkálatai. A Cargo



*A Cargo City megindult építkezései*

City építésének 2018-2019-ben megvalósuló első fázisa mintegy 19.800 – 28.000 m<sup>2</sup>

összterületen légi árukezelő raktárakat és irodákat tartalmaz. A projekt a számítások szerint közel 4800 új állandó munkahelyet teremt. A beruházás következő fázisaként az árukezelő épülettel szemben egy második létesítmény is épül majd, a légiáru-szállítással foglalkozó logisztikai cégek számára. A későbbi fázisokban a rendelkezésre álló szabad területen a piaci igényeknek megfelelően további létesítmények elhelyezésére is lehetőség nyílik.

A Budapest Airport multi-modális csomópont projektje a szállítmányozás felsorolt három területét hatékony szállítási útvonalhálózattal kapcsolja össze és új közúti megközelítést is biztosít a létesítmények számára.

### 3.1.2.3. KERESKEDELMI, IRODAI, SZÁLLÁSHELY-SZOLGÁLTATÁSSAL ÉS VENDÉGLÁTÁSSAL KAPCSOLATOS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK

A Repülőtér talán legnagyobb fejlesztési potenciálja a Ferihegyi Repülőtérre vezető út (4-es út) melletti, jelenleg használaton kívüli, vagy alulhasznosított területeiben rejlik, mely területek a repülőgép- és utas kiszolgálás alpinfrastruktúrájától messzebb helyezkednek el, ezért az azokhoz kapcsolódó létesítmények kialakítása számára nem kedvező a fekvésük. A területek a Repülőtér körülvéő közúti infrastruktúra jellegéből fakadóan alkalmasak azonban irodaházak és különféle kereskedelmi egységek elhelyezésére, melyet távlatban az „Airport Business Park” projektje keretében kíván megvalósítani a Repülőtér.

A tervezett fejlesztések a Repülőtérhez közvetlenül kapcsolódó nagyobb, ám a légi oldallal közvetlen kapcsolatot nem igénylő vállalatok (például a területen már jelen lévő DHL Global) igényeit is kielégítheti, ugyanakkor ezen a területen inkább a kereskedelmi és irodai funkciók telepítése lehet a fő irány, melyek mellett kisebb mértékben raktározási és logisztikai funkció is megjelenhet.

További szálláshely-szolgáltatás és vendéglátó funkciók elhelyezése képzelhető el a közlekedési infrastruktúrához, az utasok és a Repülőtér üzleti partnereinek mozgásához, valamint a Budapest Airport egyéb irányú fejlesztési terveihez igazodva az 1 és 2-es Terminálok, továbbá a leendő Business Park környezetében is.

A 2-es Termináltól és a megépült szállodától dél-keletre, távlatban új Iroda Park kialakítása is elképzelhető, a jelentkező igények függvényében. A területen megvalósuló fejlesztések a légiközlekedéshez szorosan kapcsolódó cégeket és nemzetközi vállalatokat, valamint a sok utazással járó tevékenységet folytató szervezeteket szolgálhatná ki, miközben újabb munkahelyeket is teremtené.

#### 3.1.2.4. REPÜLŐGÉP TÁROLÁSSAL, JAVÍTÁSSAL, KARBANTARTÁSSAL ÉS A REPÜLŐGÉP MOZGÁSI TERÜLETEKKEL KAPCSOLATOS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK

A Ferihegyi Repülőtérre vezető úttal közvetlenül határos területek középső részén, főként a légiközlekedést kiszolgáló, azzal szorosan összefüggő technikai jellegű fejlesztések tervezettek. A területen található a Lufthansa Technik Budapest Kft., az Aeroplex Közép-Európai Légijármű Műszaki Központ Kft., valamint a Wizz Air hangárépületei és azok műszaki előterei is. Az említett előterek, az 1-es Terminálépület kapcsolódó forgalmi előterével kiegészülve, jelenleg is és a jövőben is ideális helyszínt biztosítanak a repülőgép tárolási, javítási, karbantartási tevékenységek ellátására. Ezen területekhez kapcsolódóan a jövőben is hasonló hangárépületek, valamint a repülőgép- és a gépjárműkarbantartás műszaki infrastruktúrájának minél hatékonyabb kialakítását és kihasználását célzó létesítmények elhelyezésére lehet számítani.

Az érintett területen sok olyan használaton kívüli, vegyes állapotú raktár, tároló és irodaépület található, melyek új funkcióval való megtöltése, vagy esetleges szanálása és új beépítéssel való pótlása is elképzelhető, teret engedve a további fejlesztési elképzeléseknek.

A Repülőtér alap-infrastruktúráját és forgalmi kapacitását a futópályák, gurulóutak, forgalmi- és műszaki előterek alkotta hálózat határozza meg. A 3.010 m hosszúságú 31L/13R futópálya és a 3.707 m hosszúságú 31R/13L futópálya úgy tűnik, hogy a leghosszabb távon is kiszolgálja a forgalmi igényeket, így ezek meghosszabbításának vagy új futópálya építésének szükségessége nem merül fel.

A gurulóutak és előterek rendszere időről-időre felülvizsgálatra szorul, melynek eredményeként az folyamatosan változik. Ezek az átalakítások azonban - kisebb kivételektől eltekintve - a jelenleg is erre a célra lehatárolt területre korlátozódnak, további jelentősebb területek igénybevétele nem tervezett.

#### 3.1.2.5. A KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRÁT ÉRINTŐ ÁLTALÁNOS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK

A közúti megközelítést biztosító úthálózat fejlesztése a Repülőtér utas- és áruforgalmának folyamatos növekedése, illetve a tervezett beruházások útkapcsolatainak kialakítása okán válik indokolttá. A 2-es Terminál közúti előterén tervezett csomópont-építés (turbó-körforgalom kialakítása), illetve a Ferihegyi Repülőtérre vezető út felől kapcsolatot biztosító vecsési kettős körforgalom átépítése, átszervezése (pl.: futtatott jobbos irányok kialakítása), melyhez kapcsolódóan egy új repülőtéri főporta kialakítása is tervezett, hosszabb távon biztosíthatják a Repülőtér gyors és biztonságos megközelítését, illetve lehetőséget biztosítanak arra is, hogy a Cargo Bázis forgalma a Repülőtér és környezetének - város felé eső részeinek - érintése nélkül juthasson el az M0 irányába.

A tervezett infrastrukturális fejlesztéseknek szintén eleme egy ésszerű belső úthálózat kiépítése is, a jelenlegi porták tehermentesítése, valamint a parkolási igények megfelelő biztosítása mellett, mind az itt dolgozók, mind a Repülőtérre érkezők számára



A megnövekedett parkolási igények biztosítására újabb, nagy kapacitású felszíni parkolók kialakítása tervezett. A 2-es Terminál előterében egy többszintes parkolóház kialakítása is tervezett, de ennek részletei további egyeztetéseket igényelnek, így megvalósítása egyelőre időben elhúzódhat.

A Repülőtér kötöttpályás utasforgalmi kapcsolatának tervezését a Főmterv Zrt., a beruházás teljes körű lebonyolítását a NIF Zrt. végzi. A Budapest Airport Zrt. a saját fejlesztéseit a vasúti beruházás területigényének és az infrastrukturális elemek kapcsolódási lehetőségeinek szem előtt tartásával valósítja meg. A jelenlegi tervek szerint a kötöttpályás közlekedési elem nyomvonala az 1-es futópályától északra halad és éri el a 2-es Terminál környezetét. Az új vasúti megálló a jelenlegi Holiday parkoló északi részén, terepszint alatt kerülne kialakításra, ahonnan új gyalogos kapcsolatok vezetnének a meglévő és a tervezett terminálépületekhez. Az eddig vizsgált fejlesztési elképzelések alapján a meglévő 100-as fővonalból való új leágazás kiépítésével a Repülőtér bekapcsolódhatna az országos vasúti hálózatba, mely lehetővé tenné, hogy a Budapesten kívülről indulók, a belváros érintése nélkül, közvetlenül a Repülőtérre érkezzenek, ezzel csökkentve az ottani fogalomterhelést és károsanyagkibocsátást.

A vasúti teherforgalom lebonyolítását a felújított és kibővített iparvágány-hálózat, a kibővített kerozin-lefejtő állomás, valamint egy intermodális konténerátrakó állomás szolgálják majd az egykori „C” porta és a jelenlegi „J” porta közti területen.

A Repülőtér ugyancsak fontosnak tartja az aktív mozgáson alapuló közlekedési módok támogatását is, így a megközelíthetőségét szolgáló alternatívákat új kerékpárutak és gyalogos felületek kialakításával is bővíteni tervezi.

A Repülőtér közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos elképzeléseinek integrált részét képezi a Repülőtér és tágabb környékének közlekedési kapcsolatainak javítása is. A Repülőtér saját fejlesztései mellett a repülőtéri és a Ferihegyi Repülőtérre vezető úthálózat, illetve ennek Repülőtértől távolabb eső, de a Repülőtér és környezetének forgalmát mégis nagyban meghatározó lehetséges fejlesztések, például Galvani híd és rávezető úthálózat, illetve külön szintes közlekedési kapcsolatok építése és ezek egységes rendszerként való kezelése, fontos elemei lehetnek a Repülőtér és környezetében tapasztalható életminőség javulásának.

A Repülőtéren számos olyan közlekedéssel és forgalommal kapcsolatos adat keletkezik, melyek alapját képezhetik és számos módon felhasználhatók lennének az intelligens forgalomtechnikai megoldások, az okosváros létrehozására irányuló törekvések esetében is.

A Repülőtér közlekedéssel kapcsolatos konkrét infrastrukturális fejlesztései mellett, a fejlesztés további területe lehet az egyes közlekedési módok fejlesztése. Új, innovatív technológiák, energiatermelési módok és járműfajták bevezetésével, vagy akár más partnerekkel közös működtetésével új, alternatív meghajtású járművek és technológiák tesztelhetők, alkalmazhatók a Repülőtér zárt, belső területein, amire ez a terület ideális lehet. Később ezek alkalmazhatóak

lennének a tömegközlekedési megoldások esetében, vagy akár a külső utasforgalmi területek és ezek várossal való kapcsolatainak kiszolgálására is.

#### 3.1.2.6. EGYÉB FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK

A Repülőtér északi-nyugati területe - az 1-es Terminál közelében - az elmúlt években jelentős változásokon esett át. Több jelentős beruházás valósult meg a területen, mint például a DHL és a TNT bázisok, de a területen további fejlesztések is elképzelhetők:

- a meglévő, de többnyire használaton kívüli iroda- és oktatási épületek új funkcióval való megtöltése;
- a 023. számú épület hotellé alakítása;
- a kisgépes repülés – a menetrenden kívüli repülést kihasználó hangárok és egyéb ehhez kapcsolódó egységek – fejlesztése;
- új logisztikai területek kijelölése, vagy a meglévők esetleges bővítése
- a korábbi kantinépület újbóli étkezdeként történő hasznosítása.

#### 3.1.3. A BEMUTATOTT SZEMPONTOK ÖSSZEGZÉSE

A 3.1.1. és a 3.1.2. fejezetben bemutatott technikai és fejlesztési szempontok alapján a Budapest Airport Zrt. ismét egy olyan egységes tervezési koncepció, Szabályozási terv és Helyi építési szabályzat megalkotását tűzte ki céljául,

- melynek tartalma az érintett önkormányzatok számára elfogadható;
- mely részterületei tekintetében illeszkedik az egyes érintett önkormányzatok tervrendszerébe;
- amiben rögzítenie szükséges a jövőbeni tervezett fejlesztések alapvető irányait és kereteit, melyek elsődleges célja a hatékony és gazdaságos üzemeltetés;
- melynek kezelnie kell az egyes részterületek vonatkozásában felmerült vegyes területhasználatot célzó igényeket, ami a magasabb szintű jogszabályokban rögzített kereteken belüli rugalmas szabályozási környezetet biztosít;
- melyben a kiszolgálást és működést biztosító infrastrukturális elemek egy egységes és a horizontális elveket is figyelembe vevő koncepció alapján kerülnek kidolgozásra.

A bemutatott fejlesztési elképzelések alapján elkészült egy távlati beépítési koncepció is, melynek tartalma a fejlesztési elképzelések rugalmassága és jövőbeni újabb lehetséges módosulásai miatt, leginkább iránymutatónak tekintendő.



BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR  
TERVEZETT KÖRNYEZETÁLLAPOT

ECSER

BUDAPEST XVII.

BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR  
TERVEZETT KÖRNYEZETÁLLAPOT

Jelmagyarázat

- Meglévő magastetős épület
- Tervezett magastetős épület
- Meglévő lapostetős épület
- Tervezett lapostetős épület
- Tervezett zöldtetős épület
- A tervezési területen belül található utak, gyalóutak, parkolók, egyéb burkolt felületek
- Járda felületek
- Zöldfelületek
- Földdel borított, murvás területek
- Vízfelületek
- Fás, bokros terület
- Fa, facsoport
- Tervezett fa, facsoport
- Vasúti vágány, iparvágány
- Tervezett vasúti vágány (részben felszín alatt)
- Kerítés
- Potenciális parkolásra kijelölhető terület
- Földrészlehatár helyrajzi számmal
- A tervezési területet érintő közigazgatási területek határa
- A tervezési terület határa

0 m 250 m 500 m 1000 m





## 3.2. EGYSÉGES SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

### 3.2.1. A TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK TELEPÜLÉSSZERKEZETI VONATKOZÁSAI

#### 3.2.1.1. BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVÉNEK ÉS RENDEZÉSI SZABÁLYZATÁNAK TARTALMÁHOZ VALÓ ILLESZKEDÉS BEMUTATÁSA

A hatályos TSZT2021 a Repülőtér területén, a Férihegyi Repülőtérre vezető út menti területek egy részét K-Rept jelű, beépítésre szánt különleges repülőtéri területként jelöli ki. Az érintett terület a Repülőtér hatályos Szabályozási terve alapján is, intenzív (40-80% közötti) beépítést lehetővé tevő repülőtéri közlekedési övezetbe (KL-RE/eé és KL-RE/ké) sorolt. A TSZT2021 és a hatályos Szabályozási terv nincsenek teljes összhangban, mert a TSZT2021 területfelhasználási tervlapja a Férihegyi Repülőtérre vezető út menti területek Vecsés felé eső részét, illetve a teljes 2-es Terminál körüli területet is beépítésre nem szánt légi közlekedési területként jelöli (KÖI), mely területen - az OTÉK alapján - csak maximum 10%-os beépítési maximummal rendelkező övezet jelölhető ki. Ezzel szemben a hatályos Szabályozási terven ezen területek is az említett KL-RE/eé és KL-RE/ké övezetbe soroltak és a kialakult állapot szerint jellemzően beépítettek.



*A felhasznált légifotón még nem szerepel a 2B Terminálhoz csatlakozó, tavaly átadott móló épület.*

A bemutatott ellentmondás feloldására, jelen módosítás keretében eredetileg a fekete kerettel megjelölt, jellemzően beépített területek átsorolását terveztük a jelenlegi KÖI jelű, beépítésre nem szánt légi közlekedési területből, K-Rept jelű, beépítésre szánt különleges repülőtéri területbe.

A tervezett módosítást Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc – Pestszentimre Önkormányzatának Képviselő-testülete 45/2020. (II.27.) sz. ÖK. határozatával támogatta ugyan, de Budapest Főváros Önkormányzata a Klímavédelmi és Fejlesztési Főpolgármester-helyettese nevében küldött levelében (iktatószám: FPH059/526-9/2020) az alábbi indokkal elutasította azt:

*„A Repülőtér szabályozási tervének felülvizsgálata indokolt, a területek fejlesztésének volumene azonban túlzott, jelen formájában nem tudom támogatni. A Budapest közigazgatási területének határához 200 méternél közelebb eső területek beépítésre szánt területfelhasználási kategóriába való átsorolása nem javasolt.”*

A fejlesztési és tervezési célok konkrétabb és alaposabb ismertetése érdekében 2020 nyarán egyeztetések zajlottak a témában a BA Zrt. képviselői és a Fővárosi Önkormányzat képviselői között, az érintett településtervező szakemberek bevonásával, de az egyeztetések nem hoztak érdemi változást az ügyben, így a hatályos TSZT2021 és az FRSZ módosítását végül későbbi ütemre halasztottuk és a Repülőtér új terveit a TSZT2021 és FRSZ hatályos állapotához igazodóan készítettük el.

### 3.2.1.2. VECSÉS VÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVÉNEK TERVEZETT MÓDOSULÁSAI

Vecsés Város Településszerkezeti tervén a Repülőtér teljes területe K-Rept jelű, beépítésre szánt különleges repülőtér területbe sorolt. Ez a besorolás a területfelhasználás szempontjából megfelel az új koncepció alapján készülő Szabályozási tervnek, így e tekintetben nem, csak az alábbi pontosítások tekintetében igényel módosítást a vecsési TSZT:

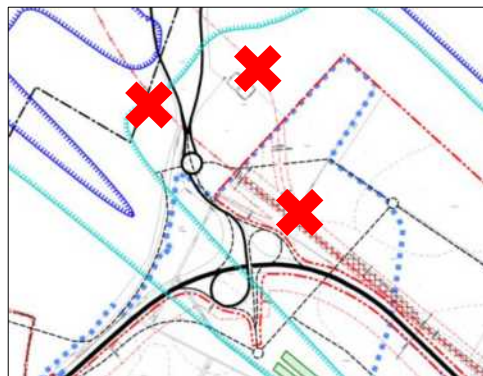
- a területfelhasználási egységek határainak hozzáigazítása az ún. „kettős körforgalom” környezetében tervezett új szabályozási vonalakhoz, mellyel megfelelő terület biztosítható a csomópont közlekedési területen való átépítéséhez;



| A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉNEK TERÜLETI MÉRLEGE<br>Vecsés TSZT módosítással érintett területén |                                         |                           |                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------|
| Területfelhasználási egység<br>jele és megnevezése                                      | Jelenlegi<br>repülőtéri<br>terület (ha) | Változás (ha)             | Tervezett<br>repülőtéri<br>terület (ha) |
| <b>K-Rept – beépítésre szánt<br/>különleges repülőtér területe</b>                      | 503,84                                  | -0,2446 (K-Rept -> Közl.) | 503,60                                  |
| <b>Egyéb területfelhasználási<br/>egységbe nem sorolt<br/>közlekedési célú terület</b>  | 0,0                                     | +0,2446 (K-Rept -> Közl.) | 0,24                                    |
| <b>Összesen:</b>                                                                        | <b>503,84</b>                           | <b>=</b>                  | <b>503,84</b>                           |

- a tervezett belterület határ vonalának felülvizsgálata;
- nagysebességű vasúti nyomvonal;
- tervezett közúthálózati elemek nyomvonalai;
- közúti és vasúti védőtávolságok jelölései (védelmi korlátozási tervlap)

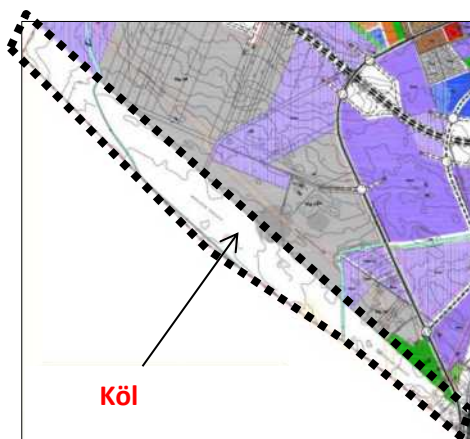
A Repülőtér új vasúti utasforgalmi kiszolgálását biztosító tervezett nyomvonal kapcsán szükséges megemlíteni, hogy a vecsési hatályos terveken még egy korábbi nyomvonal szerepel (több változatban) és nem a legutolsó engedélyezési terv szerinti változat. Emiatt szükséges a terveken a nyomvonalat érintő módosításokat átvezetni, azonban ezt nem elég csak a Repülőtér területére elvégezni, szükséges lenne a település kapcsolódó és érintett területeinek terveit is módosítani, elkerülendő azt, hogy a nyomvonalak a Repülőtér határán, a hatályos tervlapokon ne érjenek össze. Ez a feladat azonban jelen eljárásnak nem része, erre külön eljárás megindítása javasolt.



### 3.2.1.3. ECSER NAGYKÖZSÉG TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVÉHEZ VALÓ ILLESZKEDÉS BEMUTATÁSA

Ecser Nagyközség Településszerkezeti tervén a Repülőtér területe önálló területfelhasználási egységbe nem sorolt közlekedési területként értelmezhető, mely területen a „REPÜLŐTÉR TERÜLETE” felirat olvasható. A Repülőtér területének ezen részén nem várható különösebb fejlesztés, így közlekedési területként való besorolása továbbra is elfogadható.

Jelen tervezési folyamat keretében a Repülőtér ecseri területei légiközlekedési területként (KÖI) kerülnek feltüntetésre a Szabályozási terven, mely övezeti besorolás megfelel a hatályos TSZT-nek, ugyanakkor a folyamatban lévő, teljes településre kiterjedő felülvizsgálat keretében javasoljuk a KÖI területfelhasználási kategória szerepeltetését a TSZT tervlapjain, az egyértelműség jegyében. A javaslatot egyeztettük az ecseri településrendezési eszközök teljes felülvizsgálatát végző Terezőkkel (Pestterv Kft.) is.





### 3.2.2. A TERVEZETT MÓDOSÍTÁSOK SZABÁLYOZÁSI TERVI ÉS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT SZINTŰ VONATKOZÁSAI

#### 3.2.2.1. AZ EGYSÉGES SZABÁLYOZÁS LEGFONTOSABB ELEMEI

A Repülőtér új szabályozási terve(i) és helyi építési szabályzata(i) egy előzetesen kidolgozásra került egységes szabályozási koncepció alapján készülnek, mely koncepció az érintett közigazgatási területek határait csak technikai értelemben veszi figyelembe és főként csak a Repülőtér belüli viszonyokra fókuszál. Ez azt jelenti, hogy a Repülőtér belül kijelölésre kerülő építési övezetek és övezetek határai, illetve ezen területekre vonatkozó építési szabályok tekintetében, a tervezett szabályozás a közigazgatási határoktól független szempontok szerint, egységesen kezelt területrészekre alakulhat ki. Az alábbiakban a tervezett egységes építési szabályzat és szabályozási terv koncepciójának vázlatos tartalmát mutatjuk be, melyet a későbbiekben az egyes érintett közigazgatási területenkénti részterületekre bontva integráltunk az érintett önkormányzatok tervrendszerébe.

A Repülőtér területe az egységes szabályozási koncepció alapján három jellemző részterületre osztott:

- Beépítésre szánt repülőtér területek (lila és szürke területek);
- Beépítésre nem szánt légiközlekedési területek (sárga és sraffozott területek);
- Egyéb területek (erdők – X-szel jelölve a 2021-ben módosult részek, vízgazdálkodási területek).



#### A BEÉPÍTÉSRE SZÁNT REPÜLŐTÉR TERÜLETEK

A Repülőtér beépítésre szánt területei elsődlegesen a repülőtér és a légiforgalmat kiszolgáló épületek, építmények elhelyezésére szolgálnak. Az elhelyezhető funkciók között megtalálhatók:

- terminálok (utasforgalom),
- cargók (áruforgalom),
- légi jármű karbantartás, javítás,
- légiforgalmi szolgáltatás ellátási épületei,
- energiatermelő és -átalakító létesítmények
- raktározási,

- logisztikai,
- irodai,
- kereskedelmi és szolgáltató,
- környezetbarát ipari,
- szálláshely szolgáltatási épületek,
- sportolás
- egészségügy
- kutatás-fejlesztés
- a szakszemélyzet szakirányú oktatásának épületei,
- közlekedési és szállítási funkciók, épületek,
- a beépítésre nem szánt különleges repülőtér területek és a légiközlekedési területek övezeteiben elhelyezhető létesítmények - a légi járművek fel- és leszállását szolgáló futópályák kivételével,
- közhasználat előtt nem megnyitott üzemanyagtöltő állomás,
- parkolóház,
- valamint a felsorolt épületeket kiszolgáló és kiegészítő funkciójú épületek.

A beépítésre szánt területek határai – a Repülőtér Budapest Főváros XVIII. kerület területére eső része kivételével - úgy kerültek kijelölésre, hogy azok figyelembe veszik:

- a Repülőtér területén kialakult jelenlegi állapotot / beépítést,
- a Repülőtér légiforgalmi műszaki területeit (előterek, futópályák, gurulóutak, stb.) és azok védőtávolságait,
- valamint a Repülőtér jövőbeni fejlesztési elképzeléseinek becsült helyigényeit is.

A Repülőtér Budapest Főváros XVIII. kerület területére eső részén a tervet – a Főváros „FPH059/526-9/2020” iktatószámú hivatalos levele értelmében - a hatályos TSZT2021 és FRSZ tartalmához kellett igazítanunk. Ez a megoldás valamelyest megkérdőjelezi az egységes szabályozási koncepcióban jelölt beépítésre szánt területek egységességét, mely ellentmondást szabályozási szinten, szabályozási eszközökkel szükséges feloldani.

A beépítésre szánt területek javasolt jelölése Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre és Vecsés város területén: **K-Rept/1** jelű, beépítésre szánt különleges repülőtér terület építési övezet. Beépítésre szánt terület Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente és Ecser nagyközség területét nem érinti.

A beépítésre szánt területként kijelölt terület nagy része a jelenleg hatályos szabályozási tervben is intenzív beépítésre alkalmas közlekedési területként (KL-RE/ké és KL-RE/eé) van kijelölve, mely övezetek beépítési paraméterei az alábbiak:

| Övezet          | Kialakítható legkisebb telek |           | Terepszint alatti beépítés | Legnagyobb beépítettség | Legkisebb építmény-magasság | Legnagyobb építmény-magasság | Legkisebb zöldfelület | Legnagyobb szintterületi mutató     |
|-----------------|------------------------------|-----------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|
|                 | terület                      | szélesség |                            |                         |                             |                              |                       |                                     |
| <b>KL-RE/ké</b> | 10.000 m <sup>2</sup>        | 100 m     | 100 %                      | 80 %                    | -                           | 24,0 m                       | -                     | 2,0 m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> |
| <b>KL-RE/eé</b> | 3.000 m <sup>2</sup>         | 30 m      | 80 %                       | 40 %                    | -                           | 24,0 m                       | 20 %                  | 2,0 m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> |

A hatályos állapothoz képest az új egységes szabályozási koncepció alapján megszűnne a beépítésre szánt területek tagolása, helyette azok teljes területén az alábbi beépítési paraméterek alkalmazása tervezett:

| Övezet jele | beépítés módja | A telek                           |                         |                   |                                                                     |      |                        | Az épület       |            |
|-------------|----------------|-----------------------------------|-------------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------|------|------------------------|-----------------|------------|
|             |                | legkisebb kialakítható telekméret | legnagyobb beépítettség |                   | legnagyobb szintterületi mutatója (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ) |      | legkisebb zöldfelülete | legkisebb       | legnagyobb |
|             |                |                                   | terepszint alatt        | terepszint felett | szmá                                                                | szmp |                        | épületmagassága |            |
|             |                | (m <sup>2</sup> )                 | (%)                     | (%)               |                                                                     |      | (%)                    | (m)             | (m)        |
| K-Rept/1    | SZ             | 3000                              | 60*                     | 60*               | 1,5                                                                 | 0,0  | 20*                    | -               | 35         |

\*: OTÉK-tól eltérően, az Állami Főépítész ..... számú állásfoglalása alapján.

A hatályos és a tervezett paraméterek között az alábbi eltérések mutatkoznak:

- A legnagyobb beépíthetőség tekintetében a hatályos tervben szereplő 40% és 80% helyett, az új terv egységesen 60%-ot határoz meg. A vizsgálati munkarészekben bemutatásra került az érintett terület átlagos beépítettsége, mely alapján a 60%-os értéket meg sem közelíti a teljes terület átlagos beépítettsége, de a beépítési paraméterek megállapításakor tekintettel kell lenni a jelenlegi és jövőbeni telekviszonyokra is, mert a beépítési paramétereket a hatályos jogszabályok alapján telkenként/övezetenként szükséges igazolni. A vizsgálatban az is látható, hogy kisebb telkek esetében a beépítettségi érték valóban 60% közelébe kerülhet, a kialakult állapot szerint. A 60%-os érték nem felel meg az *országos településrendezési és építési követelményekről* szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (a továbbiakban: OTÉK) előírásainak, ami 40%-ban határozza meg a beépítésre szánt különleges területek esetében a beépítettség legnagyobb mértékét. Az eltérés indoklásával a későbbiekben, önálló fejezetben foglalkozunk.
- A legnagyobb szintterületi mutató értékében is eltérés mutatkozik, de ebben az esetben az érték a korábbi 2,0 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>-ről - az FRSZ tartalmának megfelelően - 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>-re csökken. A vizsgálati munkarészek alapján a tervezett csökkentés nem ellentétes a kialakult és a várható beépítettségi intenzitással, ami leginkább annak köszönhető, hogy a Repülőtér területén viszonylag sok a nagy alapterületű, de jellemzően egy légtérű raktár, vagy csarnok épület, így a valós szintterületi mutató még az 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>-es értéket sem közelíti meg.
- Eltérés tapasztalható a legnagyobb épületmagasság értékében, mivel az a korábbi 24,0 méterről 35,0 méterre növekszik. A tervezett magasabb érték valós igényekkel támasztható alá. Az elmúlt időszakban hangárépületek tervezésekor ütközött abba a problémába a Repülőtér, hogy a nagyobb repülőgépek számára is használható hangárépületek szükséges magassága rendre meghaladja a 30,0 métert is. A legnagyobb épületmagasság értékének számítási módszere lehetőséget ad - kisebb épületraktusok szükségszerű alkalmazásával - az épület legmagasabb pontjának emelésére, de a tervezett építési övezetre vonatkozó érték növelésével a bemutatott „kényszer-módszer” alkalmazására nem lenne szükség. A bemutatott problémán túl nem cél a 35 méteres épületmagasság más jellegű kihasználása, ezért az általános előírások között szerepel egy szabály, mely szerint:

*„A repülőtér területén magasépítmény nem helyezhető el.”*

A magasépítmény fogalmát az OTÉK határozza meg.

- A hatályos és a tervezett állapotban nincs eltérés a legkisebb alkalmazható zöldfelületi arány esetében, de szükséges megemlíteni, hogy a beépítésre szánt különleges területen az OTÉK 40%-ban határozza meg a legkisebb zöldfelületi arányt, így a tervezett 20%-os érték ennek nem felel meg. Az eltérés indoklásával a későbbiekben, önálló fejezetben foglalkozunk.



## A BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT LÉGIKÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK

A Repülőtér beépítésre nem szánt légi közlekedési területein az elhelyezhető funkciók az alábbiak:

- a légi járművek fel- és leszállására, gurulására szolgáló utak,
- az előterek építményei, beleértve többek között
  - a terminálokhoz csatlakozó, vagy az utasok számára külön szinten megközelíthető épületrészeket, amelyek segítségével utasforgalmi hídon, vagy aluljárón keresztül a termináltól távoli állások is közvetlenül elérhetővé válnak,
  - terminálhoz, cargo-hoz, műszaki bázishoz vagy egyéb a fő rendeltetéshez kapcsolódó funkcióhoz tartozó eszközöket tároló, illetve közmű, vagy üzemanyag szállítást elősegítő építmény, vagy épület,
- légijármű karbantartás, javítás, tárolás épületei vagy építményei,
- a légi közlekedés és a Repülőtér munkaterületének biztonságát szolgáló létesítmények, mint például a fénytechnika, vagy egyéb korszerű irányítástechnikai és katasztrófavédelmi, illetve üzemviteli építmények és épületek,
- a munkaterület védelmét szolgáló létesítmények (kerítés, őrház stb.)

A beépítésre nem szánt légi közlekedési területeket Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente, Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre és Ecser nagyközség területén **KÖI-1** jelű, övezetbe soroltuk. Ugyanakkor a Repülőtér Vecsés közigazgatási területére eső részén technikailag csak beépítésre szánt területek jelölhetők ki a hatályos Településszerkezeti terv alapján. Mivel e tekintetben a vecsési TSZT módosítása nem tervezett, ezért azon területrészeket, melyek területe az egységes szabályozási koncepció alapján alapvetően nem beépítésre szánt, a TSZT-nek megfelelő,

**K-Rept/2** jelű, beépítésre szánt területként jelöltük, de az építési övezet területén elhelyezhető funkciók a fenti felsorolásnak megfelelően és a beépítési paraméterek is a beépítésre nem szánt területekkel azonos mutatókkal kerültek meghatározásra.

Az egységes szabályozási koncepció alapján a tervezett övezetek és építési övezet (Vecsés) területén az alábbi paraméterek alkalmazása tervezett:

| Övezet jele | beépítés módja | A telek                           |                         |                   |                                                                    |      |                       | Az épület       |            |
|-------------|----------------|-----------------------------------|-------------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------|------|-----------------------|-----------------|------------|
|             |                | legkisebb kialakítható telekméret | legnagyobb beépítettség |                   | legnagyobb szinterületi mutatója (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ) |      | legkisebb zöldfelület | legkisebb       | legnagyobb |
|             |                |                                   | terepszint alatt        | terepszint felett | szmá                                                               | szmp |                       | épületmagassága |            |
|             |                | (m <sup>2</sup> )                 | (%)                     | (%)               |                                                                    |      | (%)                   | (m)             | (m)        |
| KÖI-1       | SZ             | 5000                              | 10                      | 10                | -                                                                  | -    | 40                    | -               | 24*        |
| K-Rept/2    | SZ             | 5000                              | 10                      | 10                | 0,5                                                                | 0,0  | 40                    | -               | 24*        |

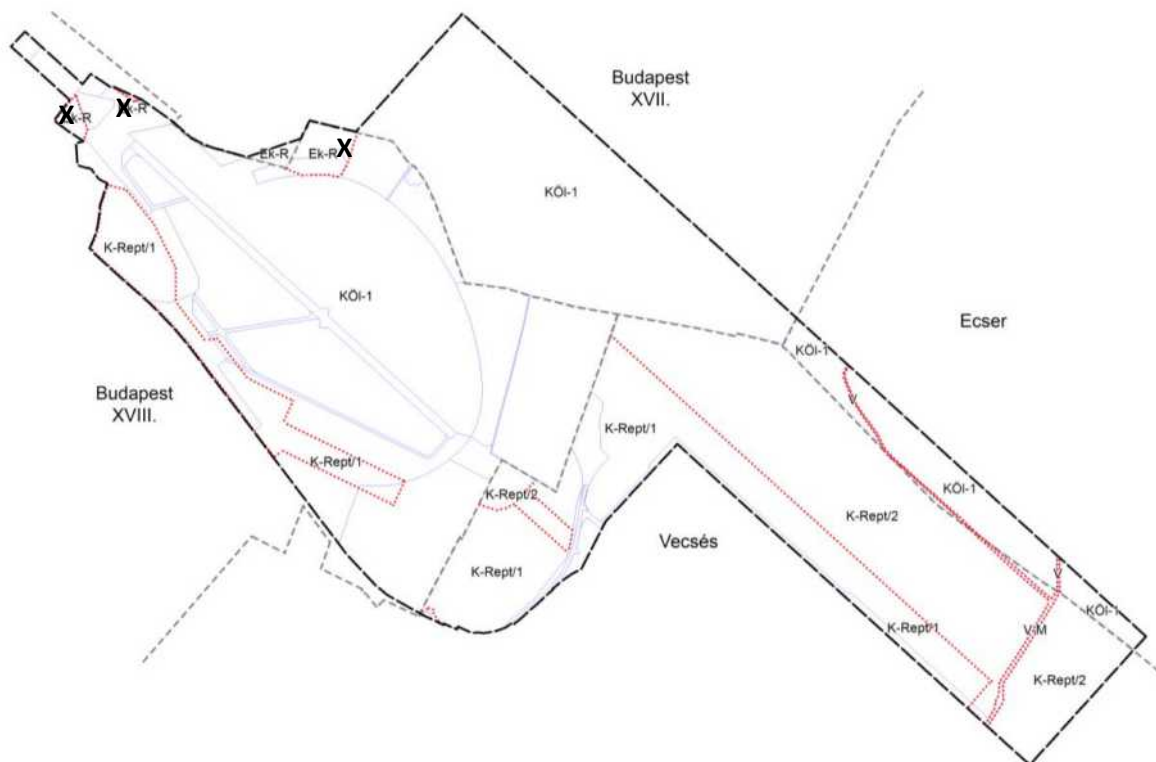
\*: Az előírásokban szereplő alábbi kivétellel:

*„Az érintett építési övezet és övezet telkein elhelyezésre kerülő, a légi közlekedés zavartalan működését biztosító, vagy a Repülőtér üzemeltetéséhez kapcsolódó speciális építmények és berendezések (antenna, antennát vagy egyéb műszaki szerkezetet tartó pózna, radar, fényjelző, stb.) esetében, az építmények legmagasabb pontját műszaki szakmai szempontok alapján kell meghatározni, a repülőtéri akadálysík figyelembevételével, a repülés biztonságát nem veszélyeztető módon.”*

A táblázatban szereplő értékek alkalmazását, az alábbiak indokolják:

- A beépítési mód illeszkedik a többi repülőtéri terület esetében meghatározott beépítési módhoz;
- A minimális telekméret a BA Zrt. egyedi igénye alapján került meghatározásra;
- A 10%-os beépíthetőséget az OTÉK lehetővé teszi a beépítésre nem szánt területek esetében, illetve az érték alkalmazható a Vecsés közigazgatási területén kijelölésre kerülő K-Rept/2 jelű építési övezet esetében is, így az egységesség e tekintetben is biztosítható;
- A legnagyobb szintterületi mutató csak a vecsési építési övezet (K-Rept/2) esetében került meghatározásra, de értéke alacsonyabb a beépíthetőségből és a legnagyobb épületmagasságból számítható legnagyobb értéknél is, mivel nem cél a területen jelentős beépíthetőség biztosítása;
- A 40%-os legkisebb zöldfelületi arány alkalmazása megfelel az OTÉK előírásainak, de a valóságban a Repülőtér teljes területének zöldfelületi borítottsága 80% közeli. Az alacsonyabb érték meghatározására ismét a telkenkénti/övezetenkénti megfelelés igazolhatósága érdekében van szükség;
- A 24 méteres legnagyobb épületmagasság igazodik a hatályos szabályozásban a KL-RE/ké és KL-RE/eé övezetek esetében rögzített értékhez. A meghatározott kivételre - a gyakorlati tapasztalatok alapján - különleges építmények elhelyezésekor lehet szükség.

Ahogy a beépítésre szánt területeknél, ebben az esetben is meg kell jegyeznünk, hogy a Repülőtér Budapest Főváros XVIII. kerület területére eső részén a beépítésre nem szánt területek határát is a hatályos TSZT2021 és FRSZ tartalmához kellett igazítanunk. A Repülőtér területének szabályozási egységességét az érintett részterületeken szabályozási szinten, szabályozási eszközökkel szükséges biztosítani. (X-szel jelölve a 2021-ben módosult részek.)



## EGYÉB TERÜLETEK

Az egyéb területek közé sorolhatók a repülőtéri területen kijelölésre kerülő beépítésre nem szánt erdőterületek és a repülőtéri területeket átszelő, a vízelvezető csatornák mentén kijelölt vízgazdálkodási területek.

Erdőterületek - a budapesti TSZT2021 alapján - kijelölésre kerülnek:

- Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente területén: **Ek-R** jelű, közjóléti erdőterület;
- Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre területén: **Ek-R** jelű, közjóléti erdőterület;

A vecsési és ecseri hatályos településrendezési tervek alapján vízgazdálkodási területek érintik:

- Vecsés területét: **V-M** jelű, vízgazdálkodási terület;
- Ecser területét: **V** jelű, vízgazdálkodási terület.

### 3.2.2.2. SZABÁLYOZÁSI SZINTŰ ILLESZKEDÉS AZ ÉRINTETT ÖNKORMÁNYZATOK SAJÁT TERVRENDSZEREIHEZ

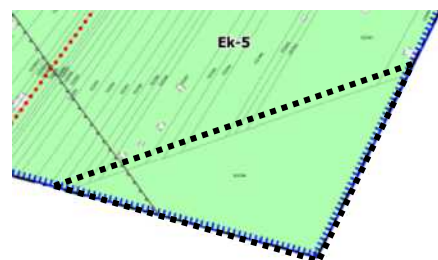
A Repülőtér sajátos fekvéséből adódóan, az egységes szabályozási koncepció tartalmi elemeit összesen 4 érintett önkormányzat tervrendszerébe szükséges átültetni oly módon, hogy azok a helyi sajátos előírásokkal kiegészülve is biztosítani tudják a Repülőtér teljes területének alapvetően egységes szabályozását.

#### ILLESZKEDÉS BUDAPEST FŐVÁROS XVII. KERÜLET, RÁKOSMENTE ÖNKORMÁNYZATÁNAK TERVRENDSZERÉHEZ

A korábban bemutatott előzmények okán a Repülőtér Budapest Főváros XVII. kerület, Rákosmente Önkormányzatának területére eső részére, jelenleg nincs érvényben sem hatályos építési szabályzat, sem hatályos szabályozási terv, a terület „szabályozás alá nem vont terület”.

Jelen komplex terezési folyamat keretében - a fentiek értelmében – az RKÉSZ-t módosítani szükséges úgy, hogy annak hatálya kiterjedjen a Repülőtér területére is. Az önkormányzat munkatársaival folytatott előzetes megbeszélések értelmében, a módosítás keretében a Repülőtér területére vonatkozó szabályokat, a Repülőtér egyedi adottságait figyelembe véve, önállóan a Repülőtér területére vonatkoztatva szükséges beépíteni a hatályos tervbe.

A TSZT2021 tartalmának megfelelően és a repülőtéri egységes szabályozási koncepció alapján, a Repülőtér XVII. kerületi területén KÖI-1 jelű, légitörlekedési terület övezetének kijelölése, valamint a jelenlegi Ek-5 övezetbe sorolt terület (ábrán jelölve) Ek-R jelű, repülőtéri közjóléti erdőterület övezetbe való átsorolása javasolt. Ez utóbbi kis terület rész az új RKÉSZ-ben is szabályozás alá vont terület, de a nyilvántartás szerint ez a földrészlet még a Repülőtér területéhez tartozik.





A szóban forgó erdőterület jelölésbeli módosítását az alábbi szempontok indoklják:

Az érintett területész, a szomszédos erdőterületekhez hasonló módon, jelenleg Ek-5 jelű övezetként szerepel az RKÉSZ-ben. Ugyanakkor a Repülőtér területén található erdőterületre indokolt lehet a szomszédos területektől eltérő előírások alkalmazása, mivel azon nincsenek meglévő épületek, illetve a Repülőtér területét körülvevő kerítés jellege is eltér egy átlagos területet körülvevő kerítés jellemzőitől, miközben az RKÉSZ ezzel kapcsolatban is részletes övezeti előírásokat tartalmaz az Ek-5 jelű övezet esetében.

#### ILLESZKEDÉS BUDAPEST FŐVÁROS XVIII. KERÜLET, PESTSZENTLŐRINC-PESTSZENTIMRE ÖNKORMÁNYZATÁNAK TERVRENDSZERÉHEZ

A XVIII. kerületben folyamatban van az új Kerületi Építési Szabályzat elkészítése, de a XVII. kerületi gyakorlathoz hasonlóan annak területi hatálya nem terjed ki a BLFNR területére. Az önkormányzat munkatársaival folytatott előzetes megbeszélések értelmében, ebben a kerületben nem az új KÉSZ további módosítása a cél, hanem egy új, önálló Kerületi Építési Szabályzat elkészítése a Repülőtér területére.

Az új repülőtéri KÉSZ ebben a kerületben is az egységes szabályozási koncepció alapján készülhet el, melynek formailag igazodnia kell a kerület egyéb területeit lefedő KÉSZ-hez.

A repülőtéri KÉSZ tartalma ki kell terjedjen a Repülőtér területének általános előírásaira, illetve a K-Rept/1 jelű, beépítésre szánt különleges repülőtér terület, a KÖI-1 jelű, légiközlekedési terület, valamint az Ek-R jelű, repülőtéri közjóléti célú erdőterület övezetek egyedi előírásaira.

#### ILLESZKEDÉS VECSÉS VÁROS ÖNKORMÁNYZATÁNAK TERVRENDSZERÉHEZ

Vecsésen a Repülőtér területére jelenleg is önálló Helyi Építési Szabályzat és Szabályozási terv van hatályban (Vecsés Város Önkormányzata Képviselő-testületének 2/2005. (I.18.) számú rendelete Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Szabályozási Tervéről, módosítva: 9/2010. (III. 26.) és a 9/2017. (IV.26.) önk. rendeletekkel). Jelen tervezési feladat keretében, az aktuális terv hatályon kívül helyezése mellett, új HÉSZ+SZT készítése tervezett az egységes szabályozási koncepció alapján.

A hatályos – rendeletben rögzített – állapot szerint, a Repülőtér területére vonatkozó önálló HÉSZ+SZT előírásain felül, a város egységes Helyi Építési Szabályzatának (VÉSZ) általános előírásait is figyelembe kell venni. Ez a gyakorlat nagyban megnehezíti a Repülőtér területére vonatkozó előírások alkalmazhatóságát, ezért jelen tervezési feladat keretében az új repülőtéri HÉSZ+SZT-t, az általános előírásokkal egy rendeletbe integrálva szükséges elkészíteni, mely előírásoknak egyaránt összhangban kell lennie a VÉSZ hatályos előírásaival és tartalmazniuk kell a Repülőtér vecsési területén kijelölésre kerülő építési övezetek (K-Rept/1 és K-Rept/2) és övezetek (V-M) részletes előírásait is.

Vecsés esetében szükséges kiemelni, hogy a Településszerkezeti terv és a Szabályozási terv tervezett módosításait tartalmilag összhangba szükséges hozni a szomszédos területek településszerkezeti tervi és szabályozási tervi tartalmával (pl.: a tervezett vasútvonal nyomvonala tekintetében). Ez a jelen eljárástól függetlenül, önálló tervezési feladat keretében valósulhat meg, de a vasúti nyomvonal átvezetésre kerül a tervlapokon.

## ILLESZKEDÉS ECSEK NAGYKÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATÁNAK TERVRENDSZERÉHEZ

Vecséshez hasonlóan, a Repülőtér érintett részére, Ecser területén is önálló Helyi Építési Szabályzat és Szabályozási terv (Ecser Nagyközség Önkormányzata Képviselő-testületének 19/2004. (XI.11.) számú rendelete Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Szabályozási tervének jóváhagyásáról) van hatályban. Jelen tervezési feladat keretében a feladat ez esetben is - a hatályos településrendezési tervek hatályon kívül helyezése mellett - új HÉSZ+SZT készítése a Repülőtér érintett területére.

Az egységes szabályozási koncepció alapján készülő terv az általános előírásokon felül, az Ecser területén kijelölésre kerülő KÖI-1 jelű, beépítésre nem szánt légiközlekedési terület, illetve az azt átszelő V jelű, vízgazdálkodási területek övezeteinek egyedi előírásait tartalmazza.

## 4. MAGASABB SZINTŰ TERVEKNEK ÉS JOGSZABÁLYOKNAK VALÓ MEGFELELÉS IGAZOLÁSA

### 4.1. AZ MATRT ELŐÍRÁSAINAK VALÓ MEGFELELÉS IGAZOLÁSA

A megalapozó vizsgálat keretében bemutatásra került a Repülőtér területének viszonya *Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről* szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: MATrT) tartalmával, köztük az Ország Szerkezeti Tervével, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Tervével, valamint az országos és kiemelt térségi övezetek, illetve az ezekre vonatkozó előírások tartalmával. A vizsgálat alapján a tervezett módosítások az alábbi előírásoknak kell megfeleljenek:

Az **MATrT 2. melléklete – Az Ország Szerkezeti Terve** alapján: a Repülőtér területe majdnem teljes egészében települési térségbe sorolt. Ez alól csak az 1-es futópálya északnyugati végénél lévő kisebb, vegyesen mezőgazdasági és erdőgazdálkodási térségbe sorolt terület, a XVII. és XVIII. kerületek határára eső mezőgazdasági térségbe sorolt terület, illetve a vízelvezető csatornák mentén jelölt vízgazdálkodási térségbe sorolt területek jelentenek kivételt. Az **MATrT 7. melléklete – Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve** alapján: a Repülőtér területe majdnem teljes egészében sajátos területfelhasználású térségbe sorolt. Ez alól csak - az Ország Szerkezeti Tervével összhangban ábrázolt - kisebb területek jelentenek kivételt (erdőgazdálkodási térségi, mezőgazdasági térség, vízgazdálkodási térség bemutatott területei). A tervlapok elemzése alapján az MATrT alábbi előírásai vonatkoznak a tervezési területet érintő tervezett módosításokra:

Az **MATrT 11. § a)** pontja alapján:

*„az erdőgazdálkodási térségben az erdőterület területfelhasználási egységet a térséget lefedő erdők övezetére vonatkozó szabályok szerint, valamint az erdőtelepítésre javasolt terület övezetére vonatkozó szabályok figyelembevételével kell lehatárolni”*

Az erdőgazdálkodási térséggel érintett területek a hatályos budapesti TSZT2021-ben erdő területfelhasználási kategóriába soroltak, mely jelen módosítás keretében sem változik.

Az **MATrT 11. § b)** pontja alapján:

*„a mezőgazdasági térség területének legalább 75%-át elsődlegesen a mezőgazdasági terület települési területfelhasználási egységbe kell sorolni, a fennmaradó rész természetközeli terület, - nagyvárosias lakóterület és vegyes terület kivételével - beépítésre szánt terület vagy különleges honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló terület területfelhasználási egységbe sorolható”*

A mezőgazdasági térséggel érintett két kisebb terület a hatályos TSZT2021 alapján nem mezőgazdasági területfelhasználási kategóriába sorolt, így ezen területeket érintő változások kapcsán nem módosul a törvényben előírt arány.



Az **MATrT 11. § c)** pontja alapján:

*„a vízgazdálkodási térség területét - e törvény hatálybalépését megelőzően már jogszerűen kijelölt beépítésre szánt területek kivételével - vízgazdálkodási terület, vízgazdálkodási célú erdőterület, vízgazdálkodási célú mezőgazdasági terület, természetközeli terület, továbbá különleges honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célú terület vagy honvédelmi célú erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni, és a működési területével érintett vízügyi igazgatási szervvel egyeztetve kell pontosítani;*

A vízgazdálkodási térségbe sorolt területek, a tervezett állapotban, mind Vecsés, mind Ecsér területén, a településszerkezeti terveken vízgazdálkodási területfelhasználásba, a szabályozási terven vízgazdálkodási övezetbe soroltak.

Az **MATrT 11. § e)** pontja alapján:

*„a sajátos területfelhasználású térség területét a terület tervezett felhasználásának megfelelően honvédelmi, **különleges, közlekedési, erdő-, gazdasági vagy intézményterület települési területfelhasználási egységbe kell sorolni.**”*

A Repülőtér területén csak különleges, közlekedési és erdőterületek kerültek kijelölésre, ami megfelel a szabálynak.

Új beépítésre szánt terület, jelen tervezési folyamat keretében, nem kerül kijelölésre.

Az **MATrT mellékletei** alapján a Repülőtér területét az alábbi országos és kiemelt térségi övezetek érintik:

Az **MATrT 26. §** alapján:

*„(1) Az **ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében** - kivéve, ahol az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve vagy a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve települési térséget határoz meg - csak olyan megyei területfelhasználási kategória és megyei övezet, valamint a településrendezési eszközökben olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat magterülete és az ökológiai hálózat ökológiai folyosója természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem veszélyezteti.*

*(2) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki, kivéve, ha*

*a) a települési területet az ökológiai hálózat ökológiai folyosó, vagy az ökológiai hálózat magterülete és az ökológiai hálózat ökológiai folyosó körülzárja, továbbá*

*b) a kijelölést más jogszabály nem tiltja.”*

Az **MATrT 27. §** alapján:

*„(1) Az **ökológiai hálózat pufferterületének övezetében** - kivéve, ahol az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve vagy a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve települési térséget határoz meg - csak olyan megyei területfelhasználási kategória és megyei övezet, valamint a településrendezési eszközökben olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat magterülete, ökológiai folyosója és pufferterülete övezetek természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem veszélyezteti.*

*(2) Az ökológiai hálózat pufferterületének övezetében - a (3) bekezdésben meghatározott feltétel kivételével - a településszerkezeti terv beépítésre szánt területet csak abban az esetben jelölhet ki,*

*ha az a szomszédos magterület vagy ökológiai folyosó természeti értékeit, biológiai sokféleségét, valamint táji értékeit nem veszélyezteti.*

*(3) Az ökológiai hálózat puffterületének övezetében, ahol az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve vagy a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve települési térséget határoz meg, beépítésre szánt terület a (2) bekezdésben meghatározott feltételektől függetlenül is kijelölhető.”*

Az **MATrT 44. §** alapján:

*„(1) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete tekintetében a 26. § szerinti övezeti előírások alkalmazása mellett alkalmazandó, hogy a településrendezési eszközökben a település közigazgatási határához 200 méternél közelebb lévő ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében - kivéve, ahol a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve települési térséget jelöl - új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki.*

*(2) Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében új beépítésre szánt terület a 26. § (2) bekezdésében meghatározott feltételeken túl akkor is kijelölhető, ha az övezetben a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve települési térséget jelöl.”*

Vecsés és Ecser területén a Maglódi-csatornát kísérő ökológiai folyosó területe és az Ecser területét érintő ökológiai hálózat puffterülete, a vízfolyások területét érintően, vízgazdálkodási övezetbe sorolt. A vízfolyások területén kívül eső területek Vecsés területén beépítésre szánt különleges repülőtér területként, Ecser területén beépítésre nem szánt légiközlekedési területként vannak kijelölve, mely állapotban változás nem tervezett. Ezen területek az Ország Szerkezeti Tervén települési térségbe soroltak. Vecsés területén a Repülőtér teljes területe - a hatályos TSZT szerint is - K-Rept jelű, beépítésre szánt különleges repülőtér területként kijelölt, így új beépítésre szánt terület itt sem kerül kijelölésre.

Az **MATrT 29. §** alapján:

*„Az erdők övezetébe tartozó területeket az adott településnek a településrendezési eszközében legalább 95%-ban erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolnia. Az e törvény hatálybalépését megelőzően kijelölt beépítésre szánt területek, valamint az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott területek, továbbá az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve, valamint a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve által kijelölt települési térség területein lévő erdők övezetének területét a számításnál figyelmen kívül kell hagyni.”*

A BLFNR területének az erdők övezetével érintett részei, az Ország Szerkezeti Terve alapján települési térségbe soroltak, így ezen területeken kijelölt erdők övezetéhez kapcsolódó számításokat nem szükséges elvégezni, mivel az nem számít bele a jogszabályban előírt 95%-os határértékbe. Ezen felül kiemelendő, hogy jelen tervezési folyamat keretében a területfelhasználást érintő módosítás nem tervezett az erdők övezetének területét érintően.

Más szempontból vizsgálva az „erdők övezete” által érintett területeket, az így jelölt területek az országos erdőnyilvántartásban szereplő üzemtervezett erdőket érintenek, mely területek más célú hasznosítása csak az illetékes erdészeti hatóság előzetes engedélye és a kapcsolódó csereerdősítés keretében valósítható meg.

Az **MATrT 3/4. melléklete** alapján egész Budapest területe „világörökségi és világörökségi várományos területek által érintett település”, mely övezet pontos területét az MATrT 31. § (1) bekezdésének értelmében, a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni. Ecser és Vecsés területe nem érintett az övezet által. A budapesti TSZT2021 alapján a Repülőtér területét nem érinti világörökségi, vagy világörökségi várományos terület.

Az **MATrT 3/5. melléklete** alapján egész Budapest területe „honvédelmi és katonai célú terület övezete által érintett település”, mely övezet pontos területét az MATrT 32. § (1) bekezdésének értelmében, a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni. Ecser és Vecsés területe nem érintett az övezet által. A budapesti TSZT2021 alapján a Repülőtér területét nem érinti honvédelmi, vagy katonai célú terület.

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.

A Repülőtér területét a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet (a továbbiakban: **MR.**) alábbi mellékletei érintik:

- 4. melléklet - A vízminőség-védelmi terület övezete (Vecsés és Ecser teljes területét lefedi, Budapestet és azon belül a Repülőtér területét érinti)
- 7. melléklet - Ásványi nyersanyagvagyon övezete (Budapest, Vecsés és Ecser teljes területét lefedi)
- 9. melléklet - Földtani veszélyforrás terület övezete (Budapest teljes területét lefedi)

Az **MR. 5. §-a** szerint:

„1) A vízminőség-védelmi terület övezetében keletkezett szennyvíz övezetből történő kivezetéséről és az övezeten kívül keletkezett szennyvizek övezetbe történő bevezetéséről, illetve a szennyvíz övezeten belüli kezelésének feltételeiről a megye területrendezési tervében rendelkezni kell.

(2) A vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédellemmel érintett területeket. A kijelölt vízvédellemmel érintett területekre vonatkozó egyedi szabályokat a helyi építési szabályzatban kell megállapítani.

(3) A vízminőség-védelmi terület övezetében bányászati tevékenység folytatása a bányászati szempontból kivett helyekre vonatkozó előírások alkalmazásával engedélyezhető.”

A budapesti TSZT2021, a kerületi terveszközök, illetve Vecsés és Ecser hatályos településrendezési eszközei is az előírásnak megfelelő tartalommal készültek/készülnek, lehatárolva a vízvédellemmel érintett területeket és a helyi építési szabályzatban rögzítve az ezen területekre vonatkozó előírásokat. Ezeket a készülő új terveszközökben is szerepeltetni szükséges.



Az **MR. 8. §**-a szerint:

*„(1) Az ásványi nyersanyagvagyon övezetét a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.*

*(2) Az (1) bekezdés szerinti területen, a településrendezési eszközökben csak olyan területfelhasználási egység, építési övezet vagy övezet jelölhető ki, amely az ásványi nyersanyagvagyon távlati kitermelését nem lehetetleníti el.”*

A Repülőtér területét minimálisan érinti a hatályos TSZT2021 alapján ásványi nyersanyagvagyon övezete, ami a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Bányafelügyeleti Főosztály Bányafelügyeleti Osztálya „PE/V/1669-2/2020” ügyiratszámú levelének ellentmond, de a Repülőtér területén bányászati tevékenység nem tervezett.

Az **MR. 11. §**-a szerint:

*„(1) A földtani veszélyforrás terület övezetében a földtani veszélyforrással érintett terület kiterjedését a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.*

*(2) Az (1) bekezdés szerinti területen új beépítésre szánt terület csak akkor jelölhető ki, ha ahhoz a bányafelügyelet a településrendezési eszközök egyeztetési eljárása során adott véleményében hozzájárul.*

*(3) A beépítés feltételeit a bányafelügyeleti hatáskörben eljáró illetékes fővárosi és megyei kormányhivatal hozzájárulásával kell meghatározni.”*

A hatályos budapesti TSZT2021 megfelelő tervlapja tartalmazza a szükséges jelöléseket. A Repülőtéren új beépítésre szánt terület kijelölése nem tervezett.

#### 4.2. BIOLÓGIAI AKTIVITÁSERTÉK SZÁMÍTÁS

Jelen tervezési folyamat keretében nem szükséges elvégezni a biológiai aktivitásérték-számítást, mivel az *épített környezet alakításáról és védelméről* szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 7. § (3) bek. b) pontja alapján azt csak újonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg szükséges elvégezni, ugyanakkor a Repülőtér területén új beépítésre szánt terület kijelölése nem tervezett.

*„újonnan beépítésre szánt területek kijelölésével egyidejűleg a település közigazgatási területének biológiai aktivitás értéke az átminősítés előtti aktivitás értékhez képest, az e törvény végrehajtására kiadott jogszabályokban meghatározottak szerint nem csökkenhet”.*

#### 4.3. A BUDAPESTI TSZT2021 ÉS FRSZ MEGFELELÉS IGAZOLÁSA A BUDAPESTI TERÜLETFELHASZNÁLÁSI KATEGÓRIÁK VONATKOZÁSÁBAN

A TSZT2021 bizonyos területfelhasználási kategóriák esetében meghatározza az azok területén alkalmazható legkisebb zöldfelületi átlagértéket, melyhez a megfelelést igazolni szükséges. Ugyanakkor a K-Rept jelű, beépítésre szánt különleges repülőtér terület esetében TSZT2021 szövege nem határoz meg ilyet, így ezzel kapcsolatban igazolási kötelezettség sem keletkezik. Igazolási kötelezettség keletkezik azonban a K-Rept területen meghatározott legnagyobb beépítési sűrűség tekintetében.

Az FRSZ - Budapest teljes közigazgatási területére - beépítési sűrűségi értékeket (Bs) határoz meg a beépítésre szánt területfelhasználási egységekre vonatkozóan. A beépítési sűrűség kétféle értékre tagolódik (bs=bsá+bsp):

- a **Bsá** jelű általános sűrűségi érték az egyes építési övezetekben általánosan elhelyezhető funkciók számára – így a parkolás céljára is – igénybe vehető,
- a **Bsp** jelű parkolási sűrűségi érték viszont kizárólag az épületen belüli parkolás céljára vehető igénybe.

A szabály szerint, a kerületi szabályozási határértéket úgy kell megfeleltetni az FRSZ adott területfelhasználási egységre meghatározott határértékének, hogy az adott területfelhasználási egységen belüli építési övezetek építési telkeire jutó összes építhető bruttó szintterület ne haladja meg a településszerkezeti egységre a beépítési sűrűség alapján számított beépíthető összterületet.

A Repülőtér esetében a budapesti TSZT2021-ben kijelölt K-Rept jelű területfelhasználási egységet beépítésre nem szánt területek és településszerkezeti jelentőségű közúti területek határolják, így területe majdnem teljesen megegyezik a szabályozási terven kijelölésre kerülő K-Rept/1 jelű építési övezettel. A két terület között csak a XVIII. kerületi Sajó utca – Csap utca vonala okoz eltérést, mivel itt a településszerkezeti szerkesztési szabályok alapján a területfelhasználási kategória a közterület közepéig tart.

Ezzel együtt a K-Rept területre meghatározott 1,5 (1,5 bsá + 0,0 bsp) beépítési sűrűségi érték megegyezik a K-Rept/1 építési övezetben javasolt szintterületi mutató értékeivel 1,5 szmá és 0,0 szmp. Ez alapján igazolható, hogy a minimálisan nagyobb területű K-Rept területfelhasználási egység területének 1,5 szerez értéke mindenképp nagyobb, mint a K-Rept/1 jelű építési övezet 1,5 szerez értéke, mely érték mindkét esetben az építési övezetben általánosan elhelyezhető funkciók számára vehető igénybe (**bsá=szmá**). A tervekben meghatározott bsp és szmp érték egységesen 0,0.

#### 4.4. AZ OTÉK ALÓLI FELMENTÉSEK SZÜKSÉGESSÉGE ÉS INDOKLÁSA

*A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről* szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 28.§ (3) bekezdése alapján:

*„a településrendezési eszköz az országos településrendezési és építési követelményekben megállapított településrendezési követelményeknél megengedőbb követelményeket az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (a továbbiakban: OTÉK) 111. §-ában felsorolt feltételeken túl akkor határozhat meg, ha ahhoz az állami főépítési hatáskörében eljáró fővárosi és megyei kormányhivatal... a záró szakmai véleményében hozzájárul.”*

Az állami főépítési hatáskörében eljáró fővárosi és Pest megyei kormányhivatalok záró szakmai véleményében megfogalmazott hozzájárulásai szükségesek az alábbiak tekintetében:

### K-REPT/1 JELŰ ÉPÍTÉSI ÖVEZET EGYES PARAMÉTEREI

| Övezet jele | A telek        |                                   |                          |                   |                                          |      |                        | Az épület       |            |
|-------------|----------------|-----------------------------------|--------------------------|-------------------|------------------------------------------|------|------------------------|-----------------|------------|
|             | beépítés módja | legkisebb kialakítható telekméret | legnagyobb beépítettsége |                   | legnagyobb szinterületi mutatója (m²/m²) |      | legkisebb zöldfelülete | legkisebb       | legnagyobb |
|             |                |                                   | terepszint alatt         | terepszint felett |                                          |      |                        | épületmagassága |            |
|             |                | (m²)                              | (%)                      | (%)               | szmá                                     | szmp | (%)                    | (m)             | (m)        |
| K-Rept/1    | SZ             | 3000                              | 60*                      | 60*               | 1,5                                      | 0,0  | 20*                    | -               | 35         |

Az OTÉK 2. számú melléklete 40%-ban határozza meg a beépítésre szánt különleges területek esetében a **beépítettség legnagyobb mértékét**. Ezzel szemben a tervezett állapotban a K-Rept/1 építési övezetben a legnagyobb beépítettség mértékét 60%-ban javasolt meghatározni. A javasolt 60%-os értéket az alábbi szempontok indokolják:

- A K-Rept/1 jelű építési övezet - kisebb eltérésekkel - gyakorlatilag lefedi a hatályos szabályozási terven KL-RE/ké és KL-RE/eé övezetekbe sorolt területeket egy részét, mely övezetekben a beépíthetőség legnagyobb mértéke jelenleg 40%, illetve 80%. A K-Rept/1 jelű építési övezetben általánosan meghatározott 60% biztosíthatja az érintett területek építési jogainak folytonosságát.
- Emellett fontos szempont, hogy a Repülőtér területének telekstruktúrája egyedi és a legtöbb esetben egyáltalán nem követi a kialakult beépítési struktúrát, sőt a legtöbb esetben egy telek magában foglal intenzíven beépített telekrészeket és légiközlekedési beépítetlen telekrészeket is. Ez a kialakult állapot a telek szintű vizsgálatokat eltorzítja, mert telek szinten sokkal alacsonyabb beépítési arány tapasztalható, mint ha a hatályos szabályozási terv szerinti KL-RE/ké és KL-RE/eé övezetek területeit vizsgálnánk csak. Ez utóbbi esetben a beépített területeken, az egyes övezetek tömbjeire vonatkozó beépítettség mértéke jóval magasabb, van ahol 60% feletti. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy a Repülőtér területe ilyen intenzíven beépített, mivel a beépíthető területek átlagos beépítettsége mindössze 11-12% közötti, de a felvetés szemlélteti azt a problémát, hogy a K-Rept/1 építési övezeten belül tervezett – a kialakult beépítéshez is igazodó – esetleges telekalakítás során, a megvalósíthatóság érdekében szükséges lehet a magasabb beépíthetőség alkalmazása.

Az OTÉK 2. számú melléklete 40%-ban határozza meg a beépítésre szánt különleges területek esetében a **zöldfelület legkisebb mértékét**. Ezzel szemben a tervezett állapotban a K-Rept/1 építési övezetben a legkisebb zöldfelület mértékét 20%-ban javasolt meghatározni. A javasolt 20%-os értéket az alábbi szempontok indokolják:

- Ahogy azt a beépítettség kapcsán is említettük, a K-Rept/1 jelű építési övezet - kisebb eltérésekkel - gyakorlatilag lefedi a hatályos szabályozási terven KL-RE/ké és KL-RE/eé övezetekbe sorolt területeket egy részét. A zöldfelület legkisebb mértéke a KL-RE/eé övezetben 20%-ban, míg a KL-RE/ké övezetben egyáltalán nem került meghatározásra. A K-Rept/1 építési övezetben általánosan meghatározott 20% biztosíthatja az érintett területek építési jogainak folytonosságát.
- Ezen felül azt is szem előtt kell tartani, hogy a K-Rept/1 építési övezet területén nem csak közlekedési, iroda és szállás épületek találhatók, hanem a légiközlekedést és a légijárművek karbantartását kiszolgáló épületek (pl.: hangárak) is, melyekhez közvetlenül nagy kiterjedésű burkolt műszaki előterek, gurulóutak is kapcsolódnak. Ezen létesítmények esetében, de igaz



ez az ún. „földi oldalon” létesült logisztikai épületekre és az azokat körülvevő nagy kiterjedésű burkolt út- és parkolófelületekre is, az épületek közvetlen környezetében legtöbbször a 20%-nál magasabb zöldfelületi arány fizikailag nem biztosítható. Ezt erősíti meg a hatályos budapesti TSZT2021 szövege is, miszerint:

*„Repülőtér területe (K-Rept) területfelhasználási egység a légiközlekedéshez szorosan kötődő gazdasági (raktározási), intézményi, kereskedelmi létesítmények, továbbá az azok működtetéséhez szükséges közlekedési infrastruktúra elemek elhelyezésére szolgál. Az épületeken kívül jelentős kiterjedésű rakodó- és közlekedési felületeket is érint a területfelhasználási egység, ezért a használatok ellehetetlenítésének elkerülése érdekében a kerületi településrendezési eszközben szükség lehet az OTÉK-ban előírt legkisebb zöldfelület mértékétől való eltérésre.”*

- A javasolt érték meghatározásánál az is fontos szempont volt, hogy a Repülőtér teljes területén, a kialakult állapot szerint is, 80%-ot megközelítő az átlagos zöldfelületi arány. Ez egyrészt ellensúlyozhatja a beépítésre szánt területeken keletkező lokális hiányt, másrészt ezáltal a jelenleg is intenzív beépítést lehetővé tevő KL-RE/ké övezet területein is (tervezett állapotban: K-Rept/1 építési övezet területein) meghatározásra kerülne a zöldfelületekre vonatkozó 20%-os minimum érték, így akár a zöldfelületek további növekedése is elképzelhető.
- A Repülőtér általánosságban is nagy hangsúlyt fektet a „zöld” technológiák lehető legnagyobb mértékű alkalmazására, melyre biztosíték a 2015 nyarán elindított Greenairport Program elnevezésű partnerségi kezdeményezés is. A program annak érdekében jött létre, hogy az ország első számú nemzetközi repülőtérén tevékenykedő szervezetek az üzemeltetővel összefogva tovább tudják csökkenteni a légikikötő környezeti hatásait.

**A K-Rept/1 jelű építési övezet esetében alkalmazandó 60%-os legnagyobb beépíthetőség és a 20%-os legkisebb zöldfelületi arány tekintetében, az állami főépítési hatáskörben eljáró fővárosi (Budapest XVIII.) és Pest megyei (Vecsés) kormányhivatal hozzájárulása szükséges.**

#### KÖL-1 JELŰ ÖVEZET BEÉPÍTHETŐSÉGÉNEK FELTÉTELEI

Ahogy ezt már korábban is bemutattuk, a Repülőtér Budapest Főváros XVIII. kerület területére eső részén az övezetek és építési övezetek határait – a Főváros „FPH059/526-9/2020” iktatószámú, a korábban tervezett TSZT2017 és FRSZ módosítást elutasító levele értelmében - a hatályos TSZT2021 és FRSZ tartalmához kellett igazítanunk. Emiatt az érintett területen a szabályozási tervlapokon KÖL-1 jelű, légiközlekedési terület övezetét kell kijelölnünk a Repülőtér már intenzíven beépített területein is, egyrészt a Ferihegyi Repülőtérre vezető út menti területen, másrészt a 2-es Terminál környezetében.



Az OTÉK 6. § (1) bek. b) pontja szerint:

*„A városok és községek (a továbbiakban együtt: település) igazgatási területét építési szempontból [...] illetőleg beépítésre nem szánt területbe, amelyen belüli övezetekben a telkek **megengedett beépítettsége legfeljebb 10% kell sorolni.**”*

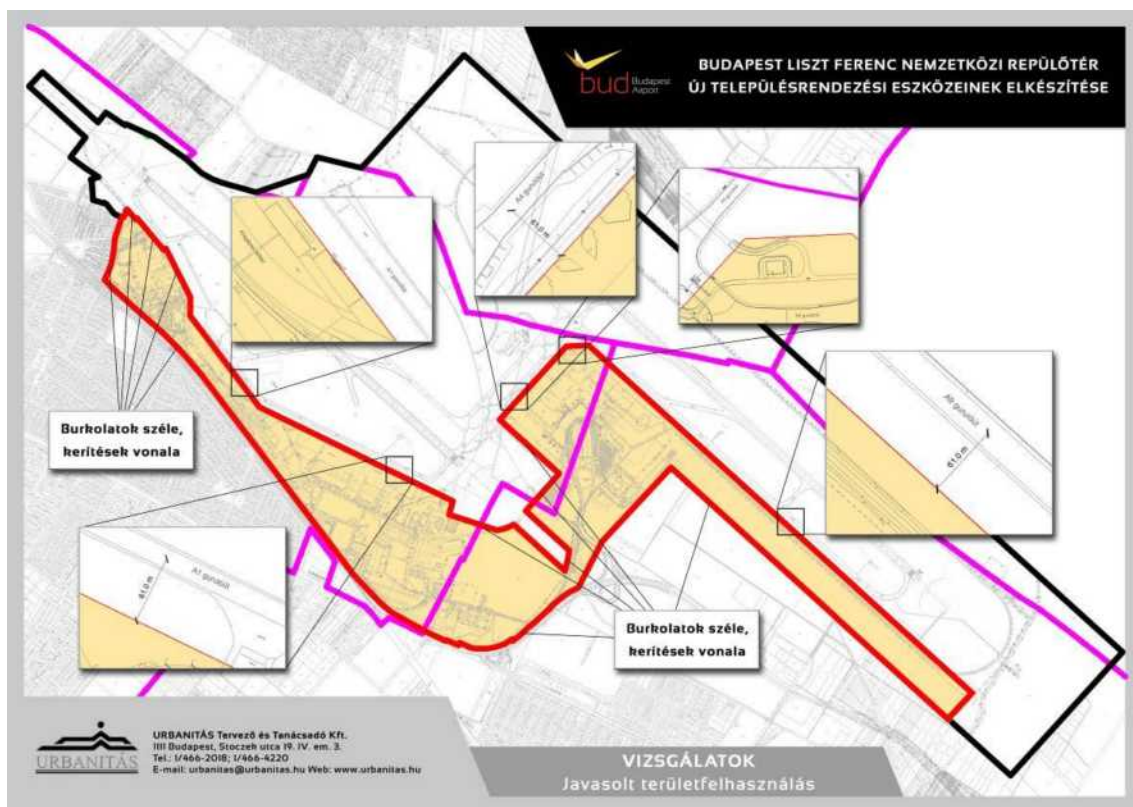
A rendelet szövege alapján, a Repülőtér területén kijelölésre kerülő KÖI-1 jelű, légiközlekedési területek övezetében az alkalmazható maximális beépíthetőség 10%. Ez az alkalmazható maximális érték azonban ellehetetlenítheti a már meglévő beépítések helyzetét, bármilyen építési engedélyezési eljárás megindítása esetén, a területet érintő esetleges későbbi fejlesztésekről nem is beszélve. A helyzet megoldására 3 javaslat született, melyek egyeztetésre kerültek Budapest Főváros Kormányhivatalának Állami Főépítészével is:

1. Az egyik lehetséges megoldás, ha a KÖI jelű beépítésre nem szánt légiközlekedési területet egy, vagy néhány nagyobb telekre osztják fel úgy, hogy a KÖI övezetben alkalmazható maximális 10%-os beépítettségnek megfelelően az adott területrészen/telken megvalósítani kívánt beruházás. A javasolt megoldás előnye, hogy továbbra is lehetőséget biztosít a hatályos szabályozási terv alapján jelenleg intenzíven beépíthető területek, hasonló intenzitású beépítésére, ugyanakkor hátránya, hogy indokolatlan telekalakításokat eredményezhet pusztán matematikai alapon, melyek nem követik a kialakult állapotot, vagy nem kapcsolódnak szervesen a jövőben tervezett beruházások kalkulált helyigényeihez. A nagyobb telkek a mindennapi feladatok kapcsán is nehézséget jelenthetnek, mert egy építési engedélyezési eljárás keretében mindig a teljes telekre igazolni kell a megfeleléseket.
2. A másik lehetséges megoldás, ha Budapest Főváros Kormányhivatalának Állami Főépítésztől OTÉK alóli felmentés kér és kap a Repülőtér, a KÖI jelű övezetek területén, a jogszabályban szereplő 10%-os beépítési maximum alól. Ebben az esetben azonban nem elegendő egy kisebb mértékű eltérés, mivel a korábban bemutatott kialakult valós állapot egyes tömbök területén 60% körüli beépítettséget mutat, így az eltérésnek is ilyen mértékűnek kell lennie. Előnye a megoldásnak, hogy a hatályos állapottal megegyező állapotot eredményezne a továbbiakban is, mivel ezen területek jelenleg is közlekedési területbe soroltak, viszont a hatályos terv magas beépítési intenzitást enged a területükön. A hátránya megoldásnak, hogy az OTÉK szerint alkalmazható 10%-os beépítési maximum és a tervezett 60%-os beépítési maximum között túl nagy a különbség, ezért csak akkor lenne esélye a felmentésnek, ha pontosan kijelölésre kerülnének azon részterületek, ahol valóban szükséges a nagyobb eltérés alkalmazása a meglévő állapotra hivatkozva. Ez azonban a repülőtéri területek további övezeti tagozódását eredményezné a célként meghatározott szabályozási egységesség kárára.
3. A harmadik megoldás egy már más hatályban lévő tervek - köztük a Csepeli Építési Szabályzat, vagy a Fővárosi Önkormányzat hatáskörébe tartozó Duna-parti Építési Szabályzat - esetében is alkalmazott és bevált szabályozási gyakorlaton alapul. A javaslat szerint a Repülőtér Budapest Főváros XVIII. kerület területére eső részén, az új KÉSZ-ben szükséges lenne szerepeltetni az alábbi szabályt:

*„a ... mellékletben meghatározott szabályozási határértékeket – a kialakítható legkisebb telekre vonatkozó értékek kivételével – a területfelhasználási egység KÖL-1 jelű övezete teljes területére kell számítani.”*

Az előírás alkalmazása gyakorlatilag egy olyan OTÉK alóli felmentést jelent, mely egyben magában hordozza az eltérés feltételét is. Az előírás alkalmazása azt eredményezné, hogy az övezet területén, egy-egy telken magasabb beépítési maximum is alkalmazható lenne abban az esetben, ha az övezet teljes területére igazolható, hogy az összes beépítettség nem nagyobb, mint 10%. Ez a szabály a Repülőtér érintett részeinek beépítési intenzitását alapvetően alacsonyan tartaná, miközben megoldaná az egyedi, intenzíven beépített területrészek bemutatott problémáit is.

A Repülőtér területén a beépítések elhelyezésére alkalmas területek elég korlátozottak, mivel a Repülőtér területén belül rengeteg speciális szabálynak is meg kell felelni. Ilyenek az akadálysík, a fokozottan őrzött (SRA) területek határa, a kifutópályák és gurulótak védőtávolságai az EASA szabványok szerint, egyéb repülésbiztonsági szempontok, stb. Ezek az adottságok egyben azt is garantálják, hogy a Repülőtér területén csak az alábbi rajzon ábrázolt, részben már beépült területeken várható érdemi fejlesztés a jövőben:



A javasolt OTÉK eltérés tehát nagy valószínűséggel csak a rajzon sárgával jelölt terület, Budapest Főváros XVIII. kerület területére eső részén kerülhet alkalmazásra, mely területnek egy része eleve beépítésre szánt, K-Rept területként jelölt a TSZT2021-ben.



Szakmai szempontok és Budapest Főváros Kormányhivatalának Állami Főépítésze előzetes véleménye alapján **a 3. megoldási javaslat**hoz kérjük az **állami főépítési hatáskörben eljáró fővárosi kormányhivatal** hozzájárulását.

#### A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉN KIALAKÍTÁSRA KERÜLŐ PARKOLÓK KÖTELEZŐ FÁSÍTÁSA

A Repülőtér területén még részben érvényben lévő, az egyes közigazgatási területek tekintetében 2005-2006 között elfogadásra került terv, eredetileg tartalmazott egy ún. „kiegészítő építési előírások” elnevezésű mellékletet. Ebben az OTÉK-tól eltérően szerepelt az alábbi, a felszíni parkolók fásítására vonatkozó előírás:

*„A felszíni parkolók fásítását a légiforgalom biztonságának veszélyeztetése nélkül kell kialakítani.”*

Ehhez kapcsolódóan, a Repülőtér üzemeltetője - az OTÉK 42. § (7) bekezdésétől eltérően - az alábbi előírás szerepeltetését is szükségesnek tartja az építési szabályzatokban:

*„A Repülőtér területén a felszíni parkolók fásításának mértékét minden esetben egyedileg szükséges meghatározni [...]”*

mivel a fenti feltétel betarthatósága nagyban függ az adott parkoló Repülőtéren belüli elhelyezkedésétől.

A készülő új tervben, figyelembe véve a Repülőtér területén fokozottan jelentkező repülésbiztonsági szempontokat, **a fenti előírások szerepeltetése szükséges, melyhez** – a jogfolytonosságot is szem előtt tartva – szintén **az állami főépítési hatáskörben eljáró fővárosi (Budapest XVIII.) és Pest megyei (Vecsés) kormányhivatal hozzájárulása szükséges.**

#### EGYEDI ELŐÍRÁSOK ALKALMAZÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI

A Repülőtér egyedi fekvéséből és többnyire esetleges telekhatárok mentén kialakult telekállományából fakadóan, sok esetben problémát jelentenek a telekhatáron, vagy közigazgatási határon is átnyúló épületek/építkezések.

A Repülőtér 2-es Termináljának egyik épületszárnya jelenleg is átnyúlik Budapest XVIII. kerület és Vecsés közös közigazgatási határán, de nem ez az egyetlen ilyen példa a Repülőtér területén. A problémát a hatályos építési előírás csak a közigazgatási határ szempontjából, az alábbiak szerint kezeli:

*„A területen belül területfelhasználás és építkezés tekintetében egy-egy építési terület, építési telek, vagy épület is a közigazgatási határokon átnyúlhat. Az építési előírások tekintetében az építési területet, ill. építési telket a két vagy több igazgatási területen átnyúlóan kell figyelembe venni (beépítés mértéke, kötelező zöldfelület, építménymagasság stb.).”*

A közigazgatási határon belüli telekhatárokon átnyúló építkezésre nem tartalmaz előírást a hatályos szabályzat.

Az ide vonatkozó általános előírásokat a telekalakításról szóló 85/2000. (XI.8.) FVM rendelet 3. § (5) bekezdése tartalmazza, az alábbiak szerint:

*„Ha az építésügyi jogszabályoknak megfelelő telekalakítás a telken álló épületet, melléképítményt részekre osztaná, a telekalakításra engedély csak akkor adható, ha az épületet, melléképítményt elbontják, áthelyezik, vagy ha a kialakuló új telekhatárnak megfelelően határfalakkal, továbbá az épületgépészeti és a villamosenergia-hálózat, a tartószerkezetek, valamint a tetőzet és tetőfedés teljes szétválasztásával és a közműbecsatlakozások külön-külön bekötésével önálló építményekké alakították át.”*

A fenti szabály általános esetben megfelelően alkalmazható, de a Repülőtér esete e tekintetben sem általános. A Repülőtéren belüli területek funkciók szerinti elkülönülése, az egyes speciális funkciók térbeli elhelyezhetőségének korlátozottsága, a kialakult (már megépült) infrastruktúra okozta kötöttségek miatt, sok esetben egy-egy újabb létesítmény helye eleve determinált a Repülőtér területén belül és emiatt a telekalakítási szempontok bizonyos esetekben háttérbe szorulnak. Az alkalmazott gyakorlat szerint, ilyenkor megindul a tervezett fejlesztést megelőzve egy telekalakítási procedura is, mely a jelenlegi tulajdonosi (állami) és üzemeltetői (magán) struktúrában egy igen időigényes folyamat, ami sok esetben jelentősen lelassítja a tervezett fejlesztések megvalósulási idejét is.

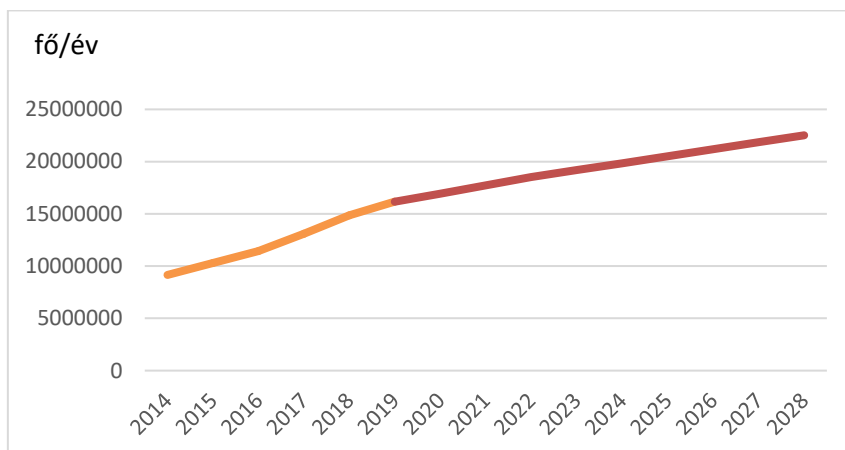
A problémára megoldást jelentene egy- a közigazgatási határ mintájára - a hatályos tervben alkalmazandó általános szabály, mely lehetővé tenné a Repülőtér területén lévő belső telekhatárokon átnyúló építkezést is. Ez azonban az idézett FVM rendelet tartalmával ellentétes lenne, így a problémát csak a Helyi Építési Szabályzatnál magasabb szinten lehet kezelni, például a repülőtéri állami kiemelt projektekhez kapcsolódó kormányhatározat keretében. Ameddig ilyen jellegű megoldás nem születik, addig az előírást nem szerepeltetjük a készülő tervekben.

## 5. SZAKÁGI ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

### 5.1. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK

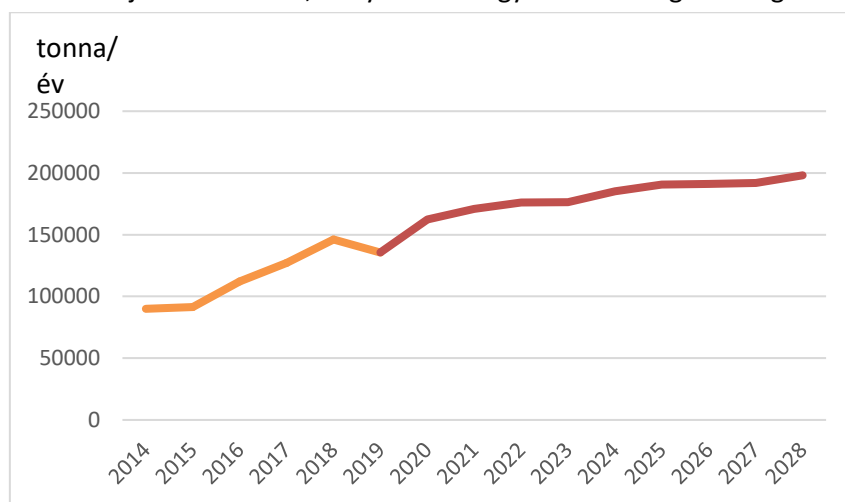
#### 5.1.1. JÖVŐKÉP

A Repülőtér utasforgalmának további intenzív növekedésével számol a Repülőtér üzemeltetője. A 2019. évi 16,2 millió fős forgalom az előző évihez képest mintegy 8,8 %-os fejlődést jelez, mellyel a fejlesztési tervek lépést kell tartsanak a következő 10 évben. A becslések szerint az utasforgalom 2028-ra elérheti az évi 22,5 millió főt.



*Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér becsült utasforgalma*

A Cargo forgalomban a 2019. évi 135.500 tonnás áruforgalom helyett 2028-ra 200.000 tonna kezelésére készülnek a fejlesztési tervek, melynek mintegy  $\frac{3}{4}$  része a légiáru forgalom.



*Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér becsült cargo forgalma*

A becsült utas és áruforgalom kiszolgálása szükségessé teszi a Repülőtér közlekedési kapcsolatainak fejlesztését mind a közúti, mind a közösségi közlekedésben, valamint a parkolóhelyek bővítésében egyaránt.



### 5.1.2. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE

A következő egy évtized várható fejlesztéseit is figyelembe véve az országos és fővárosi forgalmi modell a napi közúti hálózaton mintegy 10-15%-os növekedést prognosztizál a 2028. évre.

A modell figyelembe veszi a 2-es Terminál közelében már építési fázisban lévő Cargo City projektet, a hamarosan meginduló utasterminál fejlesztést, valamint a Repülőtér területén előkészítés alatt álló parkoló és útfejlesztéseket. A más fejlesztők által tervezett logisztikai területfejlesztések és az állami beruházásként előkészítés alatt álló vasútfejlesztés szintén figyelembe vételre került.



*A közúti forgalom alakulása 2028-ban*

A jelen állapotban tapasztalható forgalmi zavarok, valamint a Repülőtér közúti forgalmának kezelése érdekében a jelenlegi közúthálózaton, azon belül is kiemelten a közúti kapcsolódási pontokon jelentős fejlesztések megvalósítása szükséges.

#### FEJLESZTÉST IGÉNYLŐ UTAK, CSOMÓPONTOK ÉS TÉRSÉGEK:

##### A Ferihegyi Repülőtérre vezető út kapacitásnövelő fejlesztése

Az évtizedek óta napirenden lévő, a Repülőtér megközelítésében kulcsszerepet betöltő út fejlesztését több ütemben kívánja az Állam és a Főváros közösen megvalósítani. Első ütemben a jelenlegi hárompályás elrendezés kerül 2x3 sávós főúttá átalakításra, a korlátok elbontása mellett.

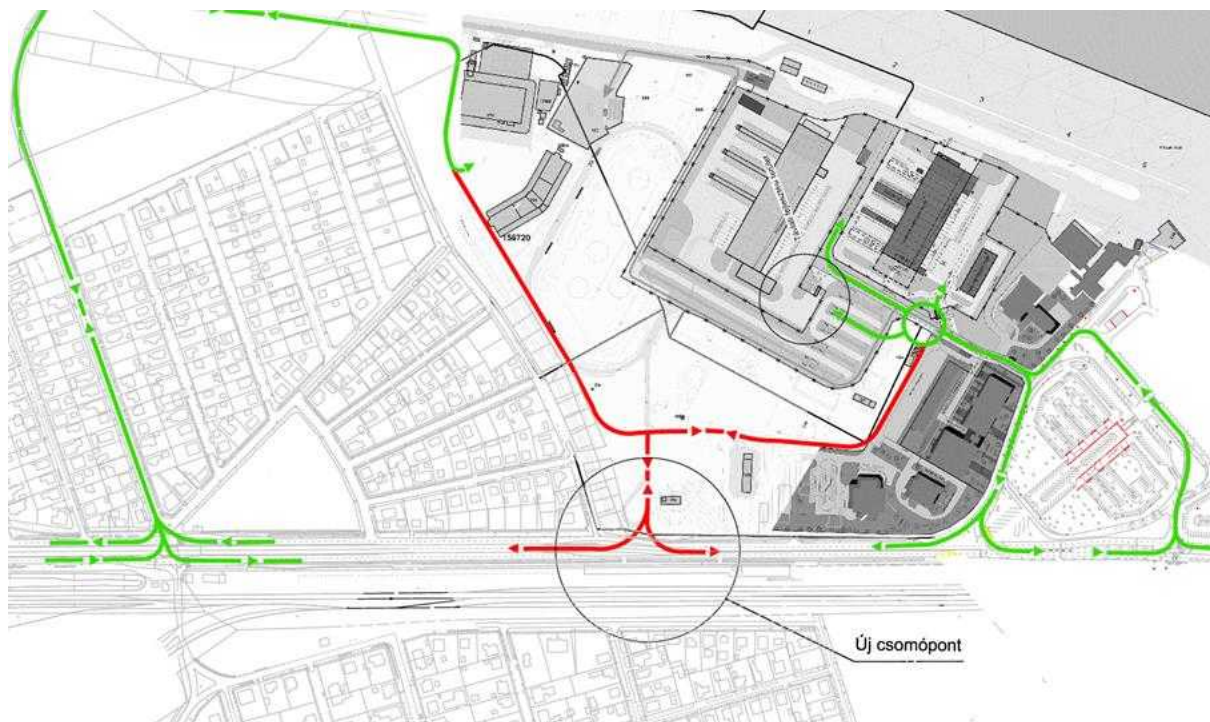


*Fantáziakép a Ferihegyi Repülőtérre vezető út 2x3 sávossal, 1 ütemű kialakításáról (forrás: BKK)*

Következő 2. ütemben az alul és felüljárók 2x2 sávossá való kiépítése történik meg a Gyömrői út és a Kőér utca külön szintű összekötésével. Ezzel a jelenlegi kapacitás-korlátok városon belül megszűnhetnek. A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a Ferihegyi repülőtérre vezető út fejlesztési projektjének előkészítését a 2020. évben megkezdte.

### 1-es Terminál előterétsége

Az 1-es Terminál térségében lévő logisztikai szolgáltatók (DHL és TNT) telephelyei, valamint az A porta számára a Ferihegyi Repülőtérre vezető úton egy új kapcsolat létesítésével, a terminál előtere teherforgalom mentessé tehető, ezzel a védendő épületegyüttes további hasznosítása kedvezőbb feltételek mellett lehetséges. A jelenleg az Iglo utcán keresztül megközelíthető Celebi logisztikai telep is ráköthető lenne erre az új kapcsolatra, ezzel a lakosság zavarása jelentősen mérsékelhető. A tervezett csomópont a 2x3 sávossal szakaszra esik, így kapacitás gondokat nem jelent a megvalósítása.



*1-es Terminál közötti előterének és az Iglo utcai lakóövezet teherforgalomtól való mentesítése*



A városközpont felé haladó menetrendszerinti autóbuszok megállója jelenleg a 2 sávós szakaszon, a gyalogos felüljáró tövében, a forgalmi sávban van kialakítva. A csúcsidőben 7 perces követéssel közlekedő 200E és Vonlánbusz autóbusz így óránként 9 alkalommal a szélső sávban haladókat akadályozza a tovább haladásban. A forgalom folyamatosan ismétlődő megtorpanása torlódást okoz, mely lassan oldódik fel, majd ismét kialakul. Javasolt az autóbusz megállóhely öbölbe helyezése.

### D porta térsége

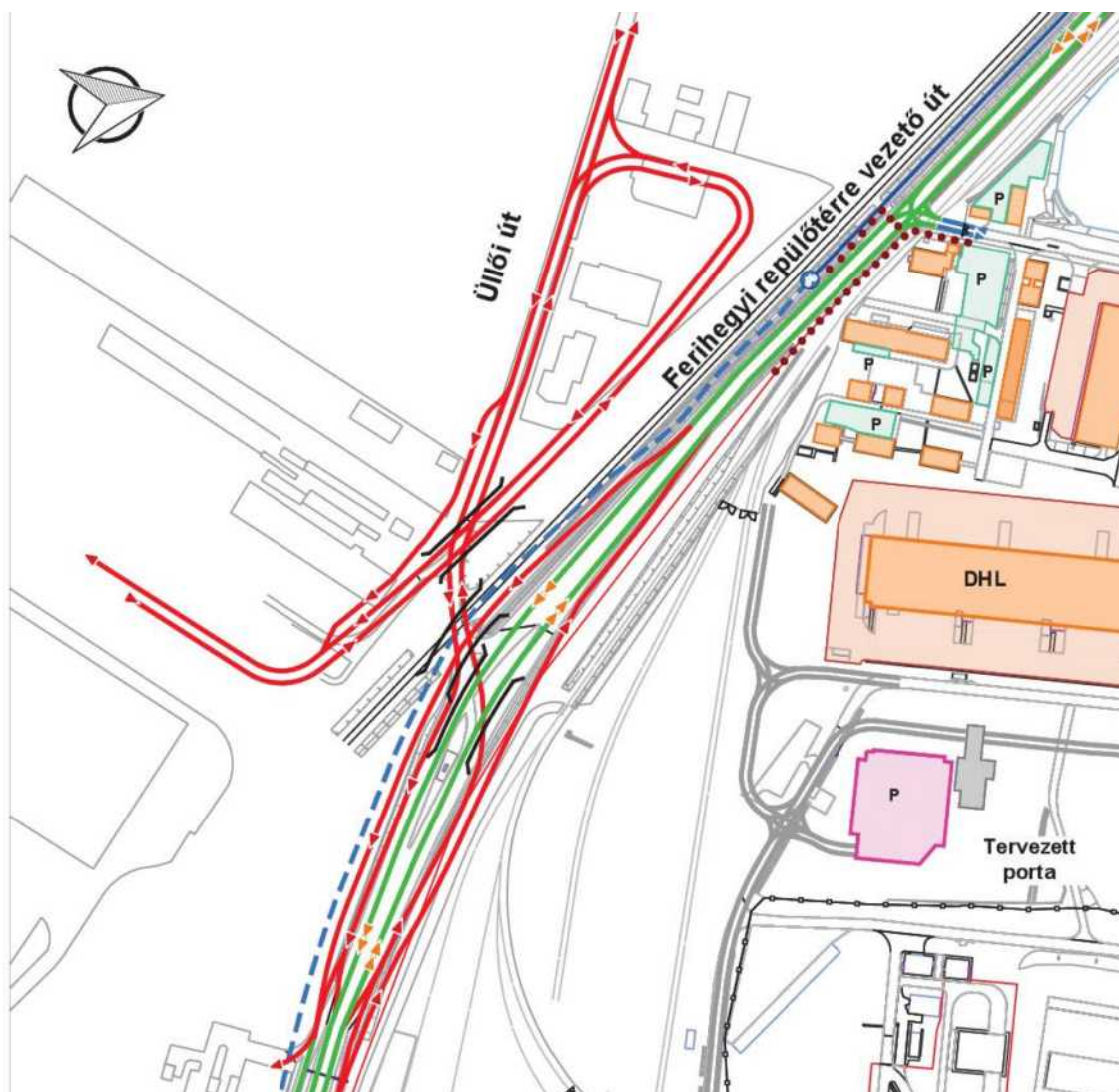
A Ferihegyi Repülőtérre vezető úton kialakuló torlódások egyik oka a D porta közúti és gyalogos megközelítését szolgáló jelzőlámpás irányítású forgalom által vezérelt csomópont. A D portán behaladó forgalom új központi portához való irányítása lehetővé teszi, hogy a jelzőlámpa a jelenlegi csúcsidei ciklusonkénti forgalom megállítást helyett csak a dolgozói parkolót megközelítő, illetve elhagyó forgalom, illetve a 2-es Terminál felé közlekedő autóbust igénybe vevő gyalogosok és kerékpárosok esetében tartóztassa fel a járműforgalmat. Ez csúcsidőben átlagban a minden harmadik ciklusban fordulhat elő, így a forgalom folyamatosága javul. Még kedvezőbb lehet, ha a XVIII. kerület Ganztelep területéről való biztonságos megközelítés érdekében a vasúti és közúti pályát átívelő gyalogos felüljáró épül, melynek az autóbusz megálló felé irányuló lépcsője is megvalósul (ennek további vizsgálata szükséges).



*Gyalogos felüljáró egy lehetséges helyszíne a Feszty Árpád utca tengelyében*



#### 4 sz. főút – Üllői út csomópont térsége – 100 vv. különstítú keresztezése



*100a vasútvonal Üllői úti útátjárójának különstítúsítása és a szomszédos csomópontok rendezése*

A 100a vasútvonal rekonstrukciója során a projektből kiszorult Üllői úti különstítú vasúti keresztezés megvalósítása több okból sem halasztható fejlesztés. Az útátjáró és a vasúttal párhuzamosan haladó Ferihegyi Repülőtérre vezető út csatlakozása, valamint az átjáró túloldalán lévő Széchenyi utcai útcsatlakozás együttesen egy baleseti gócot képez, melyet halálos és súlyos balesetek bekövetkezése igazol. A nagy forgalmi terhelés, a vasút gyakori és hosszabb ideig tartó zárása, a felállási és fonódási szakaszok hosszának elégtelensége, a Széchenyi utcai csomópont kiépítetlensége együttesen járul hozzá a balesetek bekövetkezéséhez. A működési zavar a csomópont térségében kialakuló torlódások egyik okozója. A csomópont rendezésével a forgalom folyamatossága biztosítható, annak működése a vasúttól függetleníthető lenne.

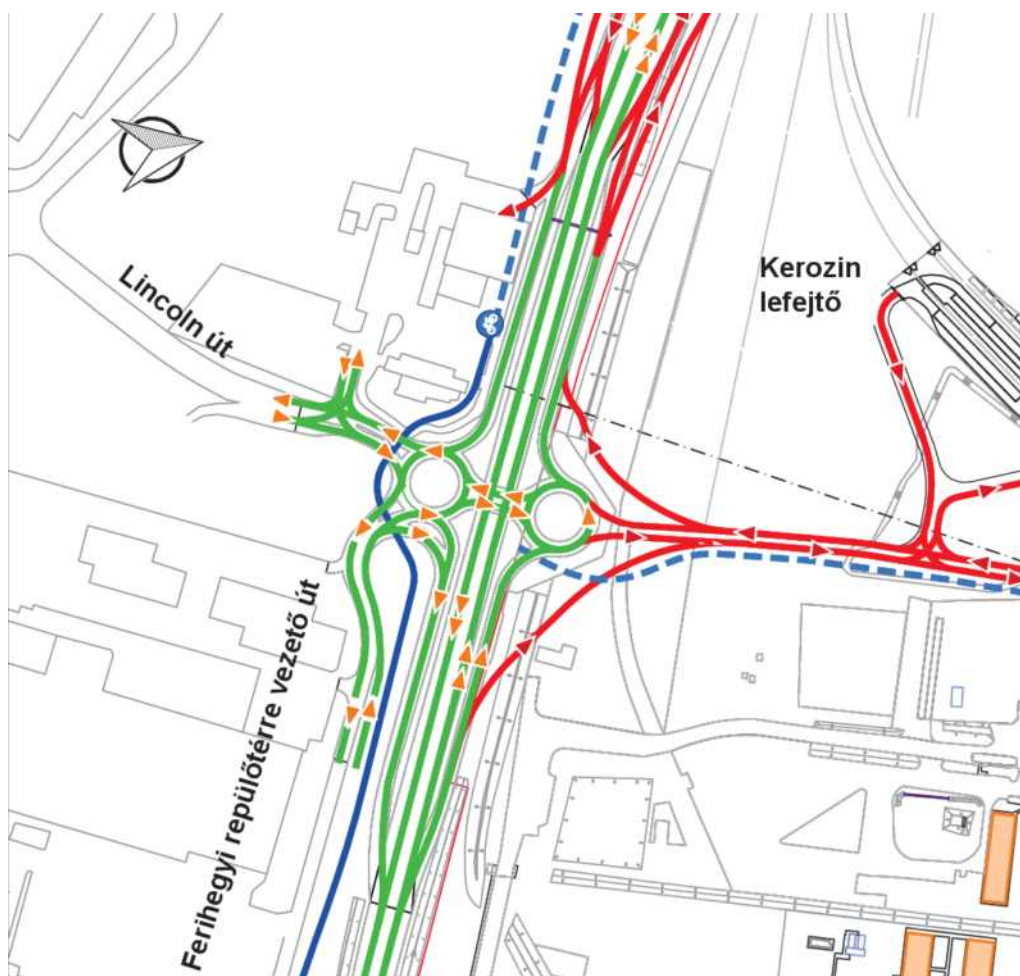
Az engedélyezési tervelözmény kisebb tovább fejlesztésével a Széchenyi utca hálózatba való bekötése megvalósítható, ezzel a Lincoln úti különstítú csomópont két túlterhelt körforgalmú alcsomópontja részben tehermentesíthető.

#### Vecsés 4 sz. főút - Lincoln úti kettős körforgalom

A 4 számú főút Lincoln úti külön szintű csomópontjára van tervezve a Repülőtér új közúti kapcsolati pontja. Az elmúlt időszakban a csomópont kapacitása a reggeli csúcsidőben teljesítő képességének határát meghaladó forgalmi terhelést kénytelen elviselni. A Vecsés felől a fővárosba irányuló agglomerációs forgalom az M4 és a 4 sz. utak által alkotott csomópont torlódása kikerülésére és a Ferihegyi Repülőtérre vezető út gyors fővárosba való bejutást biztosító volta miatt a kettős körcsomópont működésképtelenné válik. A csomópont átalakítás megvalósítása a 2020. évben várható.

A csomópont tovább fejlesztésével az átbocsátó képesség már nem növelhető, hiszen a geometriai kötöttségek a bővítést nem teszik lehetővé. A csomópontrendszerre rákötött iroda, logisztikai és kereskedelmi, szolgáltató létesítmények erőltetett vízszintes és magassági vonalvezetéssel kerültek kialakításra a vonatkozó utági szabályozás előírásai adta lehetőségek maximális kihasználása mellett.

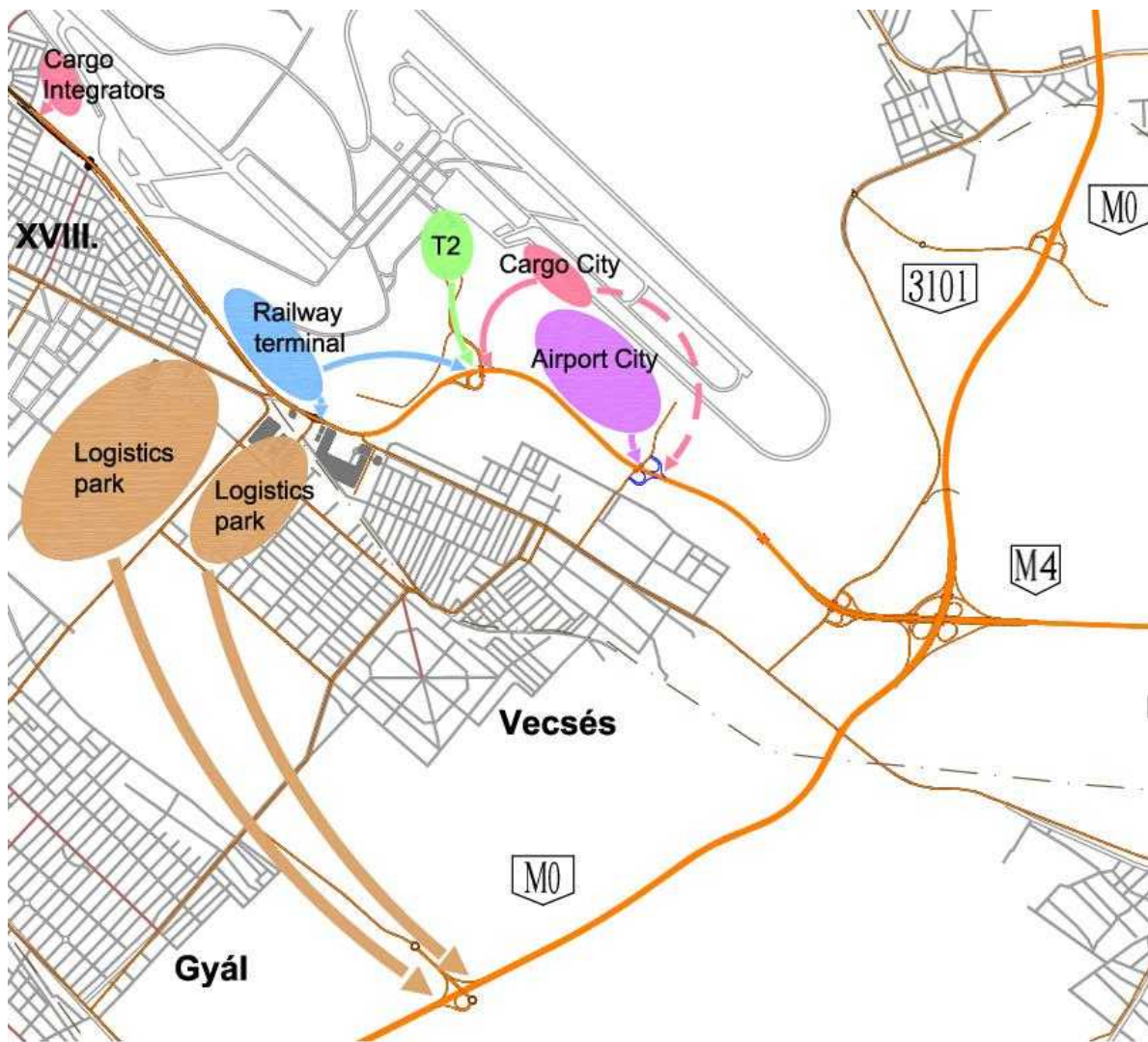
A Repülőtér új útkapcsolatának rákötése a csomópontrendszerre nem lesz jelentős hatással a forgalom lebonyolódására, hiszen a torlódások kizárólag a reggeli agglomerációs csúcsterhelés idején jelentkeznek, mely nem esik egybe a Repülőtér kiszolgáló forgalmának csúcsidejével.



Vecsés 4. számú főút és Lincoln út csomópontjának fejlesztése a repülőtéri új torkolat megnyitásával

A már jelenleg is túlterhelt csomópont-rendszer tehermentesítése több elemből álló intézkedéssorozat megtételével érhető el. Ezek közé tartozik a Férihegyi Repülőtérre vezető út kapacitásnövelő fejlesztése, az Üllői úti útátjáró átépítése, valamint a logisztikai telepek jelenleg a Lincoln úton át a 4. főútra kivezetett forgalmának új nyomvonalra terelése.

A vecsési logisztikai terület új kapcsolatának kiépítésével, egy a főváros határa mentén a Széchenyi utca – Almáskert utca, majd Vecsés és Gyál határa mentén haladó és az M0 autóútra a 36 km szelvényben meglévő csomópontra kötő névtelen (Alacskai út meghosszabbítása), részben ma még kiépítetlen úton át történhet.



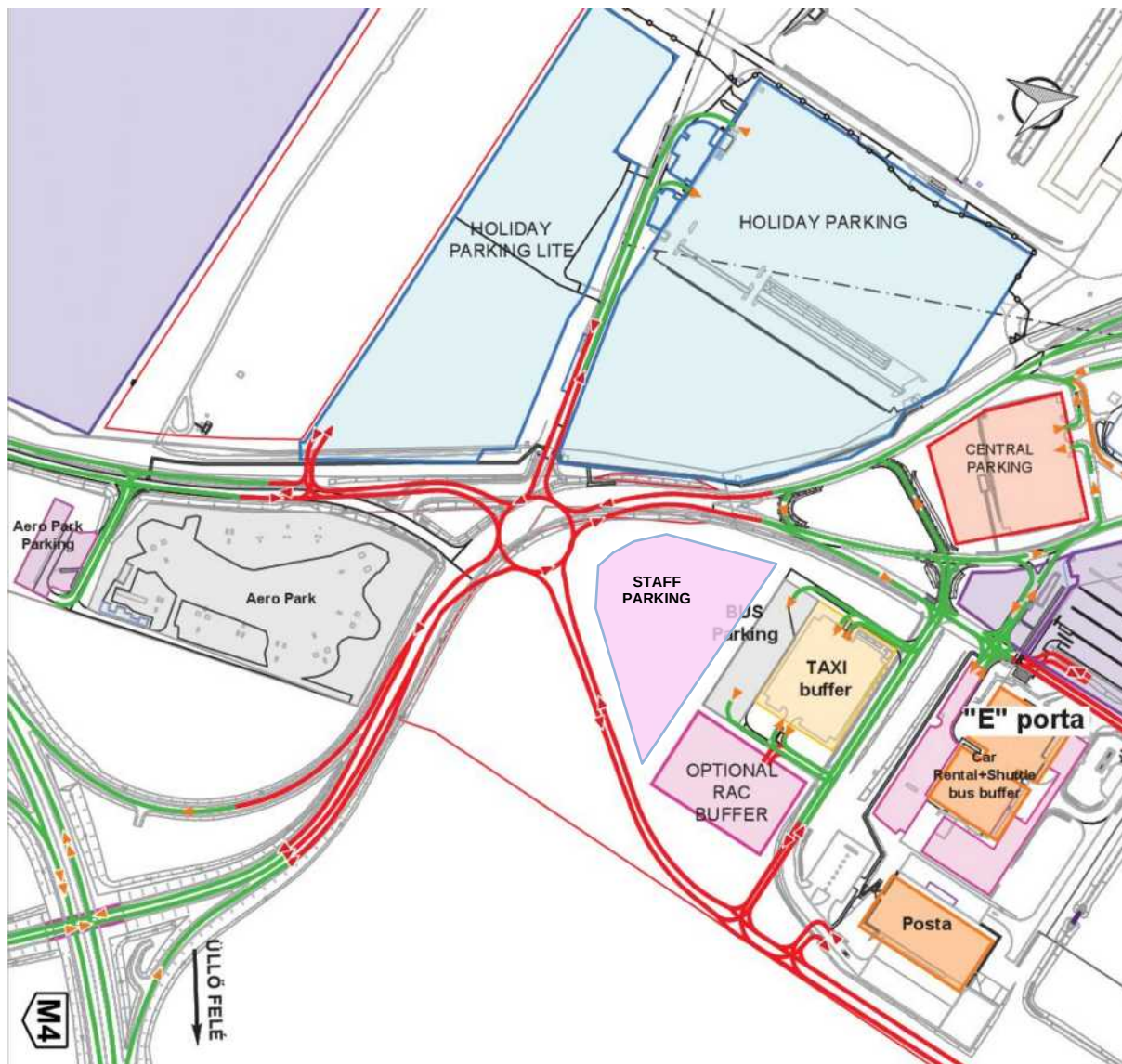
*Vecsés 4. számú főút és Lincoln út csomópontjának tehermentesítése hálózati fejlesztéssel*

Vecsés és a XVIII. kerület közötti kapcsolat javítására az Alacskai út szélesítésével és az Almáskert utcai csomópont rendezésével nyílik lehetőség. Ezzel a Vecsésről az Üllői úton át a XVIII. kerületbe eljutni szándékozók számára alternatív útvonal nyílik meg.



## A 2-es Terminál közúti előtere

A 2-es Terminál előterének közúti kapcsolata az utasforgalom növekedéséből fakadó nagyobb közúti forgalom lebonyolítása érdekében fejlesztést igényel. Az előtér belső úthálózatának racionalizálása mellett a J porta és az építés alatt lévő cargo bázis forgalmának előtér előtti zavarmentes leválasztása érdekében egy forgalomszétosztó körgeometriájú csomópont megvalósítása várható a 2020. év során.



*T2 közúti előtere kapacitásának bővítése körgeometriájú csomóponttal*

Nem zárható ki, hogy hosszabb távon az előtér megközelítését biztosító M4 autóúti csomópont és a hozzá csatlakozó bekötő út további tehermentesítése válik szükségessé. Ez esetben a főút 22 km szelvényében lévő Vecsés Ecséri úti felüljáró - más beruházás során történt csomóponttá fejlesztése - a Cargo City hátsó alternatív megközelítésére is szolgálhat.

### 5.1.3. VÁROSI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A városi közösségi közlekedés szinten tartása érdekében a jelenlegi autóbusz viszonylatok rugalmas menetrendjének fenntartása szükséges. A 100E és 200E viszonylatokon kívül a városközpont irányába új járat indítása nem indokolt.

Az előkészítés alatt álló, a Magyar Állam beruházásában létesülő vasúti kapcsolat megvalósulása esetén a városközpont felé irányuló utasforgalom átrendeződése várható. A vasutat választók száma 2030-ban elérheti az irányonkénti 7.000 utas/nap értéket. Megvalósulása esetén a két autóbusz által nyújtott szolgáltatást újra kell gondolni, várhatóan a 100E viszonylat megszüntethető lesz, a 200E kapacitásának csökkentése mellett.

A vizsgálatok alapján az M3 metró 2-es Terminálig való kiépítése nem lenne megtérülő beruházás, így annak megvalósításával rövid távon nem számolhatunk.

A környező településekkel való közösségi közlekedési kapcsolat (Vecsés, Ecser, Gyál) szükségessége vizsgálatok alapján döntendő el.

A becslések szerint a Repülőtér megközelítésében az egyes eszközök használata a vasúti kapcsolat átadását követően az alábbiak szerint alakul:

|                              |      |
|------------------------------|------|
| vasút:                       | 26 % |
| menetrend szerinti autóbusz: | 16 % |
| személygépkocsi és minibusz: | 39 % |
| taxi:                        | 19 % |

### 5.1.4. VASÚTI KÖZLEKEDÉS

A Repülőtér vasúti hálózatba való bekapcsolása állami beruházásként előkészítés alatt van. A tervek szerint a 100a vonalból Pestszentlőrinc vasútállomásnál kiágazó vágánypár Monor állomás térségében tér vissza a jelenlegi nyomvonalra. A vasúti pálya az 1-es futópályával párhuzamosan haladva éri el a 2-es Terminál előterét, ahol egy terepszint alatti négyvágányos állomás létesül, lehetőséget biztosítva az áthaladó nemzetközi és gyorsvonatok megállításán kívül a Nyugati pályaudvarról, vagy az ország más településéről a Repülőtérig közlekedő szerelvények fogadására is.

Az állomásra érkező és induló utasok forgalma a prognózis szerint 2030-ra 14.000 főre becsülhető.

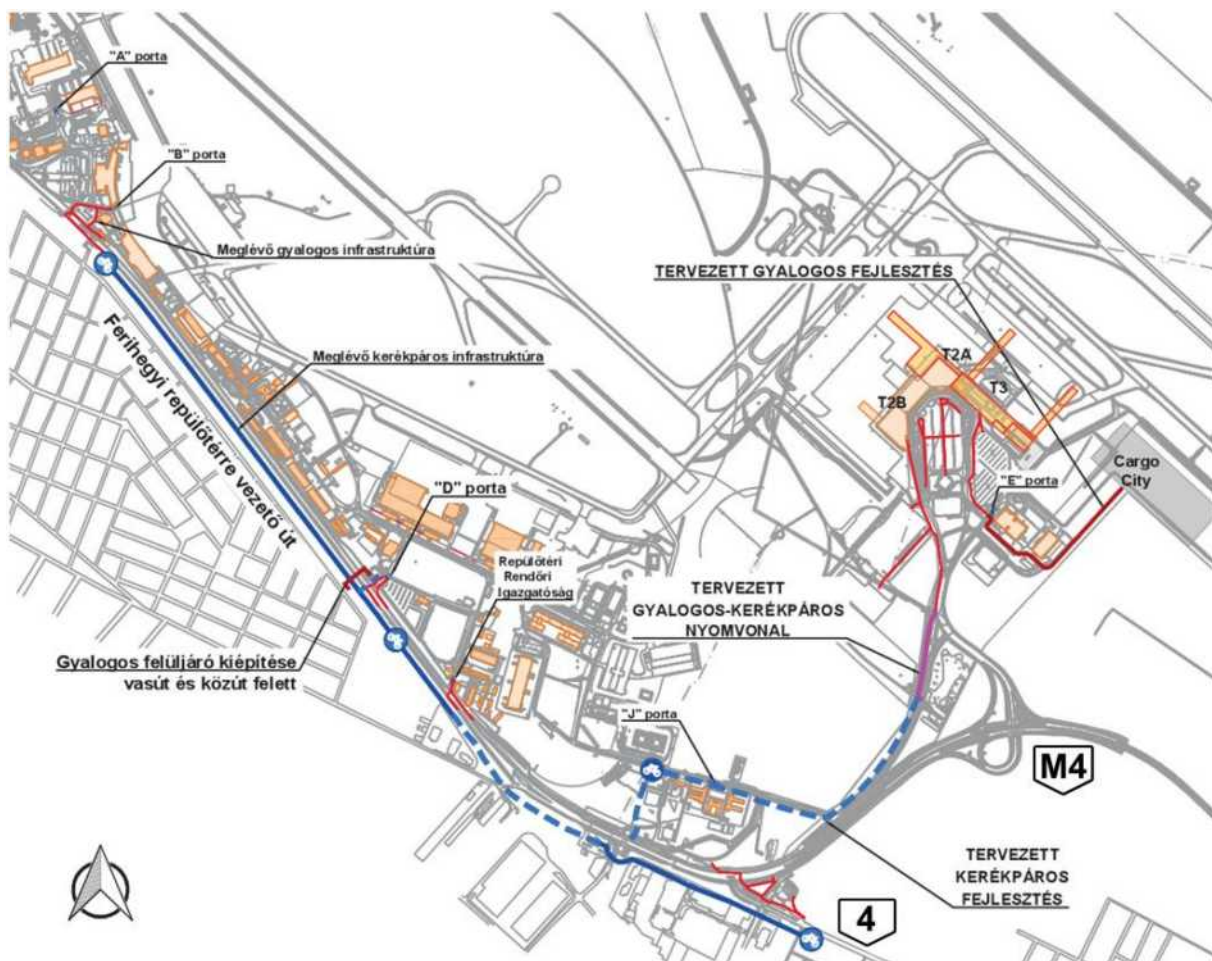
A vasúti teherforgalmat az üzemanyag beszállítás és a létesített logisztikai terminál vasúti forgalma adja. A terminál létesítésének előtanulmánya napi 1-2 vonatpár forgalommal számolt, melyre a mai iparvágány fővonalba való bekötése nem alkalmas, annak jelentős fejlesztése szükséges.

### 5.1.5. GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A Repülőtérhez kapcsolatot kereső gyalogos forgalom számára a személyforgalmat bonyolító porták közül a B és H porták megközelítésében nincs szükség fejlesztésre. A D porta estében a vasúton való átjutás biztonságossá tétele érdekében külön szintű átvezetés kiépítése indokolt, míg a J, illetve a tervezett központi porta 4 számú főút térségével való kerékpáros és gyalogúti kapcsolat megvalósítása szükséges, mely megvalósítás alatt van.

A kerékpáros kapcsolatok fejlesztése a gyalogos kapcsolatokkal együttesen valósítandó meg. Az A, D, J, személyforgalmat lebonyolító portákhoz való biztonságos eljutáshoz kerékpáros infrastruktúra kiépítése, kerékpár tárolók elhelyezése fogalmazható meg feladatként.

Nem jellemző a légi utasok terminálhoz kerékpárral való érkezése, de nem kizárható, hosszabb idejű biztonságos kerékpár elhelyezésre, kölcsönző telepítésre kell feltételeket biztosítani.



Gyalogos és kerékpáros kapcsolatok fejlesztése



### 5.1.6. PARKOLÁS

Az utasforgalmi előrebecsléshez igazodóan a parkoló kapacitások bővítése is szükséges a következő tíz év során. A parkolóhely kínálat 15.656 (+508 mozgáskorlátozott) férőhelyre emelése szerepel a 2-es Terminál előtér fejlesztési programjában, melyet az 1-es futópálya végénél, illetve a J porta közelében lévő területek ilyen irányú hasznosításával tervez a BA Zrt. megoldani. A szolgáltatási szint emelése érdekében egy parkolóház építése tervezett az előtér terminálokhoz közeli központi részén. Emellett a további kapacitás-bővítés érdekében egy további parkolóház megvalósítása válhat szükségessé a bevezető út keleti oldalán.

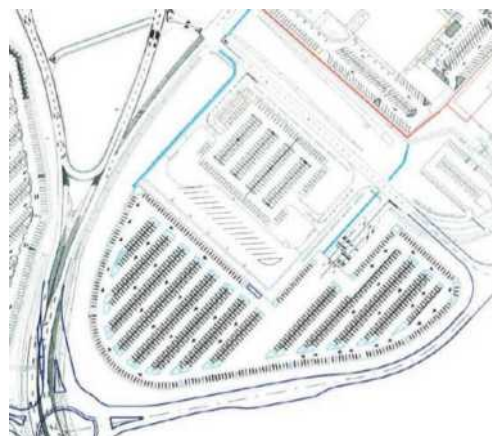
| Parkoló körzet<br>megnevezése                                                                          | Férőhely szám   |                                            |          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------------------------|----------|
|                                                                                                        | személygépkocsi | mozgáskorlátozottak<br>számára fenntartott | autóbusz |
| Holiday Parking                                                                                        | 2484            | 49                                         | 7        |
| Holiday Parking Lite                                                                                   | 1363            | 29                                         | -        |
| <u>Multi-storey car park</u><br>Car Rental, Business Parking, Short-term<br>Parking, Long-term Parking | 5000            |                                            | -        |
| BUS Terminal                                                                                           | -               | -                                          | 15       |
| Central Parking                                                                                        | 500             |                                            | -        |
| Holiday Plus Parking /<br>Multi-storey car park                                                        | 983             | 15                                         | -        |
| Car Rental buffer (optional)                                                                           | 279             | -                                          | -        |
| TAXI Buffer                                                                                            | 208             | -                                          | -        |
| BUS Parking                                                                                            | -               | -                                          | 20       |
| Új parkoló a "J" porta környezetében                                                                   | ~6434           | 134                                        | -        |

A 2-es Terminál előtérben található parkoló terek kapacitása

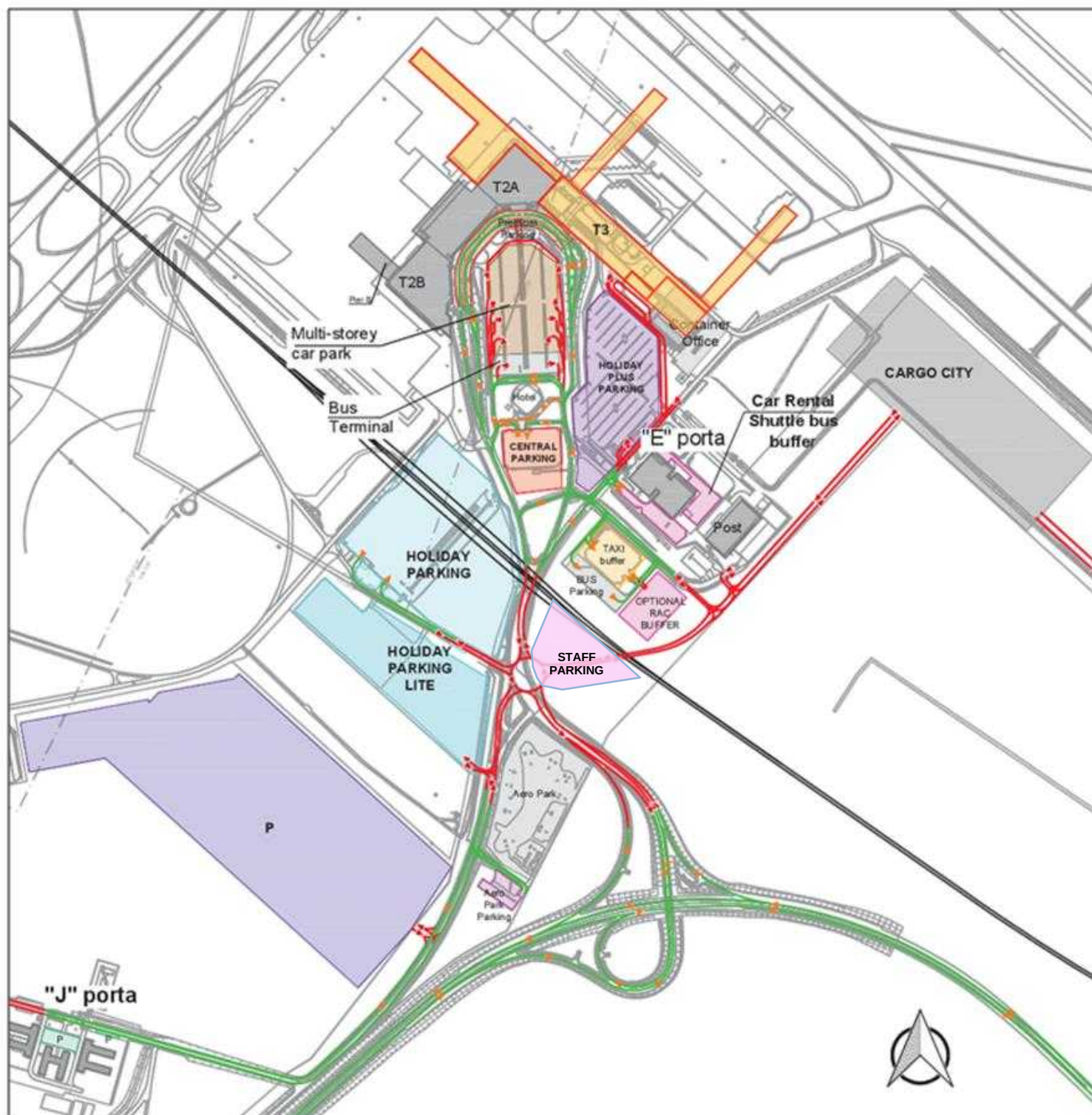
A termináltól egyre távolabb elhelyezett parkoló terek és a terminál között az utasok eljutásának megkönnyítésére belső, igényvezérelt shuttle jellegű mini/midibusz szolgáltatás indítása válhat szükségessé.

A jelen állapot dolgozói parkolói mintegy 2850 gépkocsi elhelyezésére adnak lehetőséget. A dolgozói parkolás SRA területen kívüli, de a portán belüli megoldása érdekében a 45, 72, 77 számú épületek és a D porta térségében a belső parkolási kapacitás további bővítése indokolt. Az igények kielégítésére részben a meglévő beton burkolatokon, részben új felületek kiépítésével 85 gépkocsi számára biztosítható elhelyezés. Tekintettel arra, hogy a vizsgált térségben fejlesztések nem várhatók, így a ma időszakosan tapasztalható parkolási feszültségek biztonsággal kezelhetővé válnak.

A 2-es Terminál dolgozói parkolási igényének előtér térségében való kielégítésére folyamatban van egy új dolgozói parkoló kialakítása a mellékelt ábrán jelölt területen.

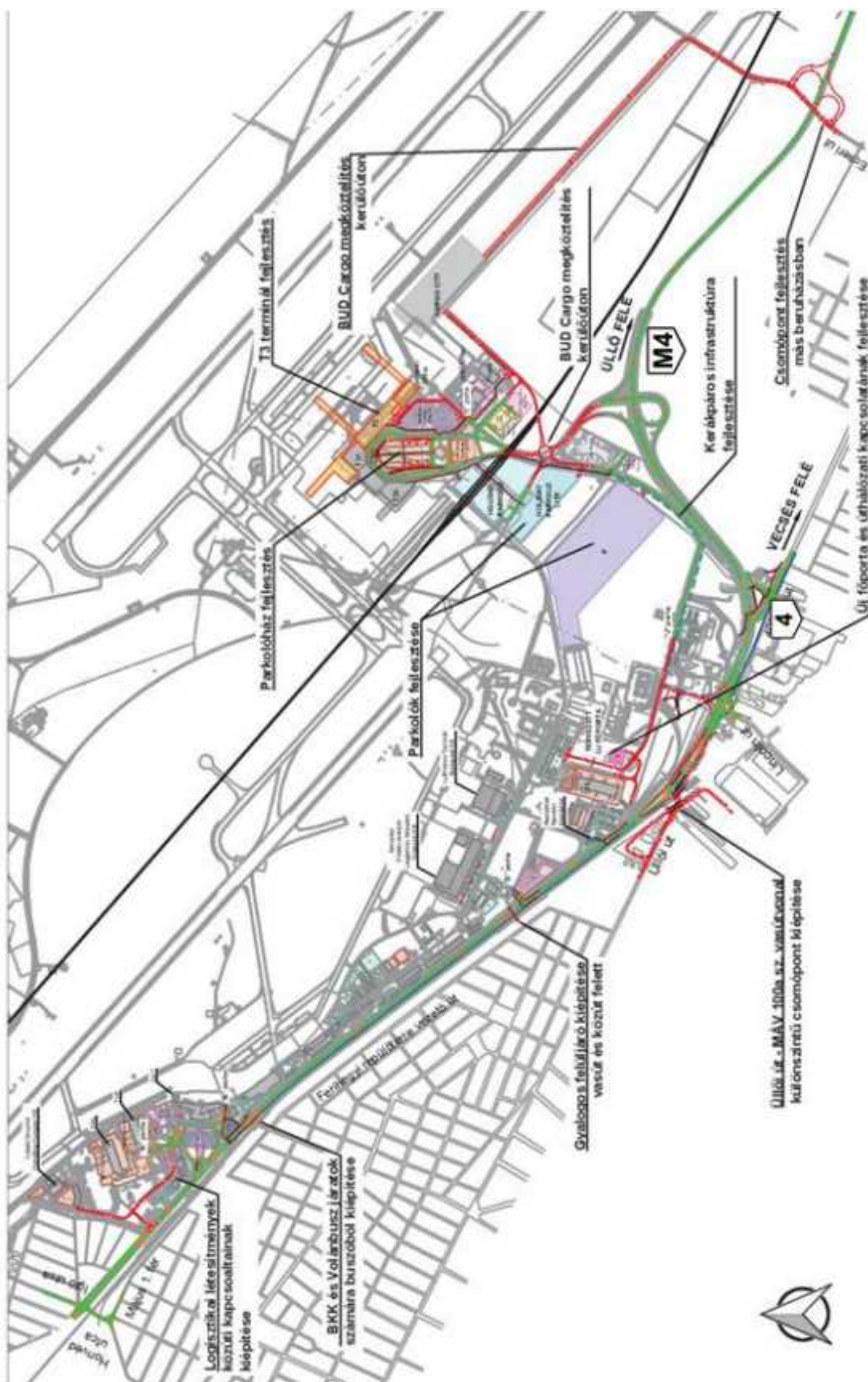


2-es Terminál előtt tervezett dolgozói parkoló



A 2-es Terminál közúti előterének tervezett parkolás fejlesztése





A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és környezetének fejlesztési projektjei



## 5.2. KÖZMŰ JAVASLATOK

### 5.2.1. KÖZMŰVEK ÉRTÉKELÉSE

A Repülőtér területének közműellátása rendkívül speciális helyzetű, mivel a Repülőtér területe jogilag négy település közigazgatási területén fekszik. E települések részben eltérő üzemeltetők érdekeltségébe tartoznak. Ez közműellátás szempontjából ugyan eljárásrendi nehézségeket jelenthet, azonban ellátásbiztonság tekintetében további biztonságot is nyújt.

A Repülőtér területével érintett települések mindegyike rendelkezik a teljes közműellátáshoz szükséges közműhálózati kapcsolatokkal, a Repülőtér jelenlegi ellátására is a teljes közműellátás megoldott. A további igények kielégítésére akár a XVIII. kerület, akár Vecsés irányából jelentősebb közhálózat fejlesztés nélkül az igények kielégítése várhatóan megoldható.

### 5.2.2. KÖZMŰ IGÉNYEK

A terület javasolt beépítésének maximális kihasználása esetén, a teljes közműellátására vonatkozó közműigények az alábbiak szerint becsülhetők:

| Területfelhasználási egység jele és megnevezése          | Tervezett repülőtéri terület (ha) | Vízigény (m <sup>3</sup> /nap) | Keletkező szennyvíz (m <sup>3</sup> /nap) | Villamos energia igény (kW) | Termikus igény (kW) |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------|---------------------|
| Ek – közjóléti erdőterület                               | 19,88                             | 0                              | 0                                         | 0                           | 0                   |
| KÖI – beépítésre nem szánt légi közlekedési terület      | 950,81                            | 7                              | 7                                         | 570                         | 665                 |
| K-Rept 1– beépítésre szánt különleges repülőtér területe | 273,41                            | 607                            | 607                                       | 114 011                     | 42 303              |
| K-Rept 2– beépítésre szánt különleges repülőtér területe | 299,3                             | 239                            | 239                                       | 42 649                      | 17 377              |
| V-M                                                      | 4,6                               | 0                              | 0                                         | 0                           | 0                   |
| V                                                        | 1,4                               | 0                              | 0                                         | 0                           | 0                   |
| Összesen                                                 | 1 549,4                           | 853                            | 853                                       | 157 230                     | 60 345              |

A fenti prognosztizált igények a Repülőtér teljes területén a tervezett övezeti besorolásnak megfelelő, maximális beépíthetőség kihasználásának feltételezésével lettek meghatározva. Szintén feltételezésen alapszik a tervezett funkciók és azok volumenének meghatározása is, ezért a számított adatok jelentősen eltérnek a jelenlegi valós mért adatoktól, melyek jóval alacsonyabbak a táblázatban szereplő értékeknél.

A táblázatban szereplő adatok tehát, a szolgáltató felé csak előzetes tájékoztató jelzésre alkalmasak, de a tényleges igénybejelentés a konkrét beépítés épületgépészeti, elektromos tervezése során meghatározott, számított várható valós igény alapján történhet és a közmű-üzemeltetők a tényleges igénybejelentésre határozzák majd meg az igények kielégítési lehetőségének műszaki-gazdasági feltételeit.

A táblázatban becsült vízigények, a távlati fejlesztések függvényében, meghaladhatják a lekötött vízmennyiséget, azonban a jelenlegi igények biztosításához biztosan elegendő a kutak víztermelő képessége.

Meg kell említeni, hogy a közműszolgáltatás igénybevételének feltétele, ha a beruházás nem lakossági tulajdonosi kezdeményezéssel indul, a műszaki kapcsolat kiépítésén túl, egyes közművek közhálózati csatlakozása (víz, szennyvízcsatorna) esetében, az alaphálózat-fejlesztésre közműfejlesztési hozzájárulás befizetése, a többi közmű esetében pedig a szolgáltatókkal való szolgáltatási előszerződések megkötése, melyben rögzítik a szolgáltatás megkezdésének gazdasági feltételeit. A közelmúltban életbe lépett gáz- és villamosenergia szolgáltatási rendelet rögzíti, hogy a két közmű vonatkozásában az ellátás érdekében létesítendő külső hálózatot a szolgáltatónak saját beruházás keretében kell kivitelezni, s ezért a leendő fogyasztótól csatlakozási díjat kérhet. Természetesen csatlakozási díjként a kötelező saját-részen felül, a beruházási költség megtérítését kéri.

### 5.2.3. IVÓVÍZ ELLÁTÁS

A Repülőtér térségében a közüzemű vízellátást a Főváros XVII. és XVIII. kerületében a Fővárosi Vízművek Zrt, Ecser és Vecsés településeken a DPMV Zrt. szolgáltatja. A Repülőtér a közhálózatoktól független saját vízellátást épített ki. A vízellátás bázisaként saját vízellátó rendszert, saját fúrt kutakat (mintegy 13 darab kutat), vízkezelő berendezéseket és belső elosztóhálózatot létesítettek, amely kapacitása és redundanciája várhatóan távlati valós fejlesztések kapacitásigényeit is kielégítheti.

A létesített kutak az alábbi lekötött kontingensekkel rendelkeznek:

- 1-es kút: 40 m<sup>3</sup>/d
- 2-es kút: 25 m<sup>3</sup>/d
- 3-as kút: 60 m<sup>3</sup>/d
- 5-ös kút: 40 m<sup>3</sup>/d
- 6-os kút: 30 m<sup>3</sup>/d
- 7-es kút: 70 m<sup>3</sup>/d
- K1/B kút: 140 m<sup>3</sup>/d
- K1/C kút: 140 m<sup>3</sup>/d
- K2/A kút: 90 m<sup>3</sup>/d
- K2/B kút: 110 m<sup>3</sup>/d
- K3/A kút: 10 m<sup>3</sup>/d
- K3/B kút: 140 m<sup>3</sup>/d
- 10 sz. kút: 5 m<sup>3</sup>/d

Az engedélyezett vízkivétel: 900 m<sup>3</sup>/d

A kitermelt vízkészlet jellege rétegvíz, a szükséges kezeléssel elfogadott a vízminősége is.

A Repülőtér a vízigényét a saját vízellátó rendszeréről biztosítani tudja, így a közhálózatról ivóvizet nem vételez, azonban erre lehetősége lenne. A legkedvezőbb kapcsolódási lehetősége a

közhálózatokhoz Budapest XVIII. kerületében lenne, ahol a Fővárosi Vízművek Zrt. által üzemeltetett ivóvíz vezetékek találhatók. A közhálózatra történő rákötéshez a szolgáltatónál vízigény megadásával kezdeményezhető ivóvíz bekötő vezeték létesítése. A közhálózati csatlakozás kiépítésének feltétele az igényelt közműkontingens után a közműhálózat fejlesztési hozzájárulás befizetése.

#### 5.2.4. SZENNYVÍZELVEZETÉS, SZENNYVÍZKEZELÉS

A Repülőtér térségében a közüzemű szennyvízelvezetést a Főváros XVII. és XVIII. kerületében a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt, Ecser és Vecsés településeken a DPMV Zrt. biztosítja.

A Repülőtér területe szennyvízelvezetés tekintetében a befogadó, gyűjtőrendszer periferiáján található, azonban ehhez átemelővel, nyomócsatlakozással csatlakozik. A befogadó rendszer irányába az elválasztott szennyvíz elvezetése várhatóan nem képezi akadályát a távlati fejlesztéseknek.

A Repülőtér teljes területe az országos vízminőségvédelmi övezetben fekszik. Ezek a felszín alatti vizek védelmet szolgáló korlátozó adottságok a szennyvízelvezetésére szigorú elvárásokat terhelnek.

A szennyvízelvezetés a XVIII. kerületben kiépített FCSM Zrt. által üzemeltetett elválasztott szennyvíz hálózat irányába történik. A jelenleg lekötött kontingenst meghaladó szennyvíz igény esetén a szolgáltatótól előzetes állásfoglalást kell kérni, amelyben a szolgáltató rögzíti a szennyvíz befogadásának lehetőségét, valamint az esetlegesen felmerülő fejlesztési szándékot.

#### 5.2.5. CSAPADÉKVÍZ ELVEZETÉS, FELSZÍNI VÍZRENDEZÉS

Általános nehézséget jelentenek a térségben a növekvő beépítések és a burkolt felületek, és az ezek következtében lefolyó nagy mennyiségű csapadékvíz kezelése. Ezt a Repülőtér fejlesztése során is kiemelten kell kezelni. A záporeseményeket követően összegyülekező csapadékvizeket felszíni vagy felszín alatti tározókban lehet visszatartani, majd a befogadóba késleltetve továbbvezetni. A Repülőtér területén jelenleg is CH és iszapleválasztók üzemelnek azon felületek esetében, ahol e szennyeződés kockázata fennáll.

A csapadékvizeket befogadó csatorna vízelvezetés-befogadó képessége nagyon korlátozott, ezért többlet csapadékvizek abba már csak korlátozott mennyiségben vezethetők. A csapadékvíz elvezető rendszert felül kell vizsgálni és a szélsőséges csapadékeseményekre való alkalmassá tétel érdekében, a telken belüli záportározó képességet növelni szükséges.

#### 5.2.6. VILLAMOSENERGIA ELLÁTÁS

A Repülőtér térségében a közüzemű villamosenergia ellátást az ELMŰ Hálózati Kft. szolgáltatja.

Villamosenergia ellátás szempontjából biztonságot jelent, hogy a Repülőtér mind Budapest, mind Vecsés irányából középfeszültségű kapcsolattal rendelkezik. A rendszerkritikus eszközök vonatkozásában további biztonsági tartalék az áramfejlesztők rendelkezésre állása. Ez a továbbiakban telken belüli kérdés.



### 5.2.7. FÖLDGÁZELLÁTÁS

A Repülőtér térségében a közüzemű földgáz ellátást a Főváros XVII. és XVIII. kerületében az NKM Földgázhálózati Kft., Ecser és Vecsés településeken a TIGÁZ Zrt. szolgáltatja.

A Repülőtér földgáz-ellátását nagyközép-nyomású (6 báros) célvezeték biztosítja. E vezeték megfelelő tartalékokkal rendelkezik. A belső ellátásra központi kazánházak és hőellátó rendszer létesült.

Egyedi iparági termékvezeték a repülőtér területét ellátó kerozin vezeték. Ennek állapota életkora alapján felülvizsgálandó.

Alapközművek vonatkozásában a Repülőtér bázisokban gazdag. Nagy ellátó rendszerek védőtávolságai, biztonsági övezetei a Repülőtér területét minimálisan érintik, azonban mind villamosenergia mind földgáz vonatkozásában kellő közelségben elérhetőek. Amennyiben a későbbiekben többletigények miatt ez szükséges, csatlakozási szerződés keretében ez tovább bővíthető.

### 5.2.8. MEGÚJULÓ ENERGIAFORRÁSOK ALKALMAZÁSA, A KÖRNYEZETTUDATOS ENERGIAGAZDÁLKODÁS LEHETŐSÉGEI

Az üzemeltetés költségigénye csökkenthető, a fenntarthatóság javítható optimálisabb energiahordozó-szerkezet kialakításával. Erre a hagyományos vezetékes és nem vezetékes energiahordozók mellé, a megújuló energiahordozók nagyobb részarányú bevonása lehet az eszköz. A megújuló energiahordozók hasznosításához szükséges beruházás ugyan költségigényes, de üzemeltetési költsége a hagyományos energiahordozókhoz (hálózati gáz, hálózati villamosenergia és távhő) képest minimális.

A megújuló energiahordozók hasznosításának hatékonyságát az optimális kihasználtságukkal lehet elérni. A területen elsődlegesen a napenergia vehető igénybe, napkollektorok, naperőmű panelek alkalmazásával, továbbá gazdasági lehetőségek esetén a föld energiája is hasznosítható.

A megújuló energiát nem csak azért kell alkalmazni, mert a legtöbb nivós cég esetében a telephely létesítés feltétele a fenntartható környezet, hanem azért is, mert engedélyezési eljárások során a megújuló energiahányad taxatív követelmény. A csarnoklétesítések, irodaépítések rugalmas környezetét biztosíthatja, ha a területen megtermelt energia rendelkezésre áll.

A Repülőtér jelenlegi üzemeltetője elkötelezett a megújuló és zöld energiaforrások alkalmazása mellett.

### 5.3. TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELEM ÉS ZÖLDFELÜLETI JAVASLATOK

Az erdőterületek aránya a Repülőtéren belül viszonylag alacsony. A budapesti összesen 970,77 ha repülőtéri területnek, mindössze 2,05 %-a volt erdőterület a budapesti TSZT2017 szerint, mely 2021-re tovább csökkent. A Repülőtér területén belül, az erdészeti nyilvántartásban szereplő üzemtervezett erdők összterülete még ennél is kevesebb. Ennek elsődleges oka, hogy a repülőtéri üzem az élővilág (különösen a nagyvadak és a ragadozó madarak potenciális élő- és fészkelőhelye) miatt a Repülőtéren belüli erdőterületeket tolerálja ugyan, de repülési veszélyforrásként azonosítja a létüket. Ugyanezen ok miatt problémát okoz a burkolt felületek és az épületeket övező környezet rendezésében a fásítás kérdése is.

Az erdőterületek alacsony aránya mellett, a repülőtéri légi közlekedési területen tetemes homoki gyepterítottság detektálható, a jelentős burkolati arány és a déli repülőtéri területek nagyobb beépítettsége mellett is. A BLFNR területén két-három módon látszik lehetségesnek javítani azon a hősziget hatáson, amelyet a Repülőtér burkolt, illetve fás növényzettel nem borított (így állományklímát nem létrehozó) felszínei szolgálnak.

- A repülőtéri lapostetős épületek extenzív tetőkerti fejlesztésével,
- A világos színek alkalmazásával az épített elemeknél az albedo javítása érdekében,
- Fásítással, ahol az megvalósítható.

Az extenzív tetőkertek olyan, a meglévő épületek statikai átméretezését nem igénylő kertek, ahol egy 20 cm-nél szerkezetében nem vastagabb, akár panelenként telepíthető, vízszigetelő, drén, speciális ültetőközeg és felsívatagi körülményeket elviselő tágtűrűsű szukkulens növényzet alkotja a kertet. A kert különösebb gondozást, fenntartást, külön öntözést nem igényel, mégis jelentős szerepe van a párologtatás miatt a környezet és az épület kondicionálásában, UV elleni védelemben, vízviszatartásban és a csapadékvíz tisztításban. A kert a kondicionáló tulajdonsága, különösen a párologtatás miatt képes mérsékelni a hősziget jelenséget.

A növénytelepítéseken túl a hősziget mérséklésére a világosabb, a szórt fényt visszaverni képes felületek előnyben részesítése a sötét árnyalatokkal szemben, azaz az albedo tudatos alkalmazása a burkolatokban és az épített szerkezeteken, szintén a kialakult hősziget elleni védekezési formának számít. A terminálokhoz közelebbi parkolók napelemes tetőkkel történő ellátása például ugyanolyan, a jelenleginél kedvezőbb albedo értéket képes produkálni, mint az extenzív tetőkertek. A parkolók szolártetővel történő lefedése jól illeszthető a BA Zrt. Greenairport programjához és a középtávon megjelenő tömeges elektromos autó-töltési igényhez is.

A fásítás jelentősen képes árnyékolni és hűteni a nyári időszakban a nagy burkolt felületek hőmérsékletét. Ezzel a repülőtéri utasok komfortérzete, illetve a Repülőtér környezetének látképe is javítható lenne, természetesen leginkább a futópályáktól távolabb elhelyezkedő területeken, melyek élőhelyként sem jelentenek akkora kockázatot a repülésbiztonságra, mint a közeli erdők.

## 5.4. KÖRNYEZETVÉDELMI JAVASLATOK

### 5.4.1. TERMŐFÖLD VÉDELME, TALAJVÉDELMI JAVASLATOK

A Repülőtér területe majdnem teljes egészében kivett területnek minősül. Ez alól kivételt csak a 6-os minőségi osztályú (átlagosnál rosszabb minőségű) szántó művelési ágban lévő 122339 hrsz-ú, a valóságban a repülőtéri kerítésen kívül eső földrészlet „a” jelű alrészlete és a 156722 hrsz-ú földrészlet erdő művelési ágban lévő „a” jelű alrészlete jelentenek. A két érintett területen módosítás jelen tervezési folyamat keretében nem várható, a területek erdő besorolása sem változik.

Mindazonáltal az beépítésre alkalmas, burkolat nélküli, szabad földfelszínnel rendelkező területekről az ott meglévő humuszos termőréteget a tényleges vastagságnak megfelelően maradéktalanul meg kell menteni és lehetőség szerint az építés környezetében a kapcsolódó zöldfelületeken helyben felhasználni. A rendeltetésének megfelelő felhasználásáig deponálni kell a humuszos talajt, amely során meg kell óvni az elmosódástól, elsodródástól és szükség szerint mechanikai eljárással gyommentesen kell tartani.

A vizsgálatban lokalizált szennyezett, vagy potenciális szennyezett területeken a kármentesítés monitoringja az illetékes környezetvédelmi hatóság által előírt módon és ütemezésben tovább kell folytatni. A felszín alatti víz és a földtani közeg minőségi védelméhez szükséges határértékeket a 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet határozza meg.

### 5.4.2. FELSZÍNI ÉS FELSZÍN ALATTI VIZEK VÉDELME ÉS JAVASLATAI

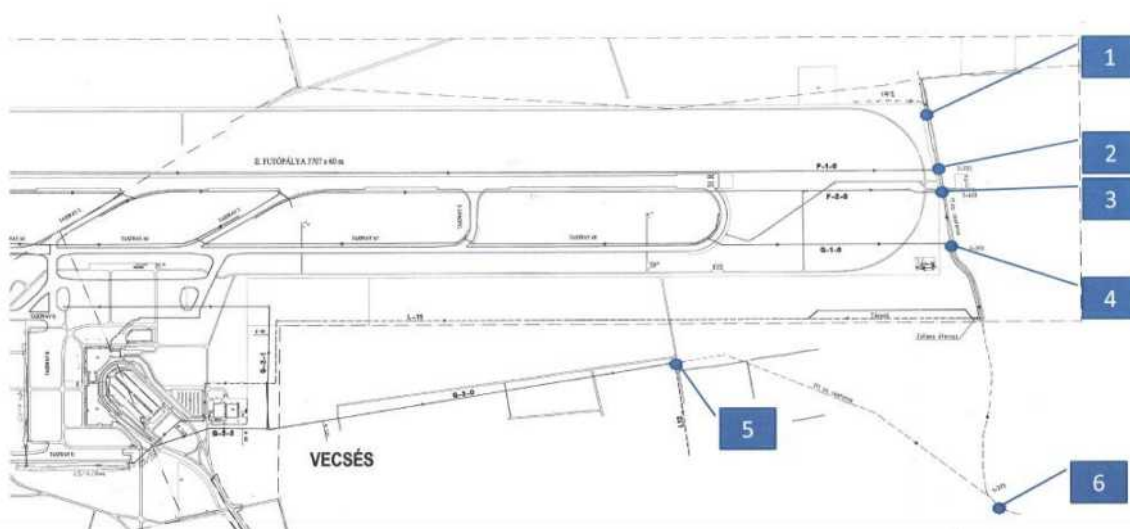
A Repülőtér rendelkezik egy ún. Önellenőrzési Tervvel, amely tartalmazza a Repülőtér összes szennyvíz és csapadékvíz hálózatra csatlakozó előkezelő műtárgynak a listáját, a jellemző vízhasználatokat és az egyes műtárgyaknál elvégzendő vízminőségi analitikai módszereket. Ezt a tervet a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség a KTVF:5706-3/2012 számon, a Fővárosi katasztrófavédelmi Igazgatóság az FKI-VH:7196-3/2014 számon fogadta el, majd 2017-ben aktualizálásra került. A BA Zrt. a következő rendszeresen monitorozott előkezelő berendezéseket üzemelteti:

- sav-lúg közömbösítő műtárgyak az üzemi létesítményekben (pl: akkubázis)
- olaj-iszapfogó műtárgyak a felszín vizek kezelésében
- vízviszaforgató berendezések a járműmosóknál
- zsír- és olajleválasztó műtárgyak a konyhatechnológiában
- TOC (Total Organic Carbon) rendszer a jégtelenítésben szerepet játszó glikol élővízbe jutása ellen

A felszíni és a felszín alatti vizek védelme szempontjából továbbra is fontos, hogy élővízbe, illetve talajvízbe azokat súlyosan károsító, fizikai, kémia és biológiai egyensúlyukat veszélyeztető szennyeződés ne kerüljön, amely a terület érzékeny (vízzáró réteg nélküli) jellege miatt is fontos. A Repülőtér veszélyes anyagokkal is dolgozik. Éppen ezért a több mint 2 millió m<sup>2</sup> szilárd burkolatról, épületekről csapadékvíz csak olaj- és homokfogó műtárgyakon keresztül kerülhet a csatornába vagy élővízbe, és fontos, hogy aktualizált legyen a lehetséges szennyezéseket tagláló és a beavatkozást leíró repülőtéri Önellenőrzési Terv is.



## MINTAVÉTELI HELYEK - MAGLÓDI CSATORNA



Az élővizekbe belépő repülőtéri felszíni vízvezető rendszer ellenőrző pontjai az Önellenzési Tervben  
(Forrás: BA Zrt, 2017)

Kommunális szennyvíz kizárólag csatornázottan, a szennyvíztisztítók felé irányítottan hagyhatja el a Repülőtér területét. Közműpótló műtárggyal történő kiváltás a talajvizek érzékenysége miatt nem lehetséges.

A Repülőtéren több csoportban létesített talajvíz monitoring kút is található. A BA Zrt. kezelésében lévő egykori bánya olajszennyezéseinek feltérképezésére, a veszélyes hulladéklerakó környezetében, 4 db monitoring kút létesült 2000-ben. Ezt 2011-ben 18 további megfigyelőkút létesítése követte. A talajvíz-szennyeződés átfogó hatósági mintavételezési vizsgálatára utoljára 2008-ban került sor a figyelő kutakból származó minták segítségével, illetve 1 db 12 m mély fúrással. A laboratóriumi vizsgálatok új szennyeződést sem a talajban, sem a talajvízben nem tártak fel, szennyező anyagokat csak a korábban már ismert szennyezések területein lokalizáltak. A felszín alatti vizek szennyezésérzékenysége, illetve a múltban feltárt és részben ártalmatlanított talajvízszennyezések monitorozására fenn kell tartani a talajfigyelő kúthálózatot.

### 5.4.3. LEVEGŐTISZTASÁG-VÉDELMI JAVASLATOK

A légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002.(X.7.) KvVM rendelet meghatározása szerint a Repülőtér területe a "Budapest és környéke" légszennyezettségi agglomerációba sorolódik.

Az építési tartalékkal rendelkező övezetek fejlesztése esetén a helyi légszennyező források bővülésével lehet számolni: a gazdasági területeken jelentkező technológiai eredetű kibocsátások mellett valamennyi övezetben várható a fűtéssel összefüggő emissziók növekedése. A környezetterhelés csökkentése érdekében a fejlesztési területek tovább tervezése során vizsgálni kell a jobb környezeti teljesítményt nyújtó fűtési és hűtési rendszerek, a passzív ház technológia, továbbá a megújuló energiaforrások hasznosításának lehetőségét.

Középtávon sem valószínű, hogy a repüléssel kapcsolatos emisszió terén áttörés várható a fosszilis energiahordókról az egyéb meghajtásokra való átállásban, ugyanakkor a gépjárműveknél lehetőség van az elektromos irányba átállni. Ez akár a repülőtéri földi kiszolgáló géppark, akár az utasok elektromos töltővel történő kiszolgálása terén jelenthet új feladatot a Repülőtér számára. Az emisszió csökkentés másik hatékony módja lehet a Repülőtéren belüli kiszolgálás és tömegközlekedés fejlesztése (a régi belső buszjárat felelevenítésével), illetve a terminálokhoz fejlesztett kötöttpályás közösségi közlekedés fejlesztése, amely régóta témája és meg nem oldott ügye a Repülőtér kiszolgálásának. Ezek együttes fejlesztése képes lehet a repülőtéri forgalom növekedését kompenzálni az emisszió terén.

#### 5.4.4. ZAJ- ÉS REZGÉSVÉDELMI JAVASLATOK

A Repülőtér üzemszerű működéséből fakadó egyik környezeti konfliktust a zajterhelés jelenti, melyek folyamatos beavatkozásokat igényelnek a Repülőtér üzemeltetője részéről. A legújabb, 2017-ben elkészült stratégiai zajtérkép szerint, a zajkonfliktusok a 2012-ben felmért állapothoz képest mérséklődtek a tekintetben, hogy a nappali repülési zajjal 175 lakóingatlan, az éjszakaival kapcsolatban 5 lakóingatlan érintett.

Ezzel együtt a zajcsökkentésre szükség van, ami a légiközlekedésben a kiegyensúlyozott megközelítés elve alapján négy területen lehetséges. A kiegyensúlyozott megközelítés elve a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által a Chicagói Egyezmény 16. melléklete 1. kötetének V. részében meghatározott módszer, amelynek célja, hogy a környékbeli területeken élő lakosokat érő repülési zaj az egyes repülőterek egyedi sajátosságainak megfelelően költséghatékony módon a minimális szintre csökkenjen.

A négy terület közül az első lehetőség a zajforrásnál csökkenti az emissziót. Itt elsősorban a repülőgép gyártókra hárul nagy felelősség. A folyamatosan szigorodó nemzetközi előírások egyre komolyabb célokat állapítanak meg többek között a zajcsökkentés terén is, ami arra sarkallja a hajtóművek és a sárkányszerkezet gyártásával foglalkozó cégeket, hogy mind csendesebb technológiát hozzanak létre. Ezt a tendenciát jól mutatja az a tény, hogy az elmúlt évtizedekben több tíz decibellel csökkent a repülőgépek zajkibocsátása, amellet, hogy a hajtóművek hatékonysága folyamatosan növekszik.

A második lehetőség, a földhasználat/területrendezés, főként az államigazgatás kezébe ad intézkedési lehetőségeket. A területrendezés elve alapján az érintett állami szereplők, főként az önkormányzatok hozhatnak olyan településrendezési intézkedéseket, amelyek hatására a zajjal érintett lakosok számának növekedése megállítható. Ilyen intézkedések például az építési korlátozások a meglévő vagy a tervezett új lakóterületekre.

A harmadik és negyedik pillére a lehetséges intézkedéseknek a jogalkotók, hatóságok, légiforgalmi szolgálatok, és repülőterek számára ad lehetőséget zajcsökkentő intézkedések, úgymint zajcsökkentő eljárások, vagy működési korlátozások bevezetésére. A BA Zrt. 2010-ben vezetett be repülőtéri zajvédelmi szabályozást. A Repülőtér operatív működését meghatározó legfontosabb, a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott belső szabályozó dokumentum a Repülőtér Rend, amely 2010 végéig csupán érintőlegesen tartalmazott környezetvédelmi jellegű szabályozást. A Budapest

Airport 2010 során, egyeztetve az érintett szervezetekkel, önálló fejezetben dolgozta ki teljeskörűen a Repülőtérén alkalmazandó, zajcsökkentést célzó eljárásokat. A Repülőtér Rend jelenleg hatályos környezetvédelmi szabályai a vonatkozó jogszabályokkal, valamint a zajgátló védőövezetet kijelölő légiközlekedési hatósági határozattal összhangban készült el, sőt annál részletesebb, és esetenként szigorúbb szabályokat fogalmaz meg. A következő tíz évben a Repülőtér stratégiai zajvédelmi intézkedési programja alapján a következő intézkedésekre van szükség:

- ablakszigetelési program folytatása;
- egyedi zajterhelési vizsgálatok igény alapján;
- hatósági ellenőrzés támogatása;
- léginavigációs eljárások zaj szempontú folyamatos javítása;
- zajterhelés-változások folyamatos közzététele;
- folyamatos párbeszéd az érdekeltekkel;
- lakossági tájékoztatási rendszer fejlesztése;
- zajmonitoring rendszer fejlesztése;
- zajmérő állomások elhelyezésének felülvizsgálata;
- légítársaságok ösztönzése a zajcsökkentésre;
- Greenairport program fejlesztése

A BA Zrt. a zajgátló védőövezetek kijelölésének jogerőre emelkedését követően több körben tájékoztatta az érintett ingatlan tulajdonosokat, hogy lehetőségük nyílik a lakóingatlanok megfelelő passzív akusztikai védelmét igényelni a Repülőtér üzemeltetőjétől. A nyílászárók további hangszigetelésével a lakóépületen kívülről érkező zajhatások akár 10 decibellel is csökkenthetők a beltéri helyiségekben.

2006-ban a BA Zrt. „Konzultációs Bizottság” néven olyan állandó egyeztetői fórumot hozott létre, amelynek segítségével az önkormányzati, kormányzati, valamint üzleti partnerei első kézből értesülhetnek a Repülőtér működése szempontjából legfontosabb fejleményekről, illetve rendszeresen megvitathatják a szakmai- és jószomszédi együttműködés aktuális kérdéseit. A testület munkájában a Repülőtérrel szomszédos települések polgármesterei és alpolgármesterei, a Fővárosi Közgyűlés, az együttműködő szakmai szervezetek, valamint a turisztikai szakma képviselői vesznek részt. A BA Zrt. ezen túlmenően aktívan részt vesz a Zajvédelmi Bizottság működésében, amely a légiközlekedési ágazat fontosabb szereplője, valamint a Repülőtér közelében fekvő települések önkormányzatai között létrehozott konzultatív, érdekegyeztető fórum.

A zajgátló védőövezettel nem érintett területeknél egyedi zajterhelési vizsgálattal és a vizsgálati eredmények elemzésével lehet megoldást találni az egyedi problémák orvoslására. Elemezni kell a repülési zajpanaszok hátterét, és szükség esetén intézkedéseket hozni a környezeti hatások csökkentése érdekében. Ilyen intézkedés lehet a kritikus időszakokban a repülési fel- és leszálló irányok, illetve a futópályák megfelelő repülésirányítási kombinálása. A HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat folyamatosan vizsgálja azon lehetőségeket, amelyek révén a BLFNR-re kidolgozott, vagy kidolgozásra kerülő indulási és érkezési eljárások a lehető legkisebb mértékű környezeti hatásokat váltják ki a környező lakott területeken. Ennek érdekében a BA Zrt. együtt kell működjön a HungaroControl Zrt-vel, többek között olyan zajterhelési vizsgálatok elvégzésével, amely



során megállapítható, hogy egy-egy módosítás várhatóan pozitív vagy negatív hatással lesz az érintett területekre. Ezzel lehetővé válik a legalacsonyabb lakosság számot érintő módosítás kiválasztása. A Repülőtér üzemeltetője az elmúlt évek lakossági/önkormányzati visszajelzései és javaslatai alapján a HungaroControl Zrt-vel együttműködve keresi a Budapest felé, illetve az Üllő irányába felszállást végző légitársaságok minél környezetkímélőbb nyomvonalevezetését. Ezen kívül vizsgálja annak lehetőségét is, hogy az éjszakai vagy mélyalvási időszakban van-e lehetőség speciális, a lakott területeket minél jobban elkerülő repülési eljárások kialakítására.

A Repülőtér üzemeltetése szempontjából azonban különös jelentősége és felelőssége van a Repülőtérrel határos önkormányzatoknak is abban, hogy saját településrendezési terveik figyelembe vegyék a Repülőtér számított zajhatásait és kijelölt védelmi zónáit a területfelfelhasználásaik módosítása során, és csak a zajra nem érzékeny funkciók megtelepedését támogassák a megadott zónahatárokon belül.

A zajszintmérő hálózat kiépült, folyamatos automata mérést biztosít, azonban a mérőműszerek és a kiértékeléshez használt szoftverek ésszerű korszerűsítése további hasznos intézkedés lehet.

#### 5.4.5. HULLADÉKGAZDÁLKODÁSI JAVASLATOK

A Repülőtér tevékenységéből veszélyes és nem veszélyes hulladékok egyaránt keletkeznek, amelyek főként a Repülőtér kiegészítő tevékenységeihez kötődnek.

A Repülőtér üzemeltetői eleget tesznek a keletkezett veszélyes és nem veszélyes hulladékok gyűjtésére, tárolására, kezelésére, illetve ártalmatlanítására vonatkozó jogszabályi kötelezettségeiknek. A telephelyen hulladék felhalmozás nem történik, a vonatkozó előírások értelmében minden kommunális hulladéktípus évente legalább egyszer, a veszélyes hulladékok fél évente elszállításra kerülnek. A BA Zrt. és az általa megbízott külső cégek rendelkeznek a szükséges tárgyi és személyi feltételekkel ahhoz, hogy a tevékenysége során keletkező hulladékok a lehető legkevesebb terheljék a környezetet, és optimálisan alkalmazkodjanak a hulladék szállításához, valamint az ártalmatlanítás körülményeihez.

A hulladékgazdálkodásban a hulladékok mennyiségének csökkentése lehet a következő évek kiemelt feladata a szelektív gyűjtés kiterjesztésével, illetve a vendéglátásban, utaskiszolgálásban keletkező eldobható, egyszer használatos csomagolások visszaszorításával, az irodai papírfelhasználás csökkentésével, és az e-ügyintézés arányának növelésével.

#### 5.4.6. GREENAIRPORT PROGRAM

A Greenairport Program elnevezésű partnerségi kezdeményezést 2015 nyarán indította el a BA Zrt. A program annak érdekében jött létre, hogy az ország első számú nemzetközi repülőterén tevékenykedő szervezetek az üzemeltetővel összefogva tovább tudják csökkenteni a légitársaságok környezeti hatásait. A program elsősorban a klímavédelemre, mint a légiközlekedéssel kapcsolatba hozható legjelentősebb környezeti kérdésre fókuszál, legfőbb szakmai célkitűzése a BLFNR széndioxid kibocsátásának, vagyis „karbon lábnyomának” csökkentése.

A környezetterhelés csökkentése érdekében a fejlesztési területek tovább tervezése során vizsgálni kell a jobb környezeti teljesítményt nyújtó fűtési és hűtési rendszerek, a passzívház technológia, továbbá a megújuló energiaforrások hasznosításának lehetőségét.

Középtávon sem valószínű, hogy a repüléssel kapcsolatos emisszió terén jelentős áttörés várható a fosszilis energiahordókról az egyéb meghajtásokra való átállásban, ugyanakkor a gépjárműveknél lehetőség van az elektromos meghajtású járművek mind nagyobb arányú igénybevételére. Ez akár a repülőtéri földi kiszolgáló géppark, akár az autóval érkező utasok elektromos töltővel történő kiszolgálása terén is új feladatot jelent a BLFNR számára. Az emisszió-csökkentés másik hatékony módja lehet a BLFNR területén belüli tömegközlekedés fejlesztése (a régi belső buszjárat felelevenítésével), illetve a terminálokhoz tervezett kötőtpályás közösségi közlekedés kiépítése, amely régóta alappillére az utas-kiszolgálás fejlesztésével kapcsolatos elképzeléseknek. Ezek együttes alkalmazása képes lehet a repülőtéri forgalom növekedését kompenzálni az emisszió terén.

#### 5.4.7. AKTUALITÁSOK

*forrás: [airport.hu](http://airport.hu)*

A legfrissebb állapot szerint a Budapest Airport folyamatosan dolgozik a repülőtéri kereskedelmi partnerekkel közösen egy „zöldebb” repülőtérért, melynek eredményeként 2020-ban díjat is nyert a legjobb repülőtéri környezetvédelmi kezdeményezés kategóriában.

Ezen felül 2020-ban a Repülőtér sorozatban harmadszor kapta meg az ACI karbonsemleges minősítését. Az egy utasra jutó szén-dioxid kibocsátás az elmúlt 5 évben 49 százalékkal, az egy utasra jutó ivóvíz-felhasználás 30 százalékkal csökkent.

A Budapest Airport hulladék-újrahasznosítási aránya kiemelkedő, 70 százalékos, továbbá a vállalat a közlekedés fejlesztésére is nagy figyelmet fordít: az elektromos járművek használatának ösztönzésével és a töltőtelepítési program segítségével 2025-re már szinte csak elektromos járművek fogják kiszolgálni a repülőgépeket.

A repülőtér üzemeltető mindemellett csatlakozott az ACI NetZero by 2050 elnevezésű programjához is.

## JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK



## **VECSÉS VÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA**

---

**.../2021. (.....) határozat**

Vecsés Város Önkormányzatának Képviselő-testülete – a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet (továbbiakban Trk.) településrendezési tartalmi követelményei alkalmazásával - **Vecsés Város Településszerkezeti terve módosításáról** az alábbi döntést hozza:

1. A Képviselő-testület úgy dönt, hogy módosítja a 94/2016. (IV.26.) határozatával elfogadott Vecsés Város Településszerkezeti Tervének

- a) „Településszerkezeti tervlapját” (M=1:10.000) a jelen határozat 1. számú melléklete szerint,
- b) „Védelmi és korlátozási tervlapját” (M=1:10.000) a jelen határozat 2. számú melléklete szerint,
- c) „Vecsés Város Településszerkezeti tervének leírása” érintett részeit a jelen határozat 3. számú melléklete szerint.

2. Jelen határozat mellékletei az elfogadásukat követő napon lépnek hatályba.

3. A hatályba lépéssel egyidejűleg hatályát veszti Vecsés Város Önkormányzatának 94/2016. (IV.26.) határozatával jóváhagyott Településszerkezeti Tervének jelen határozat mellékletei által érintett részei.

4. A hatályba lépést követően a város közigazgatási területén készülő építési szabályzatokat és szabályozási terveket, a településen folyó és tervezett fejlesztési, rendezési tevékenységet a módosított Településszerkezeti tervvel összhangban kell végezni.

5. A Képviselő-testület felkéri a Polgármestert, hogy a képviselő-testületi döntést követő 15 napon belül Vecsés Város Településszerkezeti terve módosításáról a lakosságot tájékoztassa és küldje meg az elfogadott tervet az állami főépítésznek és az eljárásban részt vevő összes államigazgatási szervnek a Trk. 43. § (2) bekezdése szerint.

Határidő: azonnal,  
az intézkedés megkezdésére 1 nap

Felelős: Szlahó Csaba  
polgármester

**Szlahó Csaba sk.**  
**polgármester**

**Mohainé Jakab Anikó sk.**  
**jegyző**

*1. melléklet a .../2021. (....) önkormányzati határozathoz*

**VECSÉS VÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE**

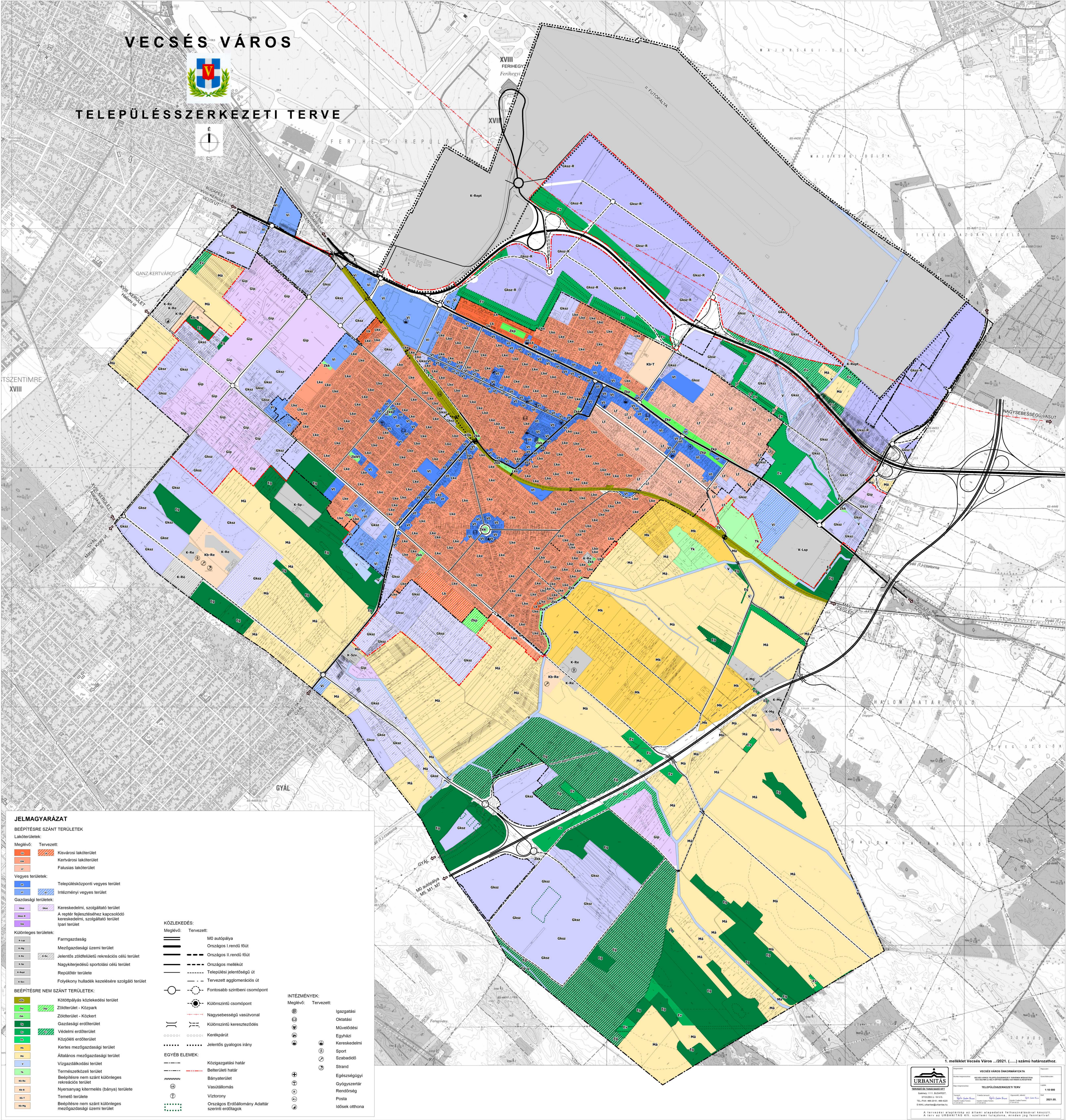
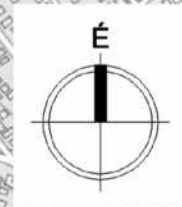
**M = 1:10.000**



VECSÉS VÁROS



TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE



JELMAGYARÁZAT

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

Lakóterületek:

|          |            |                        |
|----------|------------|------------------------|
| Meglévő: | Tervezett: |                        |
| Lk       | Lk         | Kisvárosi lakóterület  |
| Lk-v     | Lk-v       | Kertvárosi lakóterület |
| Lf       | Lf         | Falusias lakóterület   |

Vegyes területek:

|      |      |                                  |
|------|------|----------------------------------|
| Vt   | Vt   | Településközponti vegyes terület |
| Vt-v | Vt-v | Intézményi vegyes terület        |

Gazdasági területek:

|      |      |                                                                      |
|------|------|----------------------------------------------------------------------|
| Gk   | Gk   | Kereskedelmi, szolgáltató terület                                    |
| Gk-v | Gk-v | A reptér fejlesztéséhez kapcsolódó kereskedelmi, szolgáltató terület |
| Gk-v | Gk-v | Ipari terület                                                        |

Különleges területek:

|        |        |                                                |
|--------|--------|------------------------------------------------|
| K-Lap  | K-Lap  | Farmgazdaság                                   |
| K-Mg   | K-Mg   | Mezőgazdasági üzemi terület                    |
| K-Re   | K-Re   | Jelentős zöldfelületű rekreációs célú terület  |
| K-Sp   | K-Sp   | Nagyterjedésű sportolási célú terület          |
| K-Rept | K-Rept | Repülőtér területe                             |
| K-Sv   | K-Sv   | Folyékony hulladék kezelésére szolgáló terület |

BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK:

|       |       |                                                             |
|-------|-------|-------------------------------------------------------------|
| Ko    | Ko    | Központi közlekedési terület                                |
| Zo    | Zo    | Zöldterület - Közpark                                       |
| Zo-v  | Zo-v  | Zöldterület - Közpark                                       |
| Gz    | Gz    | Gazdasági erdőterület                                       |
| Vd    | Vd    | Védelmi erdőterület                                         |
| Ko    | Ko    | Központi közlekedési terület                                |
| M     | M     | Kertes mezőgazdasági terület                                |
| V     | V     | Általános mezőgazdasági terület                             |
| Vt    | Vt    | Vízgazdálkodási terület                                     |
| Ts    | Ts    | Természetközeli terület                                     |
| Ko-Mg | Ko-Mg | Beépítésre nem szánt különleges rekreációs terület          |
| Ko-Sp | Ko-Sp | Nyersanyag kitermelés (bánya) területe                      |
| Ko-Sv | Ko-Sv | Termelői terület                                            |
| Ko-Mg | Ko-Mg | Beépítésre nem szánt különleges mezőgazdasági üzemi terület |

KÖZLEKEDÉS:

|          |            |                               |
|----------|------------|-------------------------------|
| Meglévő: | Tervezett: |                               |
| M0       | M0         | M0 autópálya                  |
| Ors      | Ors        | Országos I. rendű főút        |
| Ors      | Ors        | Országos II. rendű főút       |
| Ors      | Ors        | Országos mellékút             |
| Ors      | Ors        | Települési jelentőségű út     |
| Ors      | Ors        | Tervezett agglomerációs út    |
| Ors      | Ors        | Fontosabb szintbeni csomópont |
| Ors      | Ors        | Különszintű csomópont         |
| Ors      | Ors        | Nagysebességű vasútvonal      |
| Ors      | Ors        | Különszintű kereszteződés     |
| Ors      | Ors        | Kerékpárút                    |
| Ors      | Ors        | Jelentős gyalogos irány       |

EGYÉB ELEMELK:

|    |    |                                                    |
|----|----|----------------------------------------------------|
| Ko | Ko | Közigazgatási határ                                |
| Ko | Ko | Belterületi határ                                  |
| Ko | Ko | Bányaterület                                       |
| Ko | Ko | Vasútállomás                                       |
| Ko | Ko | Vitorlony                                          |
| Ko | Ko | Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőterület |

INTÉZMÉNYEK:

|          |            |                |
|----------|------------|----------------|
| Meglévő: | Tervezett: |                |
| I        | I          | Igazgatási     |
| O        | O          | Oktatási       |
| M        | M          | Művelődési     |
| E        | E          | Egyházi        |
| K        | K          | Kereskedelmi   |
| S        | S          | Sport          |
| S        | S          | Szabadidő      |
| S        | S          | Strand         |
| E        | E          | Egészségügyi   |
| G        | G          | Gyógyászati    |
| R        | R          | Rendőrség      |
| P        | P          | Posta          |
| O        | O          | Idősek otthona |

1. melléklet Vecsés Város ...2021. (...) számú határozatához.



|                                        |  |
|----------------------------------------|--|
| VECSÉS VÁROS ÖNKORMÁNYZATA             |  |
| VECSÉS VÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE |  |
| TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV               |  |
| 1:10 000                               |  |
| 2021.05.                               |  |

A tervezési alaptervezés az állami alapadatok felhasználásával készült. A terv az URBANITÁS Kft. kizárólagos tulajdonsága, minden jog fenntartva.



*2. melléklet a .../2021. (....) önkormányzati határozathoz*

**VECSÉS VÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE**  
**Védelmi és korlátozási tervlap**

**M = 1:10.000**







## VECSÉS VÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE LEÍRÁSÁNAK MÓDOSÍTÁSA

[...]

### 2. VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK BEMUTATÁSA

A fejezet az alábbi táblázat tartalmával egészül ki:

A .../2021. (.....) önkormányzati határozattal elfogadott módosítás:

| TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVI MÓDOSÍTÁST IGÉNYLŐ TERÜLETEK<br>TERÜLETFELHASZNÁLÁSI ADATAINAK ÉS MUTATÓINAK VÁLTOZÁSAI |                           |                 |                |                                    |                                                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------|----------------|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Beépítésre szánt területi<br>növekménnyel járó<br>változások                                                   | A<br>módosítás<br>sorszám | Terület<br>(ha) | Érintett hrsz. | TSZT területfelhasználás módosítás |                                                                                  |
|                                                                                                                   |                           |                 |                | hatályos                           | tervezett                                                                        |
| -                                                                                                                 | -                         | -               | -              | -                                  | -                                                                                |
| 1. Összesen:                                                                                                      | 0,0 ha                    |                 |                |                                    |                                                                                  |
| 2. Beépítésre szánt<br>területen belüli<br>területfelhasználás<br>változások                                      | A<br>módosítás<br>sorszám | Terület<br>(ha) | Érintett hrsz. | TSZT területfelhasználás módosítás |                                                                                  |
|                                                                                                                   |                           |                 |                | hatályos                           | tervezett                                                                        |
| -                                                                                                                 | -                         | -               | -              | -                                  | -                                                                                |
| 2. Összesen:                                                                                                      | 0,0 ha                    |                 |                |                                    |                                                                                  |
| 1+2. Összesen:                                                                                                    | 0,0 ha                    |                 |                |                                    |                                                                                  |
| 3. Beépítésre szánt terület<br>visszaminősítése<br>beépítésre nem szánt<br>területté                              | A<br>módosítás<br>sorszám | Terület<br>(ha) | Érintett hrsz. | TSZT területfelhasználás módosítás |                                                                                  |
|                                                                                                                   |                           |                 |                | hatályos                           | tervezett                                                                        |
| 1.                                                                                                                | 0,24                      |                 |                | K-Rept                             | Egyéb<br>területfelhasználási<br>egységbe nem sorolt<br>közlekedési célú terület |
| 3. Összesen:                                                                                                      | 0,24 ha                   |                 |                |                                    |                                                                                  |
| 4. Beépítésre nem szánt<br>területen belüli<br>területfelhasználás<br>változások                                  | A<br>módosítás<br>sorszám | Terület<br>(ha) | Érintett hrsz. | TSZT területfelhasználás módosítás |                                                                                  |
|                                                                                                                   |                           |                 |                | hatályos                           | tervezett                                                                        |
| -                                                                                                                 | -                         | -               | -              | -                                  | -                                                                                |
| 4. Összesen:                                                                                                      | 0,0 ha                    |                 |                |                                    |                                                                                  |
| Módosítással érintett területek összesen (1.+2.+3.+4.):                                                           |                           |                 |                |                                    | 0,24 ha                                                                          |

#### 4. A TELEPÜLÉS TERÜLETI MÉRLEGE

Vecses város területi mérlege az alábbiak szerint változik

| Területi mérleg                                                             |                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| <b>Beépítésre szánt területek</b>                                           |                                 |
| Területfelhasználási kategória                                              | Terület (ha)                    |
| Kisvárosias lakóterület                                                     | 19,45                           |
| Kertvárosias lakóterület                                                    | 418,98                          |
| Falusias lakóterület                                                        | 84,41                           |
| Településközponti vegyes terület                                            | 80,33                           |
| Vegyes intézményterület                                                     | 63,95                           |
| Kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület                                 | 507,69                          |
| Reptér fejlesztéséhez kapcsolódó kereskedelmi-szolgáltató gazdasági terület | 203,17                          |
| Ipari gazdasági terület                                                     | 123,38                          |
| Különleges reptér terület                                                   | <b>503,84 – 0,24 = 503,60</b>   |
| Különleges lovassport terület                                               | 21,10                           |
| Különleges mezőgazdasági üzemi terület                                      | 8,92                            |
| Különleges folyékony hulladék kezelésére szolgáló terület                   | 1,62                            |
| Különleges rekreációs célú terület                                          | 21,61                           |
| Különleges sportolási célú terület                                          | 6,09                            |
| <b>Beépítésre szánt területek összesen</b>                                  | <b>2064,54 – 0,24 = 2064,30</b> |
| <b>Beépítésre nem szánt területek</b>                                       |                                 |
| Területfelhasználási kategória                                              | Terület (ha)                    |
| Vasúti közlekedési terület                                                  | 19,40                           |
| Egyéb területfelhasználási egységbe nem sorolt közlekedési célú terület     | <b>211,48 + 0,24 = 211,72</b>   |
| Gazdasági erdő                                                              | 326,834                         |
| Védelmi erdő                                                                | 91,69                           |
| Közzölési erdő                                                              | 0,1                             |
| Általános mezőgazdasági terület                                             | 671,696                         |
| Kertes mezőgazdasági terület                                                | 128,12                          |
| Természetközeli terület                                                     | 20,07                           |
| Közkert területe                                                            | 4,63                            |
| Közpark területe                                                            | 8,45                            |
| Vízgazdálkodási terület                                                     | 41,22                           |
| Beépítésre nem szánt különleges rekreációs célú terület                     | 14,80                           |
| Beépítésre nem szánt különleges mezőgazdasági üzemi terület                 | 2,47                            |
| Beépítésre nem szánt különleges bánya terület                               | 3,77                            |
| Beépítésre nem szánt különleges temető terület                              | 8,73                            |
| <b>Beépítésre nem szánt területek összesen</b>                              | <b>1553,46 + 0,24 = 1553,70</b> |
| <b>A település teljes területe</b>                                          | <b>3618 ha</b>                  |



## **VECSÉS VÁROS HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁNAK MÓDOSÍTÁSA**

---

**Vecsés Város Önkormányzata Képviselő-testületének  
.../ 2021. (.....) önkormányzati rendelete  
Vecsés Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló  
6/2016. (IV. 28.) önkormányzati rendelet módosításáról**

Vecsés Város Önkormányzatának Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdésének 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § (1) bekezdésének 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településfejlesztési eszközökről, valamint az egyes sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 9. számú mellékletében megjelölt véleményezési jogkörben eljáró szervek véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

**1. §**

Vecsés Város Önkormányzata Képviselő-testületének a Vecsés Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 6/2016. (IV. 28.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: R.) a Szabályozási Tervet tartalmazó M=1:2000 és M=1:4000 méretarányban tartalmazó 2/A. és 2/B. mellékleteinek

- a) 2/A-12 jelű szelvénye jelen rendelet 1. mellékletének 2/A-12 jelű szelvénye;
  - b) 2/A-13 jelű szelvénye jelen rendelet 1. mellékletének 2/A-13 jelű szelvénye;
  - c) 2/A-21 jelű szelvénye jelen rendelet 1. mellékletének 2/A-21 jelű szelvénye;
  - d) 2/B-1 jelű szelvénye jelen rendelet 1. mellékletének 2/B-1 jelű szelvénye;
  - e) 2/B-3 jelű szelvénye jelen rendelet 1. mellékletének 2/B-3 jelű szelvénye;
  - f) 2/B-4 jelű szelvénye jelen rendelet 1. mellékletének 2/B-4 jelű szelvénye;
  - g) 2/B-6 jelű szelvénye jelen rendelet 1. mellékletének 2/B-6 jelű szelvénye;
- szerint módosulnak.

**2. §**

E rendelet 2021. ....-án lép hatályba és az azt követő napon hatályát veszti.

**Vecsés, 2021. ....**

**Szlahó Csaba**  
polgármester

**Mohainé Jakab Anikó**  
jegyző

**A rendelet kihirdetve 2021. .... -án:**

**Mohainé Jakab Anikó**  
jegyző



1. melléklet a .../2021. (.....) önkormányzati rendelethez

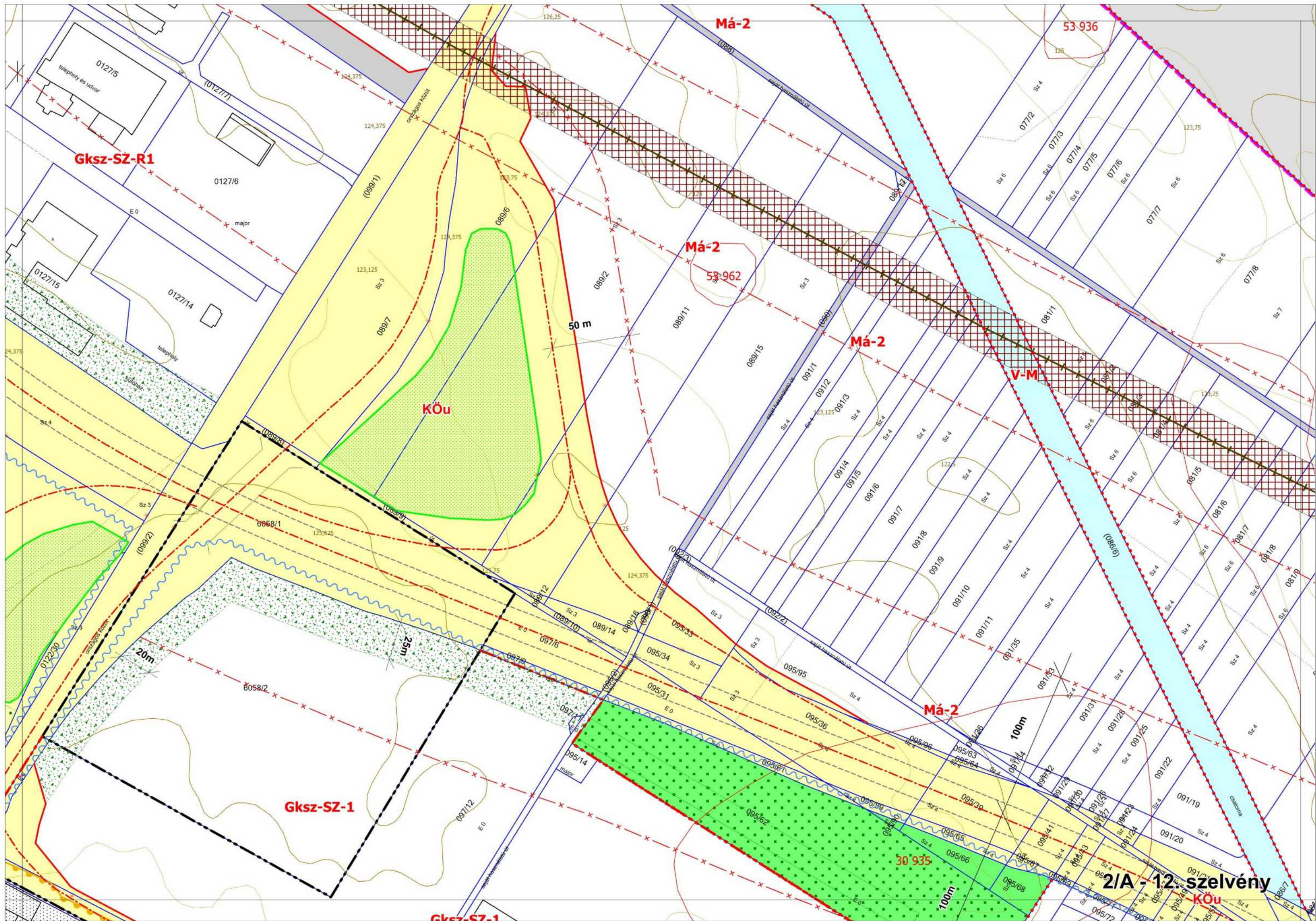
***SZABÁLYOZÁSI TERV***

*2/A jelű szelvények M=1:2000*

*és*

*2/B jelű szelvények M=1:4000*







2/2005. (I.18.) Ök.rend.  
Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér  
SZT szerint

2/A - 13. szelvény

53 975

53 976

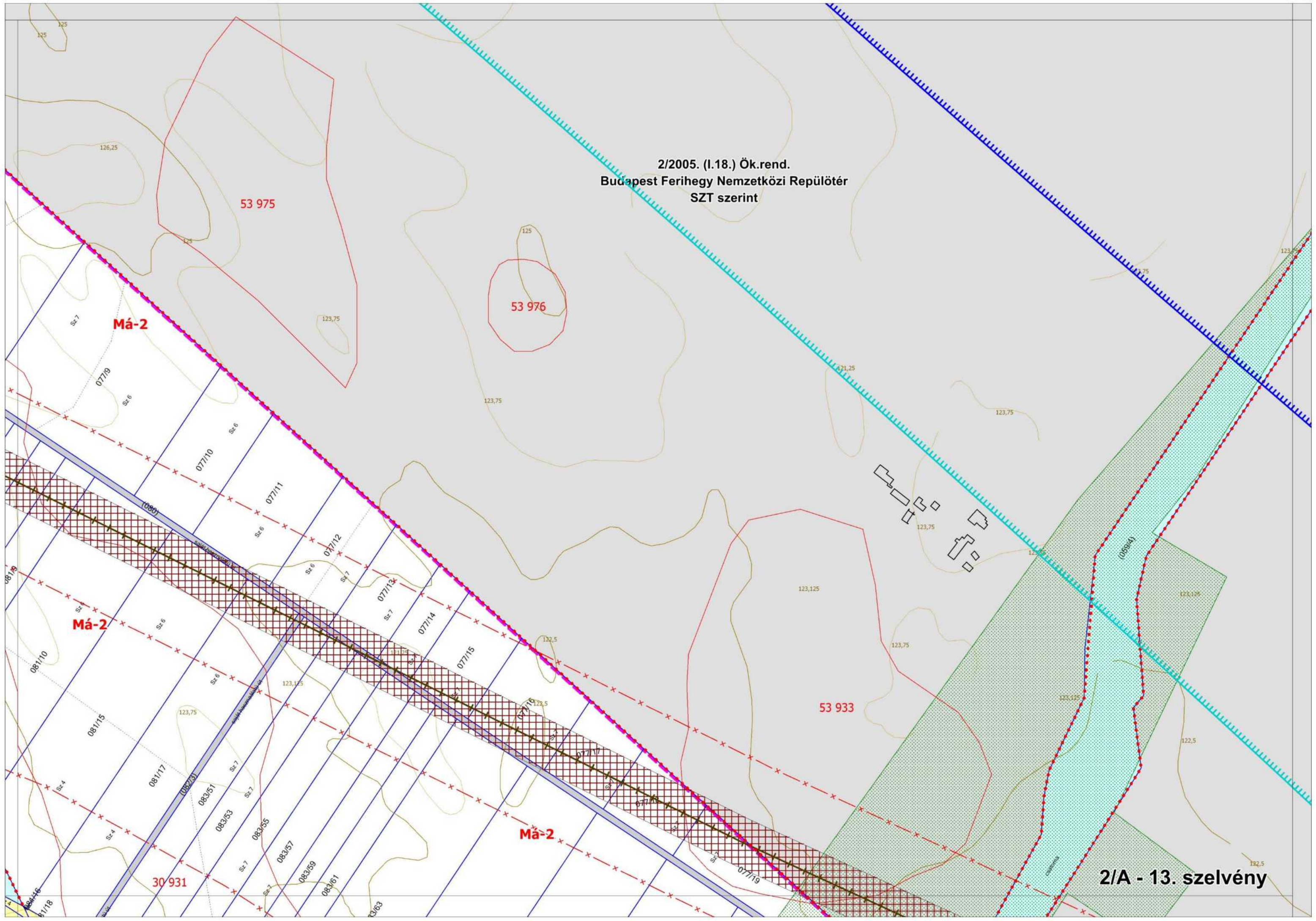
53 933

30 931

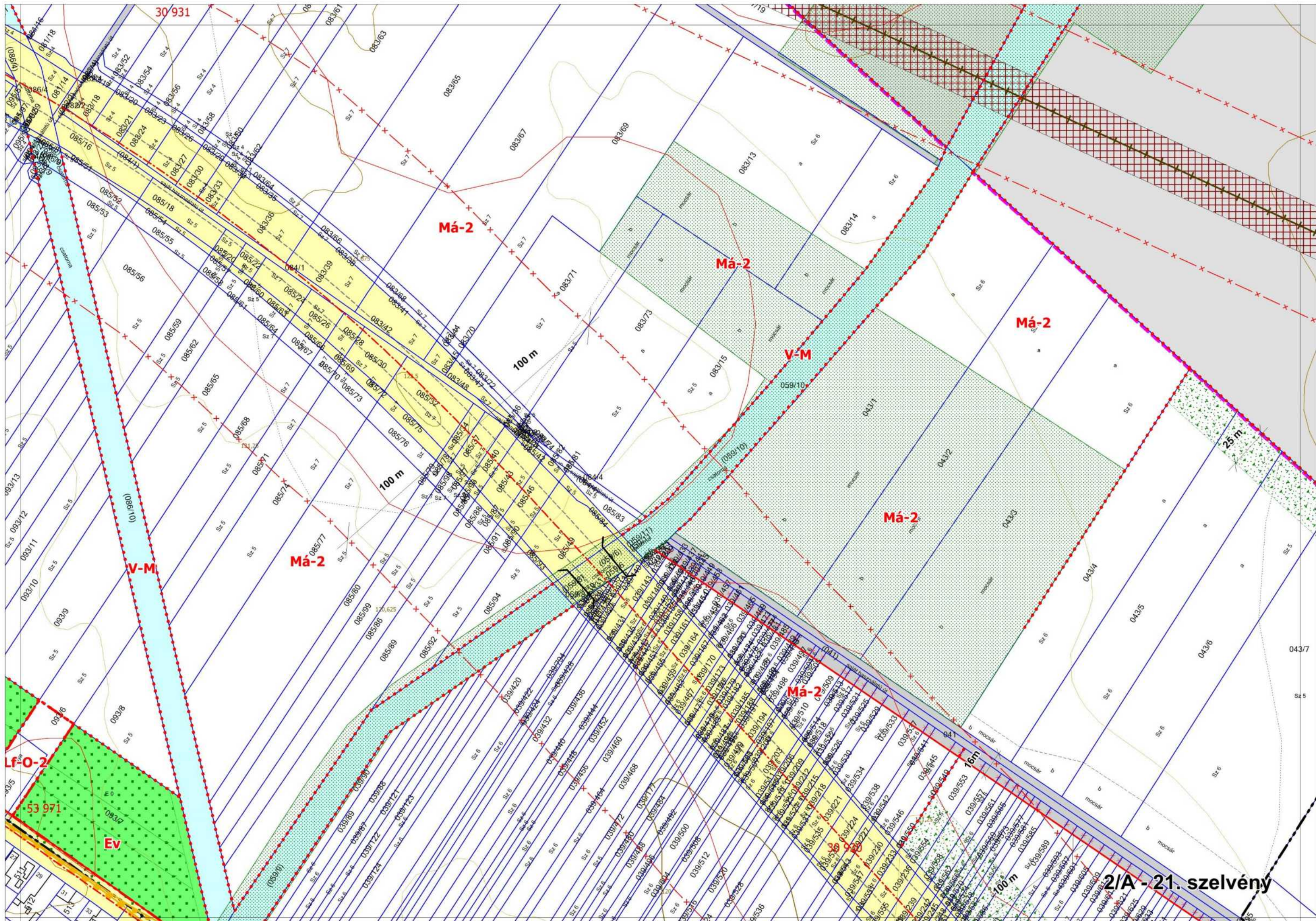
Má-2

Má-2

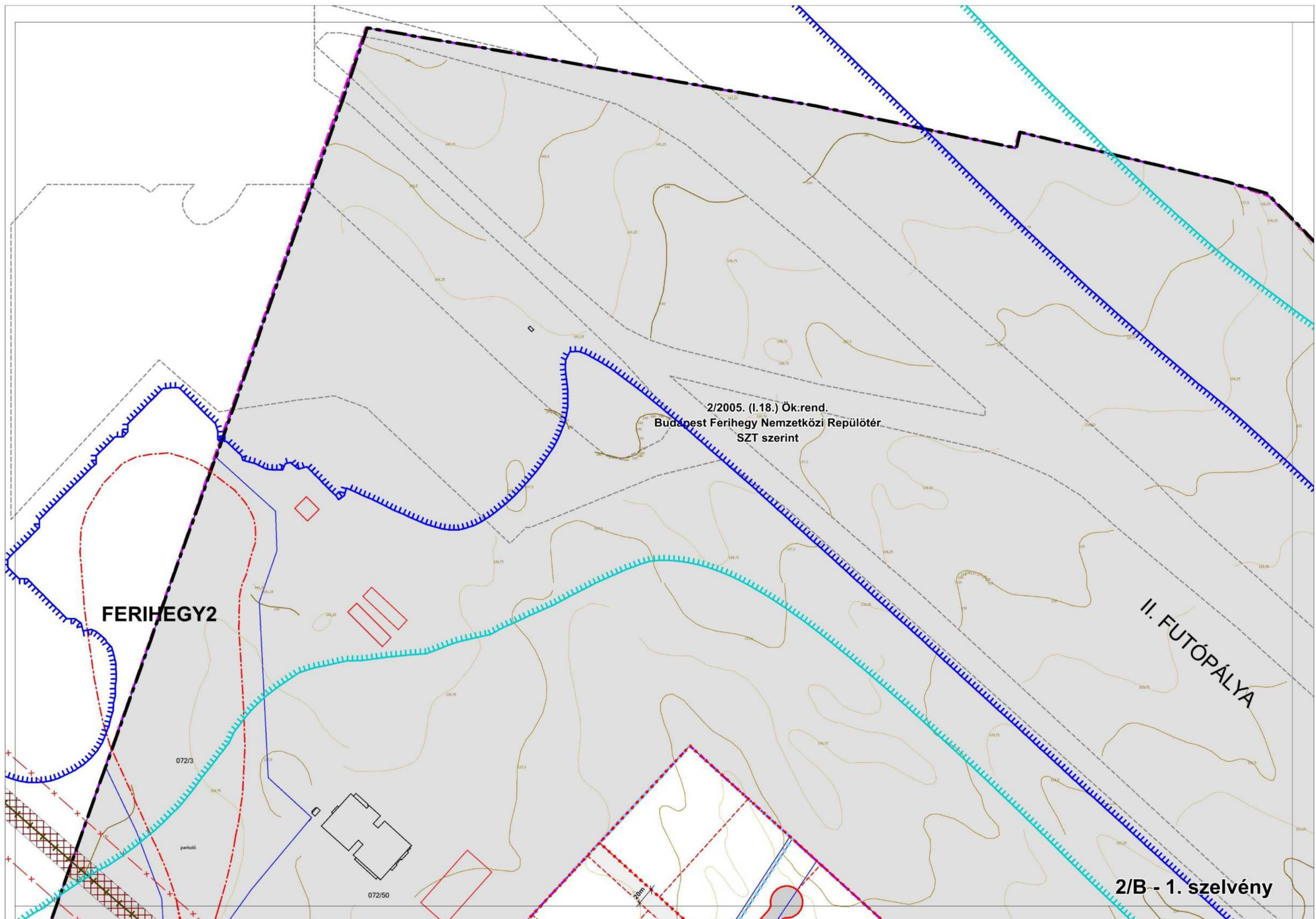
Má-2













2/2005. (I.18.) Ök. rend.  
Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér  
SZT szerint

30m  
25m 25m

Gksz-SZ-R3

Gksz-SZ-R4

Ev

KÖu

Sz 3

Sz 4

Sz 5

Sz 6

0122/50

0122/54

0122/44

0122/49

0122/48

0122/47

0122/43

0122/42

0122/41

0122/40

0122/39

0122/38

0122/37

0122/36

0122/35

0122/34

0122/33

0122/32

0122/31

0122/30

0122/29

0122/28

0122/27

0122/26

0122/25

0122/24

0122/23

0122/22

0122/21

0122/20

0122/19

0122/18

0122/17

0122/16

0122/15

0122/14

0122/13

0122/12

0122/11

0122/10

0122/09

0122/08

0122/07

0122/06

0122/05

0122/04

0122/03

0122/02

0122/01

0122/00

0122/56

0122/55

0122/54

0122/53

0122/52

0122/51

0122/50

0122/49

0122/48

0122/47

0122/46

0122/45

0122/44

0122/43

0122/42

0122/41

0122/40

0122/39

0122/38

0122/37

0122/36

0122/35

0122/34

0122/33

0122/32

0122/31

0122/30

0122/29

0122/28

0122/27

0122/26

0122/25

0122/24

0122/23

0122/22

0122/21

0122/20

0122/19

0122/18

0122/17

0122/16

0122/15

0122/14

0122/13

0122/12

0122/11

0122/10

0122/09

0122/08

0122/07

0122/06

0122/05

0122/04

0122/03

0122/02

0122/01

0122/00

0122/56

0122/55

0122/54

0122/53

0122/52

0122/51

0122/50

0122/49

0122/48

0122/47

0122/46

0122/45

0122/44

0122/43

0122/42

0122/41

0122/40

0122/39

0122/38

0122/37

0122/36

0122/35

0122/34

0122/33

0122/32

0122/31

0122/30

0122/29

0122/28

0122/27

0122/26

0122/25

0122/24

0122/23

0122/22

0122/21

0122/20

0122/19

0122/18

0122/17

0122/16

0122/15

0122/14

0122/13

0122/12

0122/11

0122/10

0122/09

0122/08

0122/07

0122/06

0122/05

0122/04

0122/03

0122/02

0122/01

0122/00

0122/56

0122/55

0122/54

0122/53

0122/52

0122/51

0122/50

0122/49

0122/48

0122/47

0122/46

0122/45

0122/44

0122/43

0122/42

0122/41

0122/40

0122/39

0122/38

0122/37

0122/36

0122/35

0122/34

0122/33

0122/32

0122/31

0122/30

0122/29

0122/28

0122/27

0122/26

0122/25

0122/24

0122/23

0122/22

0122/21

0122/20

0122/19

0122/18

0122/17

0122/16

0122/15

0122/14

0122/13

0122/12

0122/11

0122/10

0122/09

0122/08

0122/07

0122/06

0122/05

0122/04

0122/03

0122/02

0122/01

0122/00

0122/56

0122/55

0122/54

0122/53

0122/52

0122/51

0122/50

0122/49

0122/48

0122/47

0122/46

0122/45

0122/44

0122/43

0122/42

0122/41

0122/40

0122/39

0122/38

0122/37

0122/36

0122/35

0122/34

0122/33

0122/32

0122/31

0122/30

0122/29

0122/28

0122/27

0122/26

0122/25

0122/24

0122/23

0122/22

0122/21

0122/20

0122/19

0122/18

0122/17

0122/16

0122/15

0122/14

0122/13

0122/12

0122/11

0122/10

0122/09

0122/08

0122/07

0122/06

0122/05

0122/04

0122/03

0122/02

0122/01

0122/00

0122/56

0122/55

0122/54

0122/53

0122/52

0122/51

0122/50

0122/49

0122/48

0122/47

0122/46

0122/45

0122/44

0122/43

0122/



2/2005. (I.18.) Ök.rend.  
Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér  
SZT szerint

2/B - 4. szelvény



2/2005. (I.18.) Ök.rend  
Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér  
05éSZT szerint

53 810

30 924

GksZ-SZ-R1

ÜLLŐ

TÁVLATI NAGYSEBESSÉGŰ VASÚT NYOMVONALA

2/B - 6. szelvény





**BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR**  
**ÚJ HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA**

---

**Vecses Város Önkormányzata Képviselő-testületének  
.../ 2021. (.....) önkormányzati rendelete  
a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér  
Helyi Építési Szabályzatáról**

Vecses Város Önkormányzatának Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (6) bekezdésének 6. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § (1) bekezdésének 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településfejlesztési eszközökről, valamint az egyes sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet 9. számú mellékletében megjelölt véleményezési jogkörben eljáró szervek véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

**ELSŐ RÉSZ  
ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK**

**I. Fejezet  
ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK**

**1. A helyi építési szabályzat alkalmazása és hatálya**

**1. §**

(1) Jelen helyi építési szabályzat (a továbbiakban: szabályzat) hatálya a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Vecses város közigazgatási területére eső különleges területére (a továbbiakban: Repülőtér) terjed ki, melynek lehatárolását a Szabályozási terv tartalmazza.

(2) Az (1) bekezdésben lehatárolt területen az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet (a továbbiakban: OTÉK), továbbá a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településfejlesztési eszközökről, valamint az egyes sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Trk.) előírásait a szabályzatban foglaltakkal és a településképi rendelettel együtt kell alkalmazni.

(3) Jelen szabályzat mellékletei:

a) 1. melléklet: Építési övezetek szabályozási határértékei

b) 2. melléklet: Szabályozási Terv „SZT-1” és „SZT-2” rajzszámú szelvényei, M=1: 2.000 méretarányban

(4) Jelen szabályzat függelékei:

a) 1.függelék: A kulturális örökség védelméről szóló törvény erejénél fogva védelem alatt álló, nyilvántartott régészeti lelőhelyek jegyzéke, melyeket a Szabályozási terv ábrázol

b) 2. függelék: Védőterületek és védőtávolságok, korlátozások

**2. Értelmező rendelkezések**

**2. §**

E rendelet alkalmazásában

1. *airside*: a Repülőtér szigorúan ellenőrzött területe, mely magában foglalja a repülőgépek mozgását és kiszolgálását biztosító területeket, illetve azon építményeket és épületrészeket, melyek csak a biztonsági ellenőrzésen átesett utasok és személyzet számára elérhetők.



2. *előtér (repülőgép előtér)*: a repülőgépek földi várakozó állásainak területe, amely általában teljes egészében burkolattal ellátott.
3. *fő-gurulóutak hálózata*: a futópályákkal párhuzamos meglévő és tervezett guruló utak, amelyek a futópálya küszöbök megközelítését szolgálják, valamint a két futópálya között meglévő kettős gurulóút, amelyek együttesen a Repülőtér fő-gurulóút hálózatát képezik.
4. *fő rendeltetés szerinti épület*: az övezetben meghatározott rendeltetéseknek megfelelő épület, amely egy vagy több rendeltetési egységet is tartalmazhat;
5. *futópálya*: a merevszárnnyú repülőgépek fel és leszállásának földi pályái,
6. *kiszolgáló, vagy egyéb guruló utak*: a fő-gurulóút hálózathoz nem tartozó egyéb gurulóutak, amelyek az (repülőgép) előtereket megközelítik.
7. *repülőtér munkaterülete*: A Repülőtér beépítésre nem szánt egybefüggő területe, amely a futópályák, a fő- és kiszolgáló gurulóutak, az előterek, valamint ezek biztonsági területéből tevődik össze.
8. *szintterületi mutató*: az építési telken elhelyezhető, az összes építményszint bruttó alapterületének és a telek területének a viszonyaránya (épületszint-terület m<sup>2</sup>/telek m<sup>2</sup>). Az építményszintek bruttó területébe nem kell beleszámítani az épület 1,90 m-nél kisebb szabad belmagasságú területeit.

### 3. A szabályozási terv és a szabályozás elemeinek alkalmazása

#### 3. §

- (1) A Szabályozási terv *kötelező* érvényű elemei és ezek alkalmazása:
  - a) szabályozással érintett terület határa,
  - b) szabályozási vonal,
  - c) szabályozási szélesség,
  - d) építési övezet/övezet határa,
  - e) építési övezet/övezet jele,
  - f) kötelező megszüntetés,
  - g) tervezett belterületi határ,
  - h) országos, vagy településszerkezeti jelentőségű út területe
  - i) vízgazdálkodási terület,
- (2) A Szabályozási Terv *javasolt* elemei:
  - a) javasolt megszüntetés,
  - b) jelentősebb meglévő és tervezett útvonalak tengelye,
  - c) tervezett vasútvonal tengelye és helybiztosítása terepszint felett,
  - d) tervezett vasútvonal tengelye és helybiztosítása terepszint alatt,
  - e) tervezett vasúti megálló terepszint alatt,
  - f) meglévő/tervezett kerékpárút vagy kerékpárosbarát nyomvonal,
  - g) közforgalom számára megnyitandó repülőtéri területek,
- (3) A Szabályozási Terv *más jogszabály által elrendelt* elemei:
  - a) Országos ökológiai hálózat – ökológiai folyosó területe
  - b) nyilvántartott régészeti lelőhely határa,
  - c) Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében kijelölt zajgátló védőövezet - „B” jelű övezetének határa,
  - d) Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében kijelölt zajgátló védőövezet - „C” jelű övezetének határa,
  - e) alsó küszöbértékű veszélyes üzem területe,
  - f) veszélyes üzem – belső veszélyességi zóna,
  - g) veszélyes üzem – középső veszélyességi zóna,
  - h) veszélyes üzem – külső veszélyességi zóna,

- i) Vecsés II. vízbázis hidrogeológiai „B” védőidom felszíni vetülete,
  - j) belső kutak és 10 méteres védőtávolságuk,
  - k) közlekedési- és közmű infrastruktúra elemek védőtávolsága/biztonsági sávja,
  - l) Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdő,
  - m) akadálykorlátozási síkok és magasságaik
- (4) A Szabályozási Terv *tájékoztató és alaptérképi* elemei:
- a) közigazgatási határ,
  - b) belterületi határ,
  - c) földhivatali térképi elemek (jogi földrészlet határ, épület/építmény kontúrja, művelési ág határa, stb.),
  - d) kiegészítő térképi elemek (burkolatok, kerítésvonal, geodéziailag nem bemért épület/építmény tájékoztató kontúrja, tervezett elemek, stb.),
  - e) közműelemek helye, nyomvonala,
- (5) A Szabályozási Terv a szabályzattal együtt alkalmazható. A Szabályozási Terv
- a) *kötelező* érvényű szabályozási elemeinek megváltoztatása e szabályzat módosításával történhet;
  - b) *más jogszabály által elrendelt* elemei a vonatkozó jogszabályi előírások alapján kötelező érvényűek. Amennyiben az - a szabályzat hatályba lépését követően - megváltozik, és ezzel a szabályozási terven feltüntetett elemtől eltér, annyiban azt a vonatkozó jogszabályi előírások szerint kell figyelembe venni a szabályzat módosítása nélkül;
  - c) *tájékoztató és alaptérképi* elemei nem kötelező érvényűek.

## **II. Fejezet**

### **EGYES SAJÁTOS JOGINTÉZMÉNYEKSEL KAPCSOLATOS ELŐÍRÁSOK**

#### **4. Telekalakítás és közigazgatási határon átnyúló építkezés**

##### **4. §**

- (1) A Repülőtéren telekalakítást kezdeményezni csak a jelen rendeletben meghatározott előírások és az általános országos előírások figyelembevételével lehet.
- (2) Figyelembe véve a Repülőtér speciális fekvését, a Repülőtéren belül területfelhasználás és építkezés tekintetében egy-egy építési terület, vagy épület is átnyúlhat a közigazgatási határokon. Az építési előírások tekintetében az építési területet, ill. építési telket is a közigazgatási területen átnyúlóan kell figyelembe venni.
- (3) Amennyiben telekalakítással, vagy építkezéssel érintett ingatlan több település (vagy kerület) közigazgatási területére esik, akkor az engedélyezési eljárásba az építéshatóságnak, érintettség esetén, minden illetékes önkormányzatot be kell vonni. Ebben az esetben az érintett önkormányzatok a Repülőtérrel kapcsolatos feladataikat, egymással koordináltan, szükség esetén együttműködve végzik.
- (4) Építési engedélyezési eljárásban a földhivatal által hitelesített ingatlan- nyilvántartási térkép másolatát, valamint a Repülőtér helyi koordináta rendszerében meglévő állapotot és a tervezett állapotot egyaránt tartalmazó helyszínrajzokat kell benyújtani.
- (5) A tervezett szabályozási vonallal érintett telek a szabályozást megvalósító telekalakítást követően építhető be.
- (6) Övezet, építési övezet határa mentén nem kötelező telekhatárt alakítani. Egy telek tartozhat több építési övezetbe, övezetbe, de az egyes telekrészeket beépíteni csak az azokon kijelölt építési övezetek, övezetek esetében meghatározott paramétereket betartva lehet.



(7) A Repülőtér területén kialakításra kerülő belső utak számára nem szükséges önálló telket alakítani, amennyiben a megvalósításukra rendelkezésre áll a 2. mellékleten jelölt, vagy a 10. § (3) bekezdésben meghatározott helybiztosítás.

(8) A közműellátást szolgáló mérnöki létesítmények, napelemparkok és egyéb közmű műtárgyak elhelyezése céljából bármely építési övezetben, vagy övezetben az előírásoktól eltérő, műszakilag szükséges méretű telek is kialakítható.

(9) A Repülőtéren nyeles (nyúlványos) telek nem alakítható ki.

### **III. Fejezet** **AZ ÉPÍTÉS ÁLTALÁNOS SZABÁLYAI**

#### **5. Általános beépítési előírások**

##### **5. §**

(1) Bármely épület, építmény csak a repülés és a légijárművek földi mozgásának biztonságát nem veszélyeztető módon létesíthető.

(2) A közterületek, a magánutak felől az általánosan kialakítható legkisebb előkert mérete 10,0 m, mely egyedi indokoltság esetén, a műszaki megvalósíthatóság érdekében, 0,0 méterre is csökkenthető.

(3) Az önálló telekkel nem rendelkező belső utak 10. § (3) bekezdésben meghatározott minimális helybiztosítás szélétől az építési hely általános esetben 10,0 m-re kezdődik, mely egyedi indokoltság esetén, a műszaki megvalósíthatóság érdekében, 0,0 méterre is csökkenthető.

(4) Bármely ingatlanon az oldal- és hátsókert a magasabb szintű jogszabályokban meghatározottak szerint alakítható ki, de airside repülőtéri kapcsolat kialakítása esetén az oldal- és hátsókert mérete 0,0 m-re csökkenthető.

(5) A Repülőtéren és annak környezetében kijelölt zajgátló védőövezetek területén elhelyezkedő építési övezetekben

a) új épületek létesítése,

b) a zajgátló védőövezetek kijelölésekor már meglévő épületek engedélyköteles bővítése, átalakítása és

c) az épületek használatbavétele

a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló jogszabály előírásai szerint történhet.

(6) A Repülőtér területén magasépítmény nem helyezhető el.

(7) Az épület homlokzatfelületéhez hozzászámítandó építményrészek legmagasabb pontja a legnagyobb épületmagasság értékétől legfeljebb annak harmadával térhet el, kivéve, ha technológiai építményről van szó, mert ebben az esetben az eltérés mértéke – szükség esetén – ennél nagyobb is lehet.

#### **6. Az építési övezetek beépítésének alapvető szabályai**

##### **6. §**

(1) Az építési övezetekben új épület létesítésének feltétele

a) az építési telek megközelítését biztosító közlekedési célú közterület, vagy magánút kialakítása,

b) az a) pont szerinti közút, vagy magánút az övezeti előírásoknak és a közúti közlekedésre vonatkozó ágazati szabályoknak megfelelő módon kiépült, vagy ki fog épülni a tervezett épület használatba vételének időpontjáig,

- c) az építéssel érintett telek a 16. § (1) bekezdésben foglaltaknak megfelelően közművesített.
- (2) Amennyiben egy telek egynél több építési övezetbe tartozik, a beépítési paraméterek számításánál és a beépítési feltételek meghatározásánál az övezethatár által elválasztott telekrészekre vonatkozó előírásokat külön-külön kell figyelembe venni.

## **7. A zöldfelületek kialakítására vonatkozó általános előírások**

### **7. §**

- (1) A telek legkisebb zöldfelületi mértékének legalább 50%-át, lehetőség szerint, egybefüggő felületként kell kialakítani.
- (2) A zöldfelület mértékébe nem számítható be a gépjármű-közlekedésre és álló jármű tárolására szolgáló felület.
- (3) Az egyes építési övezetekben meghatározott legkisebb zöldfelület mértéke szórt, gyephézagos és vízáteresztő burkolat alkalmazása esetén sem csökkenthető.
- (4) A területen bármely zöldfelület csak a repülés biztonságát nem veszélyeztető módon alakítható ki.

## **8. A fásítás és növénytelepítés általános szabályai**

### **8. §**

- (1) A területen fakivágás a légiforgalom biztonságának érdekében bárhol, azonnal és engedély nélkül elvégezhető, amennyiben az nem érinti az Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdőtagokat. Egyéb esetekben Vecsés Város Önkormányzat által előírt módon és feltételekkel lehet fát kivágni.
- (2) A Repülőtér területét kiszolgáló belső utak mentén – az előtereken kijelölt gépjármű közlekedésre igénybe vehető, közforgalom elől elzárt felületeket kivéve – a zöldfelületi sávokat, illetve a parkolókat, amennyiben azt a (3)-(5) bekezdésekben, illetve a 7. § (4) bekezdésben foglaltak nem lehetetlenítik el, honos nagylombú faegyedekkel fásítani kell.
- (3) Repülőtér területén a felszíni parkolók fásítását a légiforgalom biztonságának veszélyeztetése nélkül kell kialakítani.
- (4) A Repülőtér területén a felszíni parkolók fásításának mértékét minden esetben egyedileg szükséges meghatározni, mivel a (3) bekezdésben foglalt feltétel betarthatósága nagyban függ az adott parkoló Repülőtéren belüli elhelyezkedésétől.
- (5) A növénytelepítést és fenntartást úgy kell végezni, hogy a telepített növényzet a légiközlekedést veszélyeztető nagytetű állat vagy madár élőhelyéül ne szolgálhasson.

## **IV. fejezet**

## **KÖZLEKEDÉSI LÉTESÍTMÉNYEK**

### **9. Légiközlekedés**

#### **9. §**

- (1) A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér meglévő két futópályás, egymástól függetlenül használható, és környezetkímélő repülésre is alkalmas rendszerét meg kell tartani.
- (2) A fő-guruló úthálózat, valamint az előterek és megközelítő gurulóútjaik mindenkor ki kell elégítsék a biztonság, a forgalom és a környezetvédelem együttes követelményeit.



## **10. Közúti közlekedés**

### **10. §**

(1) A közúthálózat elemeit és a Repülőtér belső úthálózatát egységes hálózatként szükséges kezelni és fejleszteni, melynek elemei:

- a) közutak,
- b) közforgalom elől el nem zárt magánutak/területek,
- c) közforgalom elől elzárt magánutak/területek.

(2) A közforgalom számára megnyitott repülőtéri területeken futó belső utakat a csatlakozó közúti gyűjtő- és kiszolgáló utakhoz kapcsolódva, azokkal egységes hálózatot alkotva szükséges kialakítani.

(3) A Repülőtér területét kiszolgáló belső utak – az előtereken kijelölt gépjármű közlekedésre igénybe vehető, közforgalom elől elzárt felületeket kivéve – az érvényben lévő közutakra, valamint magánutakra vonatkozó előírások alapján, a valós állapot szerint szükséges minimális helybiztosítás mellett alakíthatók ki.

(4) Zsákutcás kialakítás csak a belső kiszolgáló utak esetében lehetséges, amennyiben a valós használat szerinti minimálisan szükséges átmérőjű visszaforduló terület kapcsolódik az utca végéhez.

(5) A Repülőtér belső úthálózatához tartozó területeken az alábbi létesítmények helyezhetők el:

- a) a gépjármű közlekedés építményei,
- b) közművek létesítményei,
- c) a burkolatlan területeken zöldfelület, a 7. § (4) és 8. § (5) bekezdésekben foglaltak figyelembevételével,

(6) A vecsési Cargo bázis mellett futó telekhatár mentén, de a Repülőtér területén belül létesülő belső utat

- a) amennyiben az út beleköt a régi ecseri úti felüljárónál tervezett új külön szintű közúti csomópontba, akkor azt a közforgalom számára megnyitott módon és a szomszédos területeken létesülő, kapcsolódó funkciójú létesítmények felől az útsatlakozások lehetőségét biztosító módon kell kialakítani;
- b) amennyiben az út a Repülőtér területén belül marad és csak a Repülőtér belső kiszolgálását biztosítva, nem köt bele a régi ecseri úti felüljárónál tervezett új külön szintű közúti csomópontba, akkor azt a közforgalom számára elzárt módon, a szomszédos területeken létesülő, kapcsolódó funkciójú létesítmények elől elzártan is ki lehet alakítani.

## **11. A magánutak létesítésének előírásai**

### **11. §**

(1) Az építési telkek megközelítésére közforgalom elől el nem zárt, vagy közforgalom elől elzárt magánút is kialakítható.

(2) A közforgalom elől el nem zárt magánutat a hatályos ágazati szabványok szerint úgy kell kialakítani, mintha az közút lenne.

(3) A közforgalom elől elzárt magánút úgy alakítandó ki, hogy a biztonságos közlekedés feltételei, és a szükséges közművezetékek elhelyezése biztosítható legyen. Az így kialakított magánutat a tulajdonos köteles fenntartani, továbbá a magánút alatt létesülő, és az érintett ingatlanokat kiszolgáló közművezetékek kiépítéséről és karbantartásáról is a magánút tulajdonosa köteles gondoskodni.

(4) Magánutat megszüntetni csak akkor lehet, ha az arról kiszolgált építési telkek más módon megközelíthetővé, illetőleg kiszolgálhatóvá válnak.

## **12. Parkolás**

### **12. §**

- (1) Az utasforgalmat, az alkalmazottak, a beszállítók, vagy a Repülőtér egyéb funkcióihoz kapcsolódó igényeit kiszolgáló gépjármű parkolókat nem feltétlenül az igényt generáló létesítmény telkén, de teljes egészében a Repülőtér területén belül kell kialakítani.
- (2) Az alkalmazottak parkolóiban és a saját, illetve a beszállítók tehergépkocsi és busz parkolóiban a szükséges parkolóhelyek számát az általános előírások szerint kell a Repülőtérre megállapítani.
- (3) A szállás funkció után az általános előírások alapján számítandó parkolási igényhez képest 50%-os kedvezmény alkalmazható.
- (4) A Terminálok utasforgalmához kapcsolódóan a személygépjárművek parkolási kapacitásának, és a rövid idejű le- és felszállás lebonyolítására alkalmas autóbusz várakozóhelyek kapacitásának folyamatos monitorozása, valamint szükség esetén - a (4)-(9) bekezdésekben megfogalmazott előírások betartása érdekében - a megfelelő intézkedések meghozatala a Repülőtér mindenkor üzemeltetőjének a felelőssége.
- (5) Az utasforgalom céljára kijelölt parkolók elsődlegességet élveznek az egyéb – biztonság, katasztrófavédelem kivételével – parkoló igényvel szemben.
- (6) Amennyiben az utasforgalom céljára kijelölt parkolóknak telítettség közeli állapot (95%-os telítettség) alakulna ki, az üzemeltető azonnal köteles további parkoló felületeket megnyitni az utasforgalom számára.
- (7) Amennyiben az (5) bekezdés szerinti állapot tartósan fennáll, úgy az üzemeltetőnek gondoskodnia kell megfelelő kapacitással rendelkező, az utasforgalom céljára kijelölt parkolók létesítéséről.
- (8) Az utasforgalom számára kijelölt parkolók lehetnek fizetős kialakításúak.
- (9) A rövid idejű, le- és felszállás lebonyolítására alkalmas autóbusz várakozóhelyeket úgy kell kialakítani, hogy azok az adott terminál bejáratától legfeljebb 500 méteres gyaloglással elérhetők legyenek.
- (10) A rövid idejű, le- és felszállás lebonyolítására alkalmas autóbusz várakozóhelyek számát a valós utasforgalmi igények alapján kell meghatározni, folyamatos monitorozás mellett, de az autóbusz várakozóhelyekre jellemző hullámzó utasigények kezelésére a Repülőtér területén belül további várakozásra is alkalmas tartalék autóbusz parkolóhelyek kell hogy rendelkezésre álljanak.

## **13. Vasúti közlekedés**

### **13. §**

- (1) A Budapest Szolnok fővonalból kiágazó meglévő iparvágány hálózat, illetve az azon létesült rakodó és üzemanyag lefejtő megtartandó.
- (2) A Repülőtér területén kötőtpályás közlekedés csak úgy létesíthető, hogy az a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 71. § 10. és 12. pontjában meghatározott tevékenységeket nem korlátozhatja.
- (3) A Repülőtér utasforgalmi megközelítését segítő tervezett vasúti nyomvonal javasolt tengelyét és megállójának helyét a rendelet 2. mellékletét képező Szabályozási terv tartalmazza.
- (4) Amennyiben a kötőtpályás közlekedési eszköz nyomvonala meglévő épület alatt vezet, úgy az érintett épület biztonságáról és folyamatos üzemeltethetőségéről is gondoskodni kell.



## **14. Kerékpárutak létesítése**

### **14. §**

- (1) A Budapest és Vecsés közötti településközi tervezett kerékpárutat a terminálok épületeihez, illetve a beléptető portákhoz lehetőség és igény szerint be kell vezetni.
- (2) A Repülőtér területén belül a külső forgalom számára kerékpártárolókat kell létesíteni.

## **V. Fejezet KÖZMŰELLÁTÁS**

## **15. Általános előírások**

### **15. §**

- (1) A Repülőtér területén új építés, vagy használati mód megváltoztatása esetén a vonatkozó jogszabályok szerinti közműellátás biztosítása szükséges.
- (2) A Repülőtér területén belül a közműhálózati elemek kialakítása, vezetése és karbantartása - a (3)-(4) bekezdésekben foglaltak betartása mellett - a Repülőtér üzemeltetőjének felelősségi körébe tartozik.
- (3) A közművek műtárgyainak és építményeinek elhelyezésekor figyelemmel kell lenni:
- a) a Repülőtér területe körüli közterületekről is látszó létesítmények esetén a településképi követelményekre,
  - b) a környezetvédelmi szempontokra (zaj, rezgés, szag),
  - c) a közműhálózatokhoz való hozzáférhetőségre.
- (4) A meglévő közművek egyéb építési tevékenység miatt szükségessé váló kiváltásakor:
- a) a feleslegessé vált közművet, hálózatot és létesítményt el kell bontani,
  - b) az indokoltan földben maradó vezeték, létesítmény betömedékelését, felhagyását szakszerűen kell megoldani,
  - c) új közműrendszer szakaszos kiépítése esetén a meglévő (felszámolásra tervezett) és új rendszer kapcsolatát az átépítés ideje alatt biztosítani kell.

## **16. Vízellátás**

### **16. §**

A Repülőtér területén egyéni vízbeszerzéssel is biztosítható a vízellátás, amennyiben azt az illetékes szakhatóság ivóvíz minőségűnek elfogadta és amennyiben vízjogi engedéllyel rendelkezik.

## **17. Szennyvízelvezetés**

### **17. §**

A talaj, talajvíz, a felszín alatti vizek és a saját vízbázis védelme érdekében a szennyvíz és a tisztított szennyvíz közvetlen talajba szikkasztása, valamint talajvízbe, állóvízbe való bevezetése a Repülőtér területén tilos.

## **18. Felszíni vízrendezés, csapadékvíz elvezetés**

### **18. §**

- (1) A csapadékvíz elvezetésére elválasztott rendszerű vízvezetést kell kiépíteni, a csapadékvíz a szennyvízcsatorna hálózatba nem vezethető.

(2) A felszíni és csapadékvíz elvezetést szolgáló, vízgazdálkodási területként lejegyzett terület jogállását megváltoztatni csak a vízelvezetés megoldásának vízjogi engedély alapján történő módosításával lehet, annak megvalósítását követően.

(3) A felszíni vizek elvezetését szolgáló, vízgazdálkodási területként lejegyzett területen futó árkok, vízfolyások parti sávját – ha ez annak ingatlan-nyilvántartási területén belül nem áll rendelkezésre - elsősorban közterületként kell szabadon hagyni.

(4) Felszíni vizek elvezetését szolgáló árkok, vízfolyások betemetése, eltorlaszolása, nyomvonalának módosítása, az elfolyásának bármilyen módon történő változtatása, megakadályozása tilos és az még ideiglenesen sem lehetséges.

(5) A csapadékvíz (nyílt árokrendszerrel, vagy zárt csapadékcatornával összegyűjtve) élővízbe, vagy közcsatornába történő bevezetése előtt hordalékfogó műtárgyat, szénhidrogén-szennyezési veszély esetén olajfogó műtárgyat kell elhelyezni.

(6) Ha a telek beépítésének, burkoltságának növelése hatására az elvezetendő csapadékvíz mennyisége meghaladja a telekről korábban elvezetendő csapadékvíz mennyiségét, és a szolgáltató által kiadott nyilatkozat alapján a többlet csapadékvíz befogadására a jelenlegi kiépített vízelvezető-rendszer már nem képes, akkor a csapadékvíz visszatartására telken belül záportározót kell létesíteni és a záportározó túlfolyójából a csapadékvizet csak késleltetve lehet - a felszíni vízelvezető-hálózat kezelőjének engedélyében meghatározottak szerint - a közterületi felszíni vízelvezető-rendszerbe vezetni.

## **19. Energia- és megújuló energia közművek**

### **19. §**

(1) Új hőtávvezeték építése, rekonstrukciója és a karbantartási kötelezettséget meghaladó felújítása – amennyiben ahhoz a műszaki és technikai feltételek adottak - csak földalatti elhelyezéssel kivitelezhető.

(2) A Repülőtér területén valamennyi építési övezetben, illetve övezetben elhelyezhetők a megújuló energiaforrás műtárgyai - kivéve szélerőmű, szélerőmű park - melyek használatuk során az építési övezetben, övezetben az alaprendeltetésnek megfelelő használatot nem korlátozzák, vagy attól nem igényelnek védelmet.

## **VI. Fejezet**

## **KÖRNYEZETVÉDELMI ELŐÍRÁSOK**

### **20. Általános környezetvédelmi előírások**

#### **20. §**

(1) A Repülőtér területén az egyes területek felhasználása és azokon bármilyen építési tevékenység úgy folytatható, ha a használat:

- a) az országosan megengedett határértéken belüli mértékű környezetterhelést és igénybevételt okoz,
- b) kizárja, vagy az országos jogszabályok által megengedhető mértékűre mérsékli a környezetkárosítás kockázatát,
- c) következtében a meglévő környezeti ártalom és szennyezés mértéke megszűnik, vagy legalább csökken.

(2) A Repülőtér területén állattartó építmények a helyi állattartási rendelet szerint létesíthetők.



## **21. Talaj-, talajvíz és vízbázis-védelem**

### **21. §**

- (1) A 2. melléklet szerinti Szabályozási terven jelölt hidrogeológiai védőterületre vonatkozó korlátozásokat a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízi létesítmények védelméről szóló országos rendeletben foglaltak szerint kell betartani.
- (2) A mélyfúrású ivóvíz-kutak körül 10 m sugarú körben belső védőövezetet kell kijelölni és fenntartani.
- (3) A Repülőtér területén csak olyan tevékenység folytatható, ill. engedélyezhető, amely a talaj-, föld és felszín alatti, ill. felszíni vizekre vonatkozó jogszabályban, vagy egyedi hatósági döntésben megállapított megengedett szennyezési határértéket nem lépi túl, ill. arra veszélyt nem jelent.
- (4) A Repülőtér területén olyan tevékenység folytatása esetén, amely útján talajt szennyező anyag keletkezhet, az üzemeltetőnek gondoskodnia kell a veszélyeztető anyag megfelelő elhelyezéséről, és a bizonylatolt módon való elszállításáról.
- (5) A Repülőtér területén a termőföld külön jogszabályban meghatározottak szerinti bolygatásával járó új építkezés esetén a termőföldet le kell termelni az érintett területről, deponálni és kiporzás ellen védeni kell, majd – lehetőleg a helyszínen – a zöldfelületek létesítésénél kell felhasználni. A felesleges humuszos feltalajt a Repülőtéren kívüli területen elhelyezni csak az illetékes hatóság vizsgálatát követően kiadott nyilatkozata alapján lehet.

## **22. A levegő védelme**

### **22. §**

- (1) A Repülőtér területén légszennyező tevékenység esetén a kibocsátási határértéket, ill. levegővédelmi követelményeket, az elérhető legjobb technika alapján kell a vonatkozó jogszabályban rögzítetteknek megfelelően és a környezetvédelmi hatóság egyedi eljárásának keretében megállapítani.
- (2) A Repülőtér területén szilárd anyagú tüzelés, ill. szabadtéri égetés – a kötelező katasztrófavédelmi gyakorlatokat kivéve – tilos.
- (3) A Repülőtér területén a porszennyezettség csökkentése érdekében a szabad és burkolatlan területeket – a 7. § (4) és 8. § (5) bekezdéseivel összhangban – zöldfelületként kell kialakítani.

## **23. Zaj és rezgés elleni védelem**

### **23. §**

A Repülőtéren új létesítmény, vagy meglévő épületben új használati mód kialakítása esetén, a passzív akusztikai védelmet oly mértékben kell kialakítani, hogy minden helyiségben, az adott helyiségre vonatkozó mindenkor általános előírások teljesüljenek.

## **24. Veszélyes üzem**

### **24. §**

A veszélyes üzemi területek és azok veszélyességi zónáinak határán belül a veszélyességi övezetekre vonatkozó jogszabályok előírásait kell figyelembe venni.

## **25. Hulladékgazdálkodás**

### **25. §**

A Repülőtér területén

- a) a kommunális hulladékot a Repülőtér területén belül kell rendszeresen összegyűjteni és a területről elszállítani;
- b) a hulladékok szelektív gyűjtését a vonatkozó jogszabályok szerint kell megoldani;
- c) a zöldfelületek fenntartásából keletkező nyesedék és zöldhulladék - amennyiben nem kerül elszállításra - az arra rendszeresített helyen komposztálható, majd a komposzt a területen újra felhasználható;
- d) ha valamely tevékenység folyamán veszélyes hulladék keletkezik, akkor a tevékenységet végző szervezetnek – függetlenül attól, hogy az ingatlan tulajdonosa, bérelője vagy egyéb jogviszony alapján működik – kell annak megfelelő gyűjtéséről, ideiglenes tárolásáról és elszállítatásáról gondoskodni.

## **MÁSODIK RÉSZ**

### **RÉSZLETES ÖVEZETI ELŐÍRÁSOK**

#### **VII. Fejezet**

#### **BEÉPÍTÉSRE SZÁNT ÉPÍTÉSI ÖVEZETEK ELŐÍRÁSAI**

#### **26. Különleges beépítésre szánt repülőtér terület (K-Rept)**

#### **általános előírásai**

### **26. §**

- (1) A Repülőtér teljes Vecsés közigazgatási területére eső része – a 33. § szerinti beépítésre nem szánt vízgazdálkodási területek kivételével – különleges beépítésre szánt repülőtér (K-Rept) területbe sorolt, melyen belül az alábbi építési övezetekre tagozódik:
- a) K-Rept/1 jelű építési övezet, mely elsősorban a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 71. § 12. pontjában meghatározott légi közlekedéssel összefüggő tevékenységek végzésére, illetve az ezt kiszolgáló épületek, építmények elhelyezésére szolgáló terület;
  - b) K-Rept/2 jelű építési övezet, mely elsősorban a Lt. 71. § 10. pontjában meghatározott légi közlekedési tevékenységek végzésére, illetve az ezt kiszolgáló épületek, építmények elhelyezésére szolgáló terület.
- (2) Az (1) bekezdés a)-b) pontjaiban, az egyes építési övezetekre meghatározott jellemző tevékenységek és területhasználat között lehet átfedés, de csak az egyes építési övezetekre meghatározott részletes előírások nyújtotta kereteken belül.
- (3) Az építési övezetek építési telkein az építés feltétele a 16. § (1) bekezdésben meghatározott közművesítettség rendelkezésre állása.

#### **27. Különleges beépítésre szánt repülőtér területek**

#### **részletes előírásai**

### **27. §**

- (1) A **K-Rept/1** jelű építési övezet területén a repülőtér és a légiforgalmat kiszolgáló
- a) terminálok (utasforgalom),
  - b) cargók (áruforgalom),
  - c) légijármű karbantartás, javítás,



- d) légiforgalmi szolgálat ellátási épületei,
- e) energiatermelő és –átalakító létesítmények
- f) raktározási,
- g) logisztikai,
- h) irodai,
- i) kereskedelemi és szolgáltató,
- j) a repülőtéri fő funkcióhoz kapcsolódó ipari,
- k) szálláshely szolgáltatási épületek,
- l) sportolás
- m) egészségügy
- n) kutatás-fejlesztés
- o) közlekedési és szállítási funkciók, épületek,
- p) közhasználat előtt nem megnyitott üzemanyagöltő állomás,
- q) parkolóház,
- r) a szakszemélyzet szakirányú oktatásának épületei,
- s) a K-Rept/2 korlátozott építési övezetben építhető épületek/építmények,
- t) valamint a felsorolt épületeket kiszolgáló és kiegészítő funkciójú épületek

helyezhetők el, szabadon álló beépítési mód szerint.

(2) A **K-Rept/1** jelű építési övezet telkeinek beépítetlen, vagy burkolatlan területét zöldfelületként kötelező kialakítani a 7. § (1)-(4) bekezdéseiben meghatározott módon és a 8. § (5) bekezdésében meghatározottak figyelembevételével.

(3) A **K-Rept/1** jelű építési övezet telkeinek szabályozási határértékeit a rendelet 1. mellékletének 1. pontja tartalmazza.

## 28. §

(1) A **K-Rept/2** jelű korlátozott építési övezet telkein

- a) a légi járművek fel- és leszállására, gurulására szolgáló utak,
- b) az előterek építményei, beleértve többek között
  - ba) a terminálokhoz csatlakozó, vagy az utasok számára külön szinten megközelíthető épületrészeket, amelyek segítségével utasforgalmi hídon, vagy aluljárón keresztül a termináltól távoli állások is közvetlenül elérhetővé válnak,
  - bb) terminálhoz, cargo-hoz, műszaki bázishoz vagy egyéb a fő rendeltetéshez kapcsolódó funkcióhoz tartozó eszközöket tároló, illetve közmű, vagy üzemanyag szállítást elősegítő építmény, vagy épület,
- c) légijármű karbantartás, javítás, tárolás épületei vagy építményei,
- d) a légi közlekedés zavartalan működését biztosító és a Repülőtér munkaterületének biztonságát szolgáló, vagy az üzemeltetéshez kapcsolódó speciális építmények és berendezések, mint például a fénytechnika, vagy egyéb korszerű irányítástechnikai (antenna, radar, stb.) és katasztrófavédelmi, illetve üzemviteli és közmű építmények és épületek,
- e) a munkaterület védelmét szolgáló létesítmények (kerítés, őrház stb.)

építmények és épületek helyezhetők el, szabadon álló beépítési mód szerint.

(2) A **K-Rept/2** jelű korlátozott építési övezet területe a légiforgalom számára szükséges módon és mértékben burkolható.

(3) A **K-Rept/2** jelű korlátozott építési övezet telkein elhelyezésre kerülő, a légi közlekedés zavartalan működését biztosító, vagy az üzemeltetéshez kapcsolódó speciális építmények és berendezések (antenna, antennát, kamerát vagy egyéb műszaki szerkezetet tartó pózna, oszlop, radar, fényjelző, stb.) esetében, az építmények legmagasabb pontját műszaki szakmai

szempontok alapján kell meghatározni, a repülőtéri akadálysíkok figyelembevételével, a repülés biztonságát nem veszélyeztető módon.

(4) A **K-Rept/2** jelű korlátozott építési övezet telkeinek szabályozási határértékeit a rendelet 1. mellékletének 1. pontja tartalmazza.

## **IX. Fejezet** **BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT ÖVEZETEK ELŐÍRÁSAI**

### **28. Az országos közutak közlekedési övezetének előírásai (KÖu)**

#### **29. §**

(1) A közlekedés és a közmű elhelyezésére szolgáló terület az országos és a helyi közút, a kerékpárút, a gépjármű várakozóhely (parkoló) – a közterületnek nem minősülő telken megvalósuló kivételével –, a járda és gyalogút (sétány), köztér, mindezek csomópontja, vízelvezetési rendszere és környezetvédelmi építményei, a közúti, a kötöttpályás és a légi közlekedés, továbbá a közmű és a hírközlés építményei elhelyezésére szolgál.

(2) Az országos közutak – *KÖu* - vonatkozásban az alábbi előírásokat kell alkalmazni:

a) a közút kezelőjének hozzájárulása szükséges

aa) külterületen a közút tengelyétől számított 50 méteren, autópálya, autóút és főútvonal esetén 100 méteren belül építmény elhelyezéséhez, bővítéséhez, rendeltetésének megváltoztatásához, nyomvonal jellegű építmény elhelyezéséhez, bővítéséhez; kő, kavics, agyag, homok és egyéb ásványi nyersanyag kitermeléséhez, valamint a közút területének határától számított 10,0 m-es távolságon belül fa ültetéséhez vagy kivágásához, valamint

ab) belterületen – a közút mellett – ipari, kereskedelmi, vendéglátó-ipari, továbbá egyéb szolgáltatási célú építmény építéséhez, bővítéséhez, rendeltetésének megváltoztatásához, valamint a jelen rendeletben szereplő közlekedési és közműterületen belül nyomvonal jellegű építmény elhelyezéséhez, bővítéséhez, továbbá a közút területének határától számított két méter távolságon belül fa ültetéséhez vagy kivágásához;

b) a közutak 100-100 m védőtávolságában az út tengelyétől számított 50-50 méteren belül építményt, 30-30 méteren belül kerítést elhelyezni nem lehet, 50-50 m védősáv esetén az építési határ az út tengelyétől mért 30-30 m, kerítés létesítése esetén 20,0-20,0 m;

c) a közutak mellett belterületen ipari, kereskedelmi, vendéglátó-ipari, továbbá szolgáltatási célú építmény építése, bővítése, rendeltetésének megváltoztatása, valamint a szabályozási tervben szereplő közlekedési, közműépítési területen belül nyomvonal jellegű építmény elhelyezése, bővítése a közút kezelőjének hozzájárulásával végezhető;

d) a terv távlatában belterületbe vonásra tervezett közutak mellett a belterületbe vonással egyidejűleg biztosítani kell a lakott területi jellemzők (közvilágítás, járda) kialakítását.

(3) Új beruházások esetén, a beépítésből származó forgalomnövekedés miatt szükséges útfejlesztéseket a beruházással egyidejűleg kell megvalósítani a használatba vétel időpontjáig.

### **29. A vízgazdálkodási terület övezetének előírásai (V-M)**

#### **30. §**

(1) A vízgazdálkodással összefüggő *V-M* jelű övezet a Vecsés közigazgatási területén lévő élővízfolyások medre és parti sávja, valamint a közcélú nyílt csapadékvíz-elvezető csatornák medre és parti sávja.



(2) *V-M* jelű övezetben

- a) a vízgazdálkodással összefüggő műtárgyak és külön jogszabályokban rögzítetteknek megfelelően vízgazdálkodási és vízkár-elhárítási létesítmények helyezhetők el;
- b) egyéb építmény nem helyezhető el;
- c) a felszíni vízfolyások, vízlevezető árkok parti sávját a vonatkozó jogszabályok szerint kell biztosítani.

(3) Vízgazdálkodási területként lejegyzett területet (árok, vízfolyás, vízmosás, csatorna stb.) egyéb célra hasznosítani csak vízjogi létesítési engedély alapján, az illetékes vízügyi szakhatóság engedélyével szabad.

(4) A jelen rendelet 2. mellékletét képező Szabályozási terven jelölt vízbázisokra, vízműutakra megállapított hidrogeológiai védőidomot az ágazati előírásoknak megfelelően biztosítani kell.

(5) A *V-M* övezetre jelen rendelet nem határoz meg külön határértékeket.

## HARMADIK RÉSZ ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

### 30. Záró és átmeneti rendelkezések

#### 31. §

(1) Jelen rendelet a jóváhagyását követő napon, 2021. .... .... napján lép hatályba.

(2) Jelen rendelet hatályba lépésével egyidejűleg hatályát veszti Vecsés Város Önkormányzata Képviselő-testületének Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Szabályozási tervéről szóló 2/2005. (I.18.) számú – többször módosított – önkormányzati rendelete.

**Vecsés, 2021. .... ..**

**Szlahó Csaba**  
polgármester

**Mohainé Jakab Anikó**  
jegyző

**A rendelet kihirdetve 2021. .... -án:**

**Mohainé Jakab Anikó**  
jegyző

## **ÉPÍTÉSI ÖVEZETEK ÉS ÖVEZETEK SZABÁLYOZÁSI HATÁRÉRTÉKEI**

### **1. Beépítésre szánt különleges területek (K)**

| Sorszám | Építési övezet | Beépítési mód | Az építési telek kialakítható       |                                     |       |                              | Legnagyobb szintterületi mutató<br>m <sup>2</sup> /telek m <sup>2</sup> | Az épület      |            |
|---------|----------------|---------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------|------------|
|         | övezet jele    |               | legkisebb terület<br>m <sup>2</sup> | legnagyobb beépítettsége terepszint |       | legkisebb zöld-felülete<br>% |                                                                         | magassága „Ém” |            |
|         |                |               |                                     | felett                              | alatt |                              |                                                                         | legalább       | legfeljebb |
|         |                |               |                                     | %                                   | %     |                              |                                                                         | m              | m          |
| 1.      | K-Rept/1       | SZ            | 3000                                | 60*                                 | 60*   | 20*                          | 1,5                                                                     | -              | 35         |
| 2.      | K-Rept/2       | SZ            | 5000                                | 10                                  | 10    | 40                           | 0,5                                                                     | -              | 24**       |

\*: OTÉK-tól eltérően, az Állami Főépítész ..... számú állásfoglalása alapján.

\*\*\*: Jelen rendelet 28. § (3) bekezdésében szereplő kivétellel.



*2. melléklet a .../2021. (.....) önkormányzati rendelethez*

***SZABÁLYOZÁSI TERV***

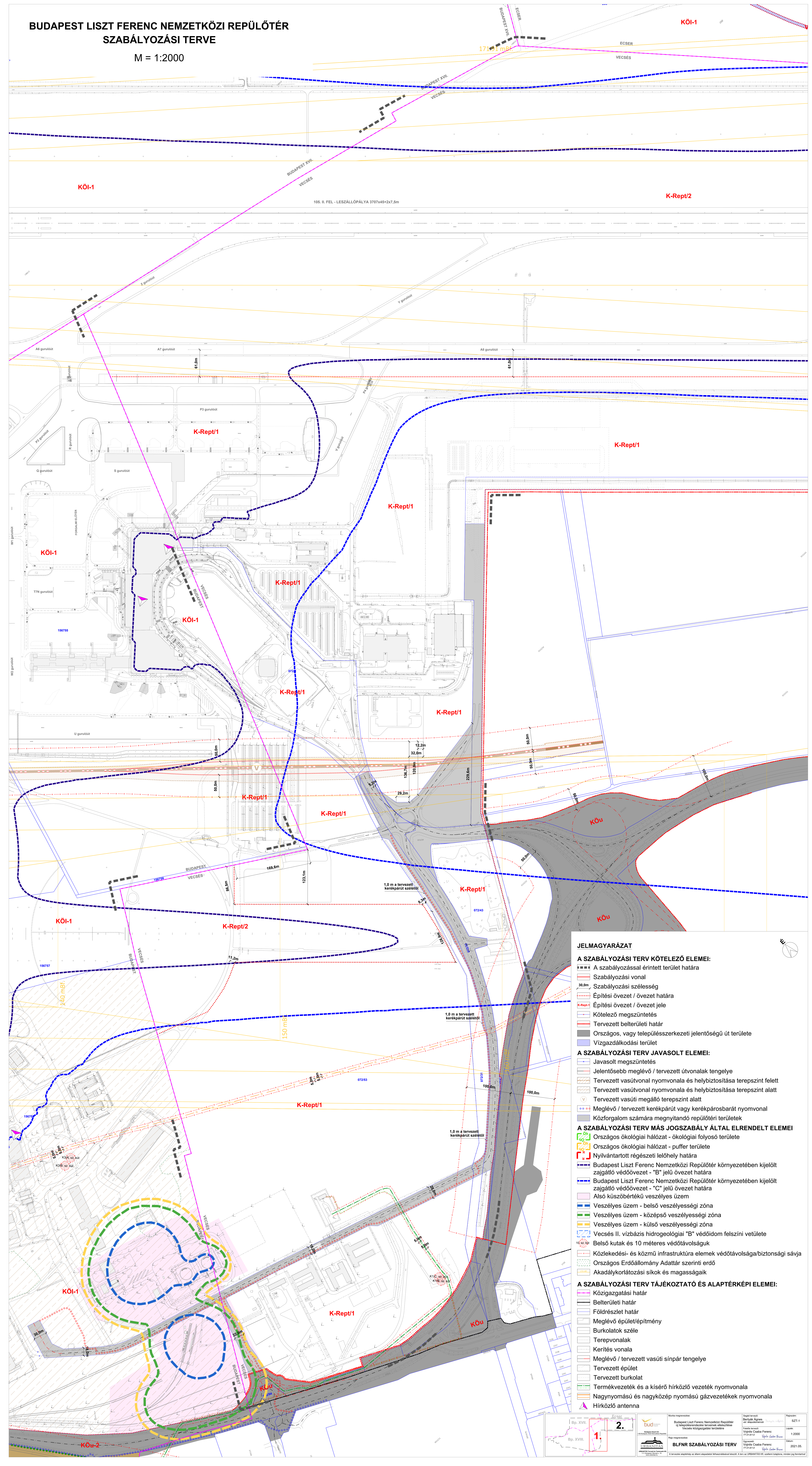
*M=1:2000*

*SZT-1 és SZT-2 szelvények*



# BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR SZABÁLYOZÁSI TERVE

M = 1:2000



## JELMAGYARÁZAT

**A SZABÁLYOZÁSI TERV KÖTELEZŐ ELEMEI:**

- |                                                                                       |                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
|  | A szabályozással érintett terület határa                    |
|  | Szabályozási vonal                                          |
|  | Szabályozási szélesség                                      |
|  | Építési övezet / övezet határa                              |
|  | Építési övezet / övezet jele                                |
|  | Kötelező megszűntetés                                       |
|  | Tervezett belterületi határ                                 |
|  | Országos, vagy településszerkezeti jelentőségű úti területe |
|  | Vízgazdálkodási terület                                     |

**A SZABÁLYOZÁSI TERV JAVASOLT ELEMEI:**

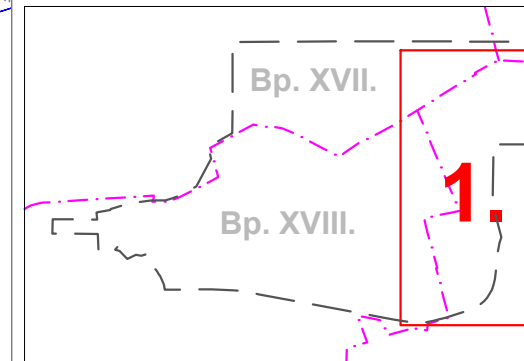
-  Javasolt megszüntetés
-  Jelentősebb meglévő / tervezett útvonalak tengelye
-  Tervezett vasútvonal nyomvonala és helybiztosítása terepszint felett
-  Tervezett vasútvonal nyomvonala és helybiztosítása terepszint alatt
-  Tervezett vasúti megálló terepszint alatt
-  Meglévő / tervezett kerékpárút vagy kerékpárosbarát nyomvonallal
-  Közforgalom számára megnyitandó repülőtéri területek

**A SZABÁLYOZÁSI TERV MÁS JOGSZABÁLY ÁLTAL ELRENDELT ELEMEL**

- Országos ökológiai hálózat - ökológiai folyósó területe**
- Országos ökológiai hálózat - puffertülete**
- Nyilvántartott régészeti lelőhely határa
- Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében kijelölt zajgátó övezet - "B" jelű övezet határa
- Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében kijelölt zajgátó övezet - "C" jelű övezet határa
- Alsó küszöbértékű veszélyes üzem
- Veszélyes üzem - belső veszélyességi zóna
- Veszélyes üzem - középső veszélyességi zóna
- Veszélyes üzem - külső veszélyességi zóna
- Vécseő II. vízbázis hidrogeológiai "B" védőidom felszíni területe
- Belső utak és 10 méteres védőtávolságok
- Közlekedési- és közmű infrastruktúra elemek védőtávolsága/biztonsági sávja
- Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdő
- Akadálykorlátozási síkok és magasságai

## A SZABÁLYOZÁSI TERV TÁJÉKOZTATÓ ÉS ALAPTÉRKÉPI ELEMEI:

- |                                                                                       |                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
|  | Közigazgatási határ                                       |
|  | Belterületi határ                                         |
|  | Földrészlet határ                                         |
|  | Meglévő épület/építmény                                   |
|  | Burkolatok széle                                          |
|  | Terepvonalak                                              |
|  | Kerítés vonala                                            |
|  | Meglévő / tervezett vasúti sínpár tengelye                |
|  | Tervezett épület                                          |
|  | Tervezett burkolat                                        |
|  | Termékvezetékek és a kísérő hírközlő vezeték nyomvonalai  |
|  | Nagynyomású és nagyközép nyomású gázvezetékek nyomvonalai |
|  | Hírközlő antenna                                          |

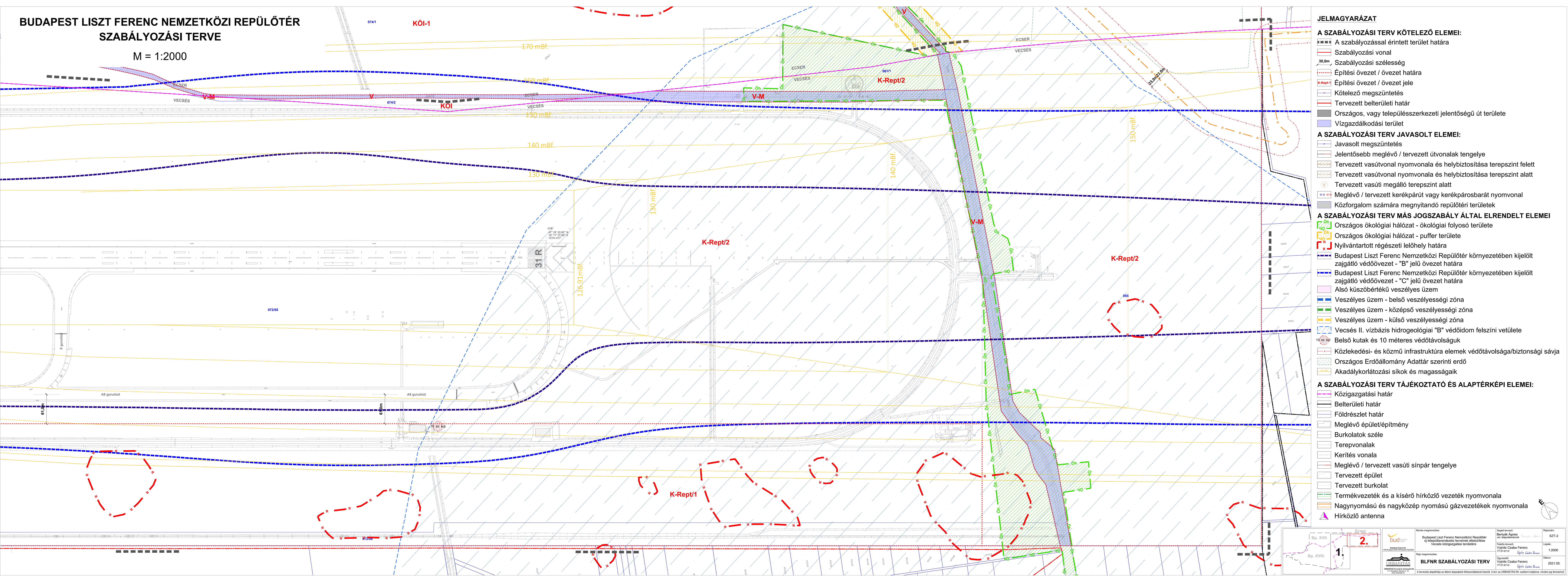


|                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                |                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Minika megnevezése:</p> <p>Budapest László Ferenc Nemzetközi Repülőtér új közlekedési csomópontjainak tervezése, kivitelezése, üzemeltetése</p>     | <p>Szöveg leírása:</p> <p>Berthyás Ágnes<br/>az alábbiak szerint:</p> <p>Palánk tervezése:<br/>Vojnits Csaba Ferenc<br/>7/01-9/12</p> <p>Ügyvezető:<br/>Vojnits Csaba Ferenc<br/>7/01-9/12</p> | <p>Rajzok:</p> <p>SZT-1</p> <p>Lépték:</p> <p>1:2000</p> <p>Dátum:</p> <p>2021.05.</p> |
| <p><b>Rajz megnevezése:</b></p> <p><b>BLFNR SZABÁLYOZÁSI TERV</b></p>                                                                                  |                                                                                                                                                                                                |                                                                                        |
| <p>A tervezési alaptérkép az előző állapotok felhasználásával készült. A terv az ÜB/IRÁNT/2021.05.02. sz. szelvény alapján, minden jog fenntartva.</p> |                                                                                                                                                                                                |                                                                                        |



BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR  
SZABÁLYOZÁSI TERVE

M = 1:2000



JELMAGYARÁZAT

A SZABÁLYOZÁSI TERV KÖTELEZŐ ELEMEI:

- A szabályozással érintett terület határa
- Szabályozási vonal
- Szabályozási szélesség
- Építési övezet / övezet határa
- Építési övezet / övezet jele
- Kötelező megszüntetés
- Tervezett belterületi határ
- Országos, vagy településszerkezeti jelentőségű út területe
- Vízgazdálkodási terület

A SZABÁLYOZÁSI TERV JAVASOLT ELEMEI:

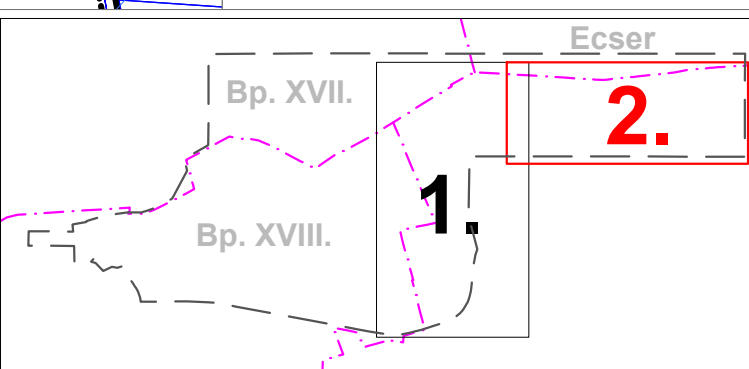
- Javasolt megszüntetés
- Jelentősebb meglévő / tervezett útvonalak tengelye
- Tervezett vasútvonal nyomvonala és helybiztosítása terepszint felett
- Tervezett vasútvonal nyomvonala és helybiztosítása terepszint alatt
- Tervezett vasúti megálló terepszint alatt
- Meglévő / tervezett kerékpárút vagy kerékpárosbarát nyomvonala
- Közforgalom számára megnyitandó repülőtéri területek

A SZABÁLYOZÁSI TERV MÁS JOGSZABÁLY ÁLTAL ELRENDELTE ELEMEI

- Országos ökológiai hálózat - ökológiai folyosó területe
- Országos ökológiai hálózat - puffer területe
- Nyilvántartott régészeti lelőhely határa
- Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében kijelölt zajgátló védőövezet - "B" jelű övezet határa
- Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében kijelölt zajgátló védőövezet - "C" jelű övezet határa
- Alsó küszöbértékű veszélyes üzem
- Veszélyes üzem - belső veszélyességi zóna
- Veszélyes üzem - középső veszélyességi zóna
- Veszélyes üzem - külső veszélyességi zóna
- Vecsés II. vízbázis hidrogeológiai "B" védőidom felszíni vetülete
- Belső kutak és 10 méteres védőtávolságuk
- Közlekedési- és közmű infrastruktúra elemek védőtávolsága/biztonsági sávja
- Országos Erdőállomány Adattár szerinti erdő
- Akadálykorlátozási síkok és magasságaik

A SZABÁLYOZÁSI TERV TÁJÉKOZTATÓ ÉS ALAPTÉRKÉPI ELEMEI:

- Közigazgatási határ
- Belterületi határ
- Földrészlet határ
- Meglévő épület/építmény
- Burkolatok széle
- Terepvonalak
- Kerítés vonala
- Meglévő / tervezett vasúti sínpar tengelye
- Tervezett épület
- Tervezett burkolat
- Termékvezeték és a kísérő hírközlő vezeték nyomvonala
- Nagynyomású és nagyközep nyomású gázvezetékek nyomvonala
- Hírközlő antenna



|                                                                                                                                             |                                                                                                |                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| Munka megnevezése:<br>Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér új településrendezési tervének elkészítése Vecsés közigazgatási területére | Szöglet leírása:<br>Bartók Ágnes<br>Vojnits Csaba Ferenc<br>77 91 6112<br>Vojnits Csaba Ferenc | Rajzszám:<br>SZT-2<br>Lépték:<br>1:2000<br>Dátum:<br>2021.05. |
| BLFNR SZABÁLYOZÁSI TERV                                                                                                                     |                                                                                                |                                                               |



**A kulturális örökség védelméről szóló törvény erejénél fogva védelem alatt álló,  
nyilvántartott régészeti lelőhelyek jegyzéke**

- A Kötv. 11. §-a alapján a nyilvántartott régészeti lelőhelyek a törvény erejénél fogva általános védelem alatt állnak. Erre való tekintettel a településfejlesztés során megvalósítandó, földmunkával járó beruházásokat az alábbi jogszabályok figyelembevételével kell tervezni:
- A nyilvántartott régészeti lelőhelyeken megvalósuló tevékenység, építmény, létesítmény engedélyezésére irányuló szakhatósági eljárásokban a Korm. rendelet 3. § a) pontja és 1. számú mellékletének 13. pontja alapján a Korm. rendelet 64. §-ban foglalt szakkérdések érvényesülése érdekében **hatóságunkat** (Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály) **szakhatóságként** meg kell keresni.
- A Korm. rendelet 4. § (1) bekezdésének értelmében nyilvántartott régészeti lelőhelyen állapotromlással járó tevékenység csak engedéllyel végezhető.
- A Kötv. 19. § (1) bekezdése és a Korm. rendelet 4. § (3) bekezdése szerint a földmunkával járó fejlesztésekkel (beleértve az erdőtelepítést és -irtást is), beruházásokkal a nyilvántartott régészeti lelőhelyeket lehetőleg el kell kerülni. A Kötv. 22. § (1) bekezdés értelmében a nyilvántartott régészeti lelőhelynek a beruházással kapcsolatos földmunkával érintett részén az örökségvédelmi hatóság által előírt módszerekkel megelőző (régészeti megfigyelés, próba-, és teljes felületű) feltárást kell végezni.
- A Kötv. 22. § (3) bekezdés a) pontja értelmében régészeti megfigyelést kell előírni, ha a tervezett tevékenység nem vagy csak csekély mértékben érinti a nyilvántartott régészeti lelőhelyet és a régészeti örökség elemeit; ha a régészeti örökség elemeinek előfordulása szórványos; ha a beruházással kapcsolatos földmunka mélysége nem éri el a régészeti örökségi elemek jelentkezési szintjét; ha a nyilvántartott régészeti lelőhely beruházással érintett területét korábban földmunkával bolygatták, illetve ha a beruházás műszaki jellege miatt a régészeti feladatellátás más módon nem végezhető el. A földmunkák közben végzendő régészeti megfigyelés (Kötv. 7. § 36. pont) célja a beruházás földmunkájának régész által a helyszínen történő folyamatos figyelemmel kísérése, szükség esetén a régészeti bontómunka elvégzése és dokumentálása.
- A Kötv. 22. § (3) bekezdésének b) pontja szerint próbafeltárást lehet előírni, ha előzetes régészeti dokumentáció nem áll rendelkezésre, vagy annak készítéséhez jogszabályban meghatározottak szerint nem végeztek próbafeltárást, továbbá földkiemeléssel nem járó alapozási technikával tervezett beruházás valósul meg, illetve a nyilvántartott régészeti lelőhely jellege, intenzitása, térbeli kiterjedése vagy rétegsora nem ismert. A Kötv. 22. § (3) bekezdésének c) pontja alapján teljes felületű feltárást írható elő, amennyiben a beruházással érintett lelőhely vagy lelőhelyrész hazánk múltjának kiemelkedő fontosságú forrása, illetve ha a beruházás történeti városmag területén valósul meg, továbbá – a Kötv. 22. § (3) bekezdésének d) pontja szerint – ha a feltárást a tudományos ismereteket várhatóan jelentős új eredményekkel gazdagítja, a hatóság a Kötv. 22. § (4) bekezdése alapján a régészeti feladatokat a lelőhely különböző részei vonatkozásában eltérően is meghatározhatja.



- A régészeti szakfeladatok elvégzésére jogosult intézményről a Kötv. 20. § (4) bekezdése és a Kötv. 22. § (5) bekezdésének a) pontja rendelkezik. Vecsés Város közigazgatási területén megelőző feltárás végzésére gyűjtőterületében érintett területi múzeumként a Ferenczy Múzeum (2000 Szentendre, Kossuth Lajos u 5.) jogosult. A megelőző feltárásra a feltárásra jogosult szerv és a beruházó közötti szerződéskötést a Kötv. 22. § (10) bekezdése, a beruházó költségviselését a Kötv. 19. § (3) és (4) bekezdése írja elő.

- A beruházó költségviselését a Kötv. 19. § (3) bekezdése írja elő. A Kötv. 19. § (4) bekezdése értelmében a régészeti feladatellátás hatósági ár alapján végezhető. A hatósági árakat a Korm. rendelet 5. melléklete tartalmazza.

- A Kötv. 22. § (2) bekezdése szerint a földmunkával járó beruházások előkészítése során előzetes régészeti dokumentáció (a továbbiakban: ERD) készíthető, különösen a földterület-kiválasztáshoz és nyomvonal-kijelöléshez; nem nagyberuházás esetén a beruházó az ERD készítésével feltárásra jogosult intézményt bízhat meg.

- Amennyiben régészeti lelőhelynek nem minősülő területen földmunkák során váratlan régészeti lelet vagy emlék kerül elő, a Kötv. 24. §-ában foglaltak szerint kell eljárni.

| AZON  | NEV                      | HRSZ                                            |
|-------|--------------------------|-------------------------------------------------|
| 53810 | Vecsés,<br>48. lelőhely  | 055                                             |
| 53932 | Vecsés,<br>53. lelőhely  | 043/7, 046/7, 055, 6139, 6140, 6151, 6152, 6153 |
| 53933 | Vecsés,<br>56. lelőhely  | 077/18, 077/19, 072/55, 072/56                  |
| 53936 | Vecsés,<br>62. lelőhely  | 077/1, 077/2, 077/3, 072/55                     |
| 53973 | Vecsés,<br>107. lelőhely | 072/55, 072/56                                  |
| 53974 | Vecsés,<br>108. lelőhely | 072/55                                          |
| 53975 | Vecsés,<br>109. lelőhely | 072/55, 072/56                                  |
| 53976 | Vecsés,<br>110. lelőhely | 072/55                                          |
| 53977 | Vecsés,<br>111. lelőhely | 072/55                                          |

**A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉN RELEVÁNS  
VÉDŐTERÜLETEK ÉS VÉDŐTÁVOLSÁGOK, KORLÁTOZÁSOK**

**Az országos közutak védőtávolságai:**

- M0 autópályát és 4. sz. autópályát 100-100 m az úttengelytől

**Az országos vasúti hálózat védőtávolságai:**

- a tervezett új repülőtéri vasúti pálya szélső vágányaitól számított védőterülete: 50-50 m

**Vízellátás területén:**

- a település érzékeny vízbázis védelmi területi fekvése,
- a településen üzemelő vízbázisok és azok hidrogeológiai védőidomai

A hidrogeológia védőterületekre, védőidomokra vonatkozó korlátozások: a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízi-létesítmények védelméről szóló 123/1997.(VII.18.) kormányrendelet 5. számú melléklete – A védőterületek és védőidomok övezeteire vonatkozó korlátozások – szerint.

**Felszíni vízvezetés és csapadékvíz elvezetés vonatkozásában:**

A felszíni vízfolyások, vízlevezető árkok parti sávját a vonatkozó jogszabályok – jelenleg a 83/2014.(III.14.) Korm. rendelet - szerint kell biztosítani.

- Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság kezelésében levő csatornák:
  - Maglódi 17. csatorna
- Dunavölgyi Vízgazdálkodási Társulat kezelésében levő csatornák:
  - 172. csatorna
- Budapest Airport kezelésében levő csatornák:
  - L-11. csatorna
  - G1. csatorna
  - F1. csatorna
  - F2. csatorna

**Szénhidrogén ellátással kapcsolatosan:**

- Távfűtési és biztonsági övezetei
  - Százhalombatta-Ferihegy DN150-es termékvezeték, biztonsági övezete 7-7 m
- Az önálló nyomvonalú Gyál bálvány-Ferihegy leágazó bányászati hírközlő kábel, annak biztonsági övezete 1-1 m

**Elektronikus hírközlés vonatkozásában:**

- a településen üzemelő vezeték nélküli hírközlési szolgáltatást szolgáló antennatartó szerkezetek védőterülete a magasságuk alapján meghatározott dőléstávolságuk.



## MELLÉKLETEK

### **Örökségvédelmi hatástanulmány**

BLFNR Szabályozási tervének módosításához Vecsés területén (Archeo Art. Bt., 2017.)

---

## **Vecsés Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Szabályozási tervének módosítása**

---

### **Örökségvédelmi hatástanulmány**

---

#### **Régészeti munkarész**

---

Készítette: Archeo-Art Bt.  
2017. február

---

#### **5.1. Vizsgálat**

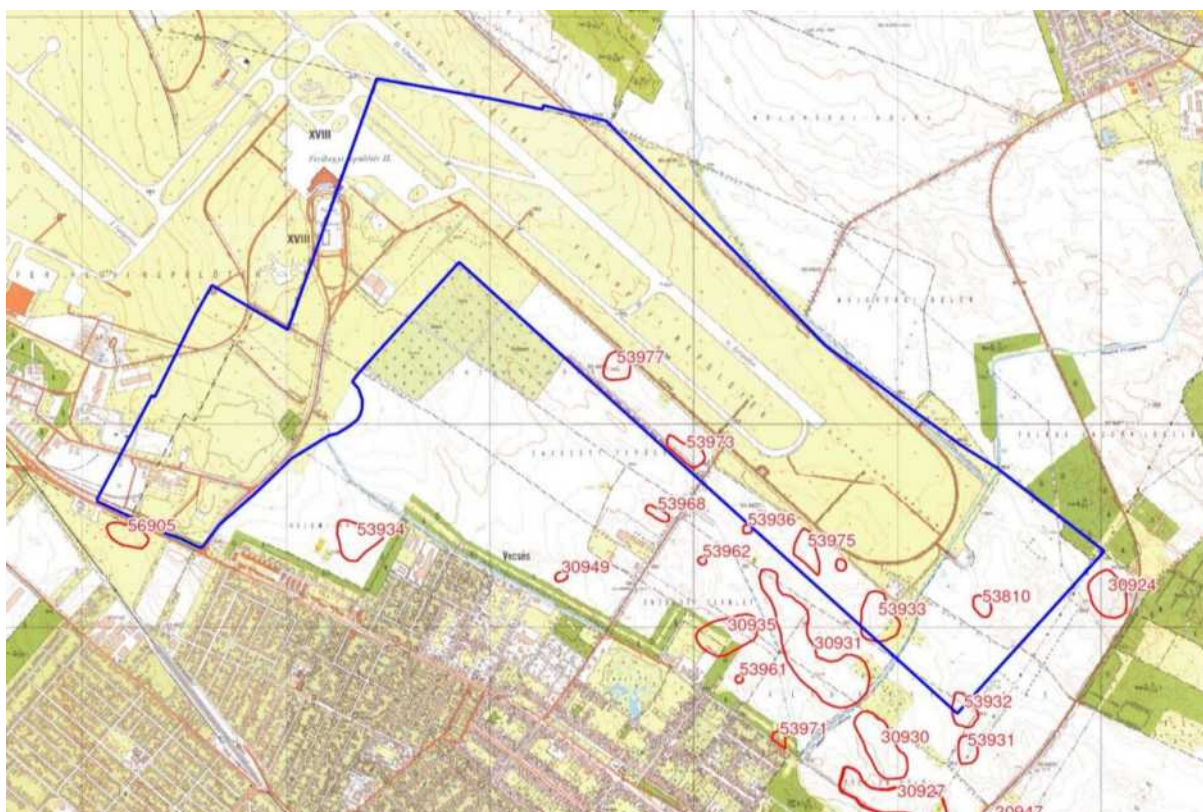
##### **Bevezetés**

A jelenlegi hatástanulmány Vecsés Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Szabályozási tervének módosításához készült a 496/2016. (XII. 28.) Korm. Rendelet alapján. Fontos megjegyezni, hogy a régészeti lelőhelyekre vonatkozó adatok csak a készítés időpontjában rendelkezésre álló kutatási adatokat tükrözi. Újabb régészeti jelenség, lelőhely esetleges előfordulása nem zárható ki. Vecsés területére vonatkozóan a közelmúltban 2015-ben készült teljes körű régészeti munkarész, ezért a jelenlegi tanulmány csak a tervmódosítással érintett területtel foglalkozik.



1. ábra: A tervezési terület lehatárolása (Google Earth)





2. ábra: Nyilvántartott régészeti lelőhelyek a tervezési területen

## Régészeti örökség

A vizsgált tervezési területen 8 darab régészeti lelőhelyet tartalmaz a Forster Központ (Miniszterelnökség) közhiteles régészeti lelőhely nyilvántartása. A vizsgált területen nyilvántartott régészeti lelőhelyek Tari Edit 1997-ben végzett terepbejárásai során kerültek rögzítésre. A tervezési terület többsége jelenleg biztonsági okokból nem hozzáférhető, terepbejárásra nem alkalmas terület.

### 5.2. Régészeti lelőhelyek védelme

- Nyilvántartott régészeti lelőhely

A 2001. évi LXIV. Kulturális Örökségről szóló törvény (továbbiakban Kötv.) 11. §-a alapján a területen nyilvántartott régészeti lelőhelyek **általános régészeti védelem** alatt állnak.

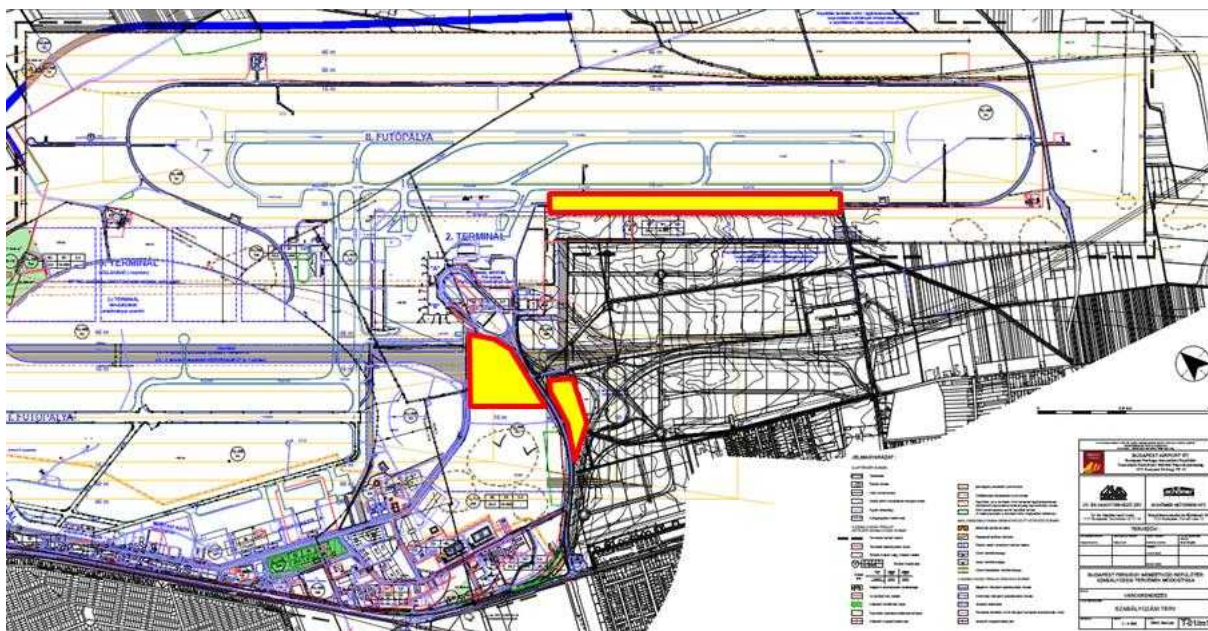
### 5.3. A vizsgált tervezési területen található régészeti lelőhelyek rövid bemutatása

| Nr. | Lelőhely neve        | Azon  | Korszak             | Jelenség  | Nyilvántartott helyrajzi szám |
|-----|----------------------|-------|---------------------|-----------|-------------------------------|
| 1.  | Vecsés, 56. lelőhely | 53933 | kora-bronzkor       | település | 077/18, 077/19, 072/50        |
| 2.  | Vecsés, 62. lelőhely | 53936 | római kor, szarmata | település | 077/1, 077/2, 072/50          |

|    |                       |       |                                            |                                     |        |
|----|-----------------------|-------|--------------------------------------------|-------------------------------------|--------|
| 3. | Vecsés, 107. lelőhely | 53973 | római<br>szarmata<br>népvándorlás kor      | település<br>település              | 072/50 |
| 4. | Vecsés, 108. lelőhely | 53974 | római<br>szarmata                          | település                           | 072/50 |
| 5. | Vecsés, 109. lelőhely | 53975 | őskor<br>római<br>szarmata<br>Árpád-kor    | település<br>település<br>település | 072/50 |
| 6. | Vecsés, 110. lelőhely | 53976 | őskor<br>római<br>szarmata<br>Árpád-kor    | település<br>település<br>település | 072/50 |
| 7. | Vecsés, 111. lelőhely | 53977 | őskor<br>népvándorlás<br>avar<br>Árpád-kor | település<br>település<br>település | 072/50 |
| 8. | Vecsés, 48. lelőhely  | 53810 | római<br>szarmata                          | település                           | 055    |

#### 5.4. A tervezett módosítási szándékok bemutatása

A tervezett módosítások területei



A bevezetőben bemutatásra került módosítási szándékok miatt, jellemzően új szabályozási elemek kerülnek majd fel a tervre, de három részterületet érintően, területi változások is tervezettek.

Területi változással érintett:

- A tervezett Cargo bázis területe, ahol a meglévő KL-RE/ké övezethatár vonala kerül módosításra, a tervezett cargo-épületek megfelelő helybiztosítása miatt.



- Az M4 autótút és az útra felcsatlakozó repülőtéri út által körbezárt „sziget” területére kerül át az Aeropark Repülőtéri Múzeum, mely területen emiatt a jelenlegi övezeti besorolás módosítása szükséges.
- Az Aeropark jelenlegi területén és annak bővítésében új parkoló területek kerülnek kialakításra, mely változáshoz szintén hozzá kell igazítani a jelenlegi övezeti besorolásokat.

#### **5.5. A tervezett módosítási szándékok hatása a régészeti örökségre**

A módosítások közül a tervezett Cargo bázis területe érinti az 53973, 53977 lelőhelyeket. A lelőhelyeket 1997-ben terepbejárás során figyelték meg, azok valós állapota és felszín alatti kiterjedése csak további geofizikai felmérés és próbafeltárás alapján határozható meg. Amennyiben ezek eredményeként a lelőhelyen lévő régészeti emlékek veszélyeztetettsége fenn áll, akkor azok elkerülésére kell törekedni. Amennyiben ez nem lehetséges, akkor a veszélyeztetett részekben megelőző feltárást kell végezni a beruházás terhére.

Az Aeropark tervezett áthelyezéséhez kapcsolódó két területen nem található ismert régészeti lelőhely, ezért a módosítások nem veszélyeztetik a régészeti örökséget jelen ismereteink szerint.

#### **A régészeti örökség védelmével kapcsolatos feladatok, költségek**

##### A) Nyilvántartott régészeti lelőhely esetében

A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény (a továbbiakban: Kötv.) 11§-a alapján a nyilvántartott régészeti lelőhelyek a törvény erejénél fogva általános védelem alatt állnak. Erre való tekintettel a településfejlesztés során a megvalósítandó, földmunkával járó beruházásokat az alábbi jogszabályok figyelembevételével kell tervezni.

A nyilvántartott régészeti lelőhelyeken megvalósuló tevékenység, építmény, létesítmény engedélyezésére irányuló hatósági eljárásokban a 496/2016. (XII. 28.) Kormány rendelet (a továbbiakban Korm. rendelet) 3. § a) pontja és 1. számú melléklet alapján a Korm. rendelet 62. §-ban foglalt szakkérdések érvényesülése érdekében a Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatalának Építésügyi és Örökségvédelmi Osztályát, mint szakhatóságot (továbbiakban szakhatóság) kell megkeresni.

A Korm. rendelet 5.§(1) bekezdésének értelmében nyilvántartott régészeti lelőhelyen állapotromlással járó tevékenység csak a szakhatóság engedéllyel végezhető.

Az Kötv. 19. § (1) bekezdése szerint a földmunkával járó fejlesztésekkel, beruházásokkal (beleértve az erdőtelepítést és erdőirtást) a nyilvántartott régészeti lelőhelyeket jogszabályban meghatározott esetekben és módon el kell kerülni.

A Kötv. 22.§ (1) bekezdés értelmében a nyilvántartott régészeti lelőhelynek a beruházással kapcsolatos földmunkával érintett részén az örökségvédelmi hatóság által előírt módszerekkel megelőző (régészeti megfigyelés, próba-, és teljes felületű) feltárást kell végezni.

- Régészeti megfigyelés

A Kötv. 22. § (3) bekezdés a) pontja értelmében, régészeti megfigyelést kell előírni, ha a tervezett tevékenység nem vagy csak csekély mértékben érinti a nyilvántartott régészeti lelőhelyet és a régészeti örökség elemeit; ha a régészeti örökség elemeinek előfordulása szórványos; ha a beruházással kapcsolatos földmunka mélysége nem éri el a régészeti örökségi elemek jelentkezési szintjét; ha a nyilvántartott régészeti lelőhely beruházással érintett területét korábban földmunkával bolygatták, illetve ha a beruházás műszaki jellege miatt a régészeti feladatellátás más módon nem végezhető el. A földmunkák közben végzendő régészeti megfigyelés (Kötv. 7.§ 36. pont) célja a beruházás földmunkájának régész által a helyszínen történő folyamatos figyelemmel kísérése, szükség esetén a régészeti bontómunka elvégzése és dokumentálása.

- Próbafeltárás

A Kötv. 22. § (3) bekezdés b) pontja szerint próbafeltárást lehet előírni, ha előzetes régészeti dokumentáció nem áll rendelkezésre, vagy annak készítéséhez jogszabályban meghatározottak szerint nem végeznek próbafeltárást, továbbá földkiemeléssel nem járó alapozási technikával tervezett beruházás valósul meg, illetve a nyilvántartott régészeti lelőhely jellege, intenzitása, térbeli kiterjedése vagy rétegsora nem ismert.

- Teljes felületű feltárás

A Kötv. 22.§ (3) bekezdésének c) pontja alapján teljes felületű feltárás írható elő, amennyiben a beruházással érintett lelőhely vagy lelőhelyrész hazánk múltjának kiemelkedő fontosságú forrása, illetve ha a beruházás történeti városmag területén valósul meg, továbbá – a Kötv. 22.§ (3) bekezdésének d) pontja szerint – ha a feltárás a tudományos ismereteket várhatóan jelentős új eredményekkel gazdagítja. A hatóság a Kötv. 22.§ (4) bekezdése alapján a régészeti feladatokat a lelőhely különböző részei vonatkozásában eltérően is meghatározhatja.

A régészeti szakfeladatok elvégzésére jogosult intézményről a Kötv. 20.§ (4) bekezdés és a Kötv. 22.§ (5) bekezdésének b) pontja rendelkezik. A megelőző feltárásra jogosult szerv és a beruházó közötti szerződéskötést a Kötv. 22.§ (10) bekezdés írja elő.

A beruházó költségviselését a Kötv. 19.§ (3) bekezdése írja elő. A Kötv. 19.§ (4) bekezdés értelmében a régészeti feladatellátás hatósági ár alapján végezhető. A hatósági árakat a Korm. rendelet 5. melléklete tartalmazza.



A Kötv. 22.§ (2) bekezdése szerint a földmunkával járó beruházások előkészítése során előzetes régészeti dokumentáció (a továbbiakban: ERD) készíthető, különösen a földterület-kiválasztáshoz és nyomvonal-kijelöléshez; nem nagyberuházás esetén a beruházó az ERD készítésével feltárással jogosult intézményt bízhat meg.

A régészeti feltárások költségét, a mentő feltárások kivételével annak kell fedezni, akinek érdekében a feltárás szükségessé vált (Kötv.19. § (3), 22-23. §). A Kötv. 23/F.§ szabályozza a nagyberuházásokhoz kapcsolódó megelőző feltárások régészeti feladatellátás idő- és költséghatárát.

A régészeti szakfeladatok elvégzésére jogosult intézményről a Kötv. 20. § (4) bekezdése és a Kötv. 22. § (5) bekezdésének b) pontja rendelkezik. A szükséges feltárások rendjét a Korm. rendelet 11-18 §-a határozza meg. A megelőző feltárással a feltárással jogosult szerv és a beruházó közötti szerződéskötést a Kötv. 22. § (10) bekezdése, a beruházó költségviselését a Kötv. 19. § (3) és (4) bekezdése írja elő.

Nagyberuházásokkal összefüggő régészeti feltárások esetében a Korm. rendelete 21-29 §-a alapján kell eljárni.

#### B) Váratlanul előkerülő régészeti emlékek esetében az alábbiak szerint kell eljárni.

Valamennyi, a régészeti feltárás esetén kívül előkerült régészeti emlék, ill. lelet esetében is törekedni kell a régészeti örökség elemeinek helyszíni megőrzésére a Kötv. 24. § (1) bekezdése szerint. Ha bármilyen tevékenység során régészeti feltárás nélkül régészeti emlék, vagy lelet kerül elő, a felfedező (a munka felelős vezetője) a Kötv. 24. § (2) bekezdés értelmében köteles a tevékenységet azonnal abbahagyni és a feltárással jogosult szervnek azt haladéktalanul bejelenteni, a tevékenységet a hatóság intézkedésének kézhezvételéig szüneteltetni, a helyszín és a lelet őrzéséről - a felelős őrzés szabályai szerint - a hatóság intézkedéséig gondoskodni.

A régészeti lelőhelyek megrongálását, megsemmisítését, gondatlan kezelését a Kötv. 82. § alapján szankcionálják.

## **5.6. Összefoglalás**

### **Azonosított régészeti lelőhelyek**

A vizsgált tervezési területén összesen 8 darab azonosított, régészeti lelőhely van nyilvántartva.

### **A tervezett módosítások hatásai**

A tervben szereplő módosítások közül a Cargo bázis tervezett területe kettő lelőhelyet érint, a további módosítások nem érintenek nyilvántartott, vagy más ismert régészeti lelőhelyet.

### 5.7. Nyilatkozat

A Vecsés Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Szabályozási tervének módosításához készített Örökségvédelmi Hatástanulmány Régészeti fejezetét készítő régész nyilatkozik, hogy a régészeti tanulmányt a 496/2016. (XII. 28.) Korm. Rendelet és a hatósági előírásoknak megfelelően készítette el, a tervezett megoldások megfelelnek a hatályos jogszabályoknak.



**Vágner Zsolt, okleveles régész**

osz: 459/2002



**Dr. Türk Attila régész**

szakértői szám 2.3.1/575-6/2005

Pécel, 2017. február